

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till spårtrafiklag och lag om ändring av lagen om transportservice

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att det stiftas en ny spårtrafiklag, som ska ersätta den gällande järnvägslagen och lagen om spårbunden stadstrafik. I propositionen ingår dessutom ett förslag till lag om ändring av lagen om transportservice.

Genom propositionen genomförs rättsakterna i Europeiska unionens fjärde järnvägspaket nationellt och samtidigt genomförs en totalreform av järnvägslagstiftningen.

De allmänna målen med propositionen är att förbättra järnvägsmarknadens funktion och att förtydliga regleringen. Genom propositionen genomförs också målet att avveckla reglering och lindra aktörernas administrativa börda inom de gränser som tillåts i unionslagstiftningen i statsminister Juha Sipiläs regeringsprogram.

I Europeiska unionens fjärde järnvägspaket förutsätts att öppet tillträde till marknaden tryggas i fråga om utbudet av inhemska persontrafiktjänster, på motsvarande sätt som man redan tidigare i enlighet med unionslagstiftningen har tryggt öppet tillträde till marknaden i fråga om Europeiska unionens interna internationella persontrafik och godstrafik.

Det föreslås att järnvägsoperatörer framöver får ansöka om ett gemensamt säkerhetsintyg för järnvägstrafik på bannätet i Finland antingen från Transport- och kommunikationsverket eller från Europeiska unionens järnvägsbyrå. Om syftet är att bedriva järnvägstrafik i flera EES-stater, ska sökanden enligt förslaget alltid ansöka om säkerhetsintyg från Europeiska unionens järnvägsbyrå. Likaså vad gäller tillstånd för utsläppande av fordon på marknaden ska sökanden kunna ansöka om tillstånd antingen från Transport- och kommunikationsverket eller från Europeiska unionens järnvägsbyrå, ifall fordonet bara används på bannätet i Finland. Vad gäller tillstånd för utsläppande på marknaden av fordon som används i flera medlemsstater ska sökanden enligt förslaget ansöka om tillstånd från Europeiska unionens järnvägsbyrå.

Ett mål med propositionen är att minska de administrativa skyldigheterna för förvaltarna av privata spåranläggningar, så att de, i stället för att ansöka om det säkerhetstillstånd som krävs i Europeiska unionens nuvarande lagstiftning, i framtiden ska kunna anmäla sin privata spåranläggning till Transport- och kommunikationsverket. Det föreslås också att förfarandet med tillstånd för ibruktagande ska lättas upp för de privata spåranläggningar som omfattas av anmälningsförfarandet. Detta innebär att Transport- och kommunikationsverket, i stället för ett anmält organ, ska kunna övervaka att tekniska specifikationer för driftskompatibilitet följs på de privata spåranläggningarna i fråga och att man inte ska behöva ansöka om tillstånd för utsläppande på marknaden för fordon som bara används på privata spåranläggningar, utan det ska räcka med ett nationellt tillstånd för ibruktagande.

Genom propositionen ska också fastställas en skyldighet om lokalisering inom spårbunden trafik.

Enligt förslaget ska till lagen om transportservice fogas vissa bestämmelser om beredskap inom järnvägstrafiken.

RP 105/2018 rd

De föreslagna lagarna avses träda i kraft den 1 januari 2019. Bestämmelserna om järnvägssäkerhet och järnvägssystemets driftskompatibilitet i spårtrafiklagen ska dock tillämpas först den 16 juni 2019.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....	1
INNEHÅLL	3
ALLMÄN MOTIVERING	4
1 INLEDNING.....	4
2 NULÄGE	5
2.1 Lagstiftning och praxis.....	5
2.2 Utvecklingen av EU-lagstiftningen och den nationella lagstiftningen.....	7
2.3 Den internationella utvecklingen och vissa andra medlemsstaters lagstiftning.....	8
2.4 Bedömning av nuläget	13
2.4.1 Lagstiftningen om järnvägssäkerhet och driftskompatibilitet	14
2.4.2 Lagstiftningen om järnvägsmarknaden	16
2.4.3 Spårbunden stadstrafik	18
3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN.....	19
3.1 Bestämmelser om säkerhet i den nya lagen	20
3.2 Bestämmelser om driftskompatibilitet i den nya lagen.....	21
3.3 Bestämmelser om marknaden i den nya lagen.....	23
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	26
4.1 Ekonomiska och sociala konsekvenser	26
4.2 Miljökonsekvenser	29
4.3 Administrativa konsekvenser och konsekvenser för myndigheterna.....	29
5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN	31
6 SAMBAND MED ANDRA PROPOSITIONER.....	32
DETALJMOTIVERING	33
1 LAGFÖRSLAG	33
1.1 Spårtrafiklagen.....	33
1.2 Lagen om ändring av lagen om transportservice	134
2 IKRAFTTRÄDANDE	135
3 NÄRMARE BESTÄMMELSER OCH FÖRESKRIFTER	135
4 FÖRHÅLLANDE TILL GRUNDLAGEN SAMT LAGSTIFTNINGSORDNING ...	140
4.1 Näringsfrihet.....	140
4.2 Nationella rättsnormer.....	141
4.3 Prissättning av användning av bannätet.....	143
4.4 Utläggning av uppgifter samt offentliga förvaltningsuppgifter	144
4.5 Lokaliseringsskyldighet inom spårbunden trafik	146
LAGFÖRSLAG	150
Lag 1. spårtrafiklag	150
Lag 2. om ändring av lagen om transportservice	228
BILAGA	230
PARALLELLTEXT	230
Lag 2. om ändring av lagen om transportservice	230

ALLMÄN MOTIVERING

1 Inledning

Europeiska kommissionen lade den 30 januari 2013 fram sitt förslag till ett omfattande lagstiftningspaket som kallas EU:s fjärde järnvägspaket. Lagstiftningspaketet består av en marknadsdel och en teknisk del. Följande rättsakter ingår i det fjärde järnvägspaketets marknadsdel:

- 1) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/2370 om ändring av direktiv 2012/34/EU om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde vad avser öppnandet av marknaden för inhemsk persontrafik på järnväg och om styrningen av järnvägsinfrastrukturen, nedan kallat *ändringsdirektivet till järnvägsmarknadsdirektivet*,
- 2) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/2338 om ändring av förordning (EG) nr 1370/2007 avseende öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg, nedan kallad *ändringsförordningen till trafikavtalsförordningen*, och
- 3) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/2337 om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1192/69 om införande av enhetliga regler för järnvägsföretagens redovisning, nedan kallad *förordningen om järnvägsföretagens redovisning*.

Den tekniska delen i EU:s fjärde järnvägspaket består av följande rättsakter:

- 1) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2016/796 om Europeiska unionens järnvägsbyrå, nedan kallad *EU-byråförordningen*,
- 2) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen, nedan kallat *driftskompatibilitetsdirektivet*,
- 3) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 om järnvägssäkerhet, nedan kallat *järnvägssäkerhetsdirektivet*.

De omarbetade rättsakterna i den tekniska delen upphäver de tidigare motsvarande EU-rättsakterna.

Rättsakterna i den tekniska delen trädde i kraft den 16 juni 2016. Rättsakterna i marknadsdelen trädde i kraft den 25 december 2016.

Genom denna proposition genomförs EU:s fjärde järnvägspaket nationellt i sin helhet. Paketet genomförs genom att det stiftas en ny spårtrafiklag som ska ersätta den gällande järnvägslagen (304/2011) och lagen om spårbunden stadstrafik (1412/2015). Lagen om spårbunden stadstrafik antogs den 4 december 2015 och den trädde i kraft den 1 mars 2016. Bestämmelserna om bedrivande av metro- eller spårtrafik i lagen om spårbunden stadstrafik flyttades till lagen om transportservice (320/2017, sådan den lyder i lag 301/2018) i lagens andra fas. Således lämnades endast bestämmelserna om förvaltning av metrobannät och spårvägsnät kvar i lagen om spårbunden stadstrafik. Därför har det ansetts vara ändamålsenligt att de bestämmelser som blev kvar i lagen om spårbunden stadstrafik införlivas i denna nya spårtrafiklag.

I propositionen ingår dessutom ett förslag till lag om ändring av lagen om transportservice. I den föreslås de nationella bestämmelser som behövs för tillämpningen av förordningen om ändring av trafikavtalsförordningen. EU-förordningarna är direkt tillämpliga i medlemsstaterna inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, nedan EES-länderna. Därför förutsätter

förordningarna i EU:s fjärde järnvägspaket inte något nationellt genomförande i sig. Ändringsförordningen till trafikavtalsförordningen ger möjlighet att begränsa tillämpningen av förordningen genom nationell lagstiftning. Denna begränsning görs genom den föreslagna ändringen av lagen om transportservice.

EES-länderna har fått 24 månader på sig att genomföra ändringsdirektivet till järnvägsmarknadsdirektivet nationellt efter att direktivet har trätt i kraft. Således ska ändringsdirektivet till järnvägsmarknadsdirektivet genomföras nationellt senast den 25 december 2018. EES-länderna har fått 36 månader på sig att nationellt genomföra driftskompatibilitetsdirektivet och järnvägssäkerhetsdirektivet, vilka ingår i den tekniska delen. Tiden för genomförandet löper ut den 16 juni 2019, men medlemsstaterna kan vid behov förlänga tiden med ett år.

Avsikten är att vid ingången av 2019 genomföra en myndighetsreform inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde. Regeringen överlämnade en proposition (RP 61/2018) om reformen till riksdagen den 3 maj 2018. Trafiksäkerhetsverket och Kommunikationsverket ska slås samman till en myndighet, som också tar över Trafikverkets uppgifter som bl.a. gäller sjökartläggning, beviljande av stöd för handelsfartyg och utveckling av kollektivtrafiken. Till övriga delar omvandlas Trafikverket till Trafikledsverket, som ska fortsätta förvalta statens bannät. Eftersom avsikten är att myndighetsreformen inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde ska träda i kraft den 1 januari 2019, används i denna proposition de nya namnen på ämbetsverken inom förvaltningsområdet i enlighet med reformen. Trafiksäkerhetsverket kallas därmed Transport- och kommunikationsverket och Trafikverket Trafikledsverket. I lagförslagets bestämmelser används dock i regel termen bannätsförvaltare, om bestämmelserna gäller både Trafikledsverket som förvaltare av statens bannät och förvaltare av privata spåranläggningar, eller de separata termerna förvaltare av statens bannät respektive förvaltare av privata spåranläggningar, om det av bestämmelserna ska framgå att olika skyldigheter gäller för dessa aktörer. Namnet Trafikledsverket används i denna proposition endast när Trafikledsverket som förvaltare av statens bannät också har skyldigheter som myndighet, t.ex. när det gäller bestämmelserna om avgifter eller användning av inspelningar inom järnvägstrafiken. I beskrivningen av nuläget används dock ämbetsverkens nuvarande namn.

2 Nuläge

2.1 Lagstiftning och praxis

Den gällande järnvägslagen utfärdades den 8 april 2011 och den trädde i kraft den 15 april 2011. Genom järnvägslagen genomfördes nationellt EU:s s.k. korsacceptans-paket, som omfattar Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/110/EG om ändring av direktivet om säkerhet på gemenskapens järnvägar. Den gällande järnvägslagen har ändrats fyra gånger och varje lag om ändring av lagen har hänfört sig till genomförandet av unionslagstiftningen.

I den gällande järnvägslagen finns bestämmelser om bedrivande av tågtrafik, förvaltning av bannätet, tjänster och banavgifter för järnvägsoperatörer, användning av bannätet, bankapaciteten, järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet samt om regleringsorganet för järnvägssektorn och dess uppgifter.

Trafiksäkerhetsverket och i fortsättningen därmed Transport- och kommunikationsverket utövar tillsyn över att järnvägslagens bestämmelser om säkerhet och driftskompatibilitet iakttas. I anslutning till Trafiksäkerhetsverket finns dessutom ett regleringsorgan för järnvägssektorn i enlighet med unionslagstiftningen. Organet har till uppgift att utöva tillsyn över järnvägsmarknaden och komma med avgöranden i frågor som järnvägsföretag, bannätsförvaltare och

andra aktörer på järnvägsmarknaden lyft fram eller i tvister mellan dessa. Trafikverket och i fortsättningen därmed Trafikledsverket svarar i egenskap av förvaltare av statens bannät för byggande och underhåll av bannätet samt för tilldelning av bankapacitet och trafikledning. Trafikverket/Trafikledsverket köper dock trafikledningstjänsterna av Finrail Oy, som är ett statsbolag under kommunikationsministeriets ägarstyrning.

För närvarande finns det fyra järnvägsbolag i Finland. Kommunikationsministeriet har senast i juli 2012 beviljat VR-Group Ab koncession för person- och godstrafik på järnvägarna på hela bannätet. Ratarahiti Oy har sedan maj 2012 koncession för lokala godstransporter och Fennia-rail Oy har sedan mars 2015 koncession för godstransporter på hela bannätet. Kommunikationsministeriet beviljade i juni 2017 Aurora Rail Oy koncession för växelarbete på bangårdar inom bannätet. Därtill finns det för närvarande sju museitrafikoperatörer i Finland. Fyra företag i Finland bedriver trafik i anslutning till banunderhåll. Till järnvägsoperatörerna hör också flera företag som bedriver museitrafik.

Behöriga myndigheter för ordnande av persontrafik på järnväg i Finland är kommunikationsministeriet och samkommunen Helsingforsregionens trafik (HRT) inom sina respektive behörighetsområden.

HRT är behörig myndighet i fråga om närtrafik i Helsingforsregionen och har ingått ett avtal om köptrafik med VR-Group Ab år 2007. Genom avtalet gavs VR-Group Ab ensamrätt till närtrafiken i Helsingforsregionen fram till slutet av 2017 och avtalet har förlängts till juni 2021. HRT har inlett ett anbudsförfarande om närtrafiken för nästa period som börjar i juni 2021.

Kommunikationsministeriet är behörig myndighet i fråga om ordnandet av persontrafik på järnväg utanför Helsingforsregionens närtrafikområde. Kommunikationsministeriet och VR-Group Ab ingick i december 2009 ett avtal om ensamrätt att ordna persontrafik på järnväg fram till slutet av 2019. I juli 2013 förlängdes avtalet med fem år till slutet av 2024. I november 2015 meddelade statsminister Sipiläs regering i ett interpellationssvar om kollektivtrafik till riksdagen att regeringen har som mål att förhandla fram ett nytt avtal med VR-Group Ab. Avtalet syftar till att trygga även andra järnvägsföretags möjlighet att tillhandahålla persontrafik på järnväg i Finland. Den 9 augusti 2017 offentliggjorde regeringen en plan för hur persontrafiken på järnvägarna ska öppnas för konkurrens inom kommunikationsministeriets behörighetsområde. Modellen bygger på fem koncessioner som konkurrensutsätts separat. Den första koncessionen gäller regionalstågtrafiken i Södra Finland och den koncessionsenliga trafiken inleds i juni 2022, dvs. ett år senare än trafiken enligt den nya koncession för närtrafik inom Helsingforsregionen som HSR konkurrensutsatt avses inledas. De behöriga myndigheterna – kommunikationsministeriet och HRT – samarbetar vid konkurrensutsättningen av koncessionsenliga trafikarrangemang för att säkerställa en smidig samordning av persontrafikarrangemangen. Beslut om innehållet i de övriga fyra koncessionerna som hör till kommunikationsministeriets behörighet fattas senare och ambitionen är att alla koncessioner har konkurrensutsatts och persontrafiken enligt dem har inletts före juni 2026.

Den modell som regeringen offentliggjorde i augusti 2017 förutsätter också att alla järnvägsföretag garanteras lika tillgång till fordon, underhållstjänster, fastigheter och anläggningar för tjänster. Detta förutsätter att verksamheterna överförs från VR-Group till tre nya separata statsbolag (ett materielbolag, ett service- och underhållsbolag och ett fastighetsbolag). VR fortsätter som ett järnvägsföretag som bedriver gods- och persontrafik på järnvägarna. Under ledning av kommunikationsministeriet arbetar flera arbetsgrupper som bereder konkurrensutsättningen av persontrafiken på järnvägarna, behövliga bolagsarrangemang och andra åtgärder för att öppna persontrafiken på järnvägarna för konkurrens enligt regeringens modell.

Regeringen har dessutom i samband med landskapsreformen kommit överens om att landskapen från och med den 1 januari 2021 blir behöriga myndigheter inom sina respektive behörighetsområden även vid sådan upphandling av tjänster för persontrafik på järnvägarna som sker inom ramen för den allmänna trafikplikten. De behöriga landskapen kan efter detta komma överens med järnvägsföretagen om ytterligare upphandling av sådana tjänster för persontrafik på järnvägarna som de anser sig behöva, utöver det som kommunikationsministeriet på riksnivå och HSR i fråga om Helsingforsregionens regiontrafik har avtalat med järnvägsföretagen. Avsikten är att den överföring av personer och uppgifter som gäller landskapsreformens trafik ska lämnas till riksdagen för behandling genom en separat regeringsproposition hösten 2018.

2.2 Utvecklingen av EU-lagstiftningen och den nationella lagstiftningen

Europeiska unionen har stegvis utvecklat lagstiftningen för järnvägssektorn. Rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar, det s.k. utvecklingsdirektivet, förutsatte att bedrivande av järnvägstrafik skulle åtskiljas från förvaltningen av bannätet. Genom rådets direktiv 95/18/EG, det s.k. koncessionsdirektivet, infördes bestämmelser om att järnvägsföretag behöver koncession för att bedriva järnvägstrafik. Utvecklingen av unionslagstiftningen för järnvägssektorn har fortsatt under 2000-talet inom ramen för ett antal omfattande järnvägspaket. Genom dem har järnvägstransporterna stegvis öppnats för konkurrens. Samma unionslagstiftning har skapat enhetliga ramar för ett säkert och driftskompatibelt järnvägssystem genom att harmonisera tillträdet till järnvägsmarknaden och förutsättningarna för att agera på marknaden.

Genom Europeiska unionens första järnvägspaket började järnvägsmarknaden öppnas för konkurrens. Direktiv 2001/12/EG om ändring av utvecklingsdirektivet ingick i det första järnvägspaket som antogs 2001. I enlighet med det öppnades den internationella godstrafiken på järnväg för konkurrens från den 15 mars 2003. Genom EU:s första järnvägspaket skapades även andra förutsättningar för öppnande och harmonisering av järnvägsmarknaden. Sådana förutsättningar är bl.a. preciseringarna av järnvägsföretagens koncessionsvillkor (direktiv 2001/13/EG om ändring av koncessionsdirektivet), bestämmelserna om tilldelning av bankapacitet och banavgift samt skyldigheten att inrätta ett nationellt regleringsorgan för att övervaka den nationella järnvägsmarknadens funktionsduglighet (kapacitets- och banavgiftsdirektivet 2001/14/EG). Det första järnvägspaketet genomfördes nationellt 2003 genom järnvägslagen (198/2003).

Genom EU:s andra järnvägspaket från 2004 öppnades godstransporterna på järnväg i sin helhet för konkurrens från och med 2007, inklusive transporter inom medlemsstaterna. Bestämmelserna om fri konkurrens inom godstrafiken ingår i direktiv 2004/51/EG om ändring av utvecklingsdirektivet. I det andra järnvägspaketet ingick dessutom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 881/2004 om europeiska järnvägsbyrån, Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG om järnvägssäkerhet samt en rekommendation till rådets beslut om att bemyndiga kommissionen att inleda förhandlingar om Europeiska gemenskapens anslutning till fördraget om internationell järnvägstrafik, det s.k. COTIF-fördraget. Det andra järnvägspaketet genomfördes genom järnvägslagen (555/2006) som trädde i kraft den 1 september 2006.

Genom EU:s tredje järnvägspaket från 2007 öppnades den internationella persontrafiken på järnväg inom Europeiska unionen för konkurrens från och med 2010. Det tredje järnvägspaketet omfattade Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/58/EG om ändring av direktivet om utvecklingen av järnvägarna och av kapacitets- och banavgiftsdirektivet, Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG om behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen, dvs. lokförardirektivet, och Europaparlamentets

och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer, dvs. förordningen om järnvägars ansvar. Av geografiska orsaker har Finland ingen EES-intern internationell persontrafik, varför järnvägslagen inte ändrades till denna del. Lokförardirektivet genomfördes i Finland genom lagen om säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter i järnvägssystemet (1664/2009), om trädde i kraft den 1 januari 2010.

I det s.k. korsacceptans-paketet som antogs 2008 ingick Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet, dvs. driftskompatibilitetsdirektivet, Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/110/EG om ändring av järnvägssäkerhetsdirektivet samt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1335/2008 om ändring av järnvägsbyråförordningen. Korsacceptans-paketet genomfördes nationellt genom järnvägs-lagen, som trädde i kraft den 15 april 2011.

Den gällande järnvägslagen har sedan dess reviderats fyra gånger på det sätt som unionslagstiftningen förutsätter. Genom lagen om ändring av järnvägslagen (323/2013) ändrades främst bestämmelserna om certifiering av underhållsansvariga enheter (59 §) och banregistret (70 §). Dessutom gjordes vissa preciseringar och kompletteringar av teknisk natur. Genom den andra ändringen av järnvägslagen (939/2013) ändrades bestämmelserna i järnvägslagens 9 kap. om ibruktagande av fordon samt bestämmelserna om beviljande av tillstånd för ibruktagande av ett delsystem till ett fordon, fordonsnummersystem, registrering av fordon och fordonsregister. Genom den tredje ändringen av järnvägslagen (515/2014) ändrades främst bestämmelserna om tillstånd för ibruktagande av fordon samt kommunikation och dokumentation från inspelningar inom järnvägstrafiken. Dessa tre ändringar av järnvägslagen hade anknytning till två EU Pilot-förfrågningar angående genomförandet av Europeiska kommissionens korsacceptans-paket och kommissionens krav på preciseringar utgående från dem samt den formella underrättelse som kommissionen gav Finland i oktober 2013.

Den fjärde och samtidigt mest omfattande ändringen i den gällande järnvägslagen gjordes genom lag 1394/2015, när Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde, det s.k. järnvägsmarknadsdirektivet, genomfördes nationellt. I järnvägsmarknadsdirektivet samlades de bestämmelser om fri konkurrens på järnvägsmarknaden som ingick i alla EU:s tidigare järnvägspaket samt bestämmelserna i kapacitets- och banavgiftsdirektivet och koncessionsdirektivet som ingick i EU:s första järnvägspaket. De ändringar som genomförandet av järnvägsmarknadsdirektivet och annan ny unionslagstiftning förutsätter bedöms närmare i avsnitt 2.3 om bedömning av nuläget.

2.3 Den internationella utvecklingen och vissa andra medlemsstaters lagstiftning

Lagstiftningen för järnvägssektorn grundar sig i Finland och i de andra EU-medlemsstaterna i regel på unionslagstiftningen och medlemsstaterna har numera mycket lite lagstiftning som är helt nationell. Den gällande järnvägslagen i Finland är huvudsakligen en lag som genomför unionslagstiftningen, medan banlagen (110/2007), som gäller banhållning, huvudsakligen är nationell lagstiftning utan koppling till unionslagstiftningen.

På motsvarande sätt som Finland har sin järnvägslag har även de andra nordiska länderna och de andra närmaste länderna i referensgruppen allmänna lagar som reglerar järnvägstrafiken, genom vilka kraven i unionslagstiftningen har genomförts nationellt. Med stöd av de allmänna lagar som reglerar järnvägstrafiken utfärdas närmare tekniska krav i medlemsstaterna genom författningar och bestämmelser på lägre nivå, på samma sätt som i Finland. EU:s fjärde järnvägspaket är ett ytterst omfattande lagstiftningspaket vars genomförande har inletts i alla EES-länder. Genomförandet kommer sannolikt att förutsätta omfattande reformer av lagstiftningen för järnvägssektorn i så gott som alla medlemsstater, och därmed har ingen av medlemsstaterna ännu slutfört sina genomförandeåtgärder när denna proposition lämnas till riksdagen. Ne-

derländerna och Sverige har dock enligt uppgifter från medlemsstaterna hittills kommit längst i beredningen av genomförandeåtgärderna. Nederländerna höll ett offentligt samråd om genomförandelagstiftningen redan under den senare hälften av 2017, och Sverige och Storbritannien gjorde detsamma under våren 2018.

Vad gäller det allmänna läget på järnvägsmarknaden i EES-länderna kan det konstateras att den har öppnats för konkurrens stegvis. Europeiska kommissionen offentliggör en rapport om övervakningen av järnvägsmarknaden vartannat år. Enligt den senaste rapporten av den 8 december 2016 (COM(2016) 780 final) och europeiska järnvägsbyråns koncessionsregister finns det i alla EES-länder som har ett bannät och där det bedrivs järnvägstrafik fler än ett järnvägsföretag som bedriver persontrafik, med undantag för Finland, Irland och Luxemburg. I och med att Fenniarail Oy inledde sina godstransporter i juli 2016 var Finland bland de sista av unionens medlemsstater att öppna godstrafiken på järnvägarna för konkurrens. Av EES-länderna är det bara i Irland där det råder monopol även inom godstrafiken på järnvägarna.

Eftersom Sverige vid sidan av Storbritannien har kommit längst när det gäller att öppna järnvägsmarknaden för konkurrens, har Sverige tjänat som modell för utvecklingen av lagstiftningen om järnvägsmarknaden. Den svenska järnvägslagen innehåller allmänna bestämmelser om järnvägssystemet, utförande och organisation av järnvägstrafik, tilldelning av bankapacitet, avgifter och myndigheternas skyldigheter samt om järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet, men i huvudsak har unionslagstiftningen genomförts nationellt genom bestämmelser på lägre nivå som utfärdats med stöd av järnvägslagen. Detta gäller särskilt järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet, i fråga om vilka järnvägslagen endast innehåller allmänna befogenheter att meddela närmare föreskrifter på lägre nivå. Sverige har generellt sett genomfört unionslagstiftningen inom den utsatta tidsramen, och kommissionen har inte i något skede inlett ett överträdelseförfarande mot Sverige på grund av brister eller fördröjningar i genomförandet av järnvägslagstiftningen. Sverige kommer i likhet med Finland att genomföra det fjärde järnvägspaketet nationellt genom en enda regeringsproposition. Enligt uppgifter från myndigheterna i Sverige föreslås det i propositionen att den gällande järnvägslagen ska delas upp i tre separata lagar, nämligen järnvägsmarknadslagen, järnvägssäkerhetslagen och driftskompatibilitetslagen. I Sverige anser man att man genom att på detta sätt dela upp den gällande järnvägslagens bestämmelser i enlighet med de tre direktiv i EU:s fjärde järnvägspaket som kräver genomförande kan följa tillämpningsområdet för respektive direktiv så tydligt som möjligt och att lagarna även framöver kan hållas så uppdaterade som möjligt när unionslagstiftningen ändras.

I Sverige är myndigheternas ansvar för järnvägssystemet mycket liknande som i Finland. Transportstyrelsen är nationell myndighet med ansvar för järnvägssäkerheten och frågor som rör driftskompatibilitet. Transportstyrelsen är också regleringsorgan för järnvägssektorn. Trafikverket svarar för förvaltningen av statens bannät. Verket inledde sin verksamhet den 1 april 2010 efter en sammanslagning av Banverket, som tidigare ansvarade för banhållningen, Vägverket, som ansvarade för väghållningen, sjöfartsstyrelsens planeringsavdelning, en del av Transportstyrelsen och Rikstrafiken, som ansvarade för ordnandet av kollektivtrafiktjänster. Det svenska Trafikverkets arbetsbeskrivning i fråga om ordnande av kollektivtrafik är mer omfattande det finländska Trafikverkets, men som bannätsförvaltare har de respektive myndigheterna motsvarande arbetsbeskrivningar och uppgifter. I Sverige tillämpas således på samma sätt som i Finland en modell med total åtskillnad enligt ändringsdirektivet till järnvägsmarknadsdirektivet, dvs. förvaltning av bannätet och bedrivande av järnvägstrafik är helt åtskilda från varandra. Utöver det statliga bannätet finns det många privata spåranläggningar i Sverige (uppskattningsvis cirka 350 förvaltare). I Sverige finns fler än 30 behöriga myndigheter för ordnande av persontrafik på järnväg (län och samkommuner) som har konkurrensutsatt i synnerhet den regionala och lokala trafiken. De behöriga myndigheterna ansvarar för de järnvägsfordon som används i den konkurrensutsatta trafiken (fordonsbolaget AB Transitio).

Underhålls- och stödtjänster för järnvägsföretagen tillhandahålls av flera företag, av vilka de största är EuroMaint AB och SweMaint AB. För fastigheter, depåer, underhållsanläggningar och stationer svarar Jernhusen AB. Den svenska riksomfattande fjärtrafiken fungerar på marknadsvillkor och enligt principen om öppet marknadstillträde. Järnvägsföretagen har egna fordon för den marknadsmässiga trafiken. Enligt senaste uppgifter är 17 järnvägsföretag verk-samma inom persontrafiken och 12 järnvägsföretag inom godstrafiken på järnvägarna i Sve-rige.

Norge, i egenskap av EES-land, följer EU:s järnvägslagstiftning. EU-direktiven för järnvägs-sektorn har genomförts genom en nationell järnvägslag (Jernbaneloven) och ett flertal författ-ningar och bestämmelser på lägre nivå som utfärdats med stöd av lagen. I Norge ger det na-tionella lagstiftningssystemet, och därmed järnvägslagen, på samma sätt som i Sverige synner-ligen omfattande befogenheter att med stöd av lag utfärda författningar och bestämmelser på lägre nivå. Norge har preliminärt meddelat att EU:s fjärde järnvägspaket i regel kan genomfö-ras nationellt genom författningar på lägre nivå utan att man behöver ändra järnvägslagen. Norge har införlivat järnvägsdirektiven i den nationella lagstiftningen inom utsatt tid.

Nationell myndighet med ansvar för järnvägssäkerheten och frågor som rör driftskompatibili-tet i Norge är Statens jernbanetilsyn, som lyder under Samferdselsdepartementet. I anslutning till Statens jernbanetilsyn finns också en självständig enhet som fungerar som nationellt regle-ringsorgan för järnvägssektorn. Det statliga bannätet i Norge förvaltas av Jernbanedirektoratet och Bane NOR. Även i Norge finns i likhet med Finland och Sverige ett flertal privata spåran-läggningar, men i Norge har de lämnats utanför EU-lagstiftningens krav. De privata spåran-läggningarna omfattas dock av en särskild nationell lagstiftning enligt vilken det krävs ett sä-kerhetsstyrningssystem för privata spåranläggningar. Minimikraven för systemet är bl.a. förfä-randen för riskhantering och underhåll, kompetenskrav, ansvarsfördelning i organisationen, beredskapsplaner, incidentrapportering, årlig säkerhetsrapportering och förfaranden för upp-fyllande av hälsotillståndskrav. I lagstiftningen ingår också krav som gäller underhåll av ban-nätet, trafikledningen och de fordon som används.

I Norge finns för närvarande tre järnvägsföretag som bedriver persontrafik på järnväg. Det statliga NSB bedriver persontrafik på alla banavsnitt med ensamrätt, med undantag för trafi-ken på Gjøvikbanen och tågtrafiken till flygplatsen Gardemoen där trafiken bedrivs av sepa-rata bolag (Gjøvikbanen AS och Flytoget AS). Bolagen ansvarar också för de tåg som trafike-rar dessa banavsnitt och för bannätet. Gjøvikbanen AS är NSB:s dotterbolag och Flytoget är ett självständigt bolag. Dessutom har Norge direkt internationell persontrafik till Stockholm och Köpenhamn. Således åker SJ:s och DSB:s vagnar på de norska järnvägarna, kopplade till NSB:s tåg. För närvarande bedrivs godstrafik i Norge redan av 10 järnvägsföretag, varav många är svenska.

När statsminister Erna Solbergs regering kom till makten 2013 började den förbereda åtgärder för att öppna persontrafiken på järnvägarna för konkurrens. År 2016 inledde Norge som en första åtgärd en upphandlingsprocess som gällde den s.k. södra järnvägslinjen. Anbudsinford-ran publicerades den 12 oktober 2017. Målet är att den konkurrensutsatta trafiken ska inledas på banavsnittet sommaren 2019.

I Danmark genomförs unionslagstiftningen genom ett förenklat förfarande enligt vilket varje EU-direktiv ska genomföras separat genom en blankettlag som godkänns i parlamentet. Dessa lagar innehåller bestämmelser om tidsplanen för ikraftträdandet, myndigheternas skyldigheter och omprövnings- och besvärsförfarandet. I övrigt hänvisas det direkt till direktivet och de skyldigheter som följer av det. Såväl järnvägssäkerhetsdirektivet och driftskompatibilitetsdi-rectivet, vilka ingick i korsacceptans-paketet, som senare järnvägsmarknadsdirektivet genom-fördes nationellt i Danmark innan tidsfristen löpte ut. På motsvarande sätt torde Danmark även

genomföra det omarbetade järnvägssäkerhetsdirektivet och driftskompatibilitetsdirektivet, vilka ingår i EU:s fjärde järnvägs paket, samt direktivet om ändring av järnvägs marknadsdirektivet. Eftersom genomförandet av unionslagstiftningen i regel sker genom direktivspecifik blankettlagstiftning har Danmark inte haft problem med att genomföra direktiven inom utsatt tid, och inga överträdelseförfaranden har inletts mot Danmark på grund av brister eller fördröjningar i genomförandet av direktiven.

Nationell myndighet med ansvar för järnvägssäkerheten och frågor som rör driftskompatibilitet i Danmark är Trafik-, bygge- og boligstyrelsen, som lyder under transport-, byggnads- och bostadsministeriet. I anslutning till myndigheten finns också en självständig enhet som fungerar som nationellt regleringsorgan för järnvägssektorn. Trafik-, bygge- og boligstyrelsen är också behörig myndighet i fråga om persontrafiken på de nationella järnvägarna. Stora städer är behöriga att ordna lokal och regional trafik. I Danmark förvaltas statens bannät av statsbolaget Banedanmark, som hör till transport-, byggnads- och bostadsministeriets ansvarsområde. Det största järnvägsföretaget är DSB, som också är ett statsbolag som hör till transportministeriets ansvarsområde. När det fjärde järnvägs paketet blev klart var det viktigt för Danmark att säkerställa att både Banedanmark och DSB kunde förbli under transportministeriets styrning, så länge ministeriet har fördelat ansvaret för styrningen av bolagen på olika avdelningar. Ett sådant arrangemang är tillåtet även i fortsättningen.

Vid sidan av det statliga järnvägsbolaget och bolaget som förvaltar bannätet har Danmark som en historisk kvarleva starka regionala verksamhetsutövare inom järnvägstrafiken, som har förvaltat sina egna bannät och bedrivit regional trafik på respektive bannät. De regionala bolagen har också i regel egna vagnar. Under de senaste åren har dock merparten av dessa regionala aktörer gått samman så att det för närvarande återstår fem regionala järnvägsbolag. Totalt är dock 10 järnvägsföretag verksamma inom persontrafiken på de danska järnvägarna, eftersom även företag från grannländerna opererar på marknaden och internationella företag bedriver trafik på de nationella stambanorna. Godstrafik på järnväg bedrivs av fem järnvägsföretag.

I Tysklands lagstiftning genomförs de skyldigheter som föreskrivs i unionslagstiftningen i regel nationellt genom ändringar i järnvägslagen (Allgemeines Eisenbahngesetz) samt direktivspecifika förordningar som utfärdats med stöd av lagen och som innehåller detaljerade bestämmelser. Eftersom Tyskland är en förbundsstat kräver genomförandet av unionslagstiftningen godkännande av både delstaterna och förbundsdagen, vilket tidvis har lett till att Tyskland har hamnat efter i tidsplanen för genomförandet enligt unionslagstiftningen (bl.a. genomförandet av järnvägs marknadsdirektivet).

Nationell myndighet med ansvar för järnvägssäkerheten och frågor som rör driftskompatibilitet i Tyskland är järnvägsbyrån (Eisenbahn Bundesamt), som lyder under transportministeriet (Bundesverkehrsministerium). I Tyskland förvaltas statens bannät av bolaget DB Netz, som hör till samma koncern som landets största statliga järnvägsföretag Deutsche Bahn AG (DB). Utöver förvaltaren av staten bannät finns det cirka 3 000 förvaltare av privata bannät i Tyskland. På dem tillämpas kraven i järnvägs marknadsdirektivet, om de privata spåranläggningarna trafikeras av flera järnvägsföretag. I Tyskland tillämpas dock inte några andra EU-järnvägsdirektiv på privata spåranläggningar, även om det på delstatsnivå finns lagstiftning om järnvägssäkerhet för att garantera säkerhetsnivån.

Kommissionens ursprungliga mål var att genom marknadsdelen i EU:s fjärde järnvägs paket specifikt åtgärda den tyska modellen, där ett och samma koncernbolag svarar för förvaltningen av bannätet och bedrivandet av järnvägstrafik. En sådan företagsstruktur med s.k. vertikal integration anses inte vara rättvis med avseende på tillträde till marknaden, eftersom den del av koncernbolaget som svarar för förvaltningen av bannätet kan favorisera sitt eget järnvägsföretag när det beviljar tillträdesrätt till bannätet. Det tyska regleringsorganet (Bundesnetzagentur

für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen, dvs. Bundesnetzagentur, BNetzA) har mottagit flera klagomål av konkurrerande järnvägsföretag som gäller en rättvis fördelning av bankapaciteten. En liknande vertikal modell som i Tyskland tillämpas också i Österrike och Slovenien. Även i Frankrike är man på väg tillbaka mot en modell med vertikal integration i och med att det statliga järnvägsföretaget SNCF håller på att återta uppgifter som relaterar till förvaltningen av bannätet. Under ledning av Tyskland lyckades länderna få in bestämmelser i ändringsdirektivet till järnvägsmarknadsdirektivet om att en modell som tillåter vertikal integration även framöver är ett lagstiftningsmässigt jämbördigt alternativ för att organisera förvaltningen av bannätet. Detta förutsätter att den operativa och beslutsmässiga autonomin med avseende på förvaltning av bannätet och bedrivande av järnvägstrafik är tillräckligt åtskild från den finansiella insynen i och ledningen och övervakningen av verksamheten. Länderna kan således fortsätta tillämpa en liknande modell med vertikal integration som hittills i förvaltningen av bannätet.

Även om DB har en dominerande position i den tyska fjärrpersontrafiken och den regionala trafiken (med en marknadsandel på ca 90 %), har Tyskland ett historiskt arv i form av flera regionala och lokala förvaltare av privata spåranläggningar och järnvägsföretag. Totalt är närmare 300 järnvägsföretag verksamma på den tyska marknaden. Största delen av dem är DB:s underleverantörer inom den lokala och regionala trafiken. Utöver DB är fyra andra företag (GVG, SJ, Veolia och Arriva) verksamma inom den tyska riksomfattande fjärrpersontrafiken. Region- och lokaltrafiken i Tyskland är i regel konkurrensutsatt enligt samma modell som i Sverige, av antingen den lokala behöriga myndigheten (staden) eller av delstaten. DB:s dotterbolag (DB Regio) kontrollerar knappt hälften av region- och lokaltrafiken och konkurrerande lokala bolag drygt hälften. Fjärrpersontrafiken fungerar på marknadsvillkor och enligt principen om öppet marknadstillträde.

I Nederländerna genomförs unionslagstiftningen nationellt genom den nationella järnvägslagen (Wet spoorwegen) och direktivspecifika förordningar och föreskrifter som utfärdas med stöd av den. Nederländerna genomförde järnvägsmarknadsdirektivet nationellt under hösten 2015, vilket innebar att tidsfristen för genomförandet överskreds något.

I Nederländerna är infrastruktur- och miljöministeriet (Inspectie Leefomgeving en Transport, ILT) nationell myndighet med ansvar för frågor som rör järnvägssäkerhet och driftskompatibilitet. I Nederländerna är förvaltningen av bannätet och bedrivandet av järnvägstrafik operativt och lagstiftningsmässigt åtskilda. För förvaltningen av det statliga bannätet svarar ProRail, som lyder under transportministeriet. Statsbolaget Nederlandse Spoorwegen (NS) är fortfarande huvudsaklig operatör inom persontrafiken och har en marknadsandel på mer än 90 procent av den totala persontrafiken. I Nederländerna är fem järnvägsföretag utöver NS verksamma inom persontrafiken på järnvägarna (bl.a. Arriva, Veolia, Connexxion). Företagen har vunnit anbudsförfaranden för lokala och regionala personsporter som de regionala och lokala behöriga myndigheterna (stora städer) har ordnat. I Nederländerna fanns flera operatörer i den riksomfattande trafiken ända till 2004, då transportministeriet som behörig myndighet ingick ett tioårigt avtal om ensamrätt med NS. Avtalet har förlängts med fem år. På de internationella stambanorna förekommer konkurrens, eftersom internationella tågförbindelser också kan ta upp inrikespassagerare.

I Storbritannien genomförs de skyldigheter som föreskrivs i unionslagstiftningen nationellt genom järnvägslagen (The Railway Act) och järnvägssäkerhetslagen (The Railway and Transport Safety Act) samt genom direktivspecifika förordningar och bestämmelser på lägre nivå som utfärdats med stöd av dem. Storbritannien genomförde järnvägsmarknadsdirektivet nationellt genom ändringar i järnvägslagen som antogs inom utsatt tid, men i fråga om de detaljerade tekniska förordningarna överskred man tidsfristen och genomförandet avslutades först under hösten 2016.

Nationell myndighet med ansvar för järnvägssäkerheten och frågor som rör driftskompatibilitet i Storbritannien är Office of Rail Regulation (ORR). I anslutning till myndigheten finns också ett självständigt regleringsorgan för järnvägssektorn med ansvar för tillsyn över järnvägsmarknaden. I Storbritannien är förvaltningen av statens bannät och bedrivande av järnvägstrafik helt åtskilda verksamheter, och vid sidan av Sverige har landet varit en föregångare när det gäller att öppna järnvägstrafiken för konkurrens. Storbritannien var det första landet i Europa som öppnade järnvägarna för konkurrens, när statliga British Rail delades upp och privatiserades redan på 1980-talet. Först privatiserades också förvaltningen av bannätet, men staten återtog förvaltningen 2001 (Network Rail) för att säkerställa bannätets kondition och säkerhet. Network Rail förvaltar det statliga bannätet och dess verksamhet finansieras huvudsakligen ur statsbudgeten. I Storbritannien finns dessutom fler än 700 privata spåranläggningar och fler än 350 depåspår. Den nationella säkerhetsmyndigheten ORR utövar inte tillsyn över privata spåranläggningar, utan det görs av arbetsmiljömyndigheten (Health and Safety Executive), och verksamheten på privata spåranläggningar ska uppfylla kraven i arbetsmiljölagstiftningen. Järnvägssäkerhetsdirektivet krävde på underhåll av materiel och personalens kompetens tillämpas också på privata spåranläggningar.

På järnvägarna i Storbritannien bedrivs persontrafik för närvarande av 20 järnvägsföretag. Enbart de tre största av dem (Virgin Trains, South West Trains och First Great Western) har en marknadsandel på cirka 10 procent. I Storbritannien ordnas persontrafiken på järnvägarna enligt den s.k. franchisingmodellen, där den regionala persontrafiken konkurrensutsätts och servicenivån för trafiken och stödnivån fastställs i ett koncessionsavtal mellan den behöriga myndigheten och järnvägsföretaget. Det brittiska transportministeriet (Department of Transport) har som behörig myndighet ingått sammanlagt 25 franchisingavtal om persontrafik med olika järnvägsföretag. I Storbritannien ger en koncession inte ett järnvägsföretag ensamrätt, utan även andra järnvägsföretag får bedriva trafik på bannätet i enlighet med principen om öppet marknadstillträde. Det nationella regleringsorganet har dock möjlighet att begränsa marknadstillträdet, om en marknadsmässig trafik hotar att äventyra lönsamheten i understödd trafik enligt koncessionen.

2.4 Bedömning av nuläget

Den gällande järnvägslagen trädde i kraft den 15 april 2011. Lagen reviderades främst med tanke på genomförandet av direktivet om ändring av driftskompatibilitetsdirektivet och järnvägssäkerhetsdirektivet som ingick i EU:s s.k. korsacceptans-paket. Järnvägslagen är huvudsakligen en lag som genomför unionslagstiftningen, och i sin nuvarande form innehåller den ytterst få rent nationella bestämmelser. Den gällande järnvägslagen har varit en tämligen fungerande helhet för både myndigheterna och aktörerna, eftersom den som ramlag för järnvägssektorn har innehållit bestämmelser om förutsättningar för marknadstillträde och för tillträde till bannätet, tilldelande av bankapacitet, tjänster, prissättning för användning av bannätet, säkerhetskrav, krav på fordon, driftskompatibilitetskrav, myndighetsarrangemang och påföljder. I den s.k. andra fasen av lagen om transportservice flyttades också järnvägslagens bestämmelser om förutsättningarna för marknadstillträde till lagen om transportservice.

Även om järnvägslagen har fungerat som ramlag har man under den tid lagen varit i kraft varit tvungen att revidera den fyra gånger. Den senaste betydande revideringen, genom vilken järnvägsmarknadsdirektivet genomfördes nationellt, gjordes genom lag 1394/2015. Förutom dessa ändringar gjordes vissa tekniska ändringar i järnvägslagen ytterligare två gånger; när lagen om transportservice antogs och när den ändrades i lagens andra fas. I den andra fasen av lagen om

transportservice flyttades järnvägslagens bestämmelser om marknadstillträde och koncessioner till lagen om transportservice. Samtidigt flyttades också en del av bestämmelserna om bedrivande av metro- och spårvägstrafik från lagen om spårbunden stadstrafik till lagen om transportservice. Även lagen om säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter i järnvägssystemet (1664/2009) införlivades i reviderad form i lagen om transportservice.

2.4.1 Lagstiftningen om järnvägssäkerhet och driftskompatibilitet

Eftersom den gällande järnvägslagen i första hand utfärdades för att genomföra direktivet om ändring av järnvägssäkerhetsdirektivet (2008/110/EG) och driftskompatibilitetsdirektivet (2008/57/EG), vilka ingick i EU:s korsacceptans-paket, gällde de största ändringarna järnvägslagens kapitel om säkerhet och driftskompatibilitet. I den tidigare järnvägslagen (555/2006) fanns bestämmelserna om säkerhet och driftskompatibilitet i samma 5 kap. I den gällande järnvägslagen inkluderades bestämmelser om det säkerhetsintyg som krävs av järnvägsoperatörer i 2 kap. som gäller bedrivande av järnvägstrafik, bestämmelser om det säkerhetstillstånd som krävs av en bannätsförvaltare i 3 kap. som gäller förvaltning av bannät samt bestämmelser om grunderna för säkerheten, säkerhetsmål och säkerhetsstyrningssystem i 6 kap. I synnerhet genomförandet av driftskompatibilitetsdirektivet förutsatte ett flertal nya bestämmelser, och bestämmelserna om driftskompatibilitet delades upp i 7 kap. om grunderna för och avvikelser i fråga om driftskompatibilitet, 8 kap. om ibruktagande av delsystem och komponenter, 9 kap. om specialbestämmelser om ibruktagande av fordon, 10 kap. om underhåll av fordon, 11 kap. om bedömningsorgan samt 12 kap. om fordonsnummersystem och registrering.

Den viktigaste säkerhetsrelaterade ändringen i den gällande järnvägslagen var att lagens tillämpningsområde ändrades i fråga om privata spåranläggningar. Sådana privata spåranläggningar som har trafikförbindelse till statens bannät eller till andra privata spåranläggningar och från vilka det bedrivs trafik till statens bannät eller till andra privata spåranläggningar började omfattas av lagen och säkerhetstillstånd började krävas av förvaltarna av dessa spåranläggningar. Förvaltare av privata spåranläggningar har varit skyldiga att upprätta ett säkerhetsstyrningssystem för spåranläggningar som de förvaltar, och Trafiksäkerhetsverket har beviljat förvaltarna säkerhetstillstånd mot att de har upprättat godkända system. Även fordon som används på privata spåranläggningar började omfattas av lagens tillämpningsområde, om de används för trafik utanför det bannät som förvaltas av innehavaren av den privata spåranläggningen. Tillstånd för ibruktagande började krävas även för fordon som används i trafiken mellan Finland och Ryssland. Trafiksäkerhetsverket beviljar tillstånd för en fordonstyp när den för första gången tas i bruk för trafik mellan Finland och Ryssland.

För beredningen av denna proposition har Trafiksäkerhetsverket gjort en konsekvensanalys avseende lagstiftningen om privata spåranläggningar och behoven av att utveckla den (Ville Vainiomäki, Yksityisraiteita koskevan sääntelyn kehittäminen, Vaikutusten arviointi, Trafin julkaisuja 8/2017). I och med att den gällande järnvägslagen började kräva säkerhetstillstånd av förvaltare av privata spåranläggningar har informationen ökat om såväl antalet privata spåranläggningar som om deras ägare och trafikmängderna på dem. Trafiksäkerhetsverket hade fram till maj 2017 beviljat 97 förvaltare av privata spåranläggningar obligatoriska säkerhetstillstånd. Det uppskattas dock att det fortfarande finns tiotals privata spåranläggningar för vilka tillstånd inte har sökts. Man har bedömt att det i Finland finns högst cirka 150 förvaltare av privata spåranläggningar vars spåranläggningar är i bruk eller underhålls för eventuell kommande trafik. Enligt uppgifter från Trafiksäkerhetsverket och Trafikverket finns det fler än 600 separata privata spåranläggningar. Skillnaden i antalet privata spåranläggningar och förvaltare av sådana beror på att en enskild förvaltare kan förvalta flera separata privata spåranläggningar. Exempelvis VR-Group Ab förvaltar tiotals olika privata spåranläggningar. VR förvaltar privata spåranläggningar vars totala längd är cirka 70 kilometer och merparten av

spåren leder till VR:s underhålls- och serviceanläggningar. Den totala längden på alla privata spåranläggningar har uppskattats till cirka 1 000 kilometer.

Tabell 1: Verksamhetsområden för och antal förvaltare av privata spåranläggningar som ansökt om säkerhetstillstånd hos Trafiksäkerhetsverket

Verksamhetsområde	Antal ansökningar
Handel, industri, logistik	71
Kommuner	11
Museitrafikoperatörer	2
Hamnar	19
Totalt	103

Att lagstiftningen numera omfattar privata spåranläggningar har gett myndigheterna mer information om privata spåranläggningar och deras förvaltare. Den viktigaste orsaken till förändringen var dock ambitionen att förbättra säkerheten på de privata spåranläggningarna. Säkerhetsläget på privata spåranläggningar hade på basis av Olycksutredningscentralens årsrapporter försämrats bl.a. delvis på grund av spåranläggningarnas dåliga kondition och avsaknaden av vinterunderhåll. Utifrån tillgängliga uppgifter om incidenter på privata spåranläggningar inträffade tiotals säkerhetsincidenter varje år på dessa spåranläggningar under 2000-talet. Merparten av dessa var urspårningar, krockar och tillbud vid plankorsningar och på bangårdar. Statsjärnvägarna slutade ansvara för underhållet av privata spåranläggningar på 1980-talet i samband med att VR blev ett affärsverk och senare bolagiserades. Detta ledde till att underhållet försumrades. Eftersom de privata spåranläggningarna huvudsakligen finns i anslutning till hamnar och industrianläggningar är de start- eller slutpunkter för varutransporter, inklusive transporter av farligt gods.

I och med att förvaltare av privata spåranläggningar i och med järnvägslagen började omfattas av bestämmelserna om säkerhet började Trafiksäkerhetsverket utöva tillsyn över och utföra revisioner av förvaltarnas säkerhetsstyrningssystem. Underhållet av privata spåranläggningar och hanteringen av säkerhetsfrågor har blivit systematiskt och planmässigt i och med säkerhetsstyrningen. Säkerhetsläget på privata spåranläggningar har därmed förbättrats tack vare regleringen, säkerhetsstyrningssystemet och den effektiviserade övervakningen, men det varierar fortfarande. I synnerhet på privata spåranläggningar som förvaltas av aktörer inom industrin och logistiksektorn (bl.a. hamnarna och VR) fungerar säkerhetsstyrningssystemen väl, och hanteringen av risker i anslutning till spårtrafiken är integrerad i den dagliga verksamheten. Utifrån konsekvensanalysen finns det emellertid tecken på att man på en del av de mindre trafikerade privata spåranläggningarna inte nödvändigtvis har integrerat säkerhetsstyrningssystemet i den praktiska förvaltningen av bannätet på samma sätt. Man måste dock komma ihåg att incidenter på privata spåranläggningar ännu inte rapporteras i någon större omfattning och att det därmed inte går att ta fram en jämförbar tidsserie för utvecklingen i fråga om antalet säkerhetsincidenter under 2000-talet.

Förvaltarna av privata spåranläggningar har upplevt att säkerhetstillståndet enligt järnvägslagen och EU-lagstiftningen och det säkerhetsstyrningssystem som förutsätts för tillståndet innebär en tung administrativ börda. Likaså har förvaltarna av privata spåranläggningar ansett att det är betungande med kravet i järnvägslagens driftskompatibilitetsbestämmelser på att det anmälda organet ska kontrollera att ett delsystem som tas i bruk på en privat spåranläggning uppfyller de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet innan Trafiksäkerhetsverket kan bevilja tillstånd för ibruktagande. Enligt Trafiksäkerhetsverkets ovannämnda konsekvensutredning har man i de flesta andra länder beviljat lättnader från EU-lagstiftningen för privata spåranläggningar t.ex. så att den statliga bannätsförvaltaren i stället för förvaltarna av privata

spåranläggningar bär de administrativa skyldigheterna. Alternativt har man tagit fram lindrigare villkor och förfaranden i fråga om de säkerhetstillstånd och tillstånd för ibruktagande som krävs av förvaltare av privata spåranläggningar.

Driftskompatibilitetsdirektivet, som ingick i korsacceptans-paketet, var ett direktiv enligt den s.k. nya strategin som syftar till att säkerställa ett fritt marknadstillträde för delsystem och fordon inom järnvägssystemet i EU, om de har beviljats tillstånd för ibruktagande i något EES-land. I Finland beviljas tillstånd för ibruktagande av Trafiksäkerhetsverket.

Enligt 42 § i järnvägslagen ska järnvägssystemet samt dess delsystem och driftskompatibilitetskomponenter uppfylla vissa väsentliga krav på järnvägssystem. De väsentliga kraven syftar till att säkerställa järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet. Strukturella delsystem som ingår i järnvägssystemet kräver tillstånd för ibruktagande enligt 44 § i järnvägslagen. Enligt 46 § i järnvägslagen ska en organisation som planerar att bygga, förbättra eller modernisera ett delsystem ge in en plan över projektet till Trafiksäkerhetsverket. Trafiksäkerhetsverket ska utifrån planen avgöra om de planerade arbetena är så betydande att det behövs ett nytt tillstånd för ibruktagande. En förutsättning för beviljande av tillstånd för ibruktagande är att det strukturella delsystemet stämmer överens med kraven, vilket bedöms på basis av de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet och de föreskrifter som Trafiksäkerhetsverket meddelar om delsystem. Överensstämmelse hos delsystem och driftskompatibilitetskomponenter ska påvisas med en EG-kontrollförklaring när de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet (de s.k. TSD-kraven) tillämpas. EG-kontrollförklaringen garanterar att delsystemet kan släppas ut på marknaden inom hela Europeiska unionen. Om TSD-kraven inte tillämpas på delsystemet påvisas överensstämmelse med en FI-kontrollförklaring. De anmälda organen enligt 61 § i järnvägslagen utför EG-kontroll av delsystem och driftskompatibilitetskomponenter och utfärdar en EG-kontrollförklaring på basis av kontrollen. Trafiksäkerhetsverket ansvarar för FI-kontroller enligt 65 § i järnvägslagen, men det kan låta ett anmält organ utföra kontrollen.

De ovannämnda kraven på driftskompatibilitet gäller i regel också delsystem på privata spåranläggningar. Bannätsförvaltarna ska också lämna uppgifter i fråga om det bannät de förvaltar till det register som avses i 70 § i järnvägslagen.

I den gällande järnvägslagen inkluderades också helt nya bestämmelser om underhåll av fordon och inspelningar inom järnvägstrafiken.

Med stöd av direktiven om driftskompatibilitet och järnvägssäkerhet har Europeiska järnvägsbyrån berett ett flertal tekniska specifikationer för driftskompatibilitet och säkerhetskrav på lägre nivå. Dessa behandlas genom kommittéförfarande i kommittén för driftskompatibilitet och säkerhet (RISC, Railway Interoperability and Safety Committee) och träder efter antagandet i kraft som kommissionens förordningar och beslut.

2.4.2 Lagstiftningen om järnvägsmarknaden

Genom den gällande järnvägslagen slopades VR:s tidigare på lag baserade ensamrätt att bedriva persontrafik på järnväg. Ändringen berodde på att EU:s trafikavtalsförordning trädde i kraft. VR:s ensamrätt att bedriva persontrafik på järnväg har sedan ikraftträdandet av trafikavtalsförordningen den 3 december 2009 grundat sig på ett avtal om ensamrätt mellan kommunikationsministeriet och VR genom vilket ministeriet som behörig myndighet gav VR ensamrätt till persontrafik på järnvägar utanför Helsingforsregionens närtrafik. Avtalet om ensamrätt, som trädde i kraft samtidigt med tjänsteavtalet, sträckte sig till slutet av 2019. Avtalet förlängdes dock i juni 2013, vilket gav VR ensamrätt fram till slutet av 2024. År 2007 ingick samkommunen Helsingforsregionens trafik (HRT), som är behörig myndighet inom Helsing-

forsregionens närtrafik, ett avtal om köptrafik med VR som därefter har förlängts med ett nytt avtal som ger VR ensamrätt fram till juni 2021.

Även om järnvägslagen, som trädde i kraft i april 2011, innebar att VR:s på lag baserade ensamrätt att bedriva inrikes persontrafik slopades, lämnades det i den gällande lagens 20 § 2 mom. kvar en bestämmelse om att VR-Group Ab ska bedriva samtrafiken mellan Finland och Ryssland. Denna bestämmelse ändrades genom lag 1394/2015 om ändring av järnvägslagen så att det avtal som gäller vid respektive tidpunkt tillämpas på direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland. Överenskommelsen (FördrS 87/2016) mellan Republiken Finland och Ryska federationen om direkt internationell järnvägstrafik trädde i kraft den 22 december 2016. Genom överenskommelsen öppnades järnvägstrafiken mellan Finland och Ryssland för konkurrens och även andra järnvägsföretag än VR kan bedriva transporter.

De största ändringarna i den gällande järnvägslagens bestämmelser om marknaden har gjorts i samband med genomförandet av järnvägsmarknadsdirektivet. Järnvägsmarknadsdirektivet genomfördes genom lagen om ändring av järnvägslagen (1394/2015) och lagen om ändring av banlagen (1395/2015) som trädde i kraft den 8 december 2015. Ändringarna i järnvägslagen gällde i synnerhet 2 kap. om förutsättningar för bedrivande av järnvägstrafik, 4 kap. om utnyttjande av bannätet samt bankapaciteten, 5 kap. om tjänster som ska tillhandahållas järnvägsoperatörer och 13 kap. om regleringsorgan. Dessutom fogades till järnvägslagen ett nytt separat 5 a kap. om avgifter för användning av bannät, dvs. det tidigare 5 kap. om tjänster och banavgifter delades upp i två delar. I samband med genomförandet av järnvägsmarknadsdirektivet infördes genom lagen om ändring av banlagen en ny 4 a § om en långsiktig plan för utveckling av järnvägsinfrastrukturen. Finlands långsiktiga plan ingick i regeringens trafikpolitiska redogörelse från 2011 och den kompletteras av ett antal åtgärdsplaner för utveckling av bannätet som Trafikverket utarbetat.

I samband med genomförandet av järnvägsmarknadsdirektivet började privata spåranläggningar vid exporthamnar och privata spåranläggningar som förvaltas av VR omfattas av lagstiftningen om järnvägsmarknaden. Detta berodde på att en anmälan på grundval av artikel 2.4 i järnvägsmarknadsdirektivet hade gjorts till kommissionen, som ansåg att sådana privata spåranläggningar är strategiskt betydande och därmed bör omfattas av lagstiftningen. Lika tillträde bör garanteras även till andra privata spåranläggningar, om de även används för annan trafik än för förvaltarens egen trafik.

I samband med genomförandet av järnvägsmarknadsdirektivet antogs bestämmelser som syftar till att säkerställa lika tillgång till tjänster för järnvägsoperatörer även när tjänsterna tillhandahålls av ett järnvägsföretag med dominerande ställning på marknaden.

Även regleringen om tilldelning av bankapacitet reviderades bl.a. i fråga om bestämmelserna om behandling av överlappande ansökningar om bankapacitet och eliminering av överbelastning på bannätet.

De största ändringarna till följd av genomförandet av järnvägsmarknadsdirektivet gäller prissättningen av användningen av bannätet, där ansvaret för och beslutanderätten om prissättningen tydligt övergick till bannätsförvaltaren. Järnvägsmarknadsdirektivet förutsätter att prissättningssystemet för användning av bannätet har anpassats till järnvägsmarknadsdirektivet och kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/909 om förfarandena för beräkning av den kostnad som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs senast den 15 juni 2019. Således kan de kapacitetsbrists-, miljö-, investerings- och tilläggsavgifter som tidigare tagits ut i form av skatt med stöd av banskattelagen (605/2003) framöver tas i bruk som avgifter efter bannätsförvaltarens självständiga beslut och de kan inte längre tas ut i form av skatt. I och med genomförandet av järnvägsmarknadsdirektivet stärktes också regleringsorga-

nets självständighet och dess arbete effektiviserades, särskilt i fråga om tillsynen över att tillgången till tjänster är jämlik och att avgifterna är rättvisa. I Finland kommer man inte att ta ut banskatt efter den 1 januari 2019. Trafikverket (det kommande Trafikledsverket) förbereder de övriga ändringar som unionslagstiftningen förutsätter i den banavgift som tas ut av järnvägsoperatörerna.

Järnvägsmarknadsdirektivet innehåller sammanlagt 20 bemyndiganden för kommissionen att anta genomförandeförordningar och delegerade akter om de tekniska detaljerna. Hittills har kommissionen antagit genomförandeförordningar om ny persontrafik på järnväg (869/2014), om kriterier för sökande för järnvägsinfrastrukturens kapacitet (870/2014), förfarandet för tillståndsgivning (2015/171), om uttag av avgifter för bullereffekter (2015/429), om förfarandena för beräkning av de direkta kostnader som ligger till grund för banavgiften (2015/909), övervakning av järnvägsmarknaden (2015/1100), ramavtal för tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet (2016/545), och om tillgången till tjänster (2017/2177). Därmed har kommissionen antagit ett delegerat beslut (2017/2075) om revidering av järnvägsmarknadsdirektivets bilaga VII, som gäller tidsplanen för tilldelning av kapacitet. Lika tillgång till service- och underhållstjänster har konstaterats utgöra ett praktiskt hinder för marknadstillträde och agerande på marknaden, särskilt om utbudet av tjänster till stor del kontrolleras av ett järnvägsföretag med dominerande ställning på marknaden. Därför har kommissionen ansett det viktigt att det införs kompletterande unionslagstiftning.

Europeiska kommissionen meddelade den 30 september 2016 att den avslutar det överträdelseförfarande mot Finland som inleddes på grund av att Finland låg efter i genomförandet av järnvägsmarknadsdirektivet. Kommissionen frågade ännu på våren 2016 om läget vad gäller genomförandet av vissa av järnvägsmarknadsdirektivets bestämmelser, men efter att ha tagit del av den kompletterande redogörelsen ansåg kommissionen att det inte var nödvändigt att kräva kompletteringar i den nationella genomförandelagstiftningen eller att fortsätta överträdelseförfarandet.

2.4.3 Spårbunden stadstrafik

Lagen om spårbunden stadstrafik blir synnerligen kortvarig som självständig lag i och med att den trädde i kraft först den 1 mars 2016. I den andra fasen av lagen om transportservice flyttades bestämmelserna om bedrivande av spårbunden stadstrafik till lagen om transportservice. Det föreslås att de bestämmelser om förvaltning av metro- och spårvägsnät som blev kvar i lagen ska införlivas i den nya spårtrafiklagen. Lagen om spårbunden stadstrafik stiftades eftersom det tidigare inte fanns bestämmelser på lagnivå om metrotrafiken i Finland. På spårvägstrafiken har tillämpats vägtrafiklagen till den del trafiken äger rum på en väg eller en gata som omfattas av vägtrafiklagens tillämpningsområde. Inte heller EU-lagstiftningen innehåller bestämmelser om metrotrafik, spårvägstrafik eller annan lätt spårtrafik eller de fordon som används inom denna trafikform.

Det ansågs nödvändigt att stifta en lag om spårbunden stadstrafik, eftersom riksdagens justitieombudsman den 29 april 2013 kom med ett avgörande i två klagomål som gällde metrotrafiken i Helsingfors och dess trafiksäkerhet. Justitieombudsmannen konstaterade i sitt avgörande att Helsingfors stad själv har hand om alla uppgifter inom metrotrafiken, eftersom den ordnas helt inom ramen för den kommunala självstyrelsen enligt kommunallagen och det saknas bestämmelser på lagnivå om metrotrafiken. Helsingfors stad har svarat för driften av trafiken, förvaltningen av bannätet, övervakningen och anvisningarna om dessa inom ramen för Helsingfors stads trafikverks (HST) interna anvisningar om metrotrafiken. I sitt avgörande jämförde justitieombudsmannen Helsingfors stads metrotrafik med väg- och järnvägstrafiken, där myndighetsuppgifterna är åtskilda från den övriga driften av verksamheten. Enligt justitieombudsmannen kan man på samma sätt skilja åt uppgifterna inom metrotrafiken. Justitieom-

budsmannen lyfte också fram riskerna i samband med säkerhetsövervakningen i metrotrafiken och bedrivandet av trafiken. Inom andra trafikformer har man förberett sig på risker genom att ordna säkerhetsövervakning som grundar sig på lag. Så var dock inte fallet inom metrotrafiken innan lagen om spårbunden stadstrafik stiftades. I sitt utlåtande konstaterade justitieombudsmannen att Helsingfors metro blev färdig och trafiken inleddes innan den nuvarande grundlagen trädde i kraft. I den gällande järnvägslagen och lagen om transportservice har riksdagen lämnat metrotrafiken utanför lagarnas tillämpningsområde med stöd av den inskränkning av tillämpningsområdet som EU-lagstiftningen tillåter. I sitt utlåtande ansåg justitieombudsmannen att man framför allt av säkerhetsskäl inte bör lämna metrotrafiken utanför regleringen på lagnivå och att övervakningen av verksamheten bör omfattas av regleringen. Under ledning av kommunikationsministeriet bereddes därför lagen om spårbunden stadstrafik, som godkändes av riksdagen den 4 december 2015.

Lagstiftningen om spårbunden stadstrafik har kommit att omfatta nya metro- och spårtrafiklinjer. Metrotrafiken utvidgades den 18 november 2017 till Esbo i och med Västmetron. Med stöd av den gällande lagen om spårbunden stadstrafik kom spårvagnstrafiken att börja omfattas av regleringen först vid ingången av 2018. Planeringen av Spårjokern är igång och målet är att skapa en ny 25 kilometer lång ringbana mellan Hagalund i Esbo och Östra Centrum i Helsingfors som ska ersätta Bussjokern. Enligt planerna ska byggandet av Spårjokern inledas 2025. I Tammerfors inleddes planeringen av ett spårvägssystem 2014. Målet är ett 23 kilometer långt spårvägsnät där trafiken eventuellt inleds redan 2020. Även i Åbo blev generalplanen för spårvägen klar sommaren 2014. Den totala planerade längden på bannätet är 27 kilometer och spårvägstrafiken kan inledas tidigast under 2020-talet.

Även om bestämmelserna om den spårbundna stadstrafiken införlivas i spårtrafiklagen och lagen om transportservice föreslås inga ändringar i regleringens innehåll i den föreslagna spårtrafiklagen.

3 Målsättning och de viktigaste förslagen

Bestämmelserna i förslaget till spårtrafiklag följer ordningen för de tre huvuddirektiven i EU:s fjärde järnvägspaket. Detta innebär att genomförandebestämmelserna för järnvägssäkerhetsdirektivet i första hand ingår i lagförslaget 2 kap. om säkerhet, 3 kap. om säkerhetsintyg, 4 kap. om säkerhetstillstånd och 13 kap. om underhåll av fordon. I 5 kap. finns det nationella bestämmelser om kraven i fråga om det anmälningsförfarande som gäller förvaltare av privata spåranläggningar och järnvägsoperatörer och som är lindrigare än de krav i fråga om säkerhetstillstånd och säkerhetsintyg som grundar sig på unionslagstiftningen.

Genomförandebestämmelserna för driftskompatibilitetsdirektivet finns i 6 kap. om driftskompatibilitet, 7 kap. om nationella regler, 8 kap. om utsläppande av komponenter på marknaden, 9 kap. om delsystem, 10 kap. om ibruktagande av fasta strukturella delsystem, 11 kap. om ibruktagande av mobila delsystem, 12 kap. om fordons eller fordonstypers icke-överensstämmelse med väsentliga krav samt 15 kap. om bedömningsorgan. I 14 kap. finns det nationella bestämmelser om kraven i fråga om det ibruktagande som gäller förvaltare av privata spåranläggningar och järnvägsoperatörer och som är lindrigare än de krav i fråga om ibruktagande som grundar sig på unionslagstiftningen.

Efter genomförandebestämmelserna för det fjärde järnvägspaketets tekniska del följer kapitlen om marknadsreglering. Bestämmelserna i 16 kap. om bannätsförvaltares oberoende och ordnande av bannätsförvaltares uppgifter är genomförandebestämmelser enligt det ändringsdirektiv till järnvägsmarknadsdirektivet som ingår i det fjärde järnvägspaketets marknadsdel. Även bestämmelserna i 17 kap. om utnyttjande av bannätet samt bankapaciteten ses över i enlighet med bestämmelserna i det fjärde järnvägspaketets marknadsdel. Även bestämmelserna i 18

kap. om tjänster, 19 kap. om avgifter för användning av bannät och 20 kap. om regleringsorganet gäller järnvägsmarknaden. Bestämmelserna i dessa kapitel grundar sig dock huvudsakligen på järnvägsmarknadsdirektivet, som genomfördes nationellt genom lagen om ändring av järnvägslagen (1394/2015) som trädde i kraft den 8 december 2015. Regleringsorganets tillsynsroll ändras dock i 18 kap. så att organet har behörighet att sköta de uppgifter som det tilldelas enligt bestämmelserna i det fjärde järnvägspaketets marknadsdel.

I 21 kap. finns det bestämmelser om förvaltningen av spårbunden stadstrafik, som flyttas till den föreslagna spårtrafiklagen från den gällande lagen om spårbunden stadstrafik.

Lagens sista kapitel innehåller bestämmelser om olycksutredning och beredskap (22 kap.), bestämmelser om påföljder (23 kap.) samt diverse andra bestämmelser (24 kap.). Bestämmelserna i dessa kapitel motsvarar i huvudsak bestämmelserna i 14–17 kap. i den gällande järnvägslagen.

3.1 Bestämmelser om säkerhet i den nya lagen

Syftet med bestämmelserna i den tekniska delen av EU:s fjärde järnvägspaket är att få det gemensamma europeiska järnvägsområdet att fungera bättre, genom att administrativa och tekniska hinder avlägsnas och driftskompatibiliteten och järnvägssäkerheten i det europeiska järnvägssystemet förbättras. För att uppnå dessa mål är det särskilt viktigt att förstärka den roll som Europeiska unionens järnvägsbyrå har i de tillståndsprocesser som gäller gränsöverskridande trafik. Detta är målet både för den reviderade järnvägsbyråförordningen och för de reviderade direktiven om järnvägssäkerhet och driftskompatibilitet. Säkerhetsintyg och tillstånd för utsläppande av fordon på marknaden för trafik som bedrivs i flera EES-länder ska i fortsättningen sökas hos Europeiska unionens järnvägsbyrå (EU-byrån). Tillstånd för trafik som endast är nationell kan sökas hos den nationella säkerhetsmyndigheten eller hos EU-byrån. Enligt EU-byråförordningen ska EU-byrån och de nationella järnvägssäkerhetsmyndigheterna samarbeta för att säkerställa att tillståndsprocesserna fungerar. EU-byrån och de nationella järnvägsmyndigheterna ska ingå samarbetsavtal där de avtalar närmare om de uppgifter som ska delas, om tidsfristerna för de uppgifter som ska utföras och för tillståndsprocesserna, om uppdelningen av de avgifter som sökanden betalar samt om andra eventuella samarbetsarrangemang, såsom sakkunnighjälp till EU-byrån i frågor med nationella särdrag. Avtalen kan vara bilaterala eller ingås mellan EU-byrån och flera medlemsstater. EU-byrån ska inrätta en överklagandenämnd, till vilken den som ansöker om tillstånd och intyg kan överklaga byråns beslut. Överklagandenämnden ska även agera skiljeman om det uppstår meningsskiljaktigheter mellan EU-byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna. EU-byrån får även utföra inspektioner hos de nationella säkerhetsmyndigheterna och inspektera verksamheten vid utsedda, anmälda organ.

De största förändringar som genomförandet av det nya järnvägssäkerhetsdirektivet medför gäller det säkerhetsintyg som krävs av järnvägsoperatörer och ansökan om intyget. För närvarande består säkerhetsintyget av en A-del och en B-del. Förutsättningen för A-delen är ett kravenligt säkerhetsstyrningssystem, och en A-del som beviljas i en medlemsstat är giltig i alla EES-länder. För att få B-delen ska sökanden kunna visa att den är i stånd till säker drift även på det bannät där sökanden har för avsikt att bedriva trafik. Detta innebär att järnvägsföretaget ansöker om B-delen separat i varje medlemsstat på vars bannät företaget har för avsikt att bedriva trafik. I och med det nya järnvägssäkerhetsdirektivet slopas säkerhetsintygets nuvarande A- och B-delar som ersätts med ett gemensamt säkerhetsintyg. Det är möjligt att samtidigt ansöka om det gemensamma säkerhetsintyget för bannätet i en eller flera medlemsstater. Detta innebär att järnvägsföretag som bedriver trafik i flera medlemsstater inte behöver ansöka om B-delen separat i varje medlemsstat som ingår i dess verksamhetsområde. För att få ett säkerhetsintyg måste en järnvägsoperatör visa att den har tagit i bruk ett säkerhetsstyrningssystem

och att den uppfyller säkerhetskraven på alla bannät där den har för avsikt att bedriva trafik. Den som vill bedriva trafik i flera medlemsstater ska i fortsättningen ansöka om ett gemensamt säkerhetsintyg hos EU-byrån.

I 2 kap. i den föreslagna lagen finns det bestämmelser om uppgifterna för den nationella säkerhetsmyndigheten Transport- och kommunikationsverket, beslutsfattandet, tillsynen över järnvägssystemets driftskompatibilitet, utarbetandet av en årsrapport om järnvägssäkerheten och en årlig nationell säkerhetsplan, olika aktörers roll i utvecklingen och kontrollen av järnvägssäkerheten, nationella rättsnormer om järnvägssäkerheten, säkerhetsstyrningssystemet samt järnvägsoperatörers och bannätsförvaltares skyldighet att utarbeta en säkerhetsrapport. Det är dels fråga om nya bestämmelser, dels bestämmelser som ändrats i enlighet med det nya järnvägssäkerhetsdirektivet. I kapitlet har man även samlat bestämmelser om Transport- och kommunikationsverkets uppgifter och tillsynsuppdrag som ingått i andra kapitel i den tidigare gällande järnvägslagen.

I 3 kap. finns det bestämmelser om säkerhetsintyget som är en förutsättning för att en järnvägsoperatör ska få använda bannätet. Bestämmelserna i kapitlet ses över på det sätt som beskrivs ovan, så att kapitlet innehåller bestämmelser om hur och när operatören ska ansöka om säkerhetsintyg hos Transport- och kommunikationsverket och EU-byrån samt om hur och när ett säkerhetsintyg ändras och återkallas.

I 4 kap. finns det bestämmelser om ansökan, beviljande, ändring och återkallande av det säkerhetstillstånd som krävs av en bannätsförvaltare. Dessa bestämmelser motsvarar i huvudsak bestämmelserna i 3 kap. i den gällande järnvägslagen.

I 5 kap. finns det nya nationella bestämmelser om anmälningsförfarandet för förvaltare av privata spåranläggningar, enligt vilket dessa omfattas av lindrigare krav på säkerhetstillstånd än de krav som föreskrivs i 3 och 4 kap. och som bygger på järnvägssäkerhetsdirektivet. Förvaltarna av privata spåranläggningar har uttryckt oro för att de bestämmelser om säkerhetstillstånd som grundar sig på EU-lagstiftningen kommer att vara administrativt tungrodda och byråkratiska, vilket man har försökt bemöta på detta sätt. Det anmälningsförfarande som föreslås medför lindrigare skyldigheter för förvaltare av privata spåranläggningar utan att järnvägssäkerheten försämras. Till anmälan ska fogas en beskrivning av det system för att hantera säkerheten som förvaltaren tillämpar. På detta sätt utövar Transport- och kommunikationsverket även i fortsättningen tillsyn över förvaltarna av privata spåranläggningar, och dessa är fortfarande skyldiga att anmäla och rapportera om olyckor och tillbud på de privata spåranläggningarna.

3.2 Bestämmelser om driftskompatibilitet i den nya lagen

En viktig förändring som genomförandet av det nya driftskompatibilitetsdirektivet medför är att det nuvarande tillståndet för ibruktagande av fordon ersätts med ett tillstånd för utsläppande av fordon på marknaden. För närvarande måste det finnas tillstånd för ibruktagande av fordon innan ett fordon får användas på bannätet. De nuvarande tillstånden för ibruktagande av fordon ska sökas hos den nationella säkerhetsmyndigheten och gäller i alla medlemsstater i fråga om fordon som uppfyller de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet, även om det på grund av bannätets särdrag i praktiken ofta behövs kompletterande tillstånd för ibruktagande för fordon som används i gränsöverskridande trafik. Även de s.k. öppna punkterna i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet kräver vanligen kompletterande nationella tillstånd för ibruktagande. I och med det nya driftskompatibilitetsdirektivet ska ett tillstånd för utsläppande av fordon på marknaden sökas hos EU-byrån för trafiken inom flera EES-länder och för ett medlemsland ska ett tillstånd för utsläppande av fordon på marknaden sökas hos EU-byrån eller hos den nationella säkerhetsmyndigheten. Detta gör det möjligt att släppa ut

fordon på marknaden och använda dem i gränsöverskridande trafik, om tillståndet har beviljats för trafik som bedrivs inom flera EES-länder. När området för användning av fordon är begränsat till bannätet i en medlemsstat kan sökanden välja att ansöka om tillstånd för utsläppande på marknaden hos det ifrågavarande landets säkerhetsmyndighet eller hos EU-byrån.

En ändring motsvarande den som gäller tillståndet för utsläppande på marknaden gäller även godkännande av fordonstyper. Enligt den gällande järnvägslagen ska godkännande av fordonstyper sökas separat i de olika medlemsstaterna och godkännandet gäller i staten i fråga.

När tillståndet för utsläppande på marknaden ersätter tillståndet för ibruktagande ska en järnvägsoperatör införa förfaranden för att kontrollera att ett fordon är kompatibelt med den linje på vilken det ska användas efter det att tillstånd för utsläppande på marknaden har utfärdats och innan fordonet börjar användas på linjen i fråga. Driftskompatibiliteten kontrolleras med hjälp av de tillämpliga tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet och banregistret. Enligt den gällande lagstiftningen ska en järnvägsoperatör påvisa driftskompatibilitet när den ansöker om tillstånd för ibruktagande, varefter den nationella järnvägssäkerhetsmyndigheten kontrollerar driftskompatibiliteten innan den beviljar tillstånd.

I 6 kap. om driftskompatibilitet finns det bestämmelser om grunderna för driftskompatibilitet, banregistret och fall där tekniska specifikationer för driftskompatibilitet inte behöver tillämpas. Järnvägssystemet samt dess delsystem och driftskompatibilitetskomponenter ska överensstämma med de väsentliga kraven i fråga om järnvägssystemets säkerhet, tillförlitlighet, driftklarhet, hälso- och miljöeffekter, tekniska driftskompatibilitet samt tillgänglighet. Närmare bestämmelser om de väsentliga kraven finns i bilagorna II och III till driftskompatibilitetsdirektivet, och dessa krav genomförs nationellt genom en förordning av statsrådet som utfärdas med stöd av 35 § i lagen.

I 7 kap. föreskrivs det om nationella tekniska regler om driftskompatibilitet och om anmälan av dessa regler till EU-byrån och kommissionen.

I 8 kap. finns det bestämmelser om utsläppande av driftskompatibilitetskomponenter på marknaden och i 9 kap. om utsläppande av delsystem på marknaden. På marknaden får endast sådana komponenter och delsystem för järnvägssystemet släppas ut som överensstämmer med de väsentliga kraven. En EG-kontrollförklaring eller en EG-försäkran om lämplighet för användning är en garanti för att komponenter och delsystem överensstämmer med de väsentliga kraven och kan släppas ut på marknaden och garanteras fri rörlighet inom EU. En EG-kontrollförklaring eller EG-försäkran om lämplighet för användning utfärdas av ett anmält organ på begäran av tillverkaren av en komponent eller ett delsystem eller dennes representant. Om en aktör vill släppa ut sådana strukturella delsystem för järnvägssystemet på marknaden för vilka det inte finns tekniska specifikationer för driftskompatibilitet på EU-nivå, får Transport- och kommunikationsverket utfärda nationella bestämmelser om utsläppande på marknaden av dessa delsystem. Utsläppandet av ett delsystem på marknaden förutsätter i detta fall att Transport- och kommunikationsverket eller ett anmält organ har utfört en FI-kontroll på delsystemet och att en FI-kontrollförklaring därefter har utfärdats för produkten.

I 10 kap. finns det närmare bestämmelser om ibruktagande av fasta strukturella delsystem och i 11 kap. om ibruktagande av mobila delsystem. Tillstånden för ibruktagande av fasta strukturella delsystem för järnvägsinfrastruktur förblir i stort sett oförändrade. För ERTMS-utrustning som krävs för det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS/ETCS) införs dock en sådan förhandskontroll som EU-byrån kräver i enlighet med driftskompatibilitetsdirektivet. På detta sätt vill man säkerställa att sådan trafikstyrningsutrustning för tåg som ERTMS-systemet kräver tas i bruk på ett enhetligt sätt i EES-länderna. Tillståndet för ibruktagande av rullande materiel ersätts i fortsättningen av ett tillstånd för utsläppande av fordon på

marknaden, som ska sökas antingen hos Transport- och kommunikationsverket eller hos EU-byrån på det sätt som anges ovan. Enligt de gällande bestämmelserna har det funnits nationella fordonsregister, men det nya driftskompatibilitetsdirektivet förutsätter att det parallellt med dem utvecklas ett europeiskt fordonsregister som inom fem år efter det att driftskompatibilitetsdirektivet trädde i kraft, dvs. före den 16 juni 2021, ersätter de nationella fordonsregistren.

I 12 kap. finns det bestämmelser om fordons eller fordonstypers icke-överensstämmelse med väsentliga krav, medan 13 kap. innehåller bestämmelser om underhåll av fordon, vilka har justerats i enlighet med driftskompatibilitetsdirektivet.

I 14 kap. finns det bestämmelser om ibruktagande av delsystem på privata spåranläggningar som omfattas av anmälningförfarandet enligt 5 kap. och om förfarandet för tillstånd för ibruktagande av materiel i direkt internationell trafik mellan Finland och Ryssland samt i museitrafik. Merparten av bestämmelserna är nya. Tekniska specifikationer för driftskompatibilitet ska tillämpas på privata spåranläggningar som omfattas av anmälningförfarandet enligt 5 kap., men att så sker kan kontrolleras av Transport- och kommunikationsverket i stället för av ett anmält organ. Förvaltare av privata spåranläggningar kan om de så vill även använda ett anmält organ för kontrollen. Det förenklade förfarandet gäller även ibruktagande av fordon i museitrafik. Tillstånd för ibruktagande av fordon behöver inte heller i fortsättningen sökas för fordon som bara används på privata spåranläggningar. Fordon som används i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland ska fortsättningsvis ha Transport- och kommunikationsverkets tillstånd för ibruktagande, och fordonen får endast gå i direkt internationell järnvägstrafik mellan de båda länderna.

I den föreslagna lagens 15 kap. om bedömningsorganen preciseras uppgifterna för dessa organ för bedömning av överensstämmelse samt de krav som ställs på organen. Med bedömningsorgan avses ackrediterade anmälda organ som kontrollerar delsystem (såväl fasta strukturella som mobila) eller delar av dem som ska tas i bruk i järnvägssystemet och som därefter med stöd av kontrollen utfärdar en EG-kontrollförklaring innan delsystemen eller delar av dem släpps ut på marknaden och tas i bruk. EG-kontrollförklaringen visar att användningen av ett delsystem bör vara säker och att delsystemet uppfyller kraven på driftskompatibilitet. Transport- och kommunikationsverket eller ett anmält organ som utses av verket får göra en s.k. FI-kontroll på ett sådant delsystem eller del av det som bedöms utifrån nationella rättsnormer.

3.3 Bestämmelser om marknaden i den nya lagen

Genom bestämmelserna i det fjärde järnvägspaketets marknadsdel öppnas järnvägstrafikens sista marknadssegment, dvs. medlemsstaternas inrikes persontrafik, för konkurrens. Enligt dessa bestämmelser ska de beskrivningar av bannätet som bannätsförvaltarna ska utfärda i december 2019 för den tågplaneperiod som inleds den 14 december 2020 säkerställa jämlika möjligheter att använda bannätet även i fråga om inrikes persontrafiktjänster. De flesta EES-länder har redan genom nationella beslut tryggt ett öppet tillträde till marknaden för inrikes persontrafik. Inte heller i Finland finns det några lagstiftningshinder för att komma in på järnvägsmarknaden, utan alla järnvägsföretag som uppfyller tillståndsvillkoren ska beviljas koncession för att bedriva person- och godstrafik på järnväg. Tillträdet till marknaden begränsas dock genom avtal om ensamrätt enligt trafikavtalsförordningen mellan den behöriga myndigheten (i Finland kommunikationsministeriet och Helsingforsregionens trafik, HRT) och VR-Group Ab. Ändringsförordningen till trafikavtalsförordningen ställer upp spelregler på EU-nivå för när de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna får ingå avtal om att ordna järnvägstjänster för persontrafik i syfte att fullgöra den allmänna trafikplikten, så att det öppna tillträdet till marknaden för persontrafik på järnväg inte begränsas i alltför hög grad. Enligt ändringsförordningen till trafikavtalsförordningen ska de behöriga myndigheterna i fortsättningen i första hand tillämpa konkurrens i stället för direktupphandling när de ordnar persontrafik på

järnväg inom ramen för den allmänna trafikplikten. En behörig myndighet får direkttilldela mindre omfattande avtal om allmän trafik, om avtalets genomsnittliga årsvärde i fråga om kollektivtrafik på järnväg uppskattas till mindre än 7,5 milj. euro eller mindre än 500 000 kilometer. Ändringsförordningen till trafikavtalsförordningen gör det även möjligt för den behöriga myndigheten att direkttilldela avtal som överskrider dessa gränsvärden, om myndigheten kan utarbeta en samhällsekonomisk konsekvensanalys enligt artikel 5.4a i ändringsförordningen som visar att direktupphandlingen förbättrar tjänsternas kvalitet och/eller kostnadseffektivitet och myndigheten övervakar att dessa mål uppfylls med beaktande av de krav som fastställts för utförandet.

EES-länderna har rätt att begränsa möjligheten till direktupphandling genom nationell lagstiftning. När det fjärde järnvägspaketets marknadsdel behandlades i rådet ansåg Finland att direktupphandlingen bör begränsas till tjänsteupphandlingar som klart underskrider gränsvärdena. Alla efterhandsgranskningar, dvs. granskningar av tillgängliga uppgifter om tjänsteupphandlingar som konkurrensutsatts, visar att konkurrensutsättningen har minskat den behöriga myndighetens kostnader med 20–30 procent jämfört med tidigare direktupphandling. Dessutom är det i praktiken omöjligt att göra en objektiv jämförelse av de föreslagna utförandekraven (turtäthet, punktlighet, kvalitet på rullande materiel och transportkapacitet), eftersom dessa uppgifter vid upphandlingstillfället kan vara tillgängliga endast i fråga om det järnvägsföretag som dittills har skött persontrafiken, medan uppgifterna inte finns att tillgå i fråga om andra företag som försöker komma in på marknaden. Mot denna bakgrund föreslås det i denna proposition att tillämpningen av trafikavtalsförordningen i Finland ska begränsas så att direktupphandling endast får tillämpas på små upphandlingar som underskrider ovannämnda gränsvärden, medan de behöriga myndigheterna ska konkurrensutsätta alla tjänsteupphandlingar som överskrider gränsvärdena. Det föreslås dock att bestämmelsen ska träda i kraft först den 25 december 2023, då ändringsförordningen till trafikavtalsförordningen upphäver den bestämmelse enligt vilken direktupphandling får tillämpas på alla upphandlingar av persontrafik på järnväg som sker inom ramen för den allmänna trafikplikten.

Liksom EU-förordningar i allmänhet tillämpas även trafikavtalsförordningen och ändringsförordningen till denna som sådana i Finland och således också i fortsättning skulle man ha en möjlighet att använda direktupphandling vid de stora upphandlingarna.

Genomförandet av ändringsdirektivet till järnvägsmarknadsdirektivet, som hör till det fjärde järnvägspaketets marknadsdel, förutsätter framför allt ändringar i fråga om ordnandet av bannätsförvaltarens uppgifter och säkerställandet av att dessa uppgifter är oberoende av alla järnvägsoperatörer, för att alla ska garanteras ett icke-diskriminerande och likvärdigt tillträde till bannätet. Dessa nya bestämmelser ingår i 16 kap. i den föreslagna lagen. I Finland är förvaltningen av bannätet redan i dag helt åtskild från bedrivandet av järnvägstrafik, eftersom Trafikverket för närvarande ansvarar för förvaltningen av statens bannät medan Trafikledsverket övertar uppgiften den 1 januari 2019. Trafikledsverket ger alla järnvägsoperatörer rätt att använda bannätet och de tjänster som där erbjuds på lika villkor, och verket har inga kopplingar till järnvägsföretag. Trafikledsverket är ett centralt ämbetsverk som hör till kommunikationsministeriets förvaltningsområde och finansieras via statsbudgeten som årligen godkänns av riksdagen. VR-Group Ab är ett statsägt bolag, vars ägarstyrning handhas av avdelningen för ägarstyrning vid statsrådets kansli. Detta innebär att även Trafikverkets och VR-Group Ab:s administrativa styrning är åtskilda. Utöver Trafikverket finns det cirka 150 förvaltare av privata spåranläggningar i Finland. Förvaltare av privata spåranläggningar är hamnar och operatörer med verksamhet i hamnområdet, kommunerna, industrianläggningar och VR-Group Ab i fråga om bolagets privata spåranläggningar.

Ändringsdirektivet till järnvägsmarknadsdirektivet förutsätter dock att medlemsstaterna i sin lagstiftning ger samma förutsättningar för en modell med total åtskillnad i stil med den som

tillämpas i Finland och en modell med vertikal integration i stil med den som tillämpas i Tyskland. Ändringsdirektivet till järnvägsmarknadsdirektivet förutsätter emellertid att helt nya eller reviderade bestämmelser tas in i den föreslagna spårtrafiklagen för att dessa båda modeller för förvaltning av bannätet ska vara jämbördiga alternativ samtidigt som man säkerställer att förvaltningen av bannätet inte är beroende av järnvägsoperatörerna och att järnvägsoperatörerna i de båda modellerna får likvärdig och icke-diskriminerande rätt att använda bannätet. Det föreslås att dessa bestämmelser huvudsakligen ska ingå i 16 kap. om bannätsförvaltares oberoende och ordnande av bannätsförvaltares uppgifter. Kapitlet innehåller bestämmelser om bannätsförvaltares oberoende, oberoende väsentliga uppgifter hos bannätsförvaltare, krav på utnämningar till bannätsförvaltares ledningsorgan, oberoende trafikledning och underhållsfunktioner, bannätsförvaltares rätt att lägga ut uppgifter på entreprenad utanför den egna organisationen, insyn i bannätsförvaltares finansiering, bannätsförvaltares samarbetsavtal, möjligheten till vertikal integration, samarbetsgruppen för bannätsförvaltare och intressegrupper samt deltagande i bannätsförvaltarens europeiska samarbete.

I lagförslaget 113 § om beviljande av tillträdesrätt till bannätet och i 114 § om begränsning av tillträdesrätten till bannätet föreskrivs det i enlighet med ändringsdirektivet till järnvägsmarknadsdirektivet om öppet tillträde till marknaden för persontrafik på järnväg och om begränsning av den tillträdesrätt till bannätet som ett öppet tillträde till marknaden förutsätter. Rätten att använda bannätet och det öppna tillträdet till marknaden får endast begränsas om regleringsorganet utifrån ett avvägningstest som det utför kommer fram till att trafikarrangemang som syftar till att fullgöra den allmänna trafikplikten förutsätter ensamrätt till linjeavsnittet i fråga, för att det järnvägsföretag som är part i avtalet ska garanteras tillräckligt stora biljettintäkter utöver det stöd för köptrafik som beviljats. Europeiska kommissionen har antagit en genomförandeförordning med detaljerade bestämmelser om hur regleringsorganet ska utföra avvägningstestet. Det öppna tillträdet till marknaden får dock inte begränsas i större omfattning eller till en större del av bannätet än till det linjeavsnitt för vilket ett avtal som omfattar allmän trafikplikt har ingåtts mellan den behöriga myndigheten och järnvägsföretaget. Dessutom förutsätter en begränsning av det öppna tillträdet till marknaden att regleringsorganet med hjälp av ett s.k. test för ekonomisk jämvikt bedömer om ett öppet tillträde till marknaden på den linje som omfattas av allmän trafikplikt kan äventyra järnvägsföretagets och den behöriga myndighetens bedömning av tillräckligheten hos biljettintäkterna och/eller det offentliga stödet.

Genomförandet av ändringsdirektivet till järnvägsmarknadsdirektivet förutsätter vissa preciseringar av de nuvarande befogenheterna och uppgifterna för regleringsorganet för järnvägssektorn, och dessa preciserade bestämmelser ingår i 20 kap. i den föreslagna lagen. I Finland är regleringsorganet en självständig enhet i anslutning till Transport- och kommunikationsverket. I 13 kap. i järnvägslagen finns bestämmelser om regleringsorganets uppgifter, befogenheter och organisering. Ändringsdirektivet till järnvägsmarknadsdirektivet förutsätter att regleringsorganet i fortsättningen även övervakar uppgifter i samband med trafikledning, modernisering och underhåll av bannätet samt planering av dessa funktioner. Regleringsorganet ska också övervaka konkurrenssituationen på marknaden för järnvägstrafik med höghastighetståg, så att det öppna tillträdet till marknaden inte begränsas i onödan i fråga om dessa tjänster. Dessutom ska regleringsorganets uppgifter ses över så att regleringsorganet kan granska snedvridningar och diskriminering på järnvägsmarknaden samt bokföringen i statsägda järnvägsföretag, dock utan att dessa uppgifter begränsar konkurrensmyndighetens eller den statliga stödmyndighetens behörighet.

Förutom de ovannämnda bestämmelserna om bannätsförvaltarens oberoende, organisering av uppgifterna, tillsyn och samarbete förutsätter genomförandet av ändringsdirektivet till järnvägsmarknadsdirektivet ändringar i villkoren för beviljande av koncession, som ska preciseras

så att ett gott anseende hos den som ansöker om koncession förutsätter att sökanden inte har dömts för överträdelse av bindande kollektivavtal.

Enligt förslaget till lagen om transportservice ska fogas vissa bestämmelser om en beredskapsplan i händelse av störningar som ska göras upp av järnvägsföretag och utövare av spårbunden stadstrafik. Dessa bestämmelser grundar sig på ändringsdirektivet till järnvägsmarknadsdirektivet.

4 Propositionens konsekvenser

EU:s fjärde järnvägspaket, som lades fram av kommissionen i januari 2013, innehöll separata konsekvensanalyser för bestämmelserna i marknadsdelen (SWD/2013/010 final) och bestämmelserna i den tekniska delen (SWD/2013/008 final). Eftersom regeringens förslag i första hand syftar till att nationellt genomföra EU:s fjärde järnvägspaket grundar sig den konsekvensanalys som här presenteras på kommissionens konsekvensanalyser.

4.1 Ekonomiska och sociala konsekvenser

I den konsekvensanalys som gäller det fjärde järnvägspaketets marknadsdel betonade kommissionen att EES-ländernas erfarenheter av konkurrens inom persontrafiken och av konkurrensutsättning av tjänsterna liknar erfarenheterna av konkurrens inom andra sektorer (framför allt telekommunikations-, energi- och busstrafiktjänster) som redan tidigare har öppnats för konkurrens. Enligt uppgifter från kommissionen och olika länder kan följande fördelar uppnås om persontrafiken på järnväg öppnas för konkurrens:

- utbudet av persontrafiktjänster på järnväg samt passagerarantalet ökar och järnvägarnas andel av all persontrafik kan bli större; därmed ökar järnvägsmarknaden i sin helhet och fler företag kan dra nytta av den,

- passagerarna erbjuds inte endast fler tjänster utan även ett större urval i fråga om priserna i och med att antalet erbjudanden ökar när priskonkurrensen blir större; detta skapar ny efterfrågan på tjänster (ad hoc-resor),

- kundnöjdheten i fråga om järnvägstjänsterna har ökat i Sverige jämfört med under monopol-situationen, och detsamma gäller i Storbritannien efter det att statsbolaget Network Rail på nytt tog över förvaltningen av bannätet; när det gäller kundnöjdheten finns det alltid utrymme för förbättringar (t.ex. i fråga om förseningar och servicenivån), men det ökade tjänsteutbudet och prisvariationerna inklusive specialerbjudandena har gjort kunderna nöjdare, vilket avspeglar sig i ett större antal passagerare,

- de offentliga myndigheternas behov av offentligt stöd för köp av persontrafiktjänster på järnväg kan minskas: erfarenheterna från Sverige och Storbritannien, och i mindre utsträckning även från andra länder där tjänster har konkurrensutsatts i stället för att direktupphandlas, visar att behovet av offentligt stöd har minskat med i genomsnitt 10–30 procent; den offentliga sektorn har kunnat använda besparingarna till att köpa nya persontrafiktjänster varvid tjänsteutbudet har ökat ytterligare; på detta sätt har en positiv spiral uppstått där efterfrågan på och utbudet av persontrafiktjänster ökar ytterligare,

- i sin konsekvensanalys av det fjärde järnvägspaketet anser Europeiska kommissionen att man genom att öppna inrikes persontrafiktjänster på järnväg för konkurrens (öppet marknadstillträde och konkurrensutsättning av understödda tjänster) vid grundscenariot (inga nya investeringar) i Europeiska unionen får en årlig vinst på 29,4 miljarder euro och ökar järnvägstrafiken med 2,0 miljarder passagerarkilometer per år; genom att tillämpa konkurrensutsättning i stället

för direktupphandling på de avtalsarrangemang som gäller järnvägstrafiken effektiviseras användningen av offentliga medel så att besparingar och annan vinst på EU-nivå uppgår till 43,4 miljarder euro; konkurrensutsättningen av avtalsarrangemang ökar dessutom järnvägstrafiken med 3,8 miljarder passagerarkilometer; i kommissionens konsekvensanalys för investeringsalternativet (där hälften av besparingarna och vinsten används för nya investeringar i järnvägs- trafik) ökar järnvägstrafiken i Europeiska unionen med cirka 26 miljarder passagerarkilometer per år,

- erfarenheterna från Sverige och Storbritannien visar att konkurrensen inom järnvägssektorn avsevärt har ökat antalet arbetstillfällen inom sektorn; de yrkesverksamma inom järnvägssektorn är inte längre beroende av ett enda företag, vilket innebär att flera företag även konkurrerar om den yrkeskunniga arbetskraften; detta har lett till att personalens inkomstnivå har utvecklats positivt tack vare konkurrensen; för arbetskraftens del finns det inga garantier för att ett monopol inom järnvägssektorn garanterar fortsatt anställning, vilket har kunnat konstateras i Finland där VR-Group Ab till följd av annan konkurrens inom persontrafiken har minskat – och eventuellt även framöver blir tvunget att minska – antalet anställda,

- inte heller säkerheten är något skäl för att argumentera mot konkurrens inom järnvägssektorn; i Sverige och Storbritannien hör säkerheten på järnvägarna till den bästa inom Europeiska unionen.

I november 2015 meddelade statsminister Juha Sipiläs regering i ett interpellationssvar om kollektivtrafik till riksdagen att en förbättring av järnvägstrafikens konkurrenskraft och kundorientering förutsätter att persontågtrafiken öppnas för konkurrens. Regeringens finanspolitiska ministerutskott fastställde den 10 april 2017 de viktigaste riktlinjerna för öppnandet av persontrafiktjänster på Finlands järnvägar för konkurrens. Såsom anges ovan i kapitel 2.1 ska persontrafiken enligt beslutet öppnas för konkurrens enligt koncessionsmodellen och alla koncessioner ska konkurrensutsättas. Först konkurrensutsätts regionaltågstrafiken i Södra Finland så att tjänsterna kan börja tillhandahållas enligt den nya koncessionen fr.o.m. den 1 juni 2022. De övriga fyra koncessionerna ska ha konkurrensutsatts och den koncessionsenliga trafiken inletts senast den 1 juni 2026.

För att persontrafiken på järnväg ska kunna öppnas för konkurrens krävs det jämlik tillgång till vagnmateriel och underhållstjänster och icke-diskriminerande tillträde till fastigheter och underhållsanläggningar. Kommunikationsministeriet och VR-Group Ab nådde den 4 juni 2018 samförstånd om de bolagsarrangemang som behövs för att säkra jämlik tillgång till vagnmateriel, underhållstjänster, fastigheter och underhållsanläggningar. Ett materielbolag och ett fastighetsbolag avskiljs från VR-koncernen för att bli bolag med specialuppgifter under ägarstyrning av kommunikationsministeriet. Materielbolaget och fastighetsbolaget ska inleda sin verksamhet senast vid utgången av 2018. I det första skedet överförs till materielbolaget alla regionaltåg, materielreservdelar och särskilt fastställda specialverktyg som regionaltågstrafiken i Södra Finland behöver. Till fastighetsbolaget överförs de fastigheter som är nödvändiga för regionaltågstrafiken i Södra Finland. För trygghet av tillgången på underhållsservice bolagiserar VR hela materielunderhållet i ett särskilt underhållsbolag inom VR-koncernen. Till underhållsbolaget överförs den underhållspersonal, de reservdelar, maskiner och anordningar som behövs för underhåll av materielen. VR utvecklar underhållsbolaget till ett operativt och affärsmässigt sett självständigt bolag och avstår från sitt ägande i bolaget på marknadens villkor innan den konkurrensutsatta trafiken börjar bedrivas.

Utöver ovan nämnda bolagsarrangemang måste givetvis även myndigheternas uppgifter fastställas, framför allt i fråga om fördelningen av bankapaciteten och fastställandet av tågplanen.

Kommunikationsministeriet har kartlagt vilka konsekvenserna blir för Finland om den inrikes persontrafiken öppnas för konkurrens. Sammanfattningsvis kan man konstatera att nyttan till fullo märks först på lång sikt, även om de företag som kommer in på marknaden redan från början kan dra nytta av konkurrensutsättningens positiva konsekvenser och passagerarna gynnas av det utökade och mångsidigare tjänsteutbudet och av de större prisvariationer som detta ofta medför. Enligt kommunikationsministeriets utredningar kan den samhällsekonomiska nyttan av konkurrensutsättningen uppgå till sammanlagt cirka 46 miljoner euro per år, när trafik har inletts enligt alla koncessioner. Den största nyttan får passagerarna i och med att servicen förbättras, utbudet ökar och nya, även förmånligare, biljettalternativ erbjuds. På utgiftssidan är strukturella tilläggskostnader att vänta, bl.a. för investeringar i utvecklingen av bannätet, materielanskaffningar samt myndighets- och bolagsarrangemang, men även i en monopol-situation behövs investeringar framför allt i bannätet och i ny materiel. En stor del av de strukturella kostnaderna kommer med andra ord att bli aktuella oberoende av hur persontrafiken på järnväg ordnas i framtiden.

Bestämmelserna i ändringsdirektivet till järnvägsmarknadsdirektivet är inriktade på att ordna bannätsförvaltarens uppgifter på ett sätt som säkerställer att förvaltningen av bannätet är oberoende av järnvägsoperatörerna.

Endast de privata spåranläggningar som ägs av VR-Group Ab utgör vertikalt integrerad verksamhet där uppgifter som gäller förvaltning av bannätet och bedrivande av järnvägstrafik ingår i samma koncern. VR-Group Ab ska enligt regeringens förslag ordna förvaltningen av de privata spåranläggningarna så att denna förvaltning och bedrivandet av järnvägstrafik är oberoende av varandra och så att det inte uppstår intressekonflikter mellan uppgifterna och de personer som ansvarar för dem. VR-Group Ab äger cirka 70 kilometer privata spåranläggningar som i huvudsak leder till områden där VR har depå-, underhålls- och terminalverksamhet. Avsikten är att besluta om de praktiska lösningarna för förvaltningen av de privata spåranläggningar som VR för närvarande äger inom ramen för de bolagsarrangemang och andra praktiska arrangemang som genomförs för att verkställa den plan för konkurrensutsättning av persontrafik på järnväg som regeringen offentliggjorde den 9 augusti 2017.

I konsekvensanalysen för det fjärde järnvägspaketets tekniska del granskade kommissionen fem alternativ. Av de fem alternativen genomfördes det fjärde alternativet lagstiftningsmässigt när man i det fjärde järnvägspaketets tekniska bestämmelser delade behörigheten mellan de nationella säkerhetsmyndigheterna och EU-byrån. Denna lösning, som är förenlig med den antagna lagstiftningen, kommer enligt kommissionens bedömning att ge årliga totala kostnadsbesparingar på närmare 500 miljoner euro på EU-nivå. Besparingarna beror framför allt på att processerna för att ansöka om och bevilja tillstånd blir snabbare. Framför allt underlättar ett gemensamt säkerhetsintyg som gäller i alla EES-länder järnvägsoperatörernas tillträde till marknaden. Även utsläppandet av fordon på marknaden påskyndas, vilket ger kostnadsbesparingar. Tids- och kostnadsbesparingarna bör även avspeglade sig i kostnaderna för aktörerna inom järnvägssektorn. Eftersom tillstånd även kan sökas direkt hos EU-byrån förenhetligas de nationella säkerhetsmyndigheternas förfaranden för att bevilja tillstånd och eventuella diskriminerande förfaranden försvinner. Det är svårt att bedöma i vilken omfattning finländska verksamhetsutövare inom järnvägssektorn i fortsättningen kommer att ansöka om tillstånd hos EU-byrån respektive Transport- och kommunikationsverket. I Finland bedrivs det knappast någon internationell järnvägstrafik inom EU, varför man kan utgå från att merparten av tillstånden för järnvägstrafik i Finland även i fortsättningen kommer att sökas hos Transport- och kommunikationsverket. Därför förväntar man sig inte några avsevärda besparingar i Transport- och kommunikationsverkets tillståndsprocesser.

En sådan lindrigare säkerhets- och driftskompatibilitetsreglering som föreslås i fråga om förvaltare av privata spåranläggningar minskar dock avsevärt det administrativa arbetet för dessa

förvaltare, och därmed kan även deras kostnader komma att minska. Enligt en bedömning av förvaltarna av privata spåranläggningar kan kostnadsbesparingen till följd av att det administrativa extra arbetet minskar uppgå till sammanlagt några miljoner euro per år för alla privata spåranläggningar som omfattas av regleringen. Eftersom förvaltarna av privata spåranläggningar, som även omfattas av anmälningsskyldigheten, enligt 30 § i den föreslagna lagen är skyldiga att upprätthålla ett system för att hantera säkerheten, anses anmälningssystemet inte avsevärt försämra järnvägssäkerheten. Det har också uttryckts oro för att säkerheten försämrats till exempel vid transporter av farligt gods på privata spåranläggningar som omfattas av anmälningsskyldigheten. Framför allt företag inom den kemiska industrin och oljeraffineringssektorn har egna privata spåranläggningar. Även om EU:s säkerhetstillstånd och det säkerhetsstyrningssystem som tillståndet förutsätter i fortsättningen inte krävs av förvaltare av privata spåranläggningar, är det klart att förvaltare av privata spåranläggningar och bangårdar som används för transport av farligt gods även i fortsättningen ska bereda sig på alla risker i samband med sådana transporter med hjälp av ett system för att hantera säkerheten enligt 30 §. Järnvägsoperatörer som sköter transporter av farligt gods måste även i fortsättningen i sitt eget säkerhetsstyrningssystem tillräckligt väl bereda sig på riskerna i samband med sådana transporter.

4.2 Miljökonsekvenser

I sin konsekvensanalys bedömer Europeiska kommissionen att konkurrensutsättningen av inrikes persontrafik på järnväg förbättrar järnvägstrafikens konkurrenskraft och ökar dess marknadsandel och resultat samt därigenom leder till minskad privatbilism. Detta skulle få positiva konsekvenser framför allt i form av mindre partikel-, kväveoxid- och kolväteutsläpp som försämrar luftkvaliteten. Bullret utgör järnvägstrafikens största negativa effekt för hälsan och miljön, och en ökning av järnvägstrafiken ökar i någon mån även järnvägsbullret.

Kommunikationsministeriet har i samband med den konsekvensanalys som gjorts i fråga om öppnandet av inrikes persontrafik för konkurrens bedömt att koldioxidutsläppen kan minska med uppskattningsvis cirka 28 440 ton årligen om konkurrensutsättningen av järnvägstrafiken medför en sådan minskning av vägtrafiken och ökning av järnvägstrafiken som man uppskattat att den ska göra. Detta skulle bidra till uppnåendet av det ambitiösa mål för utsläppsminskning som Europeiska kommissionen fastställde för Finland i juli 2016, enligt vilket Finland fram till 2030 ska minska utsläppen med 39 procent jämfört med 1990 inom de sektorer som inte omfattas av utsläppshandeln. Trafiken är den största utsläppskällan bland de sektorer som inte omfattas av utsläppshandeln.

I Finland utsätts 149 970 personer för buller från spårtrafik (inklusive metro- och spårvägstrafik) som överskrider 55 dB (Lden, genomsnittlig ljudnivå under ett dygn). Detta omfattar även personer som utsätts för buller från metro- och spårvägstrafiken i Helsingfors. Merparten av dessa personer bor i närheten av Helsingfors och andra större tätorter. Om öppnandet av järnvägstrafiken för konkurrens leder till en avsevärd ökning av tågturen ökar även järnvägsbullret, vilket kan innebära att antalet personer som utsätts för buller ökar. Om ökningen endast utgör några tåg per dag innebär det dock inte någon större förändring av Lden-ljudnivån, som anger den genomsnittliga ljudnivån under ett dygn. Totalt sett blir de förutsedda ändringarnas inverkan på trafikbullret mindre även på grund av att fler tågresor innebär att bullret från privatbilism minskar. För närvarande orsakar privatbilismen merparten av trafikbullerstörningarna.

I sin konsekvensanalys ansåg kommissionen att bestämmelserna i det fjärde järnvägspaketets tekniska del inte får några betydande miljökonsekvenser.

4.3 Administrativa konsekvenser och konsekvenser för myndigheterna

När det gäller konsekvenser för myndigheterna påverkar regeringens förslag i första hand arbetsfördelningen mellan Transport- och kommunikationsverket och EU-byrån i samband med tillståndprocesserna. De finländska järnvägsoperatörerna kan välja att ansöka om säkerhetsintyg och tillstånd för utsläppande av fordon på marknaden hos Transport- och kommunikationsverket eller EU-byrån. Trafiksäkerhetsverket (dvs. i fortsättningen Transport- och kommunikationsverket) har hittills beviljat 31 järnvägsoperatörer säkerhetsintyg. Av dessa är fyra järnvägsföretag och de övriga museitrafikoperatörer, förvaltare av privata spåranläggningar som bedriver trafik och företag som sköter banunderhåll. Det är mycket sannolikt att museitrafikoperatörerna även i fortsättningen i regel ansöker om säkerhetsintyg hos Transport- och kommunikationsverket, eftersom museitrafiken i första hand bedrivs enbart i Finland och på en avgränsad del av bannätet. Järnvägsföretagen och de företag som sköter banunderhåll har mer internationell verksamhet, och dessa företag kommer att välja var de ansöker om tillstånd beroende på om deras verksamhet kommer att vara koncentrerad till Finland eller om de även har verksamhet i andra EES-länder. De finländska företag som sköter banunderhåll, framför allt VR Track Oy och Destia Ab, deltar redan i dag aktivt i banunderhållsprojekt i grannländerna. Ett gemensamt säkerhetsintyg som erkänns i alla EES-länder underlättar underhållsföretagens deltagande i upphandlingen och genomförandet av banunderhållsprojekt. När Finlands järnvägsmarknad stegvis öppnas för konkurrens även inom persontrafiken är det sannolikt att de nya järnvägsföretagen är internationella järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik även i andra EES-länder. Tillträdet till marknaden för sådana järnvägsföretag underlättas av att företagen har ett av EU-byrån beviljat säkerhetsintyg som ger dem rätt att bedriva trafik i alla medlemsstater. När ett företag ansöker om säkerhetsintyg hos EU-byrån är det Transport- och kommunikationsverkets uppgift att i egenskap av nationell säkerhetsmyndighet kontrollera att sökanden även uppfyller kraven i enlighet med de nationella rättsnormerna och bannätets särdrag. EU-byrån och den nationella säkerhetsmyndigheten ska besluta om beviljande av ett säkerhetsintyg inom fyra månader från det att sökanden har lämnat alla uppgifter som krävs för säkerhetsintyget.

Tillståndet för ibruktagande av fordon ersätts med ett tillstånd för utsläppande av fordon på marknaden. Såsom ovan redan konstaterats ska även ett tillstånd för utsläppande av fordon på marknaden för internationell trafik inom EU sökas hos EU-byrån, medan tillstånd för utsläppande av fordon på marknaden för intern trafik inom endast en medlemsstat och eventuellt trafik till tredjeländer utanför EES-området kan sökas antingen hos EU-byrån eller hos den nationella säkerhetsmyndigheten. När tillstånd för utsläppande på marknaden söks för trafik i flera medlemsstater delegerar EU-byrån kontrollen av driftskompatibilitet med det planerade användningsområdet till de nationella säkerhetsmyndigheterna i de medlemsstater där företaget har för avsikt att använda fordonen.

Huruvida verksamhetsutövarna i fortsättningen ansöker om säkerhetsintyg, tillstånd för utsläppande av fordon på marknaden och typgodkännande för fordon hos Transport- och kommunikationsverket eller EU-byrån påverkas sannolikt förutom av omfattningen på det område där företaget har för avsikt att bedriva trafik även av hur smidig myndighetens tillståndsprocess är, hur bekant myndighetskontakten är, hur nöjd verksamhetsutövaren har varit med den tidigare betjäningen, priset på tillståndet samt vad den nationella säkerhetsmyndigheten och EU-byrån i sitt samarbetsavtal har kommit överens om i fråga om den praktiska arbetsfördelningen. Såsom ovan har konstaterats i avsnittet om ekonomiska konsekvenser utgår man för närvarande från att den administrativa arbetsmängden för Transport- och kommunikationsverket inte kommer att minska avsevärt jämfört med i dag. Med beaktande av att Finlands järnvägsmarknad är åtskild från EU:s övriga järnvägsmarknad utgår man från att tillstånden även i fortsättningen i regel kommer att sökas hos Transport- och kommunikationsverket.

Bestämmelserna i det fjärde järnvägspaketets marknadsdel gäller framför allt bannätsförvaltare och deras oberoende av järnvägsföretag. Propositionen medför inte fler myndighetsupp-

gifter för Trafikledsverket när det gäller förvaltningen av bannätet. Tillsynsuppgifterna för järnvägssektorns regleringsorgan kommer att öka i någon mån. Hur mycket uppgifterna ökar beror emellertid på hur järnvägsmarknaden utvecklas och hur många nya järnvägsföretag det i framtiden kommer att finnas på järnvägsmarknaden i Finland. När järnvägsmarknaden öppnas för konkurrens och allt fler aktörer kommer in på marknaden blir det också aktuellt att bedöma om regleringsorganet har tillräckligt med personal.

Öppnandet av järnvägssektorn för konkurrens får även andra konsekvenser för myndigheterna, bl.a. uppgifter i samband med den behöriga myndighetens konkurrensutsättning av koncessionerna. Även bannätsförvaltarens uppgifter i samband med tågplaneprocessen samt samordningen och fördelningen av bankapaciteten kräver en större arbetsinsats i en situation med många aktörer än i en monopolsituation. De konsekvenser som järnvägssektorns öppnande för konkurrens kommer att få för myndigheterna och verksamhetsmodellerna ska bedömas i sin helhet av en separat arbetsgrupp för genomförandet av konkurrens inom järnvägssektorn som inrättats av kommunikationsministeriet.

Den tillsyn över vertikalt integrerade strukturer som avses i regeringens proposition och utövas av regleringsorganet riktas mot de privata spåranläggningar och anläggningar för tjänster som förvaltas av VR-Group Ab. Till denna del gör regleringsorganet redan i dag en förhandsgranskning av dessa funktioner, till exempel via den beskrivning av bannätet som VR-Group Ab utarbetar för sina privata spåranläggningar. Dessutom får regleringsorganet redan i dag enligt 71 b § 2 mom. i den gällande järnvägslagen behandla, pröva och avgöra ärenden som hör till dess behörighet på eget initiativ eller på initiativ av andra aktörer på järnvägsmarknaden. Sådana ärenden kan även gälla tillträde till privata spåranläggningar som förvaltas av VR-Group Ab och till de anläggningar för tjänster som spåranläggningarna leder till samt de tjänster som tillhandahålls där. Förvaltarna av privata spåranläggningar är, med undantag för VR-Group Ab, i regel hamnar, industriföretag och kommuner, vilket innebär att de inte har någon koppling till järnvägsföretag och att bestämmelserna i ändringsdirektivet till järnvägsmarknadsdirektivet inte medför något extra arbete för dem.

5 Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet i samarbete med Trafiksäkerhetsverket. I beredningen deltog även Trafikverket och regleringsorganet för järnvägssektorn vid Trafiksäkerhetsverket.

Propositionen sändes på remiss till justitieministeriet, finansministeriet, avdelningen för ägarstyrning vid statsrådets kansli, arbets- och näringsministeriet, försvarsministeriet, inrikesministeriet, Trafiksäkerhetsverket, Trafikverket, regleringsorganet för järnvägssektorn, Olycksutredningscentralen (OTKES), Konkurrens- och konsumentverket, Teknologiska forskningscentralen VTT, Ackrediteringstjänsten FINAS, Finlands Hamnförbund rf, Finlands Kommunförbund rf, Finlands hamnar, Finlands kusthamnar med internationell trafik, samkommunen Helsingforsregionens trafik (HRT), VR-Group Ab, Fenniarail Oy, Ratarahiti Oy, Aurora Rail Oy, NR-Rail Oy, Destia Rail Oy, Eltel Networks Oy, Museorautatieyhdistys ry, Haapamäen museoveturiiyhdistys ry, Höyryraide Oy, Höyryveturimatkat 1009 Oy, Keitele-Museo Oy, Komsor Oy, Outokumpu Stainless Oy, Metsä Fibre Oy, Pieksämäen Höyryveturiiyhdistys ry, Pohjois-Suomen Rautatieharrastajat ry, Borgå Museijärnväg rf, Rautaruukki Abp, Finlands näringsliv rf, Yhteinen Toimialaliitto ry, Skogsindustrin rf, Stora Enso Oyj, UPM Kymmene Oyj, Veturimiesten liitto ry, samarbetsgruppen för bannätsförvaltare och delegationen för bantrafiksbranschen (RAINE). Dessutom kunde yttranden om propositionen lämnas in via webbplatsen utlåtande.fi.

Sammanlagt 28 skriftliga yttranden lämnades in. Remissinstanserna kommenterade särskilt bestämmelserna i lagförslaget 16 kap. om bannätsförvaltares oberoende i förhållande till järnvägsföretag, ordnande av bannätsförvaltarens väsentliga uppgifter samt övergång från uppgifter hos en bannätsförvaltare till uppgifter hos ett järnvägsföretag. Vid beredningen har remissinstansernas kommentarer beaktats i den mån unionslagstiftningen tillåter det. Framför allt vid kompletteringen av motiveringarna har man strävat efter att i tillämpliga delar beakta yttranden som inkommit även från andra håll. Ett sammandrag av yttrandena som utarbetats av kommunikationsministeriet finns att tillgå på lagstiftningsprojektets sida i tjänsten Hanke-ikkuna (LVM008:00/2018).

6 Samband med andra propositioner

Vid justitieministeriet bereds en proposition med förslag till lag om ändring av lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser, genom vilken bestämmelserna om säkerhetsutredningar enligt artiklarna 20–21 i järnvägssäkerhetsdirektivet genomförs nationellt. Avsikten är att den proposition som bereds vid justitieministeriet ska lämnas till riksdagen enligt samma tidsplan som denna proposition.

Den 3 maj 2018 lämnade regeringen till riksdagen en proposition (RP 61/2018 rd) med förslag till lag om inrättande av Transport- och kommunikationsverket, ändring av lagen om Trafikverket och till vissa lagar som har samband med dem. Genom den föreslagna lagen slås vissa av Trafiksäkerhetsverkets, Kommunikationsverkets och Trafikverkets verksamheter ihop i en ny myndighet, Transport- och kommunikationsverket, medan Trafikverkets återstående uppgifter övertas av Trafikledsverket. Av denna orsak har man i den nu aktuella propositionen använt de nya verkens namn som enligt förslaget ska gälla fr.o.m. den 1 januari 2019. I de punkter som gäller nuläget har man dock använt verkens nuvarande namn.

DETALJMOTIVERING

1 Lagförslag

1.1 Spårtrafiklagen

1 §. Lagens syfte. Paragrafen motsvarar 1 § i den gällande järnvägslagen, men jämfört med 1 § i den gällande järnvägslagen delas paragrafen om lagens syfte och tillämpningsområde upp i flera separata paragrafer, så att lagens syfte, tillämpningsområde och avgränsning av tillämpningsområdet anges i varsin paragraf.

Syftet med lagen är att främja spårtrafiken, dess säkerhet och järnvägssystemets driftskompatibilitet samt en effektiv användning av bannätet. Spårtrafiken omfattar järnvägstrafiken samt den spårbundna stadstrafik som hör till lagens tillämpningsområde. På det sätt som föreskrivs i 3 § 5 mom. om avgränsning av tillämpningsområdet tillämpas lagen ändå bara på förvaltningen av bannätet för spårbunden stadstrafik, dvs. metrobannät och spårvägsnät. Strävan att främja driftskompatibilitet gäller endast järnvägssystemet, eftersom spårbunden stadstrafik som är avsedd för kollektivtrafikens behov inom en stad eller ett område behöver i allmänhet inte vara kompatibel med den spårbundna stadstrafiken i ett annat område. Lagens mål är dessutom att skapa likvärdiga och icke-diskriminerande förutsättningar för verksamhet på spårtrafikmarknaden.

2 §. Tillämpningsområde. Enligt 1 mom. tillämpas lagen på järnvägssystemet i Finland och förvaltningen av bannätet för spårbunden stadstrafik.

I 2 mom. föreskrivs att lagen inte tillämpas på bannät som är åtskilda från det övriga järnvägssystemet. Ett sådant bannät är till exempel Jockis museijärnväg där det inte förekommer någon trafik till det övriga bannätet. Undantaget enligt momentet gäller ändå inte sådana privata spåranläggningar där det förekommer trafik till statens bannät eller en annan privat spåranläggning och därifrån vidare till andra ställen i bannätet eller spåranläggningarna var som trafikerar.

I 3 mom. föreskrivs att vid tillämpningen av lagen bör beaktas att skyldigheterna för järnvägsföretag i genomförandebestämmelser som Europeiska kommissionen utfärdar med stöd av driftskompatibilitetsdirektivet och järnvägssäkerhetsdirektivet även gäller järnvägsoperatörer. Sålunda ska, om inte något annat föreskrivs särskilt i lagen, när det föreskrivs om skyldigheter för järnvägsföretag i kommissionens förordningar och beslut, dessa skyldigheter också gälla andra järnvägsoperatörer, dvs. utöver järnvägsföretag även banunderhållsföretag som bedriver järnvägstrafik, museitrafikoperatörer och bannätsförvaltare som bedriver trafik och andra företag som bedriver järnvägstrafik på bannätet utan att det utgör företagets huvudsakliga verksamhet.

3 §. Avgränsning av tillämpningsområdet. 1 § i den gällande järnvägslagen har också innehållit undantag från tillämpningsområdet, men nu föreslås att avgränsningar av tillämpningsområdet intas i en separat paragraf för tydlighetens skull och på grund av de omfattande möjligheterna till undantag.

Enlig 2 mom. kan andra än förvaltare av spåranläggningar som finns i kusthamnar och VR-Group Ab i egenskap av förvaltare av privata spåranläggningar om de vill följa anmälningsförfarandet i 5 kap. i stället för att ansöka om säkerhetstillstånd enligt 4 kap. Med förvaltare av spåranläggningar som finns i kusthamnar avses här de förvaltare av privata spåranläggningar som är verksamma i kusthamnar och som förvaltar privata spåranläggningar som leder från hamnen till statens bannät. Här avses alltså inte alla anslutningsspår i kusthamnar som leder

till anläggningar för tjänster och produktionsanläggningar i ändan av anslutningsspåret på hamnområdet och som används endast för egen trafik av den som upprätthåller en anläggning för tjänster i ändan av spåranläggningen eller någon annan yrkesutövare.

Med stöd av den gällande järnvägslagen krävs säkerhetsstyrningssystem av alla förvaltare av privata spåranläggningar och i enlighet med EU-lagstiftningen ska förvaltare av privata spåranläggningar ansöka om säkerhetstillstånd hos Transportsäkerhetsverket. Förvaltare av privata spåranläggningar har upplevt säkerhetstillståndet som en administrativ börda och därför har man beslutat att största delen av förvaltare av privata spåranläggningar inte ska behöva ansöka om säkerhetstillstånd hos Transport- och kommunikationsverket i fortsättningen, utan anmäla sin privata spåranläggning till Transport- och kommunikationsverket och upprätthålla ett system för att hantera säkerheten enligt 5 kap. i stället för det säkerhetsstyrningssystem som anges i 10 och 11 §. Av förvaltare av spåranläggningar i kusthamnar och VR-Group Ab i egenskap av förvaltare av privata spåranläggningar krävs även i fortsättningen säkerhetsstyrningssystem enligt 10 och 11 § och säkerhetstillstånd enligt 4 kap., eftersom dessa privata spåranläggningar har betraktats som strategiskt viktiga privata spåranläggningar i Finland i kommissionens beslut som nämns i 4 mom. Av denna orsak omfattas spåranläggningar i kusthamnar och privata spåranläggningar som förvaltas av VR av kraven enligt EU-lagstiftningen vad säkerhetskraven beträffar. När en förvaltare av privata spåranläggningar tillämpar anmälningsförfarandet kan denna i fråga om ibruktagande av infrastruktur och rullande materiel tillämpa det förenklade ibruktagandeförfarandet i 14 kap. i stället för 9, 11 och 12 kap.

I 2 mom. föreskrivs att 16 kap. om bannätförvaltares oberoende och ordnande av banförvaltarens uppgifter, 17 kap. om utnyttjande av bannätet samt bankapaciteten och 19 kap. om avgifter för användning av bannät inte behöver tillämpas på de privata spåranläggningar som Europeiska kommissionen i sitt genomförandebeslut av den 20 februari 2015 (C(2015) 857 final) och bilagan till det har ansett att kan undantas från regleringen. Inte heller lagens 132 § 1 mom. om minimipaket av tillträdestjänster behöver tillämpas på de privata spåranläggningar som med stöd av kommissionens beslut kan undantas från regleringen. Med minimipaket av tillträdestjänster avses de tjänster som avses i punkt 1 i bilaga II till järnvägsmarknadsdirektivet, och som är bland annat rätt att ansöka om och få bankapacitet och att använda spåranläggningar i enlighet med den erhållna kapaciteten samt att få behövlig styrning av tågtrafiken. Kommissionen har i sitt beslut ansett att sidospår och anslutningslinjer inte ingår i den järnvägsinfrastruktur som avses i bilaga I till järnvägsmarknadsdirektivet, så de ovan nämnda bestämmelserna behöver inte tillämpas på dem. I sitt genomförandebeslut har kommissionen också angett att som bannät som inte har någon strategisk betydelse kan med stöd av artikel 2.4 i järnvägsmarknadsdirektivet i Finland också anses sådana privata spåranläggningar som förvaltaren av spåranläggningen använder bara för sina egna godstransporter eller som betjänar bara en slutkund eller som används för museitrafik, och de kan ställas utanför tillämpningsområdet för kapitlen i fråga. Kommissionen har emellertid angett att privata spåranläggningar som inte har någon strategisk betydelse kan i Finland ändå inte vara spåranläggningar i kusthamnar som är viktiga för övergången mellan olika transportsätt inom utrikeshandeln och privata spåranläggningar som förvaltas av VR-Group Ab, utan de måste omfattas av regleringen. På motsvarande sätt som i 1 mom. avses även i detta moment med förvaltare av spåranläggningar i kusthamnar sådana förvaltare av privata spåranläggningar som är verksamma i kusthamnar och som förvaltar privata spåranläggningar som leder från hamnen till statens bannät. Här avses alltså inte de anslutningsspår i kusthamnar som leder till anläggningar för tjänster och produktionsanläggningar i ändan av anslutningsspåret på hamnområdet och som används endast för egen trafik av den som upprätthåller en anläggning för tjänster i ändan av spåranläggningen eller någon annan yrkesutövare. Dylika privata spåranläggningar i kusthamnar kan således också undantas från regleringen om kapacitetsfördelning och banavgift och de ska vara i samma position som andra anslutningsspår på andra ställen på bannätet. Tillämp-

ningsområdet för 2 mom. motsvara sålunda tillämpningsområdet för 1 mom. vad gäller privata spåranläggningar.

Trots att de privata spåranläggningar som avses i 2 mom. kan undantas från regleringen i 16, 17 och 19 kap., måste ett öppet och icke-diskriminerande tillträde garanteras även till dessa privata spåranläggningar som inte anses ha någon strategisk betydelse liksom till de minimipaket av tillträdestjänster som tillhandahålls på dem. Avgifterna för minimipaket av tillträdestjänster ska vara skäliga, vilket betyder att avgifterna täcker kostnaderna för att producera tjänsterna och dessutom kan en skälig avkastning tas ut. Regleringsorganet för järnvägssektorn enligt 20 kap. ska ha rätt till information om tilldelning av kapacitet på privata spåranläggningar, om de tjänster som tillhandahålls och om avgifter av tjänsterna.

I 3 mom. föreskrivs om lagens tillämpning på museitrafik. Av museitrafikoperatörer krävs även i fortsättningen säkerhetsintyg enligt 3 kap. Bestämmelser om fordonsnummersystem för fordon i museitrafik finns i 68 § 5 mom. Bestämmelser om ibruktagande av fordon i museitrafik finns i 79 §, om säkerställande av ett fordon överensstämmande och återkallande av ett tillstånd för ibruktagande av fordon 81-82 §, om ansökan om bankapacitet i 123 §, enligt vilken ansökningar om bankapacitet för museitrafik alltid är brådskande. Dessutom omfattas museitrafikoperatörer av bestämmelserna i 2, 3, 19, 22, 23 och 24 kap. till den del bestämmelserna gäller järnvägsoperatörer, till vilka även museitrafikoperatörerna hör. I övrigt tillämpas inte lagen på museitrafik.

I 4 mom. föreskrivs att bestämmelserna i 18 kap. inte tillämpas på anläggningar för tjänster och de tjänster som tillhandahålls där, om tjänsteleverantören använder dem bara för egna godstransporter eller om de betjänar bara en slutkund. Med slutkund avses till exempel ett industriföretag som behöver järnvägstransporter för sina råvarutransporter samt för att få ut slutprodukterna på marknaden. Även ett partihandelsföretag kan betraktas som en slutkund, men slutkund kan inte vara ett företag i logistikbranschen som erbjuder transporttjänster eller som använder terminalfunktioner eller andra anläggningar för tjänster som järnvägstrafiken behöver. Möjligheten till undantag enligt 4 mom. är tillåten enligt järnvägsmarknadsdirektivet.

I 5 mom. föreskrivs att bestämmelserna i 21 kap. tillämpas endast på byggande, underhåll och förvaltning av ett metrobannät och spårvägsnät som behövs för spårbunden stadstrafik. Bannätsförvaltare för spårbunden stadstrafik kan vara ett kommunalt affärsverk eller bolag eller något annat bolag eller någon annan sammanslutning som svarar för förvaltningen av ett metrobannät eller ett spårvägsnät. Dessutom omfattas bannätsförvaltaren för spårbunden stadstrafik av 165 § om anmälan av olyckor och tillbud, 166 § om utredning av olyckor och tillbud, 167 § om användning av information om olyckor och tillbud, 170 § om säkerhetsrekommendationer, 171 § om beredskap, 172 § om anmälan av uppgifter som behövs för att skapa en lägesbild, 173 § om åtgärder i händelse av störningar, 174 § om straffbestämmelser, 177 § om åtgärdseftergift, 178 § om anmärkning och varning, 179 § om Transport- och kommunikationsverkets rätt att använda administrativt tvång, 180 § om ingripande i åtgärd eller händelse, 183 § om ersättning av skador i järnvägssystemet, 186 § om lokaliseringsskyldighet inom spårtrafiken samt 187 om omprövningsförfarande och 188 § om överklagande. Också 189 § om myndigheternas rätt att få upplysningar ska gälla bannätsförvaltare för spårbunden stadstrafik. Användningen av administrativt tvång på det sätt som föreskrivs i 179 § gäller endast Transport- och kommunikationsverkets rätt att förelägga bannätsförvaltare för spårbunden stadstrafik vite, hot om tvångsutförande eller hot om avbrytande. Regleringsorganet ska inte ha motsvarande rätt att använda administrativt tvång mot dem som bedriver spårbunden stadstrafik, eftersom förvaltningen av bannätet för spårbunden stadstrafik med stöd av EU-lagstiftningen inte omfattas av regleringsorganets tillsyn över järnvägsmarknaden.

4 §. Definitioner. Paragrafen motsvarar 2 § i den gällande järnvägslagen, men definitionerna har preciserats och nya definitioner har tagits med på grund av EU-lagstiftningen. Vid tillsynen över medlemsstaternas nationella genomförande har kommissionen på senare tid påpekat att definitionerna enligt EU-lagstiftningen är en del av den nationella genomförandelagstiftningen. Eftersom inte bara EU:s fjärde järnvägspaket utan också flera andra EU-rättsakter som genomförts genom den gällande järnvägslagen ska genomföras genom spårtrafiklagen, föreslås sammanlagt 54 definitioner i spårtrafiklagen. Definitioner som har använts endast i begränsad utsträckning i lagen föreslås också ingå i andra bestämmelser i lagen och motiveringen till dem. Många av de definierade termerna används emellertid i stor utsträckning även i direkt tillämpliga genomförandeförordningar som kommissionen redan utfärdat eller kommer att utfärda senare, och dessa termer definieras inte på nytt genomförandeakterna, om de ingår i någon tidigare EU-rättsakt. För de verksamhetsutövare i järnvägsbranschen som ska tillämpa lagen är det sålunda motiverat att alla termer som är centrala för tillämpningen av järnvägstrafiklagstiftningen är definierade i 4 § i spårtrafiklagen.

I 1 punkten avses med *tågplan* uppgifter om alla planerade rörelse av tåg och rullande materiel som kommer att äga rum på det berörda bannätet eller den berörda järnvägslinjen eller en del av den under den tid som tågplanen gäller. Definitionen baserar sig på järnvägsmarknadsdirektivet.

I 2 punkten avses med *ackreditering* en förklaring från ett nationellt ackrediteringsorgan om att ett organ för bedömning av överensstämmelse uppfyller kraven i harmoniserade standarder och, i förekommande fall, eventuella ytterligare krav, bland annat de som fastställs i sektors-specifika program, för att utföra specifika bedömningar av överensstämmelse. Ackreditering definieras i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter, dvs. den så kallade ackrediteringsförordningen.

Med *specialfall* som definieras i 3 punkten avses del i järnvägssystemet som möjliggör särskilda tillfälliga eller definitiva föreskrifter i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet på grund av geografiska eller topografiska hinder eller för att stadsmiljön eller strävan att uppnå kompatibilitet med det befintliga systemet ställer upp begränsningar. Här kan ingå i synnerhet järnvägslinjer och järnvägsnät som är isolerade från resten av unionen, lastprofiler, spårvidd eller spåravstånd, fordon som uteslutande är avsedda för lokal, regional eller historisk användning samt fordon på väg till eller från tredjeländer. Definitionen baserar sig på driftskompatibilitetsdirektivet.

I 4 punkten avses med *sökande* en fysisk eller juridisk person som ansöker om ett tillstånd eller en rättighet och som kan vara en järnvägsoperatör, en bannätsförvaltare eller någon annan fysisk eller juridisk person, såsom en tillverkare, ägare eller fordonsinnehavare. Sökande kan således vara förutom den som ansöker om olika tillstånd och intyg som avses i lagen även den som ansöker om rätt att använda bankapacitet, tjänster eller en anläggning för tjänster. Den som ansöker om tjänster definieras separat i 20 punkten bland definitionerna medan den som ansöker om bankapacitet definieras i 26 punkten. Med sökande avses dessutom vid tillämpning av artikel 15 i driftskompatibilitetsdirektivet en upphandlande enhet, en tillverkare eller deras behöriga ombud och vid tillämpning av artikel 19 i driftskompatibilitetsdirektivet en fysisk eller juridisk person som begär beslut om samtycke från byrån av de planerade tekniska lösningarna för projekt avseende markbaserad ERTMS-utrustning.

I 5 punkten avses med *upphandlande enhet* en offentlig eller privat yrkesutövare, som beställer projektering, uppbyggnad, modernisering eller ombyggnad av ett delsystem. En upphandlande enhet kan vara till exempel en järnvägsoperatör, en bannätsförvaltare eller en fordonsinnehavare. Definitionen baserar sig på driftskompatibilitetsdirektivet.

I 6 punkten avses med *fordonstyp* typ de grundläggande konstruktionsegenskaperna för ett fordon som omfattas av ett typ- eller konstruktionsintyg. Definitionen baserar sig på driftskompatibilitetsdirektivet.

I 7 punkten avses med *fordon* spårfordon som rör sig på hjul på spåranläggningar, med eller utan dragkraft. Ett fordon består av ett eller flera strukturella och funktionella delsystem eller delar av ett sådant. Definitionen baserar sig på driftskompatibilitetsdirektivet.

I 8 punkten avses med *fordonsinnehavare* en fysisk eller juridisk person som utnyttjar ett fordon som transportmedel och som är ägare av fordonet eller har rätt att nyttja detsamma, och som är registrerad som fordonets ägare i det nationella fordonsregistret i fordonets registreringsstat. I Finland är detta trafik- och transportregistret enligt V avd. 1 kap. 1 § i lagen om transportservice. Definitionen baserar sig på driftskompatibilitetsdirektivet.

I 9 punkten avses med *ett fordons användningsområde* ett eller flera järnvägsnät i en EES-stat eller en grupp av medlemsstater där ett fordon är avsett att användas. Definitionen baserar sig på driftskompatibilitetsdirektivet.

I 10 punkten avses med *nationellt ackrediteringsorgan* i enlighet med definitionen i artikel 2.10 i ackrediteringsförordningen det enda organet i en medlemsstat som har statligt bemyndigande att genomföra ackrediteringar. Definitionen baserar sig på ackrediteringsförordningen som anges i 2 punkten.

I 11 punkten avses med *nationella rättsnormer* bindande rättsnormer som har antagits nationellt och som innehåller andra järnvägssäkerhetsrelaterade eller tekniska krav på driftskompatibilitet än dem som anges i unionens rättsnormer eller internationella rättsnormer vilka tillämpas på järnvägsoperatörer, bannätsförvaltare eller tredje parter i den aktuella medlemsstaten. Som nationella rättsnormer betraktas ändå inte reglering som genomför EU-lagstiftning som sådan. Järnvägssäkerhetsrelaterade och tekniska krav på driftskompatibilitet inom järnvägstrafiken kan också antas av andra myndigheter än Transport- och kommunikationsverket. Dessa myndigheter ska på det sätt som anges i 9 och 38 § på förhand underrätta Transport- och kommunikationsverket om nationella rättsnormer som de bereder, varvid verket anmäler de nationella rättsnormerna till kommissionen och EU-byrån. Kommissionen ska också underrättas om andra sådana allmänna och horisontella lagar och förordningar, till exempel sådana bestämmelser i lagen om transportservice som innehåller driftskompatibilitets- eller järnvägssäkerhetsrelaterade nationella rättsnormer som inte baserar sig på EU-lagstiftningen och som kan inverka på till exempel järnvägsoperatörers trafik eller anordningar som ska monteras fast på rullande materiel.

I 12 punkten definieras *bannät för spårbunden stadstrafik*, varmed avses metrobannät eller spårvägsnät.

I 13 punkten avses med *skälig avkastning* avkastning på eget kapital som tar hänsyn till den eventuella risk som tjänsteleverantören löper och som ligger i linje med den genomsnittliga avkastningen för den aktuella servicebranschen under de senaste åren. Definitionen av skälig avkastning baserar sig på järnvägsmarknadsdirektivet och tjänsteleverantören har rätt att ta ut en skälig avkastning på de tjänster denna tillhandahåller.

I 14 punkten avses med *ibruktagande* alla åtgärder som sammantagna gör att ett delsystem eller ett fordon färdigställs för drift. Definitionen baserar sig på driftskompatibilitetsdirektivet.

I 15 punkten avses med *trafik* tågtrafik och växlingsarbete. Med tågtrafik avses tågsätt som rör sig enligt de tekniska normerna om tågtrafik och med växlingsarbete att man rör sig enligt fö-

reskrifterna om växlingsarbete. Växlingsarbete är i praktiken flyttning och rangering av vagnar på en bangård eller järnvägslinje separat från tågtrafiken, med hjälp av enbart lok eller även tyngdkraft.

I 16 punkten avses med *utsläppande på marknaden* tillhandahållande för första gången på marknaden i EES-området av en driftskompatibilitetskomponent, ett delsystem eller ett fordon som är klart för användning i projekterad drift. Med projekterad drift avses åter normal drift och förutsebara nedsatta tillstånd (inbegripet slitage) inom det område och under de användningsvillkor som anges i det tekniska underlaget och i underhållsunderlaget. Definitionen i punkten baserar sig på driftskompatibilitetsdirektivet

I 17 punkten avses med *museitrafik* sådan till sin omfattning obetydlig trafik med museimateriel som en sammanslutning bedriver på bannätet utan vinstsyfte. Normal kollektivtrafik är alltså inte museitrafik och kommersiell godstrafik ska inte bedrivas inom ramen för museitrafik. Sommartid eller annars under en begränsad tid kan trafiken vara regelbunden. Regelbunden trafik med museimateriel bedrivs i regel på lågtrafikerade banavsnitt eller spåranläggningar, där det inte förekommer regelbunden persontrafik. Museimateriel är historiskt materiel som är registrerat som museimateriel i det nationella fordonsregistret. Museimateriel ska motsvara sin egen tidsepoks utseende eller funktionella tillstånd vad gäller konstruktion, märkningar och utrustning, med undantag för nödutgångar och säkerhetsutrustning. I EU-rättsakter används termen historisk trafik för museitrafik och den kan undantas från tillämpningsområdet för unionens rättsakter, om trafiken äger rum på bannät som är åtskilda från det övriga bannätet. I Finland bedrivs museitrafik emellertid också på statens bannät och av denna orsak beskrivs i 3 § 3 mom. och motiveringen till det till vilka delar bestämmelserna i denna lag tillämpas på museitrafik. Museitrafikoperatörerna hör till de järnvägsoperatörer som avses i spårtrafiklagen.

I 18 punkten avses med *väsentliga krav* de krav som anges i bilaga III till driftskompatibilitetsdirektivet och som ska uppfyllas av järnvägssystemet, delsystemen, driftskompatibilitetskomponenterna och gränssnitten. Bilaga III till driftskompatibilitetsdirektivet genomförs nationellt genom statsrådets förordning som utfärdas med stöd av 35 §. De väsentliga kraven indelas på det sätt som anges i bilaga II till driftskompatibilitetsdirektivet i allmänna krav (säkerhet, tillförlitlighet och tillgänglighet, hälsa, miljöskydd samt tillgänglighet) och särskilda krav för varje delsystem.

I 19 punkten avses med *olycka* en oönskad eller ouppsatlig plötslig händelse, eller en viss följd av sådana händelser, som får skadliga följder. Olyckor indelas i järnvägssäkerhetsdirektivet i kollisioner, urspårningar, plankorsningsolyckor, personolyckor som orsakas av rullande materiel i rörelse samt bränder och övriga olyckor. Definitionen baserar sig på järnvägssäkerhetsdirektivet.

I 20 punkten avses med *delsystem* de strukturella eller funktionella delarna av Europeiska unionens spårtrafiksystem, såsom anges i bilaga II till driftskompatibilitetsdirektivet. Strukturellt definierade områden som avses i bilaga II till driftskompatibilitetsdirektivet är infrastruktur, energi, markbaserad trafikstyrning och signalering, fordonsbaserad trafikstyrning och signalering samt rullande materiel. Delsystem som motsvarar funktionellt definierade områden är drift och trafikledning, underhåll och telematikapplikationer avsedda för person- och godstrafik. Bilaga II till driftskompatibilitetsdirektivet genomförs nationellt genom statsrådets förordning som utfärdas med stöd av 35 §.

I 21 punkten avses med *den som ansöker om tjänster* varje offentlig eller privat sammanslutning eller verksamhetsutövare, järnvägsoperatörer, behöriga myndigheter som avses i IV avd. 1 kap. 5 § i lagen om transportservice, läroanstalter som tillhandahåller utbildningstjänster,

andra tjänsteleverantörer och andra som behöver tjänster, som för sitt eget eller en annan järnvägsoperatörs eller läroanstalts bruk ansöker om de stöd- och underhållstjänster för järnvägs-trafiken som tjänsteleverantören tillhandahåller. Med stöd av artikel 13 i järnvägsmarknadsdirektivet har antagits kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/2177 om tillträde till anläggningar för tjänster och järnvägsrelaterade tjänster, där det bestäms om detaljer i anslutning till tillhandahållandet av och ansökan om tjänster. Förordningen kräver att om medlemsstaterna med den som ansöker om tjänster avser även andra än järnvägsföretag ska det föreskrivas om detta i den nationella lagstiftningen. I Finland kan redan med stöd av den gällande järnvägslagen även andra än järnvägsföretag ansöka om järnvägsrelaterade tjänster och så ska det vara även i fortsättningen. I definitionen i 21 punkten är det dock skäl att hänvisa till förordning 2017/2177, för att även andra än järnvägsföretag ska kunna ansöka om tjänster och tillträde till anläggningar för tjänster enligt EU-förordningen, som är direkt tillämplig.

I 22 punkten avses med *anläggning för tjänster* installationer, inklusive mark, byggnader och utrustning, som helt eller delvis iordningställs för att tillhandahålla järnvägsoperatörer sådana tjänster som avses i punkterna 2–4 i bilaga II till järnvägsmarknadsdirektivet. Närmare bestämmelser om anläggningar för tjänster enligt bilaga II och de tjänster som tillhandahålls där har utfärdats genom statsrådets förordning 1489/2015, som förblir i kraft med stöd av en övergångsbestämmelse, eftersom regleringen om anläggningar för tjänster samt tjänster i ändras genom EU:s fjärde järnvägspaket.

I 23 punkten avses med *tjänsteleverantör* varje offentlig eller privat sammanslutning som ansvarar för förvaltningen av en eller flera anläggningar för tjänster eller som tillhandahåller den som ansöker om tjänster stöd- och underhållstjänster för järnvägstrafiken. Definitionen av tjänsteleverantör baserar sig på järnvägsmarknadsdirektivet.

I 24 punkten avses med *ombyggnad* sådant större arbete för att ändra ett delsystem eller en del av detta som förbättrar delsystemets eller delens totala prestanda. Förbättringen av delsystemet eller delen resulterar i en förändring i det tekniska underlaget som åtföljer EG-kontrollförklaringen, om det finns ett sådant tekniskt underlag. Definitionen baserar sig på driftskompatibilitetsdirektivet.

I 25 punkten avses med *långt framskridet projekt* projekt vars planerings- eller uppbyggnadsfas är i ett sådant stadium att en ändring av de tekniska specifikationerna kan äventyra genomförbarheten hos projektet som det är planerat. Definitionen baserar sig på driftskompatibilitetsdirektivet.

I 26 punkten avses med *bankapacitet* möjligheten för järnvägsoperatörer att göra upp tågplaner för trafikerade linjer på bannätet, för vilka tillträdesrätt har ansökts för en viss tid för någon del av järnvägsinfrastrukturen, och möjligheten att använda järnvägsinfrastrukturen i enlighet med detta. Bankapaciteten i järnvägsinfrastrukturen eller en del av den är en järnvägs-linjes tidsbundna kapacitet, som är beroende av bannätets egenskaper. Egenskaper som påverkar bankapaciteten är bland annat antalet spår och den trafikkapacitet som säkerhetsanordningarna tillåter samt banunderhållsarbeten. Bannätsförvaltaren fördelar bankapaciteten mellan de sökande utifrån deras ansökningar om bankapacitet. Definitionen baserar sig på järnvägsmarknadsdirektivet.

I 27 punkten avses med *den som ansöker om bankapacitet* järnvägsoperatörer, behöriga myndigheter som avses i IV avd. 1 kap. 5 § i lagen om transportservice samt avlastare, avsändare, speditörer, operatörer för kombinerade transporter samt inrättningar som ger utbildning för järnvägsbranschen, vilka har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av att ansöka om bankapacitet. Liksom med stöd av den gällande järnvägslagen, kan även andra än egentliga järnvägsoperatörer ansöka om bankapacitet. Inom persontrafiken ger detta en behörig myn-

dighet som ansvarar för att ordna tjänster och inom godstrafiken till exempel ett industriföretag eller någon annan avsändare eller mottagare av last som behöver transporttjänster möjlighet att ansöka om bankapacitet och senare avtala om trafikarrangemangen enligt bankapaciteten med det järnvägsföretag man väljer. I den gällande järnvägslagen är avsändare dock bundna av EU:s godskorridorförordning. Eftersom det inte finns några godskorridorer enligt godskorridorförordningen i Finland, är det inte skäl att binda avsändare till den EU-förordningen för att även avsändare ska kunna ansöka om bankapacitet. Museitrafikoperatörers ansökningar om bankapacitet är alltid brådskande. Banunderhållsföretag ansöker inte om bankapacitet när de trafikerar på ett stängt banavsnitt. De kan trafikera på bannätet endast med trafikstyrningens tillstånd. Definitionen baserar sig på järnvägsmarknadsdirektivet.

I 28 punkten avses med *bannät* statens bannät som förvaltas av förvaltaren av statens bannät samt privata spåranläggningar som omfattas av lagens tillämpningsområde. Förvaltare av privata spåranläggningar kan förutom privaträttsliga bolag och andra sammanslutningar vara till exempel kommuner, statliga ämbetsverk och andra sammanslutningar som hör till statliga organisationer och som förvaltar egna privata spåranläggningar. Kommuner är bland annat viktiga förvaltare av spåranläggningar i hamnar. Till bannätet hör förutom spåranläggningar även broar, tunnlar, växlar och andra tekniska konstruktioner, stationernas grundstruktur samt säkerhets- och skyddsanordningar och andra fasta anordningar.

I 29 punkten avses med *bannätsförvaltare* förvaltaren av statens bannät och förvaltare av privata spåranläggningar som särskilt ansvarar för att anlägga, förvalta och underhålla järnvägsinfrastruktur. Bannätsförvaltarens uppgifter som gäller nätet eller en del av det kan ges olika organ eller företag. Eftersom de bannätsförvaltare som omfattas av lagens tillämpningsområde är förvaltaren av statens bannät samt förvaltare av privata spåranläggningar, de förvaltare av privata spåranläggningar som omfattas av tillämpningsområdet för lagens 5 kap. är således sådana bannätsförvaltare som omfattas av lagens tillämpningsområde samt Trafikledsverket, som ansvarar för förvaltningen av statens bannät, och de förvaltare av privata spåranläggningar som omfattas av förfarandet med säkerhetstillstånd enligt 4 kap. En bannätsförvaltare ansvarar för att anlägga och underhålla järnvägsinfrastrukturen eller en del av den, vilket även omfattar förvaltning av infrastrukturens övervaknings- och säkerhetssystem. Bannätsförvaltaren kan också ge ett externt organ i uppdrag att sköta uppgifter som gäller nätet eller en del av det, men ansvaret för dessa uppgifter ankommer fortfarande på bannätsförvaltaren. Trafikledsverket, som ansvarar för förvaltningen av statens bannät, köper trafikstyrningstjänster av statsbolaget Finrail Oy.

I 30 punkten avses med *järnvägsinfrastruktur* bannät och fasta delar av banan såsom de definieras i bilaga I till järnvägsmarknadsdirektivet. Enligt bilaga I till järnvägsmarknadsdirektivet består järnvägsinfrastrukturen av mark, banor och banunderbyggnad, inklusive konstruktioner och plattformar, byggnadstekniska konstruktioner, såsom broar, kulvertar och andra vägbroar, tunnlar, plankorsningar, inklusive säkerhetsanordningar (även för vägtrafiken), banöverbyggnader, inklusive räler, växlar och korsningar, tillfarter för passagerare och gods, säkerhets-, signal- och telekommunikationsinstallationer på linjen, i stationer och på rangerbangårdar, däribland anläggningar för elström för signal- och telesystem samt byggnader för sådana installationer eller anläggningar, belysningsinstallationer för trafik- och säkerhetsändamål, anläggningar för transformering och överföring av elkraft för tågdrift samt tjänstebyggnader för banförvaltning, inbegripet installationer för uppbörd av avgifter.

I 31 punkten avses med *järnvägssystem* bannätet inklusive spåranläggningar och bangårdar, de fordon som används på bannätet och andra strukturella och funktionella delsystem samt administrationen och användningen av systemet i dess helhet. Med Europeiska unionens järnvägssystem avses åter den helhet som består av de delar omfattande järnvägsnät och fordon som avses i bilaga I till driftskompatibilitetsdirektivet. Järnvägssystemet omfattar ändå inte sådana

banor och spåranläggningar som är funktionellt åtskilda från det övriga järnvägssystemet och inte de fordon som trafikerar där.

I 32 punkten avses med *järnvägsoperatör* ett järnvägsföretag, ett företag som utför bygg- och underhållsarbeten på bannätet och därför bedriver trafik på bannätet, en museitrafikoperatör, ett företag eller en sammanslutning som vid sidan av sin huvudsakliga verksamhet bedriver trafik samt en bannätsförvaltare som bedriver trafik på bannätet. Begreppet järnvägsoperatör är alltså vidare än järnvägsföretag. Bland järnvägsoperatörerna krävs koncession endast av järnvägsföretag, av andra järnvägsoperatörer krävs endast säkerhetsintyg. I EU-regleringen används inte termen järnvägsoperatör, utan termen järnvägsföretag används för alla järnvägsoperatörer. På det sätt som anges i 2 § 3 mom., när det i genomförandeakter som utfärdats med stöd av driftskompatibilitets- och järnvägssäkerhetsdirektiven och är direkt tillämpliga talas om järnvägsföretag, gäller således skyldigheterna i dessa rättsakter i regel alla järnvägsoperatörer.

I 33 punkten avses med *järnvägslinje* bankapacitet som behövs för transport av ett visst tåg mellan två platser under en viss tidsperiod. Definitionen av järnvägslinje har kopplingar till definitionerna av särskild järnvägslinje samt överbelastad järnvägslinje. Med särskild järnvägslinje avses en viss del av bannätet som anvisats för något visst ändamål eller en sådan järnvägslinje där det i huvudsak förekommer en viss typ av trafik, till exempel virkestransporter. Med överbelastad järnvägslinje avses en del av bannätet där efterfrågan på bankapacitet inte helt kan tillgodoses under vissa perioder ens efter en samordning av olika ansökningar om bankapacitet. Strävan är att lösa problem med överlastade järnvägslinjer med hjälp av en kapacitetsförstärkningsplan som bannätsförvaltaren utarbetar eller genom att införa förhöjd banavgift. Definitionerna av järnvägslinje, särskild och överbelastad järnvägslinje baserar sig på järnvägsmarknadsdirektivet.

I 34 punkten avses med *järnvägsföretag* ett offentligt eller privaträttsligt företag eller någon annan sammanslutning som med stöd av koncession som beviljats av koncessionsmyndigheten i någon EES-stat såsom sin huvudsakliga verksamhet bedriver person- och/eller godstrafik på järnväg och som är skyldig att tillhandahålla dragkraft. Med järnvägsföretag avses också företag som enbart tillhandahåller dragdrag. Därefter är företag som enbart förvaltar eller tillhandahåller vagnmateriel inte järnvägsföretag. Företag som bedriver trafik i anslutning till banunderhåll och företag som bedriver museitrafik är inte järnvägsföretag och det krävs alltså inte koncession av dem. I övrigt berörs museitrafikoperatörer och företag som bedriver trafik i anslutning till banunderhåll i princip av samma skyldigheter som järnvägsföretag. Definitionen av järnvägsföretag baserar sig på järnvägsmarknadsdirektivet.

I 35 punkten avses med *serie* ett antal identiska fordon av en viss typ. Definitionen baserar sig på driftskompatibilitetsdirektivet.

I 36 punkten avses med *flyttarbete* flyttning av fordon på uppdrag av bannätsförvaltaren i anslutning till eller efter lastning av fordon, underhåll av banan eller underhållstjänster för att bedriva trafik. Som flyttarbete kan därmed genomföras sådana korta förflyttningar av fordon som hänför sig till exempelvis förflyttning av fordon till lastnings- eller lossningsplatsen, för tankning eller underhåll. Skillnaden mellan flyttarbete och växlingsarbete är att flyttarbete utförs av förvaltare av privata spåranläggningar som omfattas av anmälningsförfarandet enligt 5 kap. medan växlingsarbete utförs av järnvägsoperatörer med säkerhetsintyg enligt 18 §. Växlingsarbete utförs på statens bannät och på privata spåranläggningar samt på bangårdarna för dessa.

Med *verksamhetsområde* avses i 37 punkten ett eller flera nät i en eller flera EES-stater där en järnvägsoperatör avser att bedriva trafik. Säkerhetsintyg för bannätet inom verksamhetsområ-

det i en medlemsstat kan sökas hos antingen den nationella säkerhetsmyndigheten eller EU-byrån medan säkerhetsintyg för bannätet inom verksamhetsområdet i flera medlemsstater alltid söks hos EU-byrån. Definitionen baserar sig på järnvägssäkerhets- och driftskompatibilitetsdirektiven.

I 38 punkten avses med *verksamhetens omfattning* den omfattning som kännetecknas av passagerarantal och godsvolym samt uppskattad storlek på järnvägsoperatör utifrån antalet anställda inom järnvägssektorn (dvs. mikroföretag, småföretag, medelstort företag eller storföretag).

I 39 punkten avses med *verksamhetstyp* den typ som kännetecknas av persontrafik, inklusive eller exklusive höghastighetstrafik, godstrafik, inklusive eller exklusive trafik med farligt gods, samt växlingstjänster. Persontrafik kan också indelas mera detaljerat i till exempel fjärrpersontrafik, inter city-trafik, regional eller när-, stads- och förortstrafik.

I 40 punkten avses med *säkerhetsstyrningssystem* organisation, åtgärder och förfaranden som införts av en bannätsförvaltare eller järnvägsoperatör för att trygga en säker verksamhet. Definitionen baserar sig på järnvägssäkerhetsdirektivet.

I 41 punkten avses med *modernisering* sådant större arbete för att byta ett delsystem eller en del av ett delsystem som inte ändrar delsystemets totala prestanda. Definitionen baserar sig på driftskompatibilitetsdirektivet.

I 42 punkten avses med *tillbud* händelse som inte utgör en olycka eller allvarlig olycka, men som påverkar eller kan påverka spårtrafikens säkerhet. Definitionen baserar sig på järnvägssäkerhetsdirektivet.

I 43 punkten avses med *organ för bedömning av överensstämmelse* ett organ som anmälts som eller utsetts till ansvarigt organ för bedömning av överensstämmelse, till exempel med hjälp av kalibrering, provning, certifiering och kontroll. Ett organ för bedömning av överensstämmelse klassificeras som anmält organ efter det att en medlemsstat har anmält det. Med bedömning av överensstämmelse avses en process där det visas huruvida specificerade krav avseende en produkt, en process, en tjänst, ett delsystem, en person eller ett organ har uppfyllts.

I 44 punkten avses med *allvarlig olycka* varje form av tågkollision eller tågurspårning som resulterar i att minst en person dödas eller att minst fem personer skadas allvarligt eller i omfattande skador på rullande materiel, infrastruktur eller miljö, och varje annan olycka med samma följder och med uppenbara konsekvenser för regleringen av järnvägssäkerheten eller säkerhetshandlingen. Med omfattande skador avses åter skador vars kostnad utredningsorganet omedelbart kan uppskatta till sammanlagt minst 2 miljoner euro. Definitionerna baserar sig på järnvägssäkerhetsdirektivet.

I 45 punkten avses med *tillverkare* fysisk eller juridisk person som tillverkar eller låter konstruera eller tillverka en produkt och saluför den i eget namn eller under eget varumärke. Den produkt som tillverkas eller konstrueras kan vara en driftskompatibilitetskomponent, ett delsystem eller ett fordon. Definitionen baserar sig på driftskompatibilitetsdirektivet.

I 46 punkten avses med *beskrivning av bannätet* ett dokument som upprättats av bannätsförvaltaren, som där i detalj anger allmänna regler, tidsfrister, förfaranden och kriterier för avgiftssystem och för system för tilldelning av kapacitet i fråga om bannätet och övrig infrastruktur, inbegripet annan information som krävs för ansökan om bankapacitet. Definitionen baserar sig på järnvägsmarknadsdirektivet.

I 47 punkten avses med *harmoniserad standard* en europeisk standard enligt definitionen i artikel 2.1 c i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1025/2012 om europeisk standardisering, dvs. standardiseringsförordningen, vilken är en teknisk specifikation som antagits av ett erkänt europeiskt standardiseringsorgan för upprepad eller fortlöpande tillämpning. Definitionen baserar sig på driftskompatibilitetsdirektivet.

I 48 punkten avses med *driftskompatibilitet* järnvägssystemets egenskap att erbjuda säker tågtrafik utan avbrott samtidigt som erforderade prestandakrav uppfylls. Lämpliga egenskaper uppnås genom att de väsentliga kraven iakttas så att alla lagstadgade, tekniska och funktionella krav är uppfyllda. Genom driftskompatibilitet strävar man efter att utveckla och säkra det transeuropeiska järnvägssystemet och på så sätt främja järnvägstrafikens verksamhetsbetingelser och attraktionskraft. Definitionen baserar sig på driftskompatibilitetsdirektivet.

I 49 punkten avses med *driftskompatibilitetskomponenter* alla grundläggande komponenter, grupper av komponenter, underenheter eller kompletta enheter av materiel som har införlivats eller avses bli införlivade i ett delsystem och som driftskompatibiliteten i järnvägssystemet är direkt eller indirekt beroende av. I varje teknisk specifikation fastställs de driftskompatibilitetskomponenter och gränssnitt som krävs för att uppnå driftskompatibilitet hos det transeuropeiska järnvägssystemet. Begreppet komponent omfattar både materiella föremål och immateriella tillgångar. Definitionen baserar sig på driftskompatibilitetsdirektivet.

I 50 punkten avses med *tekniska specifikationer för driftskompatibilitet* de krav som varje delsystem och varje del av ett delsystem underkastas för att de väsentliga kraven ska kunna uppfyllas och driftskompatibiliteten i Europeiska unionens järnvägssystem säkerställas. Tekniska specifikationer för driftskompatibilitet bereds i arbetsgrupper under EU-byrån och de antas i regel av kommissionen i form av förordningar. För varje delsystem utarbetas minst en teknisk specifikation, som kan omfatta flera delsystem. Med teknisk specifikation avses åter ett dokument där det fastställs vilka tekniska krav som ska uppfyllas av en produkt, ett delsystem, en process eller en tjänst. Definitionerna baserar sig på driftskompatibilitetsdirektivet.

I 51 punkten avses med *gemensamma säkerhetsmetoder* metoder enligt järnvägssäkerhetsdirektivet för att beskriva hur uppnåendet av säkerhetsnivån och säkerhetsmålen samt iakttagandet av andra säkerhetskrav bedöms. Gemensamma säkerhetsmetoder hänför sig till behovet att på unionsnivå nå fram till ett gemensamt sätt att bedöma säkerheten, säkerhetsmålen och säkerhetskraven. Till de gemensamma säkerhetsmetoderna hör bland annat riskbedömningsmetoder samt metoder för att bedöma överensstämmelse med kraven i fråga om drift och underhåll av delsystem i det transeuropeiska järnvägssystemet. Gemensamma säkerhetsmetoder har införts successivt och beredningen av nya metoder fortsätter under EU-byråns ledning. Definitionen baserar sig på järnvägssäkerhetsdirektivet.

I 52 punkten avses med *gemensamma säkerhetsmål* den lägsta säkerhetsnivån som ska uppnås för systemet i dess helhet och, där det är genomförbart, för olika delar av unionens järnvägssystem, som system för konventionella tåg, höghastighetståg, längre järnvägstunnlar eller linjer som enbart används för godstrafik. Definitionen baserar sig på järnvägssäkerhetsdirektivet.

I 53 punkten avses med *gemensamma säkerhetsindikatorer* den information som ska samlas in för att göra det lättare att bedöma hur säkerhetsmålen uppnås och för att öka den allmänna utvecklingen av säkerheten och som räknas upp i bilaga I till järnvägssäkerhetsdirektivet. Med hjälp av säkerhetsindikatorerna är strävan att förenhetliga EU-staternas definitioner och beräkning i anslutning till järnvägssäkerheten. Med hjälp av säkerhetsindikatorerna bedömer man om järnvägssystemet är förenligt med de allmänna säkerhetsmålen. Gemensamma säkerhetsindikatorer är indikatorer avseende olyckor, indikatorer avseende farligt gods, indikatorer avseende riskfaktorer för olyckor, indikatorer avseende självmord, indikatorer för beräkning

av de ekonomiska konsekvenserna av olyckor, indikatorer avseende infrastrukturens tekniska säkerhet och dess genomförande och indikatorer avseende säkerhetshandlingen. Medlemsstaterna är skyldiga att samla information om de gemensamma säkerhetsindikatorerna utifrån bannätsförvaltarens och järnvägsoperatörernas säkerhetsrapporter. Definitionen baserar sig på järnvägssäkerhetsdirektivet.

I 54 punkten avses med *privat spåranläggning* en spåranläggning som inte är statsägd och inte förvaltas av förvaltaren av statens bannät och som omfattas av lagens tillämpningsområde. Privata spåranläggningar är i synnerhet spåranläggningar i hamnar, spåranläggningar som ägs av industrianläggningar samt privata spåranläggningar som förvaltas av kommuner.

2 kap. Säkerhet. Kapitlet innehåller bestämmelser om utveckling av järnvägssäkerheten samt olika verksamhetsutövers ansvar därvid. I kapitlet ingår bestämmelser om när nationella rättsnormer om järnvägssäkerhet får utfärdas och hur de anmäls. Kapitlet innehåller bestämmelser om Transport- och kommunikationsverkets uppgifter i egenskap av nationell säkerhetsmyndighet samt myndighet som övervakar järnvägssystemets säkerhet och driftskomponabilitet. I kapitlet föreskrivs dessutom om Transport- och kommunikationsverkets skyldighet att utarbeta en årsrapport, järnvägsoperatörers och bannätsförvaltares skyldighet att upprätthålla och utveckla säkerhetsstyrningssystem samt årligen utarbeta en säkerhetsrapport som de ska ge in till Transport- och kommunikationsverket.

5 §. Utveckling av järnvägssäkerheten. Genom paragrafen genomförs artikel 4 i järnvägssäkerhetsdirektivet till den del som artikeln innehåller skyldigheter för medlemsstaterna och deras myndigheter att utveckla och förbättra järnvägssäkerheten.

I 1 mom. föreskrivs att Transport- och kommunikationsverket svarar i egenskap av nationell säkerhetsmyndighet svarar för att järnvägssystemets säkerhetsnivå upprätthålls och förbättras i samarbete med andra verksamhetsutövare inom järnvägssektorn på det sätt som möjliggörs av Europeiska unionens lagstiftning, internationella rättsnormer och sektorns tekniska och vetenskapliga utveckling, med beaktande av ett systembaserat angreppssätt.

I 2 mom. föreskrivs om skyldighet för Transport- och kommunikationsverket att i samarbete med andra verksamhetsutövare inom järnvägssektorn försäkra sig om att järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare genom sin egen verksamhet ansvarar för en säker användning av Europeiska unionens järnvägssystem. Härmed avses att verket ska försäkra sig om att järnvägsoperatörerna och bannätsförvaltarena i fråga om sina egna system ansvarar för en säker användning av unionens järnvägssystem och att de i förhållande till användarna, kunderna, berörda arbetstagare och andra aktörer, såsom tillverkare, leverantörer av underhållstjänster, fordonsförvaltare, tjänsteleverantörer, upphandlingsenheter, trafikoperatörer, avsändare, mottagare, lastare, avlastare, påfyllare och tömmare, ansvarar för den del av systemet som ankommer på dem och för en säker användning av det, inklusive leverans av material och upphandling av tjänster, dock utan att det sagda begränsar medlemsstaternas lagfästa civilrättsliga ansvar.

Transport- och kommunikationsverket ska dessutom i enlighet med förslaget till 3 mom. årligen göra upp och publicera en nationell säkerhetsplan. I den nationella säkerhetsplanen ska fastställas de åtgärder med hjälp av vilka man avser uppnå de gemensamma säkerhetsmålen. Verket ska också vid behov stödja EU-byråns arbete med att kontrollera utvecklingen av järnvägarnas säkerhet på unionsnivå. Trafiksäkerhetsverket utarbetar som bäst ett program för utveckling av järnvägstrafikens säkerhet. Programmet inkluderar bland annat en genomgång av Trafiksäkerhetsverkets uppgifter när det gäller att trygga järnvägstrafikens säkerhet och de föreskrifter om järnvägstrafikens säkerhet som verket meddelat och en bedömning av hur verket använder sig av sina befogenheter enligt järnvägslagen och den övriga spårtrafiklagstiftningen att meddela föreskrifter och sina tillsynsmetoder för tryggnad av järnvägstrafikens säkerhet.

Detta program kommer att ligga till grund för den årliga nationella säkerhetsplanen och revideringen av denna.

6 §. Järnvägsoperatörers, bannätsförvaltares och andra verksamhetsutövars ansvar vid utvecklingen och kontrollen av säkerheten. I paragrafen föreskrivs om andra än myndigheters ansvar och uppgifter i anslutning till utvecklingen och kontrollen av järnvägssäkerheten. Skyldigheterna i paragrafen avser järnvägsoperatörer (järnvägsföretag, banunderhållsföretag och museitrafikoperatörer och förvaltare av privata spåranläggningar som bedriver trafik), bannätsförvaltare samt också andra verksamhetsutövare som påverkar järnvägssäkerheten. Till dem hör enheter som ansvarar för fordonsunderhåll samt sammanslutningar som i form av underentreprenader tillhandahåller järnvägsoperatörer eller bannätsförvaltare tjänster, såsom företag och sammanslutningar som tillhandahåller trafikledningstjänster. Enligt 1 mom. ska järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare ta i bruk och upprätthålla det säkerhetsstyrningssystem som avses i 10 §, så att systemet beaktar ändringar i lagstiftningen. I järnvägssäkerhetsdirektivet föreskrivs dessutom att järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare ska iakttä EU-lagstiftningen helt och fullt. Sålunda ska järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare naturligtvis också iakttä den nationella lagstiftningen samt de nationella rättsnormer som utfärdats.

I 2 mom. föreslås att järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare ska vid behov i samråd med varandra vidta behövliga riskhanteringsåtgärder. De ska även beakta risker i anslutning till andra parter verksamhet och försäkra sig om att även underleverantörer vidtar riskhanteringsåtgärder. I behövliga riskhanteringsåtgärder ingår dessutom att järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare i sina säkerhetsstyrningssystem beaktar risker i anslutning till andra verksamhetsutövars och tredje parter verksamhet. De ska också vid behov genom avtal ålägga andra verksamhetsutövare som eventuellt påverkar en säker användning av unionens järnvägssystem att vidta riskhanteringsåtgärder och genom avtal försäkra sig om att deras underleverantörer vidtar riskhanteringsåtgärder genom att tillämpa gemensamma säkerhetsmetoder i sin egenkontroll. Järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare ska på begäran delge EU-byrån eller den nationella säkerhetsmyndigheten de avtal som ingåtts med underleverantörer.

I 3 mom. föreskrivs om skyldighet för de verksamhetsutövare som ansvarar för fordonsunderhåll samt andra verksamhetsutövare som påverkar järnvägssystemets säkerhet att vidta behövliga riskhanteringsåtgärder. Åtgärderna ska vid behov vidtas i samråd med andra verksamhetsutövare. Verksamhetsutövarna ska dessutom säkerställa att de delsystem, den tilläggsutrustning och det material som de levererar och de tjänster som de tillhandahåller följer kraven som fastställts för dessa och användningen av dem, för att produkterna eller tjänsterna i fråga ska kunna användas på ett säkert sätt i järnvägssystemet.

I 4 mom. föreskrivs att om de verksamhetsutövare som avses i 2 och 3 mom. upptäcker en säkerhetsrisk eller får information om en sådan, ska de vidta behövliga korrigerande åtgärder för att hantera säkerhetsrisken samt meddela om den till andra berörda parter så att nödvändiga åtgärder kan vidtas. Med säkerhetsrisk avses risk i anslutning till fel hos tekniska apparater, tillverkningsfel eller driftstörningar, som också kan förekomma hos strukturella delsystem. Varje verksamhetsutövare ska utföra de gärningar som anges i paragrafen i den mån de omfattas av de egna befogenheterna. Till nödvändiga åtgärder räknas åtgärder som vidtas för att förebygga och minska risken samt att meddela berörda parter om riskerna så att de kan vidta andra behövliga korrigerande åtgärder så att säkerhetsnivån på unionens järnvägssystem bibehålls kontinuerligt.

I 5 mom. föreskrivs om skyldighet för berörda verksamhetsutövare att i samband med att ett fordon flyttas till en annan operatör se till att all information som är av betydelse för en säker användning av fordonet överförs till den nya innehavaren. Information som är av betydelse för en säker användning av fordonet, inklusive uppgifter om fordonets status, historia, underhålls-

journaler för spårbarhet, lastningsåtgärders spårbarhet och fraktsedlar, ska ges särskilt den nya innehavaren i samband med att fordonet flyttas.

7 §. *Berusningsmedel och nedsatt funktionsförmåga.* En motsvarande bestämmelse hade tidigare ingått i 25 § i lagen om säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter i järnvägssystemet (1664/2009) dvs. den så kallade behörighetslagen. Behörighetslagen upphävdes emellertid i samband med fas två i lagen om transportservice. Paragrafen har kopplingar till 175 §, som innehåller en bestämmelse om straff för överträdelse av denna paragraf. Varje verksamhetsutövare anger i sitt eget säkerhetsstyrningssystem enligt 10 § de personer som denne anser att arbetar i uppgifter som påverkar järnvägssäkerheten, så att de som arbetar i dessa uppgifter inte får utföra sina uppgifter när de påverkade av alkohol eller något annat berusningsmedel eller sjuka eller trötta så att trafiksäkerheten äventyras. I 5 § i den tidigare behörighetslagen ansågs som trafiksäkerhetsuppgifter inom järnvägssystemet framförande av rullande materiel, växlingsarbete, trafikledning samt ansvar för trafiksäkerheten vid banarbete. När behörighetsregleringen reviderades i samband med lagen om transportservice och regleringen i enlighet med EU-regleringen riktades endast mot lokförare avstod man samtidigt från regleringen om andra trafiksäkerhetsuppgifter inom järnvägssystemet.

8 §. *Nationella rättsnormer om järnvägssäkerhet.* I paragrafen föreskrivs om utfärdandet av nationella rättsnormer om järnvägssäkerhet och genom den genomförs en del av artikel 8 i j järnvägssäkerhetsdirektivet. Som nationella rättsnormer om järnvägssäkerhet betraktas sådana bindande nationella bestämmelser och föreskrifter om järnvägssystemet som medlemsstaterna utfärdar och som inte har utfärdats för att genomföra EU-rättsakter. I förslaget till 38 § ingår motsvarande bestämmelser om nationella tekniska rättsnormer om driftskompatibilitet.

Eftersom utgångspunkten för EU-regleringen är att mängden nationella rättsnormer borde minska, föreskrivs i 1 mom. om de villkor som nationella rättsnormer ska uppfylla. De nationella rättsnormerna får inte leda till någon som helst diskriminering eller begränsning av järnvägstransporterna mellan medlemsstaterna. Nationella rättsnormer kan utfärdas om befintliga nationella säkerhetsmål och säkerhetsmetoder, krav på säkerhetsstyrningssystem, utfärdande av säkerhetsintyg, sådana trafikregler för det gemensamma bannätet som ännu inte omfattas av någon teknisk specifikation för driftskompatibilitet, sådana krav på interna trafikregler som bannätsförvaltare och järnvägsoperatörer ska ta i bruk, personal som utför uppgifter som är kritiska för järnvägssäkerheten, i den utsträckning som de ännu inte omfattas av någon teknisk specifikation för driftskompatibilitet, och utredning av olyckor och tillbud. Behovet av nationella rättsnormer krymper dock hela tiden i den takt som det på EU-nivå utfärdas mera EU-reglering om järnvägssystemets driftskompatibilitet och säkerhet. Sålunda ska nationella rättsnormer också upphävas i den takt som det på EU-nivå utfärdas bindande tekniska specifikationer för driftskompatibilitet eller gemensamma säkerhetsmetoder. Om nationella rättsnormer ändå behöver utfärdas, ska det naturligtvis alltid bedömas på vilken nivå de nationella rättsnormerna bör utfärdas. Nationella rättsnormer om järnvägssäkerhet kan utfärdas genom förordning av statsrådet eller föreskrifter av verket om det på lagnivå har getts tillräckliga och noggrant avgränsade bemyndiganden att föreskriva närmare om ämnesområdet i fråga genom förordning av statsrådet eller för verket att utfärda närmare bestämmelser om det. Om det inte finns tillräckliga bemyndiganden för detta måste nationella rättsnormer naturligtvis utfärdas på lagnivå med riksdagens godkännande. Utfärdandet av nationella rättsnormer med avseende på lagstiftningsordningen granskas mera detaljerat i avsnitt 4.2.

I 2 mom. uppräknas de fall där nationella rättsnormer om järnvägssäkerheten får utfärdas. Nationella rättsnormer får utfärdas endast om exakt avgränsade villkor är uppfyllda. Nationella rättsnormer får utfärdas endast om befintliga säkerhetsmetoder inte omfattas av en gemensam säkerhetsmetod, regler om det aktuella bannätet ännu inte omfattas av tekniska specifikationer för driftskompatibilitet, det är nödvändigt att utfärda en förebyggande nationell rättsnorm, sär-

skilt till följd av en olycka eller ett tillbud, eller en redan anmäld nationell rättsnorm behöver revideras. Dessutom kan en nationell rättsnorm utfärdas om den gäller personal som utför uppgifter som är kritiska för järnvägssäkerheten och om lokförardirektivet eller de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet inte innehåller de aktuella reglerna.

9 §. Anmälan om nationella rättsnormer om järnvägssäkerhet. Genom paragrafen genomförs artikel 8 i järnvägssäkerhetsdirektivet. Enligt 1 mom. ansvarar Transport- och kommunikationsverket för anmälan av de nationella rättsnormerna och utkastet till dem. Nationella rättsnormer ska anmälas på förhand till kommissionen och EU-byrån, så att de har möjlighet att kontrollera att rättsnormerna inte är diskriminerande eller utgör något hinder för det gemensamma europeiska järnvägsområdets och järnvägsmarknadens funktionsduglighet. Strävan är att ombesörja förhandskontrollen samtidigt som den nationella författningen genomgår remissbehandling så att kommissionens godkännande är känt innan författningen antas och slutgiltigt godkänns.

Eftersom verket självt ändå får utfärda endast föreskrifter, av vilka en del kan uppfylla kriterierna på nationella rättsnormer om järnvägssäkerheten, måste det ses till att verket också får information av nationella rättsnormer som andra utfärdats och som förutom föreskrifter kan vara lagar och förordningar. Detta betyder till exempel en situation där det i horisontella ramlagar som gäller alla transportformer, såsom lagen om transportservice eller lagen om transport av farliga ämnen (719/1994), utfärdas nationella rättsnormer som gäller olika transportformer. Även dessa måste i anmälas till kommissionen och EU-byrån i utkastfasen, om bestämmelserna i fråga i sådana lagförslag utgör nationella rättsnormer. Därför föreslås det att om en annan myndighet än Transport- och kommunikationsverket bereder en nationell rättsnorm om järnvägssäkerheten, ska myndigheten minst tre månader innan rättsnormen träder i kraft sända utkastet till den nationella rättsnormen till verket, som lämnar in utkastet till kommissionen och EU-byrån. Dessutom föreslås i 1 mom. i enlighet med artikel 8 i säkerhetsdirektivet att den nationella rättsnormen kan antas först när kommissionen har godkänt utkastet.

I 2 mom. föreslås ett undantag från skyldigheten att anmäla nationella rättsnormer i enlighet med artikel 8 i järnvägssäkerhetsdirektivet. Ett undantag utgör enligt 2 mom. strikt lokala rättsnormer, som inte ska behöva anmälas. Lokala rättsnormer, som inte anmäls till EU-byrån och kommissionen, ska ändå nämnas i banregistret eller uppges i beskrivningen av bannätet. Bannätsförvaltaren ska se till att information om lokala rättsnormer och begränsningar förs in i banregistret enligt 38 § eller att informationen publiceras i beskrivningen av bannätet enligt 131 §.

Om en nationell rättsnorm inte har anmälts till EU-byrån och kommissionen, får rättsnormen inte tillämpas, med undantag för lokala rättsnormer.

10 §. Säkerhetsstyrningssystem. I paragrafen föreskrivs om säkerhetsstyrningssystemet, som är ett centralt redskap för järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare när det gäller att upprätthålla och förbättra järnvägssäkerheten. Paragrafen motsvarar i huvudsak 40 § i den gällande järnvägslagen.

Enligt 1 mom. ska järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare ha ett säkerhetsstyrningssystem för att säkerställa att åtminstone de gemensamma säkerhetsmålen kan uppnås i järnvägssystemet, att de säkerhetskrav som fastställts i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet tillgodoses i järnvägssystemet och att de gemensamma säkerhetsmetoderna och nationella rättsnormerna tillämpas i järnvägssystemet.

Enligt 2 mom. svarar järnvägsoperatörens och bannätsförvaltarens generaldirektör eller någon annan med ansvar för den operativa ledningen för att säkerhetsstyrningssystemet tas i bruk

och upprätthålls inom den organisation som han eller hon leder. Vid bedömningen av de krav som ställs på ett säkerhetsstyrningssystem och vid bemötandet av kraven ska verksamhetstypen, verksamhetens omfattning, verksamhetsområdet och den utövade verksamhetens andra förhållanden beaktas.

Enligt 3 mom. ska säkerhetsstyrningssystemet dokumenteras. I den skriftliga beskrivningen av säkerhetsstyrningssystemet ska anges ansvarsfördelningen inom verksamhetsutövarens organisation. Detta betyder för det första hur ledningens kontroll över säkerhetsstyrningssystemet på olika nivåer säkerställs. För det andra ska det beskrivas hur personalen och dess företrädare kan påverka verksamhetens säkerhet och för det tredje hur en kontinuerlig förbättring av säkerhetsstyrningssystemet säkerställs.

Enligt 4 mom. ska i säkerhetsstyrningssystemet ingå organisationens säkerhetspolicy, målen för att upprätthålla och förbättra säkerheten samt planerna och förfarandena för att uppnå målen. Med hjälp av säkerhetsstyrningssystemet ska hanteringen av de risker som organisationens verksamhet ger upphov till tryggas och i systemet ska beaktas de risker som beror på andras verksamhet.

Enligt 5 mom. ska i säkerhetsstyrningssystemet säkerställas att den kunskap och de metoder som avser mänskliga faktorer används vid utvecklingen av säkerheten. Verksamhetsutövare ska dessutom genom säkerhetsstyrningssystemet främja en kultur av ömsesidigt förtroende och ömsesidigt lärande, där personalen uppmuntras att bidra till att utveckla säkerheten samtidigt som konfidentialiteten säkerställs.

I 6 mom. ingår ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela närmare föreskrifter om innehållet i säkerhetsstyrningssystemet. Genom verkets föreskrifter meddelas närmare tekniska krav för att genomföra artikel 9 i järnvägssäkerhetsdirektivet. Genom en föreskrift meddelas också de preciserande tekniska krav som eventuellt ingår senare i en genomförandeakt om säkerhetsstyrningssystemet som kommissionen antar med stöd av järnvägssäkerhetsdirektivet, om genomförandeakten har formen av kommissionens direktiv i stället för en förordning.

11 §. Rutiner för nödsituationer i säkerhetsstyrningssystemet. I 1 mom. föreskrivs att verksamhetsutövarna ska i samarbete utveckla och samordna sina säkerhetsstyrningssystem, med vilkas hjälp det säkerställs att räddningsväsendet snabbt ska kunna komma till platsen i en nödsituation. Bannätsförvaltare och järnvägsoperatörer ska tillsammans med räddningsväsendet utveckla sina säkerhetsstyrningssystem i syfte att samordna rutinerna för nödsituationer. En bannätsförvaltare ska dessutom i sitt säkerhetsstyrningssystem beakta den inverkan som järnvägsoperatörernas verksamhet har på bannätet samt se till att alla järnvägsoperatörer kan bedriva verksamhet i enlighet med de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet samt i enlighet med de tillämpliga bestämmelserna och föreskrifterna och villkoren i säkerhetsintyget.

I 2 mom. föreskrivs om järnvägsföretags skyldighet att i säkerhetsstyrningssystemet inkludera anvisningar om hur det ska bistå olycksoffer efter en allvarliga olycka till exempel genom att ge information om förfaranden för klagomål och ansökan om ersättning enligt Europeiska unionens lagstiftning. Bestämmelser om dessa finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) 1371/2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer, nedan *järnvägsansvarsförordningen*. Kommissionen har i september 2017 antagit ett förslag till ny järnvägsansvarsförordning, som efter ikraftträdandet ersätter den gällande järnvägsansvarsförordningen. Eftersom EU-lagstiftningen håller på att ändras, hänvisas i paragrafen allmänt till den gällande EU-lagstiftningen.

12 §. Säkerhetsrapport. I paragrafen föreskrivs om skyldighet för järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare att årligen ges in sin säkerhetsrapport till Transport- och kommunikationsverket. Säkerhetsrapporterna hjälper Transport- och kommunikationsverket i dess tillsynsuppgift med att bedöma hur de gemensamma säkerhetsmålen ska uppnås inom järnvägssystemet som helhet och hur enskilda järnvägsoperatörers och bannätsförvaltares verksamhet stödjer uppnåendet av dessa mål. Bestämmelser om målen för säkerhetsrapporten ingår i artikel 9.6 i järnvägs-säkerhetsdirektivet, som genomförs nationellt genom denna paragraf.

Enligt 1 mom. ska järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare varje kalenderår samla in uppgifter om hur säkerhetsmålen under föregående kalenderår har uppnåtts och sammanställa en säkerhetsrapport om detta. Rapporten ska ges in till Transport- och kommunikationsverket senast den 31 maj.

I 2 mom. ingår i enlighet med artikel 9.6 i järnvägssäkerhetsdirektivet mer detaljerad information om vad som järnvägsoperatörerna och bannätsförvaltarna ska inkludera i säkerhetsrapporten. Enligt 2 mom. ska verksamhetsutövarna i säkerhetsrapporten inkludera för det första information om hur organisationens säkerhetsmål har uppfyllts och om resultatet av säkerhetsplanerna. För det andra ska säkerhetsrapporten innehålla en redogörelse för utvecklingen av nationella säkerhetsindikatorer och gemensamma säkerhetsindikatorer, i den utsträckning detta är av betydelse för den rapporterande organisationen. För det tredje ska i säkerhetsrapporten ingå resultaten av den interna säkerhetsrevisionen. För det fjärde ska i säkerhetsrapporten anges synpunkter på brister och fel i järnvägstrafik och infrastrukturförvaltning som kan vara av betydelse för Transport- och kommunikationsverket med tanke på skötseln av dess tillsynsuppgift. I säkerhetsrapportens ska det dessutom beskrivas hur organisationen har tillämpat gemensamma säkerhetsmetoder i sin egen verksamhet.

I 3 mom. ingår ett bemyndigande enligt vilket Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i säkerhetsrapporten. I en föreskrift intas också de övriga tekniska krav som kommissionen har meddelat och eventuellt ytterligare meddelar om säkerhetsrapportens innehåll med stöd av järnvägssäkerhetsdirektivet. I kommissionens delegerade förordning (EU) 2018/762 om upprättande av gemensamma säkerhetsmetoder för krav för säkerhetsstyrningssystem enligt järnvägssäkerhetsdirektivet och om upphävande av kommissionens förordningar (EU) nr 1158/2010 och (EU) nr 1169/2010 ingår mera detaljerade krav på säkerhetsrapportens innehåll. Dessa krav gäller bland annat järnvägsoperatörers och bannätsförvaltares säkerhetsrelaterade rapportering, fastställandet av följande års säkerhetsmål samt rapporteringen om olyckor och tillbud och genomförandet av rekommendationer från den myndighet som ansvarar för säkerhetsundersökningar. Även om förordningen är direkt tillämplig EU-lagstiftning, kan järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare för tillämpningen av förordningen behöva närmare nationella föreskrifter om hur förordningen i fråga ska beaktas när säkerhetsrapporterna utarbetas.

13 §. Nationell säkerhetsmyndighet. Genom paragrafen genomförs artikel 16 i järnvägssäkerhetsdirektivet och därför föreskrivs om uppgifterna och rollen för Transport- och kommunikationsverket, som är nationell säkerhetsmyndighet. Verket ska enligt 1 mom. vara oberoende av järnvägsoperatörer, bannätsförvaltare, dem som ansöker om bankapacitet och tjänster, varmed avses dem som ansöker om bland annat olika tillstånd, intyg och behörigheter samt ban- och tjänstekapacitet, upphandlande enheter och enheter som ingår tjänsteupphandlingskontrakt, varmed avses oberoende i fråga om organisation, juridisk struktur och beslutsfattande.

Transport- och kommunikationsverket, som fungerar som nationell säkerhetsmyndighet, ska ha i uppgift att bevilja tillstånd för ibruktagande av bannät, varmed avses beviljande av tillstånd för ibruktagande av delsystem för trafikstyrning, signalering, energi och infrastruktur i anslutning till banan vilka bildar unionens järnvägssystem. Verket beviljar i enlighet med arti-

kel 21.8 i driftskompatibilitetsdirektivet tillstånd för utsläppande på marknaden av ett fordon som bara är avsett för bannätet i Finland och träffar andra avgöranden om detta. Dessa avgöranden är förnyelse, ändring och återkallande av tillstånd för utsläppande av fordon på marknaden samt behandling av typgodkännande för fordon i enlighet med artikel 21.8 i driftskompatibilitetsdirektivet. Dessutom ska verket bistå EU-byrån vid beviljande av tillstånd för utsläppande av fordon på marknaden eller avgöranden om detta samt vid typgodkännande för fordon.

Den nationella säkerhetsmyndigheten ska också utöva tillsyn över att driftskompatibilitetskomponenterna överensstämmer med kraven. Detta betyder att verket inom sitt område utövar tillsyn över att driftskompatibilitetskomponenterna uppfyller de väsentliga kraven i artikel 8 i driftskompatibilitetsdirektivet. Verket utövar också tillsyn över fordonens fordonsnummer. Detta betyder att verket säkerställer att fordon har tilldelats fordonsnummer på det sätt som anges i 68 §.

Den nationella säkerhetsmyndigheten ska bistå EU-byrån vid utfärdande av säkerhetsintyg eller i avgöranden angående detta, som gäller förnyelse, ändring eller återkallande av intyg. Verket beviljar säkerhetsintyg för bedrivande av trafik enbart på bannätet i Finland och vid behov förnyar, ändrar eller återkallar dem. Dessutom ska verket i egenskap av nationell säkerhetsmyndighet bevilja bannätsförvaltare säkerhetsintyg och träffa avgöranden som gäller förnyelse, ändring och återkallande av dem.

Dessutom ska den nationella säkerhetsmyndigheten övervaka och främja järnvägssäkerheten och regelverket om den och systemet med nationella rättsnormer samt nationella tekniska rättsnormer, som hör ihop med det, samt kontrollera att rättsnormerna följs. Den nationella säkerhetsmyndigheten ska utöva tillsyn över järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare. Verket, som fungerar som nationell säkerhetsmyndighet, ska dessutom bevilja förarbevis enligt lagen om transportservice och träffa avgöranden som gäller förnyelse, ändring och återkallande av dem samt bevilja intyg för enheter som ansvarar för underhåll av fordon och träffa avgöranden som gäller förnyelse, ändring och återkallande av intygen.

Transport- och kommunikationsverket ska i egenskap av nationell säkerhetsmyndighet dessutom kontrollera att de säkerhetsmål som fastställts genom kommissionens förordningar uppnås och att järnvägssäkerheten utvecklas. För ändamålet ska gemensamma säkerhetsindikatorer användas som hjälp.

I 3 mom. föreskrivs att Transport- och kommunikationsverket får inte överföra sina uppgifter till en järnvägsoperatör, en bannätsförvaltare eller en upphandlande enhet. Härigenom förhindras att uppgifter som ankommer på den nationella säkerhetsmyndigheten överförs för att utföras och avgöras av andra, och säkerställs att säkerhetsmyndighetens ansvar framför allt i egenskap av tillsynsmyndighet förblir separat och oberoende av de verksamhetsutövare som står under verkets tillsyn. Bestämmelsen förhindrar däremot inte att verket kan utnyttja utomstående experters hjälp till exempel för revisions- och bedömningsuppgifter. Även när verket anlitar utomstående hjälp fattas de slutliga besluten och avgörandena alltid vid verket och verket ansvarar för dem.

Enligt 4 mom. ska Transport- och kommunikationsverket ingå samarbetsavtal med EU-byrån samt samarbeta med den och andra nationella säkerhetsmyndigheter. Bestämmelser om samarbetsavtal finns i artikel 76 i EU-byråförordningen, enligt vilken EU-byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna ska ingå samarbetsavtal avseende gemensamma säkerhetsintyg, godkännande för utsläppande på marknaden av fordon och godkännande för utsläppande på marknaden av fordonstyper. Man förhandlar om samarbetsavtalen som bäst och i dem kommer man överens om ovannämnda aktörers samarbete när EU-byrån är den som beviljar intyg

eller godkännande och den nationella säkerhetsmyndigheten deltar i bedömningen av det material som sökanden lämnat in till exempel i fråga om nationella rättsnormer.

14 §. Beslutsfattande i den nationella säkerhetsmyndigheten. Genom paragrafen genomförs artikel 18.1 och 18.4 i järnvägssäkerhetsdirektivet. I 1 mom. åläggs Transport- och kommunikationsverket att utföra sina uppgifter på ett öppet, icke-diskriminerande och transparent sätt. I beslutsfattandet ska verket dessutom höra samtliga berörda parter och motivera sina beslut. Vid behov kan verket begära tekniskt stöd av järnvägsoperatörer eller andra aktörer när det utför sina uppgifter.

I 2 mom. åläggs verket att samråda med verksamhetsutövare inom järnvägssystemet i fråga om uppgifter som hänför sig till utarbetandet av det nationella regelverket. Med aktörer inom järnvägssystemet avses här bannätsförvaltare, järnvägsföretag, andra järnvägsoperatörer, tillverkare samt leverantörer av underhållstjänster, användare och företrädare för personalen.

Vidare åläggs verket i 3 mom. att delta i de nationella säkerhetsmyndigheternas samarbete, för att EES-staternas nationella säkerhetsmyndigheters beslutsgrunder ska vara så harmoniserade som möjligt.

15 §. Tillsyn över järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet. Bestämmelser om Transportsäkerhetsverkets tillsynsuppgifter finns i 77§ i den gällande järnvägslagen. Genom förslaget till 15 § i spårtrafiklagen ändras Transport- och kommunikationsverkets tillsynsroll och uppgifter jämfört med den gällande bestämmelsen så att den tillsyn som verket utövar motsvarar artikel 17 i järnvägssäkerhetsdirektivet.

Transport- och kommunikationsverket svarar i enlighet med 1 mom. för tillsynen över järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet och i synnerhet för tillsynen över att järnvägsföretag, järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare agerar enligt sina säkerhetsstyrningssystem och att säkerhetsstyrningssystemen följer 10 och 11 §. För detta ändamål ska de nationella säkerhetsmyndigheterna tillämpa de principer som anges i de tillämpliga gemensamma säkerhetsmetoderna för tillsyn som avses i artikel 6.1 c i järnvägssäkerhetsdirektivet. När verket övervakar verksamhetsutövare inom järnvägssektorn ska det i synnerhet kontrollera att järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare tillämpar säkerhetsstyrningssystemet korrekt. Detta betyder bland annat att verksamhetsutövarna utför egenkontroll samt bedömer säkerhetsstyrningssystemets ändamålsenlighet, enstaka eller partiella beståndsdelar av säkerhetsstyrningssystemet, däribland driftsverksamhet, underhåll och materielförsörjning samt anlitande av entreprenörer. Transport- och kommunikationsverket kan också vid behov tillämpa dessa tillsynsåtgärder på de enheter som ansvarar för underhåll. Verket övervakar också de bedömningsorgan som avses i 15 kap., underhåll av fordon samt delsystemen för trafikstyrning, signalering, energi och infrastruktur i anslutning till banan och ska försäkra sig om att dessa uppfyller kraven. Dessutom övervakar verket beredskapen inför undantagsförhållanden och störningar i järnvägssystemet, i synnerhet för att säkerställa att de förfaranden som beskrivs i järnvägsoperatörernas och bannätsförvaltarens säkerhetsstyrningssystem genomförs i sådana situationer. Vid tillsynen ska transport- och kommunikationsverket utnyttja den information som verket fått vid behandlingen av ansökningarna om säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd, till exempel vid planeringen av inriktningen av tillsynsåtgärder.

I 2 mom. föreslås att järnvägsoperatörer ska anmäla att de inleder ny trafik till Transport- och kommunikationsverket minst två månader innan verksamheten inleds, för att verket ska kunna planera sina tillsynsåtgärder. I anmälan ska ingå en specifikation av personalkategorier och fordonstyper och, om det inträffar betydande förändringar i dem eller trafiken, ska även förändringarna anmälas till verket utan dröjsmål.

I 3 mom. föreskrivs att verket ska samarbeta med andra ansvariga myndigheter som övervakar iakttagandet i fråga om iakttagandet av bestämmelserna om lokförarnas arbets-, kör- och vilotider. Eftersom det i Finland är Arbetarskyddsförvaltningen som övervakar att arbets-, kör- och vilotider följs, ska den och Transport- och kommunikationsverket samarbeta så att verket kan fullgöra sin tillsynsuppgift i fråga om järnvägssäkerheten. Dessutom ska verket samarbeta med andra nationella säkerhetsmyndigheter i EES-staterna för att samordna tillsynsverksamheten och utbyta information om järnvägssystemet. Säkerhetsmyndigheternas samarbete gäller i synnerhet iakttagna risker och säkerhetsnivån. Den nationella säkerhetsmyndigheten ska dessutom dela information med andra berörda nationella säkerhetsmyndigheter och EU-byrån, om den konstaterar att ett järnvägsföretag inte vidtar behövliga riskhanteringsåtgärder. I samarbetet ska säkerhetsmyndigheterna också säkerställa att tillsynen är tillräckligt heltäckande och att överlappande inspektioner och revisioner undviks. Den nationella säkerhetsmyndigheten kan utarbeta en gemensam tillsynsplan för att säkerställa att revisioner och andra inspektioner genomförs regelbundet med hänsyn till trafikformerna och trafikens omfattning i respektive berörd medlemsstat.

16 §. Utförande av tillsynsuppdraget. I paragrafen föreskrivs hur Transport- och kommunikationsverket ska utföra sitt tillsynsuppdrag och vilka slags rättigheter verket har när det utför uppdraget. I paragrafen föreskrivs också hur verket får utnyttja sakkunnighjälp vid tillsynen. Paragrafen motsvarar i huvudsak innehållet i 78 § i den gällande järnvägslagen. I 3 mom. ingår en bestämmelse som innebär att när inspektioner enligt 2 mom. 1 punkten utförs ska 39 § i förvaltningslagen tillämpas på dem. Trots att Transport- och kommunikationsverket för att sköta sitt tillsynsuppdrag har rätt att i den utsträckning som tillsynen förutsätter få tillträde till verksamhetslokaler och andra utrymmen, installationer och utrustning som innehåller järnvägsoperatörer, bannätsförvaltare, bolag eller sammanslutningar som tillhandahåller trafikledningstjänster och andra företag som utför uppgifter inom järnvägssystemet, har verket inte rätt att utföra inspektioner i utrymmen som används för boende av permanent natur. Inspektionsuppdraget enligt paragrafen motiveras mera ingående i avsnitt 4.4 Utläggning av uppgifter samt offentliga förvaltningsuppgifter i motiveringen till propositionen.

Genom paragrafen genomförs artikel 18 i järnvägssäkerhetsdirektivet.

17 §. Årsrapport. Genom paragrafen genomförs artikel 19 i järnvägssäkerhetsdirektivet. I paragrafen föreskrivs om Transport- och kommunikationsverkets skyldighet att utarbeta en årsrapport. Enligt 1 mom. ska Transport- och kommunikationsverket senast den 30 september varje år offentliggöra en rapport om sin verksamhet under föregående år och då också överlämna den till EU-byrån.

Årsrapporten ska enligt 1 mom. innehålla information om för det första utvecklingen av järnvägssäkerheten, inbegripet en sammanställning av genomförandet av de gemensamma säkerhetsindikatorerna. För det andra ska årsrapporten innehålla information om viktiga ändringar av lagstiftningen och regleringen om järnvägssäkerhet. För det tredje ska årsrapporten innehålla en översikt av beviljande, ändring och återkallade säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd. För det fjärde ska årsrapporten innehålla information om resultaten och erfarenheterna av tillsynen över järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare, inbegripet antalet inspektioner och revisioner som utförts under året samt resultaten av dem. För det femte ska årsrapporten innehålla information om undantag från systemet för certifiering av enheter som ansvarar för underhåll. Årsrapporten ska också innehålla information om järnvägsoperatörernas och bannätsförvaltarens erfarenhet av tillämpningen av gemensamma säkerhetsmetoder. Årsrapporten erbjuder således verket ett redskap för att följa hur säkerhetssituationen inom järnvägssystemet har utvecklats i ljuset av de gemensamma säkerhetsmålen och de säkerhetsindikatorer som mäter uppnåendet av dem samt att bedöma sin egen verksamhet som nationell säkerhetsmyndighet.

I 2 mom. ingår bemyndigande enligt vilket Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om de säkerhetsindikatorer som avses i bilaga I till järnvägssäkerhetsdirektivet och om användningen av dem när såväl årsrapporten som den säkerhetsrapport som avses i 12 § utarbetas. Föreskriften behövs för att genomföra bilaga I till järnvägssäkerhetsdirektivet.

3 kap. Säkerhetsintyg. Kapitlet innehåller bestämmelser om det säkerhetsintyg som krävs av järnvägsoperatörer, ansökan om det samt beviljande, ändring och återkallande av det. Bestämmelserna i kapitlet motsvarar delvis bestämmelser i 2 kap. i den gällande järnvägslagen, men de kompletteras för att uppfylla de nya kraven i järnvägssäkerhetsdirektivet. De största ändringarna har att göra med att i fortsättningen kan säkerhetsintyg för järnvägstrafik som bedrivs inom en medlemsstat sökas hos antingen den nationella säkerhetsmyndigheten eller EU-byrån medan säkerhetsintyg för järnvägstrafik som bedrivs i flera medlemsstater alltid söks hos EU-byrån.

18 §. Säkerhetsintyg. Paragrafen motsvarar 4 § i den gällande järnvägslagen, men innehållet i paragrafen ändras ändå så att den uppfyller kravet enligt artikel 10 i järnvägssäkerhetsdirektivet på gemensamt säkerhetsintyg och villkoren för beviljande av det. Enligt den gällande järnvägslagen har säkerhetsintyg indelats i en A-del och en B-del. En sökande med en giltig A-del som beviljats i någon annan EES-stat har varit tvungen av att ansöka om säkerhetsintygets B-del hos Transportsäkerhetsverket, om sökanden har velat inleda järnvägstrafik även i Finland. I fortsättningen ska det finnas ett gemensamt säkerhetsintyg som söks på det sätt som föreskrivs i 19 § hos antingen Transport- och kommunikationsverket eller EU-byrån. Härmed får bannätet användas endast av järnvägsoperatörer som har säkerhetsintyg som antingen den nationella säkerhetsmyndigheten eller EU-byrån har beviljat för bedrivande av järnvägstrafik. Säkerhetsintyget visar att innehavaren av intyget använder ett säkerhetsstyrningssystem och att denne är i stånd till säker drift i sitt verksamhetsområde.

I 2 mom. föreskrivs att om järnvägsföretaget har registrerats i någon annan stat än en EES-stat, krävs inte säkerhetsintyg av ett järnvägsföretag som bedriver i den mellan Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering ingångna överenskommelsen om direkt internationell järnvägstrafik (FördrS 87/2016) avsedd järnvägstrafik enbart på spåranläggningar mellan riksgränsen och en järnvägsstation och på spåranläggningar på en järnvägsgränsstation. Med stöd av artikel 10.9 i järnvägssäkerhetsdirektivet får en medlemsstat bevilja ett sådant undantag förutsatt att en lämplig säkerhetsnivå säkerställs genom ett gränsöverskridande avtal mellan medlemsstaten i fråga och det angränsande tredjelandet eller ett avtal mellan ländernas banförvaltare och järnvägsföretagen. Finland och Ryssland har kommit överens om detta i ovannämnda fördrag. Artikel 9 a-b har beaktats i överenskommelsen mellan Finland och Ryssland om direkt internationell järnvägstrafik, som också förutsätter att den tekniska utrustningen på det bannät som finns mellan järnvägsgränsstationerna uppfyller säkerhetskraven och i järnvägsgränstrafik får endast användas rullande materielenheter som den mottagande partens behöriga myndighet ansvarig för järnvägssäkerheten har godkänt i enlighet med den tillämpliga lagstiftningen. Järnvägsinfrastrukturförvaltarna ska också sörja för underhållet och inspektionerna av spåranläggningar mellan järnvägsgränsstationerna. Genom dessa säkerhetsarrangemang har en tillräcklig säkerhetsnivå tryggats, trots att säkerhetsintyg inte krävs.

19 §. Ansökan om säkerhetsintyg. Paragrafen motsvarar i princip 5 § i den gällande järnvägslagen, men paragrafens innehåll uppdateras ändå så att den motsvarar kraven i artikel 10 i järnvägssäkerhetsdirektivet. Enligt 1 mom. ska en järnvägsoperatör ansöka om gemensamt säkerhetsintyg hos Transport- och kommunikationsverket eller EU-byrån innan operatören inleder järnvägstrafik i Finland. Om sökanden avser att bedriva järnvägstrafik enbart i Finland, får sökanden ansöka om säkerhetsintyg hos Transport- och kommunikationsverket eller EU-

byrån. Om sökanden avser att bedriva järnvägstrafik i två eller flera EES-stater, ska sökanden ansöka om säkerhetsintyg hos EU-byrån.

Enligt 2 mom. ska säkerhetsintyg sökas och ansökan vid behov kompletteras via den enda kontaktpunkt, nedan *enda kontaktpunkt*, som avses i artikel 12 i EU-byråförordningen.

Enligt 3 mom. ska i ansökan anges den typ av järnvägstrafik som är föremål för ansökan, dess omfattning och det avsedda verksamhetsområdet. Till ansökan ska dessutom fogas en kopia på sökandens säkerhetsstyrningssystem samt en utredning om att sökanden uppfyller kraven i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet, de gemensamma säkerhetsmetoderna och de gemensamma säkerhetsmålen och annan relevant lagstiftning för att hålla risker under kontroll och tillhandahålla transporttjänster på ett säkert sätt på bannätet. Med annan lagstiftning avses nationella krav eller krav som hänför sig till EU-lagstiftning eller internationella överenskommelser, till exempel behörighetskrav. Till ansökan ska också fogas en utredning om att sökanden uppfyller kraven i de nationella rättsnormerna i de medlemsstater där sökanden avser att bedriva trafik.

Enligt 4 mom. ska sökanden på begäran av den behöriga myndigheten utan dröjsmål lämna de kompletterande uppgifter som behövs för att avgöra ärendet.

20 §. Behandlingen av ansökan. Paragrafen innehåller bestämmelser om hur Transport- och kommunikationsverket ska behandla ansökan om säkerhetsintyg och vid behov samarbeta med EU-byrån vid behandlingen av ansökningar. Om detta föreskrivs i artiklarna 10 och 11 i järnvägssäkerhetsdirektivet samt i artikel 76 i EU-byråförordningen.

Enligt 1 mom. ska Transport- och kommunikationsverket bedöma om sökandens verksamhet uppfyller kraven i fråga om säkerhetsstyrningssystemet, de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet, de gemensamma säkerhetsmetoderna, de gemensamma säkerhetsmålen och de nationella rättsnormerna samt kraven i annan relevant lagstiftning. Om säkerhetsintyg har sökts hos Transport- och kommunikationsverket, granskar verket om kraven uppfylls. Om intyg åter har sökts hos EU-byrån, granskar Transport- och kommunikationsverket om kraven i de nationella rättsnormerna uppfylls. Kommissionen har med stöd av artikel 10.10 i järnvägssäkerhetsdirektivet antagit en genomförandeakt, där det föreskrivs närmare om de saker som Transport- och kommunikationsverket ska beakta när det bedömer om kraven i fråga om säkerhetsstyrningssystemet samt de gemensamma säkerhetsmetoderna och säkerhetsmålen är uppfyllda. Förordning (EU) 2018/762 om upprättande av gemensamma säkerhetsmetoder för krav på säkerhetsstyrningssystem i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 och om upphävande av kommissionens förordningar (EU) nr 1158/2010 och (EU) nr 1169/2010 trädde i kraft den 14 juni 2018.

Enligt 2 mom. ska Transport- och kommunikationsverket och EU-byrån vid behandlingen av ansökan ha rätt att utföra inspektioner och revisioner på det sätt som föreskrivs i 16 §. Om säkerhetsintyg för bannätet i Finland har sökts hos EU-byrån, ska EU-byrån komma överens om inspektioner och revisioner med Transport- och kommunikationsverket.

Enligt 3 mom. ska Transport- och kommunikationsverket inom en månad efter att ansökan mottagits underrätta sökanden om att ansökningshandlingarna är fullständiga eller begära att sökanden kompletterar ansökan inom rimlig tid.

Enligt 4 mom. ska Transport- och kommunikationsverket innan säkerhetsintyget beviljas kontrollera att järnvägsoperatörer som inte är järnvägsföretag har en i 182 § avsedd ansvarsförsäkring eller något annat motsvarande arrangemang. Dessutom ska verket kontrollera att sökandens fordon tryggt kan framföras på det sätt som förutsätts i de tekniska specifikationerna för

driftskompatibilitet i fråga om drift och trafikledning. Järnvägsföretags ansvarsförsäkring kontrolleras i samband med att koncession enligt II avd. 5 kap. 4 § i lagen om transportservice beviljas.

I 5 mom. föreskrivs hur man ska gå till väga i en situation där säkerhetsintyg har sökts hos EU-byrån, men Transport- och kommunikationsverket anser utifrån en bedömning av de nationella rättsnormerna att sökanden inte bör beviljas säkerhetsintyg. Om Transport- och kommunikationsverket utifrån de nationella rättsnormerna är av annan åsikt om EU-byrån beträffande huruvida säkerhetsintyg ska beviljas, ska verket och byrån i samarbete med sökanden enas om en bedömning som båda parterna kan godta. Om verket och byrån inom en månad efter att EU-byrån har meddelat att den inte omfattar Transport- och kommunikationsverkets negativa bedömning inte enas om en bedömning som kan godtas av båda parterna, ska EU-byrån avgöra ärendet, såvida inte Transport- och kommunikationsverket har hänskjutit ärendet till överklagandenämnden vid EU-byrån för ett skiljeförfarande enligt artikel 55 i EU-byråförordningen. Enligt artikel 55 i EU-byråförordningen får EU-byrån inrätta antingen en permanent överklagandenämnd eller en överklagandenämnd för varje enskilt fall. Kommissionen har för avsikt att upprätta en förteckning över lämpliga ledamöter som kan utses till överklagandenämnden och bland vilka EU-byråns styrelse utser ordföranden, de övriga ledamöterna och deras suppleanter. Även det berörda järnvägsföretaget ska inbjudas när överklagandenämnden behandlar ett ärende som berör järnvägsoperatören i fråga. Kommissionen har antagit förordning (EU) 2018/867, där det föreskrivs närmare om överklagandenämndens arbetsordning, inbegripet omröstningsregler, förfarandena för inlämnande av ett överklagande och villkoren för återbetalning av ledamöternas utgifter. Bestämmelser om hur överklagandenämnden avgör ärenden finns i artikel 10.7 i järnvägssäkerhetsdirektivet.

I 6 mom. föreskrivs hur man ska gå till väga i en situation där EU-byrån är av en annan åsikt beträffande Transport- och kommunikationsverkets bedömning, enligt vilken säkerhetsintyg bör beviljas. Då ska verket och byrån vid behov i samarbete med sökanden enas om en bedömning som båda parterna kan godta. Om de båda parterna emellertid inte enas om en bedömning som båda kan godta inom en månad efter att EU-byrån har meddelat att den inte omfattar Transport- och kommunikationsverkets positiva bedömning, ska EU-byrån avgöra ärendet.

21 §. Beviljande av säkerhetsintyg. Paragrafen motsvarar i princip 7 § i den gällande järnvägs-lagen, men jämfört med den gällande bestämmelsen uppdateras paragrafen i enlighet med artiklarna 10 och 11 i järnvägsmarknadsdirektivet. Paragrafen fokuserar på att beskriva de fall där säkerhetsintyg söks hos Transport- och kommunikationsverket. EU-byråns tillvägagångssätt när säkerhetsintyg beviljas beskrivs i EU-byråförordningen.

Enligt 1 mom. ska Transport- och kommunikationsverket avgöra en ansökan om säkerhetsintyg inom fyra månader från det att verket fått alla de uppgifter som behövs för avgörandet samt motivera sitt avgörande. Om en järnvägsoperatör uppfyller kraven för beviljande av säkerhetsintyg, ska Transport- och kommunikationsverket bevilja sökanden ett säkerhetsintyg för högst fem år. Transport- och kommunikationsverket bär ansvaret för de säkerhetsintyg som det beviljat.

Enligt 2 mom. ska säkerhetsintyget ange den typ av järnvägstrafik som omfattas av intyget, dess omfattning och verksamhetsområde samt vid behov de privata spåranläggningar som järnvägsoperatören äger och som ingår i operatörens säkerhetsstyrningssystem. Transport- och kommunikationsverket kan förena säkerhetsintyget med villkor som tryggar järnvägssystemets säkerhet med beaktande av arten och omfattningen av sökandens verksamhet. Villkoren får i princip inte gälla förutsättningarna för att bevilja intyg, utan de ska vara uppfyllda i alla avseenden när säkerhetsintyg beviljas, men då en ny transportoperatör söker inträde på marknaden

kan verket efter eget gottfinnande också inbegripa ett villkor om förutsättningarna i intyget, om inträdet på marknaden förutsätter det. Villkoren kan gälla till exempel i hur stor omfattning och på vilka bannät trafik får bedrivas.

Enligt 3 mom. kan Trafik- och kommunikationsverket förnya säkerhetsintyg på järnvägsoperatörens ansökan. När säkerhetsintyget förnyas utnyttjar verket information som det erhållit i samband med tillsynen.

I 4 mom. föreskrivs att Transport- och kommunikationsverket ska utan dröjsmål underrätta EU-byrån om beviljande, förnyelse, ändring eller återkallande av ett säkerhetsintyg. Informationen ska omfatta järnvägsoperatörens namn och adress, dagen då intyget utfärdats, verksamhetstypen, verksamhetens omfattning och verksamhetsområdet, intygets giltighetstid samt en motivering till att ett beslut återkallats.

22 §. Ändring av säkerhetsintyg. Paragrafen motsvarar 8 § i den gällande järnvägslagen, men den ändras på det sätt som järnvägssäkerhetsdirektivet förutsätter så att paragrafen även innehåller bestämmelser om hur ett säkerhetsintyg som EU-byrån beviljat ändras.

Om arten eller omfattningen av järnvägsoperatörens verksamhet förändras i något väsentligt avseende, ska operatören enligt 1 mom. ansöka om ändring av säkerhetsintyget vid Transport- och kommunikationsverket eller EU-byrån i enlighet med 19 § 1 mom. till de delar som förändringen inverkar på förutsättningarna för säkerhetsintyget. Järnvägsoperatören ska dessutom omedelbart underrätta Transport- och kommunikationsverket och EU-byrån om andra betydande ändringar som inverkar på förutsättningarna för säkerhetsintyget.

I 2 mom. föreskrivs att Transport- och kommunikationsverket kan dessutom vid behov på ansökan av järnvägsoperatören ändra säkerhetsintyget, om bestämmelserna eller föreskrifterna om förutsättningarna för beviljande av säkerhetsintyg ändras väsentligt. I enlighet med artikel 10.15 i järnvägssäkerhetsdirektivet får verket kräva att säkerhetsintyget revideras.

I 3 mom. behandlas hur järnvägsoperatören ska gå till väga om denne vill utvidga sitt verksamhetsområde. Om innehavaren av ett säkerhetsintyg har ett tillstånd till utsläppande på marknaden som beviljats av Transport- och kommunikationsverket och vill utvidga sitt verksamhetsområde i Finland ska denne ansöka om utvidgning av säkerhetsintyget hos Transport och kommunikationsverket via den enda kontaktpunkten, som ska behandla ärendet enligt 20 och 21 §. Om intygsinnehavaren däremot vill utvidga sin verksamhet till en annan EES-stat, ska denne ansöka om utvidgning av säkerhetsintyget hos EU-byrån. Detta gäller både de situationer där ett företag som tidigare verkat enbart i Finland vill utvidga sin verksamhet till en annan EES-stat och de situationer där ett järnvägsföretag som verkat någon annanstans vill utvidga sin verksamhet till Finland. Tillstånd söks också alltid hos EU-byrån i de situationer där det ursprungliga tillståndet har sökts där.

Enligt 4 mom. ska Transport- och kommunikationsverket vid behov underrätta den behöriga nationella säkerhetsmyndigheten i en annan medlemsstat och EU-byrån om sådana betydande ändringar som inverkar på förutsättningarna för säkerhetsintyget och som avses i 1 mom.

23 §. Återkallande av säkerhetsintyg som beviljats av Transport- och kommunikationsverket. Paragrafen motsvarar 9 § i den gällande järnvägslagen. Enligt paragrafen kan Transport- och kommunikationsverket återkalla säkerhetsintyget för viss tid eller permanent, om det upptäcker eller får kännedom om att järnvägsoperatörens verksamhet kan orsaka risker för en säker verksamhet inom järnvägssystemet. Genom att säkerhetsintyget återkallas för viss tid ges intygsinnehavaren möjlighet att korrigera sin verksamhet så att återkallandet av säkerhetsintyget kan upphävas. Helt och hållet återkallande av säkerhetsintyget har att göra med att järnvägsso-

peratörens verksamhet orsakar en allvarliga säkerhetsrisk eller att intygsinnehavaren inte har vidtagit de korrigerande åtgärder som Transport- och kommunikationsverket förutsatt. Verket kan också återkalla ett säkerhetsintyg på intygsinnehavarens egen begäran.

24 §. *Återkallande av säkerhetsintyg som beviljats av EU-byrån och tillfälliga säkerhetsåtgärder.* Paragrafen är ny och den innehåller bestämmelser om hur Transport- och kommunikationsverket ska samarbeta med EU-byrån när ett säkerhetsintyg som har beviljats av EU-byrån återkallas eller förutsättningarna för att återkalla det provas. I paragrafen föreskrivs dessutom om rätt för verket att vidta tillfälliga säkerhetsåtgärder. Paragrafen innehåller genomförandebestämmelser enligt artikel 17 i järnvägssäkerhetsdirektivet.

Om innehavaren av ett säkerhetsintyg som beviljats av EU-byrån inte längre uppfyller förutsättningarna för beviljande av säkerhetsintyg, ska Transport- och kommunikationsverket enligt 1 mom. begära att EU-byrån begränsar eller återkallar intyget. Om EU-byrån beslutar att begränsa eller återkalla ett gemensamt säkerhetsintyg, ska den motivera sitt beslut och omedelbart underhålla alla nationella säkerhetsmyndigheter i EES-staterna om saken.

Om Transport- och kommunikationsverket vid tillsynen över järnvägssystemet upptäcker en allvarlig säkerhetsrisk, kan verket vidta tillfälliga säkerhetsåtgärder för att begränsa eller avbryta verksamheten. Om säkerhetsrisken gäller verksamheten hos en järnvägsoperatör som beviljats säkerhetsintyg av EU-byrån, ska Transport- och kommunikationsverket omedelbart informera EU-byrån om ärendet. Transport- och kommunikationsverket ska samarbeta med EU-byrån för att hitta en lösning och återkalla eller anpassa de tillfälliga säkerhetsåtgärderna på begäran av EU-byrån. Även järnvägsoperatören ska på begäran delta i Transport- och kommunikationsverket och EU-byrån samarbete för att vidta tillfälliga säkerhetsåtgärder. Om Transport- och kommunikationsverket och EU-byrån inte kan enas om tillfälliga säkerhetsåtgärder, förblir de tillfälliga säkerhetsåtgärder som den nationella säkerhetsmyndigheten vidtagit i kraft.

Om det råder oenighet mellan EU-byrån och Transport- och kommunikationsverket om vilka åtgärder som bör vidtas, ska enligt 3 mom. det skiljeförfarande som avses i artikel 10.7 i järnvägssäkerhetsdirektivet tillämpas. Om resultatet av skiljeförfarandet är att säkerhetsintyget inte ska begränsas eller återkallas, ska de tillfälliga säkerhetsåtgärder som införts av Transport- och kommunikationsverket avbrytas.

I 4 mom. föreskrivs att Transport- och kommunikationsverkets beslut om tillfälliga säkerhetsåtgärder får överklagas i enlighet med 187 §. I sådana fall kan de tillfälliga säkerhetsåtgärderna fortsätta att gälla tills domstolsprövningen avslutas, dock utan att detta begränsar tillämpningen av artikel 17.5 i järnvägssäkerhetsdirektivet.

Om det råder oenighet mellan byrån och den nationella säkerhetsmyndigheten, ska det skiljeförfarande som avses i artikel 10.7 i järnvägssäkerhetsdirektivet iakttas. Om resultatet av skiljeförfarandet är att det gemensamma säkerhetsintyget inte begränsas eller återkallas, ska de tillfälliga säkerhetsåtgärder som avses i artikel 10.6 i järnvägssäkerhetsdirektivet avbrytas.

Om en tillfällig åtgärd vara längre än tre månader, ska Transport- och kommunikationsverket på det sätt som anges i 5 mom. begära att EU-byrån begränsar eller återkallar det gemensamma säkerhetsintyget. Då tillämpas förfarandet enligt artikel 17.5 i järnvägssäkerhetsdirektivet.

4 kap. Säkerhetstillstånd. I kapitlet föreskrivs om det säkerhetstillstånd som krävs av bannätsförvaltare, ansökan om det samt beviljande ändring och återkallande av det. Dessa bestämmelser baserar sig på järnvägssäkerhetsdirektivet, men innehållet i dem har inte ändrats genom

järnvägssäkerhetsdirektivet, som ingår i EU:s fjärde järnvägspaket, så bestämmelserna har samma innehåll som i den gällande järnvägslagen. I den gällande järnvägslagen ingår bestämmelser om säkerhetstillstånd i 3 kap., som gäller förvaltning av bannät, och nu blir kapitlets rubrik säkerhetstillstånd på motsvarande sätt som det föregående kapitlet har rubricerats säkerhetsintyg.

25 §. Säkerhetstillstånd och tillståndsansökan. Paragrafen motsvarar 16 § i den gällande järnvägslagen, och innehållet ändras inte jämfört med den gällande järnvägslagens bestämmelser. I den paragrafen föreskrivs att en bannätsförvaltare ska ha ett säkerhetstillstånd för projektering, underhåll och användning av bannätet, vilket bannätsförvaltaren ska ansöka om hos Transport- och kommunikationsverket.

26 §. Beviljande av säkerhetstillstånd. Paragrafen motsvarar 17 § i den gällande järnvägslagen, och innehållet ändras inte jämfört med den gällande järnvägslagens bestämmelser. I den paragrafen föreskrivs att Transport- och kommunikationsverket ska bevilja sökanden säkerhetstillstånd om sökandens säkerhetsstyrningssystem uppfyller de krav som ställs i 10 och 11 § och sökanden visar att denne med sitt säkerhetsstyrningssystem och sina övriga interna förfaranden kan trygga en säker projektering, ett säkert underhåll samt en säker användning av bannätet, inbegripet underhåll och användning av trafiklednings- och signaleringssystemet. Transport- och kommunikationsverket beviljar säkerhetstillstånd för högst fem år i sänder.

27 §. Ändring av säkerhetstillstånd. Paragrafen motsvarar 18 § i den gällande järnvägslagen. Jämfört med motsvarande bestämmelse i den gällande järnvägslagen fogas till paragrafen ett nytt 2 mom., enligt vilket säkerhetstillståndet alltid ska revideras helt eller delvis när infrastruktur-, signalerings- eller energidelsystem eller principerna för deras användning och underhåll ändras väsentligt. I paragrafen föreskrivs att bannätsförvaltaren ska utan dröjsmål underrätta Transport- och kommunikationsverket om förändringar som har betydelse för säkerhetstillståndet. Transport- och kommunikationsverket beslutar utifrån dem om eventuella ändringar i säkerhetstillståndet.

28 §. Återkallande av säkerhetstillstånd. Paragrafen motsvarar 19 § i den gällande järnvägslagen. I paragrafen föreskrivs om skyldighet för Transport- och kommunikationsverket att återkalla bannätsförvaltarens säkerhetstillstånd helt eller delvis, och denne inte längre uppfyller förutsättningarna för beviljande av säkerhetstillstånd och om bannätsförvaltaren inte har vidtagit åtgärder inom den tidsfrist på två månader som Transport- och kommunikationsverket angett. Verket kan återkalla ett säkerhetstillstånd omedelbart, om det är fråga om en synnerligen allvarlig brist som kan äventyra järnvägssystemets säkerhet. På motsvarande sätt som i fråga om säkerhetsintyg i 23 § kan Transport- och säkerhetsverket också återkalla en bannätsförvaltares säkerhetstillstånd för viss tid eller helt och hållet, om det upptäcker eller får kännedom om att bannätsförvaltarens verksamhet kan orsaka risker för en säker verksamhet på bannätet. Genom att säkerhetstillståndet återkallas för viss tid ges bannätsförvaltarens möjlighet att korrigera sin verksamhet så att återkallandet av säkerhetstillståndet kan upphävas. Helt och hållet återkallande av säkerhetstillståndet har att göra med att bannätsförvaltarens verksamhet orsakar en allvarlig säkerhetsrisk eller att bannätsförvaltarens inte har vidtagit de korrigerande åtgärder som Transport- och kommunikationsverket förutsatt.

Verket avses framgent kunna återkalla ett säkerhetstillstånd även på tillståndsinnehavarens begäran. Denna möjlighet föreslås bli intagen i paragrafen, eftersom en sådan möjlighet har visat sig nödvändig i praktiken.

5 kap. Krav som gäller anmälningsförfarandet för förvaltare av privata spåranläggningar. I kapitlet föreskrivs om det anmälningsförfarande som i 2 § 1 mom. avsedda andra än förvaltare av spåranläggningar i kusthamnar och VR-Group Ab i egenskap av innehavare av privata spå-

ranläggningar kan välja i stället för det säkerhetstillståndsförfarande enligt EU-lagstiftningen som avses i 4 kap. I kapitlet föreskrivs om anmälan om förvaltning av privata spåranläggningar, nationella system för att hantera säkerheten och övriga krav på förvaltningen av privata spåranläggningar samt flyttarbete på privata spåranläggningar. I kapitlet föreskrivs dessutom om samarbetskyldighet för förvaltare av privata spåranläggningar samt registreringskyldighet för privata spåranläggningar. Kapitlets bestämmelser ska således inte tillämpa på de förvaltare av privata spåranläggningar som har valt EU:s säkerhetstillståndsförfarande enligt 4 kap.

I 14 kap. föreskrivs i enlighet med 5 kap. om möjlighet för dem som anmäler förvaltning av en privat spåranläggning att låta godkänna även fordonen enligt nationell reglering. Det bör påpekas att om verksamhetsutövaren beslutar att inte ansöka om säkerhetstillstånd i enlighet med EU-regleringen, ska verksamhetsutövaren också låta godkänna sina fordon i enlighet med nationell reglering. Om en förvaltare av en privat spåranläggning får behov av att låta godkänna och bedriva trafik med sina fordon i enlighet med EU-regleringen, ska denne också se till att skaffa säkerhetsintyg samt att tillräckliga förarbehörigheter förvärvas i enlighet med lagen om transportservice.

29 §. Anmälan om förvaltning av privata spåranläggningar. I paragrafen föreskrivs om skyldighet för de förvaltare av privata spåranläggningar som omfattas av kapitlets tillämpningsområde att anmäla förvaltningen av en privat spåranläggning till Transport- och kommunikationsverket. Enligt 1 mom. ska de förvaltare av privata spåranläggningar som inte ansöker om säkerhetstillstånd enligt 25 § anmäla sin verksamhet till verket vart tredje år senast den 31 maj. Anmälan ska göras skriftligt och separat för varje spåranläggning som förvaltaren förvaltar. Med spåranläggning avses spåranläggningarna på ett visst område. Om förvaltaren alltså har spåranläggningar på flera olika områden som inte står i förbindelse med varandra, måste förvaltaren göra flera anmälningar. Om det handlar om en ny förvaltare av en privat spåranläggning, ska anmälan göras senast sex månader innan verksamheten inleds, för att verket ska ha tid att behandla anmälan innan verksamheten inleds.

Enligt 2 mom. ska i anmälan om förvaltningen av en privat spåranläggning framgå namnet och kontaktuppgifterna för förvaltaren av den privata spåranläggningen (adress, e-postadress och telefonnummer). Till anmälan ska dessutom fogas en kopia av systemet för att hantera säkerheten enligt 30 §, för att påvisa att förvaltaren av den privata spåranläggningen kan trygga en säker förvaltning och användning av den privata spåranläggningen samt hanterar riskerna i anslutning till användningen och driften av den privata spåranläggningen på behörigt sätt. I samband med anmälan ska dessutom påvisas att verksamheten uppfyller kraven i 30 och 31 § gällande förvaltning av privata spåranläggningar.

I 3 mom. föreslås att förvaltaren av en privat spåranläggning också ska vara skyldig att uppdatera sina uppgifter som gäller anmälan, om de uppgifter som anmälts i enlighet med 2 mom. ändras. Uppdateringen ska göras utan dröjsmål och skriftligt till Transport- och kommunikationsverket. Anmälan ska även göras om avslutande av verksamheten.

Om de anmälda uppgifter är bristfälliga, ska Transport- och kommunikationsverket i enlighet med 4 mom. utan dröjsmål ge förvaltaren av privata spåranläggningar möjlighet att komplettera sin anmälan inom en rimlig tid som inte får vara kortare än två veckor. På så sätt garanteras vid behov förvaltare av privata spåranläggningar möjlighet att komplettera sina uppgifter innan verket går igenom det inlämnade dokumentmaterialet i detalj och linjerar behövliga åtgärder.

Enligt 5 mom. får Transport- och kommunikationsverket på grund av tillsynsåtgärder meddela nödvändiga närmare föreskrifter om innehållet i de uppgifter som ska anmälas enligt denna

paragraf och hur de ska ges in till Transport- och kommunikationsverket. Föreskriften ska i första hand gälla i vilken form och enligt vilken tidtabell uppgifterna ska ges in till Transport- och kommunikationsverket. Uppgifterna ska i första hand ges in till Transport- och kommunikationsverket i elektronisk form.

30 §. System för att hantera säkerheten. I paragrafen föreskrivs om det system för att hantera säkerheten på privata spåranläggningar som omfattas av anmälningsskyldighet och om dess innehåll. Systemet för att hantera säkerheten motsvarar till sitt syfte och sina rutiner säkerhetsledningssystemet enligt EU-regleringen, men den omfattning och detaljrikedom som förutsätts i EU-regleringen ska inte krävas. I systemet för att hantera säkerheten ska dock på ett heltäckande sätt beskrivas de funktioner och rutiner för dem som hänför sig till den verksamhet förvaltaren av privata spåranläggningar bedriver. En förvaltare av privata spåranläggningar som upprätthåller ett sådant system för att hantera säkerheten som föreskrivs i denna paragraf berörs således naturligtvis inte av de krav som anges i 10 § om säkerhetsstyrningssystem och i 11 § om rutiner för nödsituationer i säkerhetsstyrningssystemet.

I 1 mom. föreskrivs om de helheter som förvaltaren av privata spåranläggningar åtminstone ska beskriva i sitt system för att hantera säkerheten. Utöver dem kan förvaltare av privata spåranläggningar i sina system för att hantera säkerheten också inta andra helheter som har nära anknytning till verksamheten samt anvisningar och rutiner i anslutning till dem. Systemet för att hantera säkerheten ska innehålla åtminstone en beskrivning av arten och omfattningen av förvaltarens verksamhet, av vilket det på ett heltäckande sätt framgår vilken slags verksamhet förvaltaren av privata spåranläggningar bedriver i järnvägssystemet. I systemet för att hantera säkerheten ska dessutom beskrivas förvaltarens organisation, särskilt i fråga om de uppgifter som hänför sig till järnvägssystemet, samt ansvaret i anslutning till dem. Dessutom ska systemet för att hantera säkerheten innehålla förfaranden för hur förvaltaren ser till att bannätets användbarhet och underhåll säkerställs. De bannätsförvaltare som utför flyttarbete enligt 32 § på en privat spåranläggning ska i sitt system för att hantera säkerheten också ta in förfaranden för hur bannätsförvaltaren sköter om de fordon som används för underhåll och flyttarbete på bannätet. Om en järnvägsoperatör bedriver trafik på spåranläggningar som tillhör en förvaltare av privata spåranläggningar, ska förvaltaren av privata spåranläggningar i sitt system för att hantera säkerheten beskriva anvisningarna gällande trafiken för den järnvägsoperatör som bedriver trafiken. Systemet för att hantera säkerheten ska också innehålla de förfaranden som ska iakttas vid flyttarbete och med vilkas hjälp det säkerställs att de personer som utför flyttarbete är kompetenta att utföra arbetet. Dessutom ska systemet för att hantera säkerheten innehålla förvaltarens plan för egenkontroll samt beskriva förfaranden för att genomföra egenkontrollen.

Om personalen hos förvaltare av privata spåranläggningar som faller inom kapitlets tillämpningsområde omfattar lokförare, tillämpas på dem i princip kraven enligt lokförardirektivet, som har genomförts nationellt genom bestämmelserna i avdelning II 7 och 8 kap. i lagen om transportservice. Eftersom en förvaltare av privata spåranläggningar ändå kan utföra endast flyttarbete enligt 32 § utan säkerhetsintyg, är föraruppgiften i princip lokal och småskalig, varvid det i enlighet med motiveringen till lagen om ändring av lagen om transportservice (RP 145/2017) inte ska krävas att föraren i fråga uppfyller de lagbestämda kraven på utbildning och hälsotillstånd eller förarbrev och kompletterande intyg. Förvaltare av privata spåranläggningar ska dock beskriva uppgifterna för såväl förare som andra personer som utför järnvägs- trafikssäkerhetsuppgifter och de behörighetskrav som hänför sig till uppgifterna samt förfarandena för att upprätthålla och säkerställa behörigheter i sitt system för att hantera säkerheten.

Dessutom ska en förvaltare av privata spåranläggningar i sitt system för att hantera säkerheten beskriva hanteringen av alla risker hos järnvägssystemet som hänför sig till förvaltarens verksamhet, inbegripet metoder för att identifiera och bedöma riskerna. Eftersom även farliga ämnen kan transporteras på privata spåranläggningar, ska sådana förvaltare av privata spåran-

läggningar på vilkas bannät farliga ämnen transporteras fästa särskild uppmärksamhet vid transport av farliga ämnen när riskerna identifieras och hanteras. På det hela taget är det ändå viktigt på de privata spåranläggningar som omfattas av kapitlets tillämpningsområde att förvaltaren av den privata spåranläggningen och övriga verksamhetsutövare som bedriver verksamhet där känner till de risker som hänför sig till deras verksamhet, att de har förberett sig tillräckligt på riskerna i systemet för att hantera säkerheten för förvaltare av privata spåranläggningar som omfattas av anmälningsförfarandet, och att verksamheten sålunda kan bedrivas säkert. Systemet för att hantera säkerheten ska dessutom innehålla kontrollmetoder, bedömning och utifrån den metoder för kontinuerlig utveckling av systemet och verksamheten för att garantera säkerheten. Verksamheten ska fortlöpande vara säker också i fall där situationerna, transportmängderna, verksamhetens art och andra motsvarande faktorer förändras.

Enligt 2 mom. ska systemet för att hantera säkerheten göras upp skriftligt och hela personalen som arbetar med järnvägssystemet hos förvaltaren av privata spåranläggningar ska informeras om systemet. Verkställande direktören hos förvaltaren av privata spåranläggningar eller någon annan med ansvar för den operativa ledningen ansvarar för att systemet för att hantera säkerheten tas i bruk och upprätthålls på ett effektivt sätt.

Enligt 3 mom. får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om innehållet i systemet för att hantera säkerheten. Systemet för att hantera säkerheten motsvarar till sin struktur i princip det som föreskrivs i 10 och 11 § och i Transport- och kommunikationsverkets föreskrift som utfärdas med stöd av den om det säkerhetsstyrningssystem som är villkor för säkerhetstillstånd, men kraven på systemet för att hantera säkerheten är lättare än de EU-krav som ställs på säkerhetsstyrningssystemet och i kraven beaktas arten och omfattningen av den verksamhet som bedrivs på bannätet hos förvaltaren av privata spåranläggningar och vilka slags transporter som utförs på den privata spåranläggningen. Genom en föreskrift som utfärdas med stöd av paragrafen meddelas således de tekniska krav som förvaltare av privata spåranläggningar som omfattas av anmälningsförfarandet ska inkludera i sitt system för att hantera säkerheten för att en säker trafik på dessa privata spåranläggningar kan tryggas med beaktande av verksamhetens och trafikens omfattning och de risker som hänför sig till dem.

31 §. Övriga krav på förvaltningen av privata spåranläggningar. Enligt 1 mom. ska en förvaltare av privata spåranläggningar som utför flyttarbete enligt 33 § ha en tillräcklig ansvarsförsäkring eller något annat motsvarande arrangemang för att utöva verksamheten.

I 2 mom. föreslås att förvaltaren av privata spåranläggningar ska ansvara för en trygg användning av järnvägssystemet och för hantering av riskerna i fråga om den egna verksamheten.

32 §. Flyttarbete på en privat spåranläggning och vistelse på ett annat bannät. I 1 mom. poängteras huvudregeln om att för trafik på privat spåranläggning behövs ett sådant säkerhetsintyg som avses i 18 §.

I 2 mom. föreslås att säkerhetsintyg ändå inte ska behövas, om förvaltaren av den privata spåranläggningen bara utför eller låter utföra flyttarbete av fordon i anslutning till den egna verksamheten. Trots att endast tågtrafik eller växlingsarbete betraktas som trafik, är det nödvändigt för att man ska lyckas med att lätta upp regleringen att tillåta även småskalig flyttning av fordon på privata spåranläggningar utan skyldighet att ansöka om säkerhetsintyg, som automatiskt inbegriper även skyldighet att utarbeta och upprätthålla ett säkerhetsstyrningssystem enligt EU-regleringen. Det bör påpekas att flyttarbete ändå kan utföras endast av bannätsförvaltaren och flyttarbetet ska antingen föregå trafiken eller utföras efter trafiken. Sålunda skiljer sig flyttarbete från växlingsarbete på så vis att flyttarbete är endast trafik som genom bannätsförvaltarens försorg sker på en privat spåranläggning som omfattas av tillämpningsområdet för

anmälningförfarandet enligt 5 kap., medan med växlingsarbete avses även i fortsättningen alltid trafik som bedrivs av en järnvägsoperatör med säkerhetsintyg på antingen statens bannät eller en privat spåranläggning eller på bangårdar som hör till dem. Härmed försätts att alla som bedriver trafik på privata spåranläggningen även i fortsättningen har säkerhetsintyg och ett säkerhetsstyrningssystem enligt EU-regleringen. Dessutom ska i enlighet med lagen om transportservice förare hos järnvägsoperatörer som bedriver trafik på privata spåranläggningar ha förarbrev och kompletterande intyg om det inte är fråga om så kallad småskalig transport, beträffande vilken förfarandena beskrivs i järnvägsoperatörens säkerhetsstyrningssystem.

Förvaltaren av den privata spåranläggningen ska dock anmäla flyttarbete av fordon vid anmälan om förvaltningen av den privata spåranläggningen enligt 29 § samt se till att de personer som utför flyttarbetet är utbildade och kompetenta för sin uppgift på det sätt som specificeras i systemet för att hantera säkerheten enligt 30 §. Dessutom ska förvaltare av privata spåranläggningar se till att förfarandena vid flyttarbetet har beskrivits i förvaltarens system för att hantera säkerheten.

Enligt 3 mom. ska flyttarbetet anmälas separat i fråga om varje spåranläggning som omfattas av anmälningförfarandet, om flyttarbetet sträcker sig till en anslutande spåranläggning som förvaltas av en annan förvaltare av privata spåranläggningar. Då ska anmälan alltid göras i samband med anmälan av förvaltningen av varje anslutande spåranläggning enligt 29 §. Om flyttarbete som utförs av en förvaltare av en privat spåranläggning går till exempel till en tankningsplats genom en annan förvaltares privata spåranläggning, ska den förvaltare av privata spåranläggningar som utför flyttarbetet komma överens med den förvaltare av privata spåranläggningar som förvaltar genomfartsspåranläggningar om villkoren för flyttarbetet samt om anmälan om flyttarbetet i anmälan från förvaltaren av genomfartsspåranläggningen eller om uppdatering av anmälan vid behov. Bannätsförvaltarna ska då komma överens separat om villkoren för flyttarbetet och om flyttarbetet går till statens bannät, ska villkoren för det överenskommas med förvaltaren av statens bannät. Flyttarbete till statens bannät får utföras, om trafikplatsen är sådan att flyttarbetet kan utföras tryggt på de villkor som uppställs av förvaltaren av statens bannät.

I 4 mom. föreslås att flyttarbete som avser fordon ska få utföras endast på ett begränsat område, som kan reserveras för flyttarbetet under en viss tid. Flyttarbete på detta begränsade område ska få utföras samtidigt med flera fordon som tillhör samma förvaltare av privata spåranläggningar, men inte samtidigt med fordon som tillhör två eller flera förvaltare av olika privata spåranläggningar. Dessutom föreslås att trafik på samma område inte ska vara tillåten medan flyttarbetet pågår.

33 §. Samarbetsskyldighet. I paragrafen föreskrivs om skyldighet för förvaltaren av privata spåranläggningar att samarbeta med andra aktörer inom järnvägssektorn vilka berörs av verksamheten och komma överens om förfaranden som ska följas på de platser där bannäten sammankopplas samt beakta förfarandena i sitt system för att hantera säkerheten.

34 §. Förteckningar över anmälningar från förvaltare av privata spåranläggningar. Transport- och kommunikationsverket ska upprätthålla en förteckning där verket kan lagra sådana uppgifter som förvaltare av privata spåranläggningar har anmält med stöd av 29 §. Verket får använda de uppgifter som lagrats i förteckningen endast för att sköta sina uppgifter och skyldigheter enligt detta kapitel. Uppgifterna ska avlägsnas omedelbart från förteckningen, om förvaltaren av privata spåranläggningar inte längre omfattas av anmälningförfarandet.

Enligt 2 mom. får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om de uppgifter som avses i 1 mom. och om hur de ska ges in. I en föreskrift meddelas detaljerad in-

formation om hur de uppgifter som avses i 29 § ska ges in till Transport- och kommunikationsverket.

6 kap. Driftskompatibilitet. Kapitlet innehåller genomförandebestämmelser enligt driftskompatibilitetsdirektivet om grunderna för driftskompatibilitet och fall där tekniska specifikationer för driftskompatibilitet inte behöver tillämpas. Dessutom intas i kapitlet en bestämmelse om banregister som motsvarar 70 § i den gällande järnvägslagen.

35 §. Grunderna för driftskompatibilitet. Enligt 1 mom. ska järnvägssystemet samt dess delsystem och driftskompatibilitetskomponenter uppfylla de väsentliga kraven på järnvägssystem. De väsentliga kraven ska iakttas redan vid projektering av delsystem och driftskompatibilitetskomponenter för att man redan då ska kunna säkerställa överensstämmelse med kraven i den aktuella fasen. Dessutom ska de väsentligt kraven enligt momentet iakttas även när delsystem och driftskompatibilitetsfaktorer tillverkas, utsläpps på marknaden, tas i bruk, byggs om, moderniseras och används.

Enligt 2 mom. gäller de väsentliga kraven delsystemens säkerhet, tillförlitlighet och driftklarhet, hälsoeffekter, miljöeffekter, tekniska driftskompatibilitet samt tillgänglighet. I momentet ingår ett bemyndigande att genomföra bilagorna I, II och III till driftskompatibilitetsdirektivet genom förordning av statsrådet. 1 och 2 mom. motsvarar 42 § 1 och 2 mom. i den gällande lagen.

I 3 mom. ingår bemyndigandet att utfärda föreskrifter enligt 75 § i den gällande järnvägslagen i den mån det inte har täckts genom andra paragrafer.

Verkets normbeslut om järnvägssystemets driftskompatibilitet kompletterar kraven i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet genom att de innehåller behövliga nationella föreskrifter som täcker öppna punkter i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet eller godkända undantag som berör Finland från de tekniska specifikationerna. Verket utfärdar dessutom i begränsad utsträckning sådana nationella föreskrifter om järnvägssystemets säkerhet eller driftskompatibilitet där motsvarande tekniska specifikationer ännu inte har meddelats på EU-nivå. I praktiken får föreskrifter således utfärdas inom de gränser som 38 § tillåter. I detta avseende krymper verkets normgivning hela tiden när de tekniska specifikationerna täcker en allt större del av det transeuropeiska järnvägssystemet. Målgrupp för det normgivningsbemyndigande som föreslås för verket blir endast de verksamhetsutövare i järnvägssektorn som den aktuella nationella normen är begränsad till. Sålunda är målgruppen alltid noggrant avgränsad. Ett liknande, men betydligt mer omfattande och allmännare bemyndigande för Transportsäkerhetsverket att utfärda föreskrifter om säkerhet och driftskompatibilitet ingår i 75 § i den gällande järnvägslagen.

Genom 4 mom. genomförs artikel 4.2 i driftskompatibilitetsdirektivet. Enligt det ska fasta strukturella delsystem stämma överens med de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet och de nationella rättsnormerna som är i kraft vid tidpunkten för ansökan om tillstånd för ibruktagande, och fordon ska stämma överens med de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet och de nationella rättsnormerna som är i kraft vid tidpunkten för ansökan om tillstånd för utsläppande på marknaden. Fasta strukturella delsystem och rullande materiel ska överensstämma under hela den tid de är i bruk. Att säkerställa detta ankommer på dem som ansvarar för delsystemen, dvs. i fråga om fasta strukturella delsystem i allmänhet bannätsförvaltarna och i fråga om fordon järnvägsföretaget, fordonsförvaltaren och den enhet som ansvarar för underhållet av rullande materiel.

Vid bedömningen av gällande nationella rättsnormer och tekniska specifikationer för driftskompatibilitet kan man beakta lagens bestämmelser och tillämpningsstrategierna för tekniska

specifikationer för driftskompatibilitet. I tillämpningsstrategierna för tekniska specifikationer för driftskompatibilitet kan det till exempel sägas när någon punkt i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet börjar iakttagas. Dessutom kan man till exempel beakta om projektet är långt framskridet.

36 §. *Fall där tekniska specifikationer för driftskompatibilitet inte behöver tillämpas.* Reglering som motsvarar paragrafen finns i 43 § i den gällande järnvägslagen, men i paragrafen föreslås att regleringen revideras på det sätt som driftskompatibilitetsdirektivet förutsätter. I 1 mom. föreskrivs om villkoren för att en teknisk definition för driftskompatibilitet eller en del av en sådan inte ska behöva tillämpas. Eftersom strävan med de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet är att säkerställa driftskompatibiliteten i järnvägssystemet, är det möjligt att frånga tillämpningen av en specifikation endast i de fall som direktivet tillåter och kommissionen har godkänt.

Den föreslagna förteckningen över fall där det är möjligt att frånga tillämpningen av specifikationer i 1 mom. motsvarar artikel 7.1 a-e i direktivet.

1 mom. 1 punkten tillåter möjlighet att frånga tillämpningen av tekniska specifikationer för driftskompatibilitet, om ett projekt som avser ett delsystem eller modernisering eller ombyggnad av detta är ett långt framskridet projekt. Enligt 2 punkten kan tillämpningen av tekniska specifikationer frångås av ekonomiska eller tekniska orsaker efter en olycka eller en naturkatastrof. I dessa situationer är det tillåtet att frånga tillämpningen av specifikationer endast tills nätet har återupprättats.

Enligt 1 mom. 3 punkten kan man begära att få frånga tillämpningen för modernisering, ombyggnad eller utvidgning när tillämpningen av den berörda specifikationen skulle hota projektets lönsamt eller kompatibiliteten i järnvägssystemet. Detta är möjligt när enhetligheten skulle äventyras i fråga om lastprofil, spårvidd, spåravstånd eller spänningen i elsystemet. Även här är ett mera sannolikt sätt att beakta den annorlunda spårvidden i Finland att använda sig av specialfall.

Möjligheten till undantag i 4 punkten för fordon i tredjelandstrafik och i 5 punkten för projekt som avser modernisering och ombyggnad av ett delsystem eller delar av detta på ett område som är geografiskt isolerat är viktig för Finland. Liknande möjligheter ingår i den gällande järnvägslagen. Finland har också med stöd av den gällande lagen ansökt om undantag från skyldigheten att installera GSM-R-nätet genom att åberopa att bannätet i Finland är geografiskt isolerat från Europeiska unionens övriga bannät. Hittills har det inte varit nödvändigt att ansöka om undantag för fordon som används i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland, eftersom undantag från driftskompatibilitetskraven gällande material i trafiken på Ryssland har skötts i form av specialfall i en teknisk specifikation för driftskompatibilitet.

I 2 och 3 mom. föreskrivs om frångående av tekniska specifikationer för driftskompatibilitet i den nationella processen. Enligt 2 mom. kan en upphandlande enhet föreslå att Transport- och kommunikationsverket anmäler till kommissionen att en teknisk specifikation för driftskompatibilitet inte tillämpas på grund av 1 mom. 1 och 2 punkten. På motsvarande sätt kan den upphandlande enheten enligt 3 mom. föreslå att Transport- och kommunikationsverket ska lämna en begäran till kommissionen om att få frånga tillämpningen av en teknisk specifikation eller en del av den med stöd av 1 mom. 3, 4 och 5 punkten. Den upphandlande enheten ska sålunda själv identifiera behovet av att frånga tillämpningen av en teknisk specifikation för driftskompatibilitet. Transport- och kommunikationsverket är inte skyldig att höra sig för om behovet av undantag i fråga om olika projekt. Verket ska efter att ha fått all information som behövs för att behandla en anmälan enligt 2 mom. eller begäran enligt 3 mom. avgöra om an-

mälan eller begäran om att frångå tillämpningen är motiverad. Om verket anser att anmälan eller begäran är motiverad ska verket lämna den till kommissionen för godkännande. Enligt direktivet ska medlemsstaterna underrätta kommissionen om långt framskridna projekt enligt 1 mom. 1 punkten inom ett år efter det att varje teknisk specifikation för driftskompatibilitet har trätt i kraft. För att detta ska vara möjligt borde de upphandlande enheterna underrätta Transport- och kommunikationsverket om projekten inom nio månader efter det att varje teknisk specifikation för driftskompatibilitet har trätt i kraft. På så vis har Transport- och kommunikationsverket tre månader på sig för att svara aktörerna och vidta administrativa åtgärder.

Enligt 4 mom. kan verket bevilja tillstånd att inte tillämpa en teknisk specifikation för driftskompatibilitet redan innan kommissionen har godkänt undantaget. Då har den upphandlande enheten rätt att tillämpa alternativa bestämmelser. Med alternativa bestämmelser avses de nationella tekniska rättsnormer enligt 38 § och de rättsnormer om järnvägssäkerhet enligt 8 § som den upphandlande enheten ska tillämpa i stället för specifikationen.

Kommissionens behandling skiljer sig åt i olika situationer. I det fall som avses i 1 mom. 5 punkten analyserar kommissionen begäran och beslutar utifrån underlagsuppgifternas fullständighet och samstämmighet huruvida den ska godkännas. I de fall som avses i 1 mom. 3 och 4 punkten antar kommissionen utifrån denna analys sitt beslut i form av genomförandeakter. Dessa genomförandeakter antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 51.3 i driftskompatibilitetsdirektivet.

Enligt driftskompatibilitetsdirektivet ska den sökande dessutom lämna ansökan till EU-byrån, om det är fråga om ett sådant tillstånd att släppa ut ett fordon på marknaden som ska sökas hos EU-byrån. Det är sannolikt att om man ansöker om att få frångå tillämpningen av en teknisk specifikation för driftskompatibilitet för ett fordon som är avsett för enbart nationell användning, ansöker man också om tillstånd att släppa ut fordonet på marknaden hos Transport- och kommunikationsverket. Detta krav blir alltså i första hand tillämpligt i fråga om tillstånd att släppa ut fordon på marknaden som berör ett användningsområde på flera än en medlemsstats territorium. I fråga om dem blir man sannolikt tvungen att ansöka om att få frångå tillämpningen i flera medlemsstater och därför är det också förnuftigt med anmälan till EU-byrån, eftersom driftskompatibilitetsdirektivet också förutsätter att EU-byrån hör alla berörda säkerhetsmyndigheter innan den lämnar sitt yttrande till kommissionen. Denna skyldighet genomförs nationellt genom en förordning som statsrådet utfärdar med stöd av 60 § (uppgifter som förutsätts i tillstånd för utsläppande på marknaden).

I 6 mom. ingår ett bemyndigande att genom förordning av statsrådet utfärda närmare bestämmelser om vilka uppgifter som behövs för ett förslag om att frångå tillämpningen till Transport- och kommunikationsverket och för en anmälan eller begäran till kommissionen. De uppgifter som krävs för en anmälan eller begäran till kommissionen, liksom kraven på underlagets form och inlämningsätt godkänns genom kommissionens genomförandeakt. Någon genomförandeakt har ännu inte antagits. Om kommissionen antar genomförandeakten i form av en förordning behöver det naturligtvis inte föreskrivas genom förordning av statsrådet vilka uppgifter som ska lämnas till kommissionen. I vilket fall som helst måste det föreskrivas genom förordning vilka uppgifter som ska lämnas till Transport- och kommunikationsverket, och som är beroende av vilka uppgifter som ska lämnas till kommissionen. Dessutom kan det behövas ytterliga information för att pröva om begäran är motiverad.

37 §. Banregister. I paragrafen föreskrivs om banregistret och den motsvarar 70 § i den gällande järnvägslagen. I 1 mom. föreskrivs att Transport- och kommunikationsverket, som även i övrigt sköter registreringsuppgifterna inom sitt verksamhetsområde, ska ansvara för banregistret. Banregistret ska omfatta hela bannätet som hör till järnvägssystemet i Finland. Trans-

port- och kommunikationsverket ska i egenskap av registermyndighet överföra uppgifter från banregistret till EU-byrån.

I 2 mom. åläggs bannätsförvaltare att till banregistret lämna uppdaterade uppgifter om det bannät de förvaltar inom den tidsfrist som Transport- och kommunikationsverket fastställer. Närmare bestämmelser om de uppgifter som ska lämnas till banregistret och inom vilka tidsfrister detta ska ske utfärdas genom statsrådets förordning med stöd av 3 mom. Bannätsförvaltare ska se till att uppgifterna i banregistret är ajour. När bannätsförvaltare vidtar ombyggnads- och moderniseringsåtgärder på sina bannät och i deras delsystem ska de så snabbt som möjligt efter att dessa åtgärder vidtagits se till att uppgifterna i banregistret är ajour. Skyldigheten att lämna uppgifter berör även de förvaltare av privata spåranläggningar som omfattas av lagens tillämpningsområde. Skyldigheten berör således både bannätsförvaltare som omfattas av förfarandet med säkerhetstillstånd enligt 4 kap. och förvaltare av privata spåranläggningar som omfattas av anmälningsskyldigheten enligt 5 kap. Även Transport- och kommunikationsverket ska lämnas nödvändiga uppgifter om ändringar i bannätet.

Bannätsförvaltare kan även i fortsättningen samla in uppgifter om det bannät de förvaltar åt sig själva, eftersom de behöver även sådana uppgifter för att förvalta bannätet som inte ingår i det banregister som avses i kommissionens beslut. Sålunda kan till exempel Trafikledsverket även i fortsättningen hantera de uppgifter om statens bannät som det behöver.

7 kap. Nationella reglering om driftskompatibilitet. I kapitlet föreskrivs om tillåtna nationella tekniska rättsnormer om driftskompatibilitet och hur de anmäls till EU-byrån och kommissionen.

38 §. Nationella tekniska rättsnormer. I paragrafen föreskrivs om tillåtna nationella tekniska rättsnormer. Europeiska unionens mål är att utöka driftskompatibiliteten i unionens järnvägs-system, så det nya driftskompatibilitetsdirektivet innehåller noggrannare bestämmelser än tidigare om vilka slags nationella rättsnormer det är möjligt att utarbeta i framtiden. Definitionen av nationella tekniska rättsnormer vidgas också något jämfört med tidigare. Den tidigare indelningen i tekniska regler och säkerhetsregler slopas på termnivå och reglerna för anmälan av dem ska i fortsättningen vara desamma. Det föreskrivs dock fortfarande om dem i olika paragrafer. I denna paragraf föreskrivs om nationell teknisk reglering. Motsvarande reglering på säkerhetssidan föreslås i 8 §. Utöver nationella tekniska rättsnormer gäller begränsningarna godtagbara nationella sätt att uppfylla kraven. Med ett godtagbart sätt att uppfylla kraven avses icke-bindande yttranden av myndigheterna för att fastställa sätt att säkerställa överensstämmelse med nationella rättsnormer. Myndigheterna ska vara behöriga att meddela sådana till exempel om sin egen reglering och roll som tillståndsmyndighet. Sålunda kan ett godtagbart nationellt sätt att uppfylla kraven vara till exempel anvisningar där Transport- och kommunikationsverket berättar hur kraven i ett tillstånd som det utfärdat kan uppfyllas även om tillståndskraven anges på lag- eller förordningsnivå. EU-byrån kan meddela motsvarande yttranden för att säkerställa att de väsentliga kraven iakttas.

På samma sätt som på säkerhetssidan blir även behovet av nationella tekniska rättsnormer dock hela tiden mera begränsat i den takt som det på EU-nivå utfärdas allt mera bindande reglering, till exempel tekniska specifikationer för driftskompatibilitet. Sålunda ska nationella rättsnormer upphävas i den takt som det utfärdas bindande reglering på EU-nivå. Utfärdandet av nationella rättsnormer med avseende på lagstiftningsordningen granskas mera detaljerat i avsnitt 4.2 i detaljmotiveringen.

Rättsnormer som tillämpas för att tillgodose de väsentliga kraven och nationella sätt att uppfylla kraven får således utfärdas för det första om de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet inte helt eller delvis omfattar de väsentliga kraven. Nationella tekniska rättsnormer

som utfärdats i enlighet med detta kan gälla öppna punkter i tekniska specifikationer för driftskompatibilitet, men också saker som inte alls regleras i tekniska specifikationer för driftskompatibilitet. För det andra får nationella tekniska rättsnormer utfärdas när det i enlighet med 36 § har anmälts att en teknisk specifikation för driftskompatibilitet inte tillämpas. För det tredje får nationella rättsnormer utfärdas om ett specialfall kräver tillämpning av tekniska föreskrifter som inte omfattas av en relevant teknisk specifikation för driftskompatibilitet. Vidare får enligt 4 punkten nationella rättsnormer utfärdas om nationella rättsnormer används för att specificera befintliga system, begränsat till syftet att bedöma fordonets tekniska kompatibilitet med nätet. Enligt 5 punkten får nationella rättsnormer också utfärdas om nät och fordon inte omfattas av tekniska specifikationer för driftskompatibilitet och enligt 6 punkten som en brådskande och tillfällig preventiv åtgärd, i synnerhet efter en olycka.

39 §. Nationella tekniska rättsnormer som ska anmälas. Paragrafen innehåller bestämmelser om när nationella tekniska rättsnormer ska anmälas till kommissionen och EU-byrån. Enligt 1 mom. ska nationella rättsnormer enligt 38 § i sin helhet anmälas till kommissionen och EU-byrån via det it-systemet som avses i artikel 27 i EU-byråförordningen innan de utfärdas. Anmälan ska också göras när nationella rättsnormer ändras, när medlemsstaten har lämnat en begäran i enlighet med 36 § om att få frånga tillämpningen av en teknisk specifikation för driftskompatibilitet eller när nationella rättsnormer blir överflödiga efter offentliggörandet eller översynen av en berörd teknisk specifikation för driftskompatibilitet.

Nya nationella tekniska rättsnormer får utfärdas endast om en teknisk specifikation för driftskompatibilitet inte fullt ut uppfyller de väsentliga kraven eller som en brådskande och preventiv åtgärd i synnerhet efter en olycka. Behovet av en nationell rättsnorm ska motiveras när den anmäls till kommissionen och EU-byrån.

40 §. Anmälan av nationella tekniska rättsnormer. I paragrafen föreskrivs om skyldigheten som gäller anmälan av nationella tekniska rättsnormer. Enligt 1 mom. ska utkast till nya nationella rättsnormer lämnas in till kommissionen och EU-byrån före införandet av den föreslagna nya rättsnormen via det it-systemet som avses i artikel 27 i EU-byråförordningen och inom den tidsfrist som avses i artikel 25.1 i EU-byråförordningen. Utkastet ska vara tillräckligt detaljerat för att EU-byrån ska kunna göra sin granskning.

I 2 mom. föreskrivs om motsvarande skyldighet i fråga om gällande nationella tekniska rättsnormer. De tidsfrister som ska iakttas i fråga om dem anges i artikel 26.1 i EU-byråförordningen. Enligt driftskompatibilitetsdirektivet får sådana nationella rättsnormer som inte har anmälts inte heller tillämpas. Enligt paragrafen ansvarar Transport- och kommunikationsverket för anmälan av nationella rättsnormer. Detta betyder att Transport- och kommunikationsverket sköter anmälningar via det system som EU-byrån inrättat för ändamålet.

För att Transport- och kommunikationsverket ska kunna göra anmälan, måste det känna till kommande eller godkända nationella tekniska rättsnormer. Därför föreslås att om en annan myndighet än Transport- och kommunikationsverket bereder en nationell teknisk rättsnorm, ska myndigheten minst tre månader innan rättsnormen träder i kraft sända utkastet till den nationella rättsnormen till verket, som lämnar in utkastet till kommissionen och EU-byrån. Dessutom föreslås i momentet i enlighet med driftskompatibilitetsdirektivet att den nationella rättsnormen får införas först när kommissionen har godkänt utkastet.

I artikel 27 i EU-byråförordningen bestäms om det it-system som ska användas för anmälningar och klassificering av nationella rättsnormer. It-systemet ska innehålla nationella rättsnormer och nationella sätt att uppfylla kraven.

EU-byrån ska enligt artikel 25.1 i EU-byråförordningen kontrollera utkast till nationella rättsnormer som lämnats in till den och enligt artikel 26.1 i EU-byråförordningen kontrollera gällande nationella rättsnormer som lämnats in till den inom två månader från mottagandet. Om en översättning krävs eller om utkastet till nationella rättsnormer är komplicerade eller långa, får EU-byrån förlänga denna frist med upp till tre månader, under förutsättning att medlemsstaten samtycker till detta. I undantagsfall får byrån och den berörda medlemsstaten i samförstånd enas om att ytterligare förlänga denna tidsperiod. Inom denna tidsperiod ska byrån utbyta relevant information med den berörda medlemsstaten och därefter informera medlemsstaten om resultatet av kontrollen. I fråga om utkast till nationella rättsnormer får EU-byrån vid behov också samråda med berörda intressenter.

Om EU-byrån efter kontrollen anser att utkastet till eller gällande nationella rättsnormer leder till att de väsentliga kraven för driftskompatibilitet på järnvägsområdet uppfylls, de gemensamma säkerhetsmetoderna och de gällande tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet respekteras och de gemensamma säkerhetsmålen uppnås och att de inte medför godtycklig diskriminering eller en dold begränsning av järnvägstransportverksamheten mellan medlemsstaterna, ska den informera kommissionen och den berörda medlemsstaten om sin positiva bedömning. I så fall får kommissionen validera rättsnormerna i det it-system som avses i artikel 27. Om byrån inom två månader från mottagandet av de nationella rättsnormerna eller inom den förlängda tidsperiod som har överenskommit i enlighet med punkt 1 inte informerar kommissionen och den berörda medlemsstaten om sin bedömning, får medlemsstaten införa rättsnormen enligt utkastet eller fortsätter rättsnormen att gälla. I fråga om utkast ska dock en nationell rättsnorm som införts anmälas till kommissionen och EU-byrån på nytt som en gällande rättsnorm.

Om den kontroll som avses i artikel 27 i EU-byråförordningen leder till en negativ bedömning ska byrån informera den berörda medlemsstaten och be den om dess ståndpunkt avseende bedömningen. Efter diskussionen med den berörda medlemsstaten ska EU-byrån, om den vidhåller sin negativa bedömning, inom en period på högst en månad avge ett yttrande som riktar till den berörda medlemsstaten med angivande av skälen till att den eller de berörda nationella rättsnormerna inte bör träda i kraft och/eller tillämpas eller till att den eller de berörda rättsnormerna bör ändras eller upphävas, och underrätta kommissionen om sin negativa bedömning. Den berörda medlemsstaten ska inom två månader meddela kommissionen sin ståndpunkt om det yttrande som avses i punkt 3, inbegripet en motivering om meningsskiljaktighet skulle föreligga. Om de skäl som anges anses vara otillräckliga eller om informationen saknas och, i fråga om utkast, om medlemsstaten dessutom antar den aktuella nationella rättsnormen utan tillräckligt beaktande av yttrandet, får kommissionen genom genomförandeakter anta ett beslut som riktar sig till den berörda medlemsstaten med en anmodan om att ändra eller upphäva den rättsnormen.

Anmälningsskyldigheten gäller rättsnormer som utfärdats av vilken aktör som helst, bara de hör till driftskompatibilitetsdirektivets tillämpningsområde. Nationella rättsrättsnormer är till exempel inte interna projekteringsanvisningar som Trafikledsverket meddelat för det egna bannätet eller rättsnormer av strikt lokal karaktär.

Enligt 3 mom. får en nationell rättsnorm antas och tillämpas omedelbart, om det är fråga om en brådskande preventiv åtgärd.

Kommissionen får också anta ett beslut genom genomförandeakter om dessa rättsnormer där medlemsstaten uppmanas att ändra eller upphäva den berörda nationella rättsnormen.

Enligt 4 mom. behöver nationella rättsnormer av strikt lokal karaktär inte anmälas, men de ska införas i banregistret.

EU-byrån får tillämpa förfarandet för anmälan av nationella rättsnormer i tillämpliga delar, om byrån får kännedom om att en nationell rättsnorm, vare sig den anmälts eller ej, är överflödigt, strider mot de gemensamma säkerhetsmetoderna, de gemensamma säkerhetsmålen, de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet eller annan EU-lagstiftning på järnvägsområdet eller skapar ett omotiverat hinder för den gemensamma järnvägsmarknaden.

41 §. Undantag. Paragrafen motsvarar 76 § i den nuvarande lagen. Enligt paragrafen kan Transport- och kommunikationsverket av särskilt vägande skäl bevilja undantag från de föreskrifter som verket meddelat, förutsatt att järnvägssystemets säkerhet och tekniska funktion inte äventyras. Beslutet kan i enlighet med den gällande bestämmelsen förenas med villkor och begränsningar för att trygga säkerheten. Dessutom kan verket kräva att sökanden gör en riskanalys så att riskerna är under kontroll och järnvägssäkerheten inte äventyras. Undantag måste sökas innan åtgärder vidtas och sökanden ska invänta Transport- och kommunikationsverkets beslut innan ett eventuellt undantag genomförs.

8 kap. Utsläppande av komponenter på marknaden. Kapitlet innehåller bestämmelser som genomför driftskompatibilitetsdirektivet i fråga om utsläppande av driftskompatibilitetskomponenter på marknaden och marknadsduglighet för dem, där garantin är förfarande för EG-försäkran om överensstämmelse eller om lämplighet för användning. Kapitlet innehåller också bestämmelser om hur man ska gå till väga om driftskompatibilitetskomponenter inte överensstämmer med väsentliga krav.

42 §. Utsläppande av driftskompatibilitetskomponenter på marknaden. I 1 mom. föreskrivs om villkoren för utsläppande av driftskompatibilitetsfaktorer på marknaden i enlighet med artikel 8.1 i driftskompatibilitetsdirektivet. Driftskompatibilitetskomponenter får släppas ut på marknaden endast om de möjliggör genomförandet av driftskompatibilitet i järnvägssystemet i unionen och samtidigt överensstämmer med de väsentliga kraven. Dessutom ska driftskompatibilitetskomponenter användas på avsett sätt och de ska installeras och underhållas korrekt.

Enligt 2 och 3 mom. bedöms huruvida en driftskompatibilitetskomponent överensstämmer med kraven utifrån villkoren i en relevant teknisk specifikation för driftskompatibilitet eller de europeiska specifikationer som utarbetats för att uppfylla nämnda villkor. Bedömningen ska göras enligt de förfaranden för bedömning av överensstämmelse eller lämplighet för användning av anges i en relevant teknisk specifikation för driftskompatibilitet. Överensstämmelse med kraven ska påvisas genom en EG-försäkran om överensstämmelse eller en EG-försäkran om lämplighet för användning vilken daterats och undertecknats av tillverkaren eller dennes behöriga ombud.

Enligt 4 mom. får reservdelar till delsystem som redan är i bruk när motsvarande tekniska specifikation för driftskompatibilitet träder i kraft installeras i delsystemen utan att de behöver underställas bedömning av överensstämmelse och lämplighet för användning.

43 §. Marknadsduglighet för driftskompatibilitetskomponenter. Paragrafens 1 och 2 mom. motsvarar 50 § i den gällande järnvägslagen. I 1 mom. föreskrivs om hinder för utsläppande på marknaden. Om en driftskompatibilitetskomponent inte uppfyller väsentliga krav, får den inte släppas ut på järnvägsmarknaden, saluföras, säljas eller i övrigt överlåtas till någon annan för användning i ett järnvägssystem eller användas i ett sådant system. Förbudet gäller inte sådana delsystem eller driftskompatibilitetskomponenter som marknadsförs för någon annan del av järnvägssystemet än de som omfattas av lagens tillämpningsområde.

I 2 mom. förbjuds begränsning av utsläppande på marknaden, saluföring, eller annan överlåtelse eller användning av en driftskompatibilitetskomponent som uppfyller de väsentliga kra-

ven. Begränsning kan komma i fråga endast om det är tillåtet på grunder som gäller iakttagandet av väsentliga krav och som anges i denna lag eller föreskrivs med stöd av den.

Syftet med marknadsbegränsningsförbudet är att garantera att driftskompatibilitetskomponenter som överensstämmer med de väsentliga kraven släpps ut på marknaden utan begränsningar som saknar konkurrensrättsliga grunder. Marknadsbegränsningsförbudet gäller endast grunder som följer av driftskompatibiliteten i järnvägssystemet, så till exempel eventuella begränsningar som gäller säkerhet och som föreskrivs i andra lagar ska tillämpas som sådana.

Paragrafens 3 mom. innehåller en ny bestämmelse jämfört med 50 § i den gällande järnvägs-lagen och där preciseras i enlighet med artikel 8 i driftskompatibilitetsdirektivet att sådana kontroller som har utförts inom ramen för förfarandet för EG-försäkran om överensstämmelse eller EG-försäkran om lämplighet för användning får inte krävas på nytt. Detta gäller till exempel situationer där dessa kontroller har utförts i någon annan medlemsstat.

44 §. Förfarande för EG-försäkran om överensstämmelse eller EG-försäkran om lämplighet för användning. I paragrafen föreskrivs om förfaranden för EG-försäkran om överensstämmelse med kraven. Enligt 1 mom. ska vid utfärdandet av försäkran tillämpas de bestämmelser som fastställs i relevanta tekniska specifikationer för driftskompatibilitet. Enligt 2 mom. ska tillverkaren eller dennes behöriga ombud begära att ett anmält organ utför en bedömning av en driftskompatibilitetskomponents överensstämmelse eller lämplighet för användning, om en relevant teknisk specifikation för driftskompatibilitet så kräver.

Enligt 3 mom. ska det framgå av försäkran om överensstämmelse eller om lämplighet för användning att en driftskompatibilitetskomponent också uppfyller kraven i andra EU-rättsakter, om komponenten omfattas av dem.

I 4 mom. sägs att om varken tillverkaren eller dennes behöriga ombud har uppfyllt de skyldigheter som fastställs i 1 och 3 mom. (dvs. kontroll av att kraven i tekniska specifikationer för driftskompatibilitet och annan EU-reglering är uppfyllda), ska skyldigheterna gälla varje person som släpper ut driftskompatibilitetskomponenten på marknaden. Samma skyldigheter gäller också den som monterar driftskompatibilitetskomponenter eller delar av driftskompatibilitetskomponenter av olika ursprung och den som tillverkar driftskompatibilitetskomponenter för eget bruk.

I 5 mom. ges möjlighet att genom förordning av statsrådet föreskriva om förfarandet vid bedömning av driftskompatibilitetskomponenters överensstämmelse och lämplighet för användning samt mallarna för försäkran som utfärdas utifrån sådana förfaranden och deras följedomment. Kommissionen kommer att anta en genomförandeakt om dessa, som sannolikt är en förordning. Då finns det inte nödvändigtvis något behov av en statsrådsförordning.

Genom paragrafen genomförs nationellt artikel 10, fränsett punkt 5, i driftskompatibilitetsdirektivet.

45 §. Driftskompatibilitetskomponenters icke-överensstämmelse med väsentliga krav. I 1 mom. förutsätts att tillverkaren eller dennes ombud som är etablerat i unionen på yrkande av Transport- och kommunikationsverket ser till att en driftskompatibilitetskomponent överensstämmer med kraven, om Transport- och kommunikationsverket anser att en EG-försäkran om överensstämmelse har upprättats felaktigt eller annars otillbörligt. Om det trots Transport- och kommunikationsverkets yrkande inte ses till att driftskompatibilitetskomponenten överensstämmer med kraven, ska verket vidta alla behövliga åtgärder för att begränsa eller förbjuda utsläppandet av driftskompatibilitetskomponenten i fråga på marknaden eller säkerställa att

komponenten dras tillbaka från marknaden på det sätt som föreskrivs i 2 mom. Genom 1 mom. genomförs således nationellt artikel 10.5 i driftskompatibilitetsdirektivet.

I 2 mom. föreskrivs om situationer där en driftskompatibilitetskomponent som används på avsett sätt sannolikt inte uppfyller de väsentliga kraven, trots att den har beviljats en EG-försäkran om överensstämmelse med kraven eller en EG-försäkran om lämplighet för användning och den har släppts ut på marknaden. Transport- och kommunikationsverket ska då vidta alla behövliga åtgärder för att begränsa komponentens användningsområde, förbjuda dess användning, dra tillbaka den från marknaden eller återkalla den. Kommissionen, EU-byrån och övriga medlemsstater ska omedelbart underrättas om vidtagna åtgärder i enlighet med artikel 11 i driftskompatibilitetsdirektivet. I meddelandet ska anges skälen till beslutet samt en bedömning av om avvikelserna beror på att de väsentliga kraven inte har uppfyllts, att de europeiska specifikationerna har tillämpats på ett felaktigt sätt eller att de europeiska specifikationerna är otillräckliga.

Om beslutet är följden av att de europeiska specifikationerna är otillräckliga, kan Transport- och kommunikationsverket enligt 3 mom. med beaktande av verkets befogenheter i samarbete med andra ansvariga aktörer återkalla specifikationen i fråga från de publikationer där den är införd, begränsa användningen av eller dra tillbaka en standard i enlighet med artikel 11 i standardiseringsförordningen eller se över en teknisk specifikation för driftskompatibilitet. Nationellt kan detta i praktiken betyda till exempel att Transport- och kommunikationsverket tar bort hänvisningar till standarden i fråga på sin webbplats eller ändrar nationella föreskrifter där det hänvisas till standarden. Om det har hänvisats till standarden på någon annan aktörs webbplats, samarbetar Transport- och kommunikationsverket med den aktören. Transport- och kommunikationsverket bistår också kommunikationsministeriet vid beredningen av regeringspropositioner och statsrådsförordningar för att stryka hänvisningar till standarden i lagar och förordningar. Det går inte att återkalla en standard eller se över en teknisk specifikation för driftskompatibilitet nationellt, utan saken måste drivas i EU och standardiseringsorganen.

Enligt 4 mom. ska Transport- och kommunikationsverket vidta lämpliga åtgärder mot den enhet som utfärdat försäkran, om det visar sig att en driftskompatibilitetskomponent försedd med EG-försäkran om överensstämmelse inte överensstämmer med de väsentliga kraven. Kommissionen och övriga medlemsstater ska underrättas om åtgärderna.

9 kap. Delsystem. Kapitlet innehåller bestämmelser som genomför driftskompatibilitetsdirektivet i fråga om fri rörlighet för och utsläppande på marknaden av delsystem, då villkoret är att de har beviljats EG-kontrollförklaring eller genomgått FI-kontroll enligt nationella rättsnormer. Kapitlet innehåller också bestämmelser om hur man ska gå till väga om ett delsystem inte uppfyller de väsentliga kraven.

46 §. Fri rörlighet för delsystem. I paragrafen föreskrivs om fri rörlighet för delsystem. Enligt 1 mom. får uppbyggnad, ibruktagande eller drift av ett strukturellt delsystem inte förbjudas, begränsas eller försvåras om det uppfyller de väsentliga kraven. Ett förbud är möjligt endast på en grund som gäller iakttagandet av väsentliga krav och som anges i denna eller någon annan lag eller föreskrivs med stöd av lag.

Enligt 2 mom. ska sådana kontroller som har utförts inom ramen för en EG-kontrollförklaring eller i andra medlemsstater, före eller efter driftskompatibilitetsdirektivets ikraftträdande, i syfte att kontrollera att identiska krav följs under identiska driftsförhållanden inte få krävas på nytt. 43 § i föregående kapitel innehåller likande bestämmelser om fri rörlighet för komponenter.

47 §. Presumption om överensstämmelse. Enligt 1 mom. ska Transport- och kommunikationsverket anse att de strukturella delsystem som ingår i unionens järnvägssystem överensstämmer med de väsentliga kraven, om de är försedda med en lämplig EG-kontrollförklaring. EG-kontrollförklaringen utfärdas med hänvisning till tekniska specifikationer för driftskompatibilitet och vid behov nationella rättsnormer. Strukturella delsystem är delsystem för infrastruktur, energi, trafikstyrning och signalering samt rullande materiel.

I 2 mom. föreskrivs om presumption om överensstämmelse, varmed avses att delsystem och komponenter enligt en viss standard eller del av den anses överensstämma med de väsentliga krav som omfattas av dessa standarder eller en del av dem, om hänvisningar till dessa likriktade standarder eller delar av dem har offentliggjorts i EU:s officiella tidning.

48 §. Sökandens uppgifter i förfarandet för utfärdande av EG-kontrollförklaring. I paragrafen föreskrivs om sökandens uppgifter i förfarandet för utfärdande av EG-kontrollförklaring. Sökandens uppgifter i förfarandet ska vara att utse ett anmält organ som handlägger förfarandet för utfärdande av EG-kontrollförklaring och be det utsedda anmälda organet att handlägga förfarandet, att be Transport- och kommunikationsministeriet att handlägga FI-kontrollförfarandet, att upprätta EG-kontrollförklaring för ett delsystem och det tekniska underlag som ska åtfölja den. I 1 mom. föreskrivs om begäran till det anmälda organet eller till Transport- och kommunikationsverket. Närmare bestämmelser om förfarandet för utfärdande av kontrollförklaring finns i 49 och 50 § och i den förordning som utfärdas med stöd av dem.

Enligt 2 mom. ska sökanden i den EG-kontrollförklaring som denne upprättat förklara att det berörda delsystemet har varit föremål för relevanta kontrollförfaranden samt uppfyller kraven i relevant EU-lagstiftning och i relevanta nationella rättsnormer. Förklaringen och följedokumentet ska vara daterade och undertecknade.

Enligt 3 mom. det tekniska underlag som sökanden sammanställer innehålla alla behövliga dokument som gäller delsystemets egenskaper och, i tillämpliga delar, alla intyg om driftskompatibilitetskomponenternas överensstämmelse med kraven. Det ska också innehålla alla uppgifter om villkor och begränsningar för användning samt anvisningar om kontinuerlig och periodisk övervakning, inställningar och underhåll. För underhållets del gäller anvisningarna underhåll av bana och fordon. EG-kontrollförklaringen och följedokumentet ska vara daterade och undertecknade.

Enligt 4 mom. sökanden bedöma huruvida en ny EG-kontrollförklaring behövs vid modernisering eller ombyggnad av ett delsystem som leder till en ändring av det tekniska underlaget och som inverkar på redan genomförda kontrollförfarandens giltighet.

I driftskompatibilitetsdirektivet nämns också en separat nationell kontrollförklaring. Kommissionen har dock i sina genomförandeanvisningar konstaterat att av direktivets bilagor framgår att resultaten av förfarandet för kontroll av överensstämmelse med nationella rättsnormer skrivs in i EG-kontrollförklaringen.

49 §. Ett anmält organs uppgifter i förfarandet för utfärdande av EY-kontrollförklaring. Paragrafen motsvarar 45 § i den gällande järnvägslagen. I paragrafen föreskrivs om anmälda organs uppgifter i förfarandet för utfärdande av EG-kontrollförklaring. Ett anmält organs uppgift ska vara att utföra förfarandet för utfärdade av EG-kontrollförklaring. Ett anmält organs kontrollförfarande omfattar kontroll av överensstämmelse med kraven i en teknisk specifikation för driftskompatibilitet.

Enligt 1 mom. utför ett anmält organ en EG-kontroll av ett delsystem på begäran av sökanden. EG-kontrollen börjar i planeringsskedet och pågår under hela uppbyggnadstiden fram till

överlämnandet innan delsystemet släpps ut på marknaden eller tas i bruk. I uppdraget ingår i enlighet med den tillämpliga tekniska specifikationen för driftskompatibilitet också att kontrollera det berörda delsystemets gränssnitt i förhållande till det system i vilket delsystemet ska integreras.

Enligt 2 mom. får det anmälda organet utfärda mellanliggande kontrollintyg om ett visst stadium i kontrollförfarandet eller vissa delar av delsystemet. Enligt 3 mom. får det anmälda organet utfärda kontrollintyg för ett eller flera delsystem eller vissa delar av delsystem, om detta är tillåtet i den relevanta tekniska specifikationen för driftskompatibilitet.

Enligt 4 mom. får närmare bestämmelser om de anmälda organens uppgifter, EG-kontrollförfarandet för delsystem samt de mellanliggande kontrollintygen och förfarandet för att utfärda sådana samt mallarna för försäkran som utfärdas utifrån sådana förfaranden och deras följedokument utfärdas genom förordning av statsrådet. Genom förordning av statsrådet utfärdas de närmare tekniska bestämmelser som behövs för att genomföra artiklarna 15, 37 och 41 samt bilaga VI i driftskompatibilitetsdirektivet, inbegripet mallarna för försäkran enligt paragrafen och de dokument som ska fogas till ansökningar som gäller dem. Genom förordning av statsrådet får dessutom utfärdas de kompletterande tekniska förpliktelser som ingår i kommissionens genomförandeakt och som kommissionen antar med stöd av ovannämnda bestämmelser i driftskompatibilitetsdirektivet. Om genomförandeakten antas som en direkt tillämplig EU-förordning, behöver genomförandeakten naturligtvis inte genomföras separat nationellt. Bemyndigandet att utfärda förordning motsvarar det som föreskrivs om motsvarande saker i statsrådets förordning om järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet (372/2011), som utfärdats med stöd av 62 § i järnvägslagen. Jämfört med den gällande statsrådsförordningen kommer bestämmelserna att ses över i överensstämmelse med driftskompatibilitetsdirektivet och särskilt bilaga VI till direktivet.

50 §. Uppgifter och ansvar i enlighet med FI-kontrollen. I paragrafen föreskrivs om FI-kontroll som görs för att säkerställa överensstämmelse med nationella rättsnormer. Paragrafen motsvarar 65 § i den gällande lagen med undantag av 5 mom., beträffande vilket en motsvarande bestämmelse ingår i 101 § i den föreslagna lagen. Enligt 1 mom. ska bedömningen av överensstämmelse i enlighet med FI-kontrollen göras för sådana delsystem eller delar av sådana delsystem vilka inte berörs av kraven i en teknisk specifikation för driftskompatibilitet och på delsystemet eller en del av det tillämpas således kraven i de nationella rättsnormer som avses i 38 §.

Enligt 2 mom. ska Transport- och kommunikationsverket ansvara för FI-kontrollerna. Transport- och kommunikationsverket kan vid behov utse ett anmält organ att ansvara för bedömningen av de nationella bestämmelser som gäller ett delsystem vid FI-kontroller. För det anmälda organet gäller då de förutsättningar och villkor som anges i 15 kap.

I 3 mom. föreskrivs om möjlighet att anlita en underleverantör för uppgifter som avses i denna paragraf. Underleverantören ska uppfylla de villkor för att bli utsedd till anmält organ med undantag för villkoren i 84 § 2 mom. och 86 § 1 mom. 1 punkten, dvs. underleverantören behöver inte vara en juridisk person som är registrerad i Finland, och underleverantören behöver inte vara ackrediterad. Transport- och kommunikationsverket svarar dock för de uppgifter som utförts av underleverantörer.

På samma sätt som anmälda organs förfarande för utfärdande av EG-kontrollförklaring börjar också FI-kontrollen i planeringsskedet och pågår under hela uppbyggnadstiden fram till överlämnandet innan delsystemet släpps ut på marknaden eller tas i bruk.

I 4 och 5 mom. ingår rättigheter som motsvarar 49 § 2 och 3 mom. att utfärda mellanliggande kontrollintyg och kontrollintyg för ett eller flera delsystem eller vissa delar av dessa delsystem.

I 6 mom. ingår ett bemyndigande som innebär att närmare bestämmelser om Transport- och kommunikationsverkets uppgifter vid FI-kontroll, förfarandet vid FI-kontroll av delsystem samt de mellanliggande kontrollintygen och förfarandet för att utfärda sådana får utfärdas genom förordning av statsrådet. Genom förordning av statsrådet utfärdas närmare tekniska bestämmelser för att genomföra artikel 13 i driftskompatibilitetsdirektivet samt punkt 3 i bilaga IV till direktivet vilken gäller kontrollförfarande som utförs med stöd av nationella rättsnormer. I statsrådets förordning intas dessutom de kompletterande tekniska bestämmelser som eventuellt behövs, om kommissionen med stöd av driftskompatibilitetsdirektivet antar en genomförandeakt om ovannämnda saker i form av kommissionens direktiv i stället för en direkt tillämplig förordning. Motsvarande bestämmelser har med stöd av 45 § i den gällande järnvägslagen utfärdats i statsrådets förordning om järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet.

51 §. *Delsystems icke-överensstämmelse med väsentliga krav.* I paragrafen föreskrivs om det förfarande som Transport- och kommunikationsverket ska iaktta om verket anser att ett delsystem inte uppfyller de väsentliga kraven. Enligt 1 mom. får Transport- och kommunikationsverket begära att kompletterande kontroller utförs, om verket konstaterar att ett strukturellt delsystem, för vilket en EG-kontrollförklaring inte till fullo uppfyller bestämmelserna i driftskompatibilitetsdirektivet och i synnerhet inte de väsentliga kraven. I praktiken kan denna situation uppstå till exempel när Transport- och kommunikationsverket behandlar en ansökan om tillstånd för ibruktagande av ett fast strukturellt delsystem eller en ansökan om tillstånd för utsläppande på marknaden av ett fordon.

Enligt 2 mom. ska Transport- och kommunikationsverket anmäla till kommissionen om de kompletterande kontroller som har begärts. I anmälan ska framgå huruvida delsystemets bristande uppfyllande av kraven i driftskompatibilitetsdirektivet beror på icke-överensstämmelse med de väsentliga kraven eller med en teknisk specifikation för driftskompatibilitet, eller på att de sistnämnda har tillämpats felaktigt eller på en brist i en teknisk specifikation för driftskompatibilitet.

10 kap. *Ibruktagande av fasta strukturella delsystem.* Kapitlet innehåller genomförandebestämmelser enligt driftskompatibilitetsdirektivet om tillstånd för ibruktagande av fasta strukturella delsystem, som är en förutsättning för att delsystem ska få tas i bruk. Kapitlet innehåller också bestämmelser om hur tillverkning, uppbyggnad, ombyggnad och modernisering av delsystem kräver tillstånd för ibruktagande samt om återkallande av tillstånd för ibruktagande och om användningstillstånd för byggtiden.

52 §. *Tillstånd för ibruktagande av fasta strukturella delsystem.* Paragrafen motsvarar 44 § i den gällande järnvägslagen och i den föreskrivs om ibruktagande av fasta strukturella delsystem. Enligt 1 mom. beviljar Transport- och kommunikationsverket tillstånd för ibruktagande av fasta strukturella delsystem. Fasta strukturella delsystem är delsystemen för markbaserad trafikstyrning och signalering, energi och infrastruktur.

Enligt 2 mom. ska tillstånd beviljas för sådana fasta strukturella delsystem som har utformats, byggts och installerats på ett sådant sätt att de uppfyller de väsentliga kraven. Särskilt uppmärksamhet ska ägnas att delsystemet är tekniskt kompatibelt med det system i vilket det ska integreras samt att integreringen är säker.

Enligt 3 mom. ska Transport- och kommunikationsverket ge anvisningar för ansökan av de tillstånd som avses här. Ansökningsanvisningarna ska tillhandahållas sökanden avgiftsfritt. I praktiken kan Transport- och kommunikationsverket till exempel publicera ansökningsanvisningarna på sin webbplats.

I 4 mom. ingår ett bemyndigande att genom förordning av statsrådet utfärda bestämmelser om de handlingar som ska bifogas ansökan. Genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser om genomförande av artikel 18 i driftskompatibilitetsdirektivet. Motsvarande närmare tekniska bestämmelser om de handlingar som ska bifogas ansökan om tillstånd för ibruktagande har utfärdats i statsrådets förordning om järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet med stöd av 45 § i järnvägslagen. De tekniska bestämmelserna ses över så att de börjar motsvara det nya driftskompatibilitetsdirektivets krav på de handlingar som ska bifogas ansökan.

53 §. *Behandling av tillstånd för ibruktagande av fasta strukturella delsystem.* I paragrafen föreskrivs om tillstånd för ibruktagande av fasta strukturella delsystem och genom bestämmelserna i paragrafens genomförs artikel 18 i driftskompatibilitetsdirektivet.

Enligt 1 mom. ska Transport- och kommunikationsverket inom en månad efter att ansökan om tillstånd för ibruktagande mottagits kontrollera att ansökan innehåller alla uppgifter och bilagor enligt denna paragraf och begära relevanta kompletterande uppgifter. Det ska fastställas en rimlig tidsfrist för inlämnade av uppgifter i begäran om kompletterande uppgifter.

I 2 mom. föreskrivs att Transport- och kommunikationsverket ska kontrollera huruvida ansökan och dess bilagor är fullständiga, relevanta och sammanhängande. Om det är fråga markbaserad ERTMS-utrustning som hör till ett delsystem för markbaserad trafikstyrning och signalering (ERTMS, European Rail Traffic Management System, det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg), ska det också kontrolleras om EU-byråns beslut på ansökan enligt 54 § har iakttagits. Sökanden ska underrättas om tillståndet för ibruktagande av fasta strukturella delsystem eller om avslag inom en förutbestämd, rimlig tid och i alla händelser inom fyra månader från mottagandet av all relevant information.

Tillstånd får enligt 3 mom. beviljas tills vidare om förutsättningarna uppfylls. Tillstånd kan förenas med sådana begränsningar och villkor som syftar till att trygga delsystemets säkerhet och driftskompatibilitet i järnvägssystemet. Begränsningarna och villkoren får inte stå i strid med väsentliga krav.

54 §. *Harmoniserat genomförande av delsystemen för trafikstyrning och signalering i Europeiska unionen.* I och med EU:s fjärde järnvägspaket får EU-byrån en starkare roll för att säkerställa driftskompatibilitet i fråga om utrustning för automatisk tågkontroll, dvs. ETCS- och/eller GSM-R-utrustning i unionen (ETCS, European Train Control System, det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg, varav ERTMS-systemet utgör en del). Detta genomförs så att EU-byrån ska före ett anbudsförfarande för markbaserad ERTMS-utrustning kontrollera att de planerade tekniska lösningarna fullständigt överensstämmer med relevanta tekniska specifikationer för driftskompatibilitet och därmed är fullständigt driftskompatibla. EU-byråns roll framgår till största delen av EU-byråsförordningen, men i denna paragraf intas bestämmelser om hur sökanden själv ska agera i saken.

Sökanden ska enligt 1 mom. lämna in de planerade tekniska lösningarna till EU-byrån för kontroll före ett anbudsförfarande för markbaserad ERTMS-utrustning. Enligt 2 mom. ska ansökan lämnas in via den enda kontaktpunkten och den ska åtföljas av information om alla projekt som hör till ansökan.

Enligt 2 mom. ska också allt informationsutbyte mellan EU-byrån och sökanden och de olika etapperna i och resultaten av de relevanta förfarandena och begäranden och beslut från överklagandenämnden som avses i artikel 55 i EU-byråförordningen lämnas in via den enda kontaktpunkten, när dessa hänför sig till den aktuella saken. Överklagandenämnden är densamma som har beskrivits mera detaljerat i detaljmotiveringen till 20 §.

I 2 mom. ingår också ett bemyndigande att vid behov utfärda närmare bestämmelser om de handlingar som ska bifogas ansökan om kontroll av anbudsbegäran genom förordning av statsrådet. Genom statsrådets förordning utfärdas bestämmelser om de bilagor som krävs för ansökan och som anges i artikel 19 i driftskompatibilitetsdirektivet och som eventuellt kompletteras i kommissionens rekommendation. Rekommendationen behöver inte följas eller genomföras, men det kan underlätta behandlingen vid EU-byrån om den följs, så den kan behöva genomföras. I bilagorna ska sökanden beskriva hur det planerade projektet uppfyller kraven i anbudsförfarandet, vilka baserar sig på tekniska specifikationer för driftskompatibilitet som antagits med stöd av driftskompatibilitetsdirektivet.

Enligt 3 mom. ska EU-byrån före godkännandet höra de nationella säkerhetsmyndigheter som berörs av ansökan om ett ERTMS-anbudsförfarande. Om ansökan berör Finland, måste EU-byrån ha tillgång till Transport- och kommunikationsverkets yttrande före godkännandet. Yttrandet kan lämnas in till antingen sökanden eller EU-byrån. Tanken är att yttrandet ska lämnas till sökanden, om sökanden begär det.

I 4 mom. föreskrivs hur man ska gå till väga om EU-byrån anser att det finns brister i ansökan. Sökanden ska då antingen åtgärda konstruktionen och skicka en ny begäran om godkännande till EU-byrån. Om sökanden inte är av samma åsikt som EU-byrån om bristerna eller om EU-byrån meddelar avslag, kan sökanden inom en månad efter att ha mottagit ett sådant beslut lämna in en motiverad begäran om att EU-byrån ska ompröva sitt beslut. Om EU-byrån fastställer sitt ursprungliga beslut får sökanden överklaga ärendet inför överklagandenämnden enligt artikel 55 i EU-byråförordningen.

Enligt 5 mom. ska sökanden underrätta EU-byrån och Transport- och kommunikationsverket, om kravspecifikationer eller beskrivningen av de tekniska lösningarna ändras efter EU-byråns godkännande. Då tillämpas artikel 30.2 i EU-byråförordningen. I den punkten föreskrivs om skyldighet för EU-byrån att samarbeta med de berörda parterna för att finna en ömsesidigt godtagbar lösning, om utformningen eller specifikationerna för ett projekt har ändrats så att det föreligger en risk för teknisk eller operativ inkompatibilitet mellan delsystemet för markbaserad ERTMS och fordon som är utrustade med ERTMS. Om det inte går att finna någon ömsesidigt godtagbar lösning inom en månad från samordningsförfarandets början, ska ärendet hänskjutas till den ovan beskrivna överklagandenämnden enligt EU-byråförordningen för ett skiljeförfarande.

55 §. Planering av tillverkning, uppbyggnad, ombyggnad eller modernisering av fasta strukturella delsystem. Genom paragrafen genomförs artikel 18.6 i driftskompatibilitetsdirektivet. Den aktuella punkten gäller emellertid endast modernisering och ombyggnad av fasta strukturella delsystem. I Finland har man dock ansett det ändamålsenligt att även planer för nya banprojekt lämnas in.

En plan för tillverkning eller uppbyggnad av ett nytt delsystem samt för ombyggnad eller modernisering av ett befintligt delsystem ska i enlighet med 1 mom. ges in till Transport- och kommunikationsverket. Genomförandet av planen kan inledas först när Transport- och kommunikationsverket har beslutat om det på basis av planen behövs ett nytt tillstånd för ibruktagande.

Enligt 2 mom. ska Transport- och kommunikationsverket inom en månad efter att sökandens begäran mottagits underrätta sökanden om att ansökan innehåller behövliga handlingar eller begära relevanta kompletterande uppgifter och fastställa en rimlig tidsfrist för inlämnande av dessa. Med tillräckliga handlingar enligt momentet avses här att ansökan innehåller alla behövliga handlingar i enlighet med driftskompatibilitetsdirektivet, men verket har naturligtvis rätt att kräva ytterligare uppgifter av sökanden.

Enligt 3 mom. ska Transport- och kommunikationsverket kräva ett nytt tillstånd för ibruktagande i samband med modernisering eller ombyggnad, om den övergripande säkerhetsnivån för delsystemet i fråga kan påverkas negativt av de planerade arbetena, tillståndet för ibruktagande krävs i relevanta tekniska specifikationer för driftskompatibilitet eller i den nationella genomförandeplanen eller om det görs ändringar i de värden utifrån vilka tillståndet redan beviljats. Genomförandet av tekniska specifikationer för driftskompatibilitet kräver i allmänhet en nationell genomförandeplan, det har till exempel utarbetats en nationell genomförandeplan för ibruktagande av ERTMS-systemet. Med värden avses här till exempel axeltryck, hastighetsbegränsningar eller andra parametrar, i enlighet med vilka delsystemet har beviljats tillstånd för ibruktagande, och om det inträffar ändringar i dessa värden måste det också ansökas om nytt tillstånd för ibruktagande för delsystemet.

Transport- och kommunikationsverket ska enligt 4 mom. underrätta sökanden om behovet av ett tillstånd för ibruktagande senast fyra månader efter det att sökanden har gett in alla dokument som behövs för behandlingen till verket.

56 §. Återkallande av tillstånd för ibruktagande av fasta strukturella delsystem. Transport- och kommunikationsverket ska med stöd av paragrafen uppmana tillståndshavaren att inom en rimlig tid om minst två månader avhjälpa konstaterade fel och försummelser, om ett delsystem inte uppfyller de väsentliga krav som ställts på det eller om tillståndshavaren inte iakttar begränsningarna eller villkoren i tillståndet. Verket kan återkalla tillståndet för ibruktagande helt och hållet eller för viss tid, om tillståndshavaren inte har avhjälpt felet eller försummelsen inom utsatt tid och felet och försummelsen måste anses vara av väsentlig art. Verket kan också begränsa eller förbjuda användningen av ett delsystem.

Transport- och kommunikationsverket får med stöd av 2 mom. återkalla ett tillstånd för ibruktagande med omedelbar verkan, om det är fråga om en särskilt allvarlig brist som kan äventyra järnvägssystemets säkerhet.

57 §. Användningstillstånd för byggtiden. Paragrafen motsvarar 47 § i den gällande järnvägslagen. Med stöd av 1 mom. kan Transport- och kommunikationsverket bevilja användningstillstånd för byggtiden för ett fast strukturellt delsystem före det egentliga tillståndet för ibruktagande, om det är fråga om ett moderniserings- och ombyggnadsprojekt som färdigställs etappvis och delsystemet behövs för att trygga tillräckliga trafikförbindelser redan innan det färdigställs och järnvägssystemets säkerhet inte äventyras. Det kan vara fråga om att bevilja användningstillstånd för till exempel ett sådant moderniserings- eller ombyggnadsprojekt på en bana där moderniseringen eller ombyggnaden av banan görs i etapper och det på grund av projektets omfattning räcker så länge att trafiken på banan inte kan avbrytas helt och hållet under projektiden, utan trafiken måste fortsätta genast efter att den person som ansvarar för trafiksäkerheten i banarbetet har anmält till trafikledningen att banan färdigställts. Användningstillstånd för byggtiden söks inte för fordon, utan fordon kan beviljas visstidstillstånd enligt 58 § för testning av fordon. Testerna ska dock vara sådana att de krävs i en teknisk specifikation för driftskompatibilitet eller i en nationell föreskrift.

Transport- och kommunikationsverket säkerställer att den tillfälliga användningen är säker utifrån det material som sökanden lämnat in. I samband med tillståndsansökan ska sökanden

lämna in en beskrivning av såväl de planerade arbetena som de åtgärder genom vilka säkerheten i järnvägssystemet tryggas under hela projektiden. Arbetsplanen och konstruktionsförutsättningarna kan betraktas som en sådan beskrivning. Dessutom krävs en utredning om eventuella begränsningar som riktar sig mot trafiken. I säkerställandet av säkerheten i järnvägssystemet ska ingå bland annat att säkerheten har beaktats på ett heltäckande sätt vid utarbetandet av planen. Verksamhetsutövarna är ansvariga för säkerheten under projektiden.

Verket kan med stöd av 2 mom. förena tillståndet med villkor och begränsningar genom vilka säkerheten i järnvägssystemet tryggas. Om det under tillståndets giltighetstid sker förändringar i omständigheter som inverkar på säkerheten eller i övriga förutsättningar för tillståndet, ska tillståndshavaren underrätta Transport- och kommunikationsverket om saken. Verket ska då bedöma om förutsättningarna för beviljande av tillstånd har förändrats och om ett nytt tillstånd måste sökas. Verket kan då kräva att ansökan om nytt tillstånd ges in inom en rimlig tid. Verket har dessutom rätt att återkalla tillståndet. Användningstillstånd för byggtiden är i kraft högst tre år efter beviljandet. Tillstånd för ibruktagande enligt 53 § ska sökas omedelbart för en färdigställd del.

Användningstillstånd för byggtiden kan återkallas på samma grunder som tillstånd för ibruktagande av delsystem. Bestämmelser om detta finns i 3 mom. Användningstillstånd för byggtiden är avsett endast för fasta delsystem, inte för fordon eller mobila delsystem.

11 kap. Ibruktagande av mobila delsystem. I kapitlet föreskrivs om tillstånd för utsläppande på marknaden, som är en förutsättning för att ta i bruk mobila delsystem. Tillstånd för utsläppande på marknaden av rullande materiel kan sökas hos Transport- och kommunikationsverket, om avsikten är att använda den rullande materielen enbart i Finland, men även tillstånd för utsläppande på marknaden av material som ska användas i endast en medlemsstat kan sökas hos EU-byrån. Tillstånd för utsläppande på marknaden av materiel som ska användas i flera medlemsstater söks alltid hos EU-byrån. I kapitlet föreskrivs också om kontroller av fordon som beviljats tillstånd innan de tas i bruk, om typgodkännande av fordon samt om återkallande av tillstånd.

58 §. Tillstånd för provkörning för testning av delsystem till fordon. Paragrafen motsvarar 47 a § i den gällande järnvägslagen, där det bestäms om visstidsanvändning av delsystem till fordon för testning och provkörning innan tillstånd för ibruktagande beviljas. Enligt 1 mom. kan Transport- och kommunikationsverket bevilja ett visstidstillstånd för provkörning för sådana fordon som är försedda med ett delsystem som enligt de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet eller en föreskrift som meddelats med stöd av spårtrafiklagen ska undergå kontroller som kräver att delsystemet används i järnvägssystemet. Tillstånd kan beviljas för högst tio månader. Tillståndet kallas tillstånd för provkörning av fordon, så att det klart skiljer sig från tillstånd för ibruktagande av delsystem eller fordon. Delsystem som kan ingå i ett fordon är rullande materiel samt fordonsbaserade delsystem för trafikstyrning och signalering. Beviljandet av tillstånd för provning baserar sig på bedömning av delsystemets överensstämmelse med kraven. Med stöd av tillstånd får inte utföras andra tester eller inspektioner än sådana som hänför sig till EG- och FI-kontroller.

Genom 2 mom. genomförs artikel 21.3 i driftskompatibilitetsdirektivet, som förutsätter att bannätsförvaltaren säkerställer att de tester som utförs på bannätet kan genomföras inom tre månader efter att sökandens begäran mottagits. Transport- och kommunikationsverket ska vid behov säkerställa att testerna genomförs.

I 3 mom. åläggs den som ansöker om tillstånd att i samband med ansökan till verket lämna in en plan om förflyttning av fordonet, om de kontroller som ska utföras på delsystemet samt om de åtgärder genom vilka säkerheten i järnvägssystemet tryggas. I planen ska beskrivas kontrol-

len, tidpunkten och platsen för kontrollen samt riskbedömningen, inbegripet en bedömning av järnvägssystemets säkerhet beträffande användning av delsystemet med stöd av tillståndet. Planen ska också innehålla förfaranden för flyttning av delsystemet till kontrollplatsen. En förutsättning för beviljande av tillstånd för provkörning är enligt momentet att järnvägssystemets säkerhet inte äventyras. Ett tillstånd för provkörning ger inte rätt till kommersiell trafik.

Enligt 4 mom. kan verket förena ett tillstånd med begränsningar och villkor som syftar till att trygga järnvägssystemets säkerhet. Delsystemet får användas endast i enlighet med begränsningarna och villkoren.

Enligt 5 mom. gäller vad som i 56 § föreskrivs om återkallande av tillstånd för ibruktagande av fasta strukturella delsystem också tillstånd för provkörning.

59 §. Utsläppande av mobila delsystem på marknaden. Enligt paragrafen får mobila delsystem släppas ut på marknaden endast om de har utformats, byggts och installerats på ett sådant sätt att de uppfyller de väsentliga kraven. Det ska i synnerhet säkerställas att tillämplig kontrollförklaring har upprättats. Kontrollförklaring utfärdas i en process enligt 49 §. Mobila delsystem är lok, passagerarvagnar, godsvagnar samt fordonsbaserade delsystem för trafikstyrning och signalering.

60 §. Ansökan om tillstånd för utsläppande av fordon på marknaden. Genom paragrafen genomförs nationellt artikel 21.1, 21.2, 21.3 och 21.12 i driftskompatibilitetsdirektivet. Tillståndet för utsläppande av fordon på marknaden ersätter i fortsättningen tillståndet för ibruktagande av fordon, som det föreskrivs om i 48 a § i den gällande järnvägslagen. I paragrafen föreskrivs att ett fordon får släppas ut på den finländska marknaden först när det har erhållit ett tillstånd för utsläppande av fordon på marknaden som utfärdats av EU-byrån eller av Transport- och kommunikationsverket. Ett fordon kan bestå av flera mobila delsystem, eftersom det till exempel i loket också kan finnas fordonsbaserade delsystem för trafikstyrning och signalering.

Enligt 2 mom. ska i en ansökan om tillstånd för utsläppande på marknaden anges fordonets användningsområde. Om det tänkta användningsområdet finns i flera EES-stater, ska tillståndet i enlighet med 61 § sökas hos EU-byrån. Om det tänkta användningsområdet omfattar enbart Finland, kan sökanden i enlighet med 62 § välja om denne söker tillstånd hos EU-byrån eller Transport- och kommunikationsverket. Ansökan ska innefatta handlingar som styrker att den tekniska kompatibiliteten mellan fordonet och användningsområdet har kontrollerats. Tillståndet för utsläppande på marknaden möjliggör ändå inte ibruktagande av materielen på bannätet i fråga, utan ibruktagande förutsätter också att järnvägsföretaget har kontrollerat kompatibiliteten mellan materielen och järnvägsnätet enligt 66 §.

I 2 mom. ingår ett bemyndigande att genom förordning av statsrådet utfärda närmare bestämmelser om de handlingar som ska bifogas ansökan om tillstånd för utsläppande på marknaden. Enligt driftskompatibilitetsdirektivet krävs underlag med handlingar som styrker utsläppandet på marknaden av de mobila delsystem som fordonet består av i enlighet med 59 §, den tekniska kompatibiliteten hos dessa delsystem i fordonet, vilken ska fastställas på grundval av relevanta tekniska specifikationer för driftskompatibilitet eller nationella rättsnormer, att integrationen i fordonet av dessa delsystem är säker, vilket ska fastställas på grundval av relevanta tekniska specifikationer för driftskompatibilitet eller nationella rättsnormer och gemensamma säkerhetsmetoder, och fordonets tekniska kompatibilitet med järnvägsnätet i det tänkta användningsområdet, vilken ska fastställas på grundval av relevanta tekniska specifikationer för driftskompatibilitet och/eller nationella rättsnormer, register över infrastruktur och den gemensamma säkerhetsmetoden för riskbedömning.

I 3 mom. föreskrivs om situationer där nytt tillstånd för utsläppande på marknaden ska sökas för ett fordon som redan har ett tillstånd för utsläppande på marknaden. Nytt tillstånd för utsläppande på marknaden behövs om det tänkta arbetet kan ha negativa effekter på fordonets allmänna säkerhetsnivå eller om det krävs i relevanta tekniska specifikationer för driftskompatibilitet. Nytt tillstånd för ibruktagande krävs också om det har gjorts någon ändring av värdena för de parametrar som avses i 63 § 2 mom. 2 punkten (parametrar som fastställts i tekniska specifikationer för driftskompatibilitet eller nationella rättsnormer för kontroll av driftskompatibiliteten mellan fordonet och användningsområdet), om ändringen ligger utanför området för godkända parametrar i enlighet med vad som fastställs i tekniska specifikationer för driftskompatibilitet. Med värden för parametrar avses här att det i tillståndet för utsläppande på marknaden eller typgodkännandet för fordonet har fastställts planeringsvärden för till exempel maximal hastighet och axeltryck. I framtiden anges det i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet när dessa ändringar förutsätter nytt tillstånd för utsläppande på marknaden.

I 4 mom. föreskrivs i enlighet med driftskompatibilitetsdirektivet att ansökan ska lämnas in via den enda kontaktpunkten. Hos den enda kontaktpunkten kommer dessutom att registreras de olika etapperna i och resultaten av ansökningsförfarandena och, i förekommande fall, begäranden och beslut från överklagandenämnden enligt artikel 55 i EU-byråförordningen.

61 §. Tillstånd för utsläppande av fordon på marknaden i flera EES-stater. I paragrafen föreskrivs om processen för ansökan om tillstånd för utsläppande på marknaden i situationer där det är tänkt att fordonet ska användas i flera medlemsstater, varav Finland är ett. I paragrafen föreskrivs i synnerhet om Transport- och kommunikationsverkets uppgifter i dessa situationer och om de förfaranden som ska iakttas om test behöver utföras på det finländska bannätet under ansökningsförfarandet.

Enligt 1 mom. ska tillstånd för utsläppande på marknaden sökas hos EU-byrån, om fordonets planerade användningsområde finns i flera medlemsstater. Med stöd av driftskompatibilitetsdirektivet går man till väga på detta sätt i alla EES-stater, om sökanden vill att fordonets användningsområde ska omfatta flera EES-stater.

Enligt driftskompatibilitetsdirektivet ska EU-byrån bedöma huruvida underlaget är fullständigt, relevant och sammanhängande i förhållande till specifikationerna för driftskompatibilitet och dessutom hänskjuta underlaget, dvs. ansökan och bilagorna till den, till de nationella säkerhetsmyndigheter som berörs av det avsedda användningsområdet för bedömning av underlaget, för kontroll av huruvida det är fullständigt, relevant och sammanhängande i förhållande till relevanta nationella rättsnormer. I Finland är denna nationella säkerhetsmyndighet Transport- och kommunikationsverket, och det föreskrivs om denna uppgift i 2 mom.

Enligt 3 mom. kan Transport- och kommunikationsverket och EU-byrån som en del av den ovannämnda bedömningen begära att test ska utföras på bannätet. Ett sådant test ska utföras på det sätt som föreskrivs i 58 §.

I 4 mom. föreskrivs om Transport- och kommunikationsverkets roll i situationer där EU-byrån och Transport- och kommunikationsverket är av olika åsikt om någon bedömning. Enligt artikel 21.7 i driftskompatibilitetsdirektivet ska byrån när den har en annan mening om en negativ bedömning som gjorts av en eller flera nationella säkerhetsmyndigheter underrätta myndigheten eller myndigheterna i fråga, med en motivering till meningsskiljaktigheten. EU-byrån och den eller de nationella säkerhetsmyndigheterna ska samarbeta i syfte att enas om en bedömning som båda parter kan godta. I de fall där EU-byrån och den eller de nationella säkerhetsmyndigheterna beslutar att det är nödvändigt ska denna process också inbegripa sökanden. Om man inte inom en månad efter det att EU-byrån underrättade den nationella säkerhets-

myndigheten om sin skiljaktiga mening kan enas om en bedömning som båda parter kan godta, ska EU-byrån fatta sitt slutgiltiga beslut, om inte den eller de nationella säkerhetsmyndigheterna för medling har hänskjutit ärendet till den överklagandenämnd som har inrättats enligt EU-byråförordningen. Överklagandenämnden ska inom en månad efter begäran från den eller de nationella säkerhetsmyndigheterna besluta huruvida EU-byråns förslag till beslut ska bekräftas.

När överklagandenämnden instämmer med EU-byrån, ska EU-byrån fatta beslut utan dröjsmål. När överklagandenämnden instämmer i den nationella säkerhetsmyndighetens negativa bedömning, ska EU-byrån utfärda ett godkännande med ett användningsområde som inte omfattar de delar av järnvägsnätet som fick en negativ bedömning.

Genom paragrafen genomförs nationellt artikel 21.5 och 21.7 i driftskompatibilitetsdirektivet i den mån den förutsätter nationellt genomförande.

62 §. Tillstånd för utsläppande av fordon på marknaden i Finland. I paragrafen föreskrivs om processen för ansökan om tillstånd för utsläppande på marknaden i situationer där materielens användningsområde finns enbart i Finland. Då får sökanden enligt driftskompatibilitetsdirektivet välja om denne ansöker om tillstånd för utsläppande på marknaden hos den nationella säkerhetsmyndigheten eller EU-byrån. Det föreskrivs om detta i 1 mom., enligt vilken sökanden kan välja antingen Transport- och kommunikationsverket eller EU-byrån som tillståndsmyndighet.

I 2-5 mom. föreskrivs om processen för ansökan om tillstånd för utsläppande på marknaden, om sökanden har valt Transport- och kommunikationsverket. Om sökanden har valt EU-byrån, beskrivs processen i EU-byråförordningen och driftskompatibilitetsdirektivet. Enligt 2 mom. ska Transport- och kommunikationsverket bedöma underlaget för att kontrollera huruvida det är fullständigt, relevant och sammanhängande. Vid kontrollen ska man iakttä kraven i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/545 om fastställande av praktiska arrangemang i processen för godkännande av järnvägsfordon och typer av järnvägsfordon enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797. Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/545 trädde i kraft den 24 april 2018.

Enligt 3 mom. ska Transport- och kommunikationsverket inom en månad efter att ansökan mottagits underrätta sökanden om att ansökan innehåller behövliga handlingar eller begära relevanta kompletterande uppgifter.

Ett tillstånd för utsläppande av fordon på marknaden som beviljats av Sveriges nationella säkerhetsmyndighet ska enligt 4 mom. gälla på ett bannät med spårvidden 1 435 mm på Torneå trafikplats, om de förfaranden som överenskommits i avtalet enligt 181 § har följts vid behandlingen av ansökan. Finlands och Sveriges nationella säkerhetsmyndigheter ska genom ett bilateralt avtal komma överens om de praktiska tekniska och administrativa arrangemangen för gränstrafiken.

I 5 mom. sägs att om det för fordonet också har lämnats in en begäran om möjligheten att få frånga tillämpningen av en teknisk specifikation för driftskompatibilitet enligt 36 §, ska Transport- och kommunikationsverket bevilja tillstånd för utsläppande på marknaden först efter att förfarandet i fråga har tillämpats. I praktiken ska Transport- och kommunikationsverket alltså sköta behandlingen av ett ärende enligt 36 § först och invänta kommissionens svar innan det kan behandla ansökan om utsläppande på marknaden.

Genom paragrafen genomförs artikel 21.8 och 21.14 i driftskompatibilitetsdirektivet nationellt.

63 §. Tillstånd för utsläppande på marknaden som beviljas av Transport- och kommunikationsverket. I paragrafen föreskrivs om beviljande av tillstånd för utsläppande på marknaden och innehållet i tillståndet.

Enligt 1 mom. ska sökanden beviljas tillstånd för utsläppande på marknaden eller underrättas om ett avslag inom fyra månader från det att sökanden lämnade all relevant information. När tillstånd beviljas ska kommissionens genomförandeförordning om fastställande av praktiska arrangemang i processen för beviljande av tillstånd för utsläppande på marknaden tillämpas. I fråga om praktiska arrangemang för förfarandet för tillstånd för utsläppande på marknaden och typgodkännande av fordon tillämpas kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/545, som avses i 62 § 2 mom.

I 2 mom. föreskrivs om innehållet i tillstånd för utsläppande på marknaden. Enligt det ska i tillståndet anges användningsområde eller användningsområden, värdena för de parametrar som anges i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet eller i nationella rättsnormer för kontrollen av den tekniska kompatibiliteten mellan fordonet och användningsområdet, fordonets överensstämmelse med relevanta tekniska specifikationer för driftskompatibilitet och nationella rättsnormer samt villkoren för användningen av fordonet samt andra begränsningar.

Enligt 3 mom. ska tillstånd för utsläppande på marknaden som beviljats inte begränsa iakttagandet av de villkor som Transport- och kommunikationsverket har fastställt vid beviljandet av säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd.

64 §. Utvidgning av ett fordons användningsområde. I paragrafen föreskrivs om processen för att sökanden ska kunna ansöka om utvidgning av användningsområdet för ett redan beviljat tillstånd för utsläppande på marknaden.

Enligt 1 mom. ska sökanden komplettera underlaget för det ursprungliga tillståndet med relevanta handlingar om det utvidgade användningsområdet, i enlighet med vad som föreskrivs om dessa i statsrådets förordning som utfärdas med stöd av 60 §.

Ett internationellt tillstånd för utsläppande på marknaden som är avsett att användas inom en EES-stat ska alltid sökas hos EU-byrån. Detta betyder att även om det ursprungliga tillståndet har beviljats vid Transport- och kommunikationsverket så måste ansökan om utvidgning av användningsområdet göras hos EU-byrån, om sökanden vill utvidga fordonets användningsområde till en annan EES-stat utöver Finland. Om den nationella säkerhetsmyndigheten i en annan EES-stat har beviljat tillstånd för utsläppande på marknaden för det egna området och man vill utvidga fordonets användningsområde till Finland, måste tillstånd på motsvarande sätt sökas hos EU-byrån. Utvidgning av användningsområdet ska sökas hos EU-byrån också om det är fråga om en utvidgning av det nationella användningsområdet och det ursprungliga tillståndet har sökts hos EU-byrån. Bestämmelser om detta finns i 2 mom.

Om avsikten inte är att utvidga användningsområdet utanför Finland och det tidigare tillståndet har sökts hos Transport- och kommunikationsverket, ska sökanden lämna in handlingarna till Transport- och kommunikationsverket, som med iakttagande av förfarandet enligt 62 § ska bevilja ett uppdaterat tillstånd. Tillståndet omfattar det utvidgade användningsområdet.

I Finland omfattar största delen av de nuvarande tillstånden för ibruktage hela Finland. Det finns inget som tyder på att det skulle beviljas särskilt många tillstånd som omfattar bara en del av Finland. Av den annorlunda spårvidden i Finland följer dessutom att när materiel flyttas till Finland måste det i allmänhet företas så stora ändringar i den och dess hjulpar att det är mycket osannolikt att materiel används både i Finland och i någon annan EES-stat. Av denna orsak blir det sannolikt tämligen sällan aktuellt att tillämpa denna paragraf.

65 §. Kontroller före användning av fordon som beviljats tillstånd. En del av de saker som kontrolleras i det nuvarande tillståndet för ibruktagande ska i framtiden kontrolleras av järnvägsoperatören själv efter det att materielen har fått tillstånd för utsläppande på marknaden. Kontrollerna ska utföras innan ett fordon används inom det användningsområde som preciseras i tillståndet för utsläppande på marknaden. Vid kontrollen ska man enligt 1 mom. kontrollera att fordonet har beviljats tillstånd för utsläppande på marknaden, att fordonet är vederbörligen registrerat och att det är kompatibelt med järnvägslinjen. Kompatibiliteten med järnvägslinjen ska i första hand kontrolleras utifrån banregistret och relevanta tekniska specifikationer för driftskompatibilitet. Om uppgifterna i banregistret är ofullständiga, ska kompatibiliteten kontrolleras utifrån information som kostnadsfritt och inom rimlig tid lämnas av bannätsförvaltaren. Dessutom ska det kontrolleras att fordonet är vederbörligen integrerat i den tågsammansättning i vilken det är avsett att användas, med beaktande av det aktuella järnvägsföretagets säkerhetsstyrningssystem och den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet i fråga om drift och trafikledning.

Järnvägsoperatören får utföra tester i samarbete med bannätsförvaltaren för att tillämpa 1 mom. Bannätsförvaltaren ska i samråd med järnvägsoperatören på alla sätt vidta åtgärder för att säkerställa att testerna kan genomföras inom tre månader efter att järnvägsföretagets begäran mottagits.

66 §. Typgodkännande av fordon. I paragrafen föreskrivs om typgodkännande. EU-byråns och Transport- och kommunikationsverkets befogenheter när det gäller typgodkännande bestäms i enlighet med samma regel som tillstånd för utsläppande på marknaden av fordon. En fordonstyp som är avsedd att användas i flera EES-stater än en godkänns således av EU-byrån och om typen är avsedd att användas bara i Finland kan sökanden välja om tillstånd söks hos EU-byrån eller Transport- och kommunikationsverket.

För godkännande av en fordonstyp används samma förfarande som när tillstånd för utsläppande på marknaden av ett fordon godkänns och även ansökan som gäller typen ska lämnas in via den enda kontaktpunkten. Bestämmelser om detta finns i 1 mom.

Det har varit praxis att fordonstypen godkänns samtidigt som det första fordonet enligt den aktuella typen får tillstånd för ibruktagande. Denna praxis har nu fastställts i driftskompatibilitetsdirektivet och i kommissionens genomförandeförordning som antagits enligt det. I framtiden ska Transport- och kommunikationsverket eller EU-byrån alltså utfärda ett typgodkännande som avses samma användningsområde för fordonet när Transport- och kommunikationsverket eller EU-byrån beviljar det första tillståndet för utsläppande av fordonstypen i fråga på marknaden. Bestämmelser om detta finns i 2 mom.

En teknisk specifikation för driftskompatibilitet eller en nationell rättsnorm på grundval av vilken ett typgodkännande har utfärdats kan ändras efter typgodkännandet. I samband med ändringen måste man ta ställning till den påverkar typgodkännandet som utfärdats med stöd av den tidigare regleringen, dvs. förutsätter ändringen att typgodkännandet förnyas. För närvarande tas det rätt sällan ställning till detta i de nationella rättsnormerna.

Om en teknisk specifikation för driftskompatibilitet eller en nationell rättsnorm, på grundval av vilken ett typgodkännande har utfärdats, ändras och det där förutsätts att typgodkännandet behöver förnyas, får de kontroller som utförts vid förnyandet endast beröra de ändrade föreskrifterna. Bestämmelser om detta finns i 3 mom. Enligt 3 mom. ska typgodkännanden dessutom antecknas i ett europeiskt register som förs av EU-byrån.

I 4 mom. föreskrivs för tydlighetens skull att typgodkännandet inte gäller sådana fordon som ska godkännas i enlighet med det nationella systemet i 14 kap. Denna materiel är alltså mate-

riel som används i förbindelsetrafiken från Ryska federationen, materiel som används i flyttarbete och museimateriel.

67 §. Fordons överensstämmelse med en godkänd fordonstyp. När en fordonstyp har godkänts ska ett fordon eller en serie av fordon som överensstämmer med den beviljas tillstånd för utsläppande på marknaden på grundval av en försäkran om överensstämmelse med denna fordonstyp. Bestämmelser om detta finns i 1 mom.

Eftersom typgodkännande alltid ska utfärdas i samband med tillstånd för utsläppande på marknaden av det första fordonet, betyder detta i praktiken att det är lättare att få tillstånd för utsläppande av fordon på marknaden, om tillstånd har utfärdats för ett motsvarande fordon redan tidigare.

Om en fordonstyp är avsedd att användas i flera EES-stater eller om sökanden har valt att EU-byrån ska utfärda ett typgodkännande som är avsett att användas endast i Finland, ska EU-byrån svara för typgodkännandet. När genomförandeakten som gäller de praktiska arrangemangen för tillstånd för utsläppande på marknaden utarbetades var det åtminstone EU-byråns tanke att tillstånd för utsläppande av ett fordon på marknaden på grundval av överensstämmelse med en fordonstyp ska sökas hos den myndighet som har godkänt fordonstypen. Det föreskrivs dock egentligen ännu inte om detta i någon EU-rättsakt.

I 2 mom. föreskrivs att när försäkran om typöverensstämmelse fastställs ska kontrollförfarandena enligt relevanta tekniska specifikationer för driftskompatibilitet iakttas eller, i de fall där tekniska specifikationer för driftskompatibilitet inte är tillämpliga, förfarandena för bedömning av överensstämmelse enligt modulerna B+D, B+F och H1 i Europaparlamentets och rådets beslut nr 768/2008/EG om en gemensam ram för saluföring av produkter. I direktivet ges kommissionen möjlighet att genom en genomförandeakt utforma försäkran om typöverensstämmelse och, när det är lämpligt, särskilda moduler för överensstämmelsebedömning. Dessa kommer sannolikt att utfärdas genom en förordning och behöver då inte genomföras, om de ändå behöver genomföras kan detta ske i enlighet med bemyndigandet i 49 §, så att närmare bestämmelser utfärdas genom förordning av statsrådet.

I 3 mom. föreskrivs att förnyandet av det typgodkännande av ett fordon som avses i 66 § 3 mom. på grundval av ändrade tekniska specifikationer för driftskompatibilitet eller nationella rättsnormer påverkar inte ett tillstånd för utsläppande av ett fordon på marknaden som har utfärdats på grundval av tillståndet för utsläppande på marknaden av fordonstypen i fråga innan typgodkännandet förnyades.

Genom paragrafen genomförs artikel 25 i driftskompatibilitetsdirektivet.

68 §. Fordonsnummersystem. I paragrafen föreskrivs om det fordonsnummer som Transport- och kommunikationsverket tilldelar ett fordon i samband med registreringen. Paragrafen motsvarar 67 § i den gällande järnvägslagen. Med fordonsnummer avses det så kallade 12-siffriga europeiska fordonsnumret enligt driftskompatibilitetsdirektivet. Genom paragrafen genomförs artikel 46 i driftskompatibilitetsdirektivet nationellt.

När ett fordon beviljas ett tillstånd för utsläppande på marknaden enligt 11 kap. eller ett tillstånd för ibruktagande enligt 14 kap., ska det enligt 1 mom. registreras i ett fordonsregister innan det tas i bruk. Om fordonets användningsområde är begränsat till bannätet i Finland, ska det registreras i ett fordonsregister i Finland, varmed avses trafik- och transportregistret enligt V avd. 1 kap. 1 § i lagen om transportservice. Om fordonets användningsområde utöver Finland innefattar ett eller flera andra EES-staters territorium, ska det registreras i en av de berörda medlemsstaterna.

Enligt 2 mom. tilldelar Transport- och kommunikationsverket fordonet ett fordonsnummer i samband med att verket första gången registrerar fordonet i trafik- och transportregistret.

Enligt 3 mom. ansvarar den som ansöker om första tillstånd för utsläppande på marknaden eller ibruktagande för att fordonet i fråga märks med sitt fordonsnummer. Transport- och kommunikationsverket kan vid behov ändra ett fordonsnummer och kräva att fordonsinnehavaren ändrar märkningen av fordonet.

Enligt 4 mom. kan det på fordon som används i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland användas fordonsnummer som tilldelats i ett tredjeland.

Enligt 5 mom. behöver fordon som används i museitrafik inte märkas med ett europeiskt fordonsnummer, om de har ett gammalt nummer som grundar sig på ett nationellt nummersystem och som entydigt specificerar dem.

12 kap. Fordons och fordonstypers icke-överensstämmelse med väsentliga krav. I kapitlet föreskrivs om situationer där man efter att materiel släppts ut på marknaden upptäcker att ett fordon inte överensstämmer med väsentliga krav. Genom bestämmelserna i kapitlet genomförs nationellt artikel 26 i driftskompatibilitetsdirektivet.

69 §. Åtgärder för att rätta till en situation. I paragrafen föreskrivs om åtgärder varmed strävan är att rätta till fordons och fordonstypers icke-överensstämmelse med väsentliga krav.

I 1 mom. föreskrivs om de åtgärder som en järnvägsoperatör ska vidta, om operatören anser att ett fordon som denne använder inte uppfyller ett av de tillämpliga väsentliga kraven. Järnvägsoperatören ska vidta behövliga korrigerande åtgärder för att säkerställa fordonets överensstämmelse.

Enligt driftskompatibilitetsdirektivet får järnvägsföretaget också underrätta EU-byrån och berörda nationella säkerhetsmyndigheter om saken. Om järnvägsföretaget har bevis för att icke-överensstämmelse redan förelåg vid tidpunkten för utfärdandet av godkännandet för utsläppande på marknaden måste anmälan göras. Transport- och kommunikationsverket ska dock alltid underrättas om icke-överensstämmelse som upptäcks i Finland, och verket ser till att även de berörda nationella säkerhetsmyndigheterna och EU-byrån vid behov underrättas om saken.

I 2 mom. föreskrivs om de åtgärder som förutsätts av Transport- och kommunikationsverket när verket får information om att ett fordon eller en fordonstyp som har beviljats tillstånd för utsläppande på marknaden inte uppfyller ett av de tillämpliga väsentliga kraven då fordonet eller fordonstypen används som avsett. Denna information kan fås till exempel genom tillsyn. Verket ska informera de järnvägsoperatörer som använder fordonet eller fordonstypen och be dessa vidta behövliga åtgärder för att säkerställa fordonets eller fordonens överensstämmelse. Transport- och kommunikationsverket ska informera EU-byrån och de berörda nationella säkerhetsmyndigheterna om ärendet, inbegripet de på vars territorium en ansökan om tillstånd för utsläppande på marknaden för ett fordon av samma typ har inletts.

I 3 mom. föreskrivs om de åtgärder som får vidtas om de åtgärder som vidtas av järnvägsoperatören inte säkerställer överensstämmelse med de tillämpliga väsentliga kraven i de fall som anges i 1 och 2 mom. I dessa situationer får Transport- och kommunikationsverket inom ramen för sina tillsynsuppgifter vidta tillfälliga säkerhetsåtgärder i enlighet med 24 §. Parallellt med detta kan Transport- och kommunikationsverket dra in ett typgodkännande för ett fordon som en tillfällig säkerhetsåtgärd, i vilken ändring kan sökas enligt förvaltningsprocesslagen (586/1996) och på vilken det skiljeförfarande som anges i 61 § 4 mom. kan tillämpas. Om typgodkännandet har beviljats av EU-byrån, ankommer det enligt direktivet på byrån att dra in

typgodkännandet. I EU-byråns beslut kan ändring sökas och på det kan tillämpas det skiljeförfarande som beskrivs i motiveringen till 62 §.

70 §. *Återkallande av tillstånd på grund av icke-överensstämmelse med väsentliga krav.* Om järnvägsföretagets åtgärder för att säkerställa överensstämmelse inte är tillräckligt effektiva och fordonets eller fordonstypens icke-överensstämmelse orsakar en allvarlig säkerhetsrisk, kan Transport- och kommunikationsverket återkalla eller ändra tillståndet för utsläppande på marknaden. Villkoret för detta är dock enligt 1 mom. att det väsentliga kravet inte var uppfyllt vid den tidpunkt då tillståndet beviljades. Om tillståndet har beviljats av EU-byrån, ankommer det enligt driftskompatibilitetsdirektivet också på byrån att återkalla tillståndet. Omprövning av Transport- och kommunikationsverkets beslut kan begäras i enlighet med 187 § och av EU-byråns beslut i enlighet med direktivet och EU-byråförordningen. Om ett beslut om förnyad undersökning leder till att beslutet om att återkalla tillståndet fastställs, kan innehavaren av tillståndet för utsläppande på marknaden eller typgodkännandet av fordonet överklaga återkallandet av tillståndet. EU-byråns beslut överklagas hos överklagandenämnden enligt EU-byråförordningen inom den tid som anges i EU-byråförordningen och Transport- och kommunikationsverkets beslut hos förvaltningsdomstolen på det sätt som föreskrivs i 187 § i förvaltningsprocesslagen, dock inom två månader från delgivningen av beslutet i fråga. Besvärstiden följer av driftskompatibilitetsdirektivet.

I 2 mom. föreskrivs om situationer där EU-byrån och Transport- och kommunikationsverket är av olika åsikt om behovet av att begränsa eller återkalla ett tillstånd. Detta gäller i synnerhet situationer där EU-byrån har beviljat tillstånd för utsläppande på marknaden eller fordonstillstånd för det icke-överensstämmande fordonet. Då kan Transport- och kommunikationsverket begära skiljeförfarande hos överklagandenämnden enligt EU-byråförordningen. Skiljeförfarandet beskrivs i motiveringen till 61 §. Om resultatet av förfarandet är att fordonstillståndet inte begränsas eller återkallas, avbryts de tillfälliga säkerhetsåtgärderna som avses i 24 § 3 mom.

71 §. *Konsekvenserna av ett återkallande.* I paragrafen föreskrivs om konsekvenserna av ett återkallande av ett tillstånd för utsläppande på marknaden eller typgodkännande av ett fordon. Enligt 1 mom. ska Transport- och kommunikationsverket utan dröjsmål informera EU-byrån om återkallande av ett tillstånd för utsläppande på marknaden. Beslutet ska motiveras. Enligt driftskompatibilitetsdirektivet ska EU-byrån på motsvarande sätt underrätta alla nationella säkerhetsmyndigheter och även Transport- och kommunikationsverket om byrån har återkallat ett tillstånd för ibruktagande som den beviljat. EU-byrån ska också underrätta de nationella säkerhetsmyndigheterna om tillstånd som återkallats av andra nationella säkerhetsmyndigheter. Detta förutsätter inte att materielens användningsområde finns på den berörda nationella säkerhetsmyndighetens område, utan Transport- och kommunikationsverket ska få information från EU-byrån om alla tillstånd för utsläppande på marknaden och typgodkännanden som återkallats inom EES.

Enligt 2 mom. ska EU-byråns eller Transport- och kommunikationsverkets återkallande beaktas i trafik- och transportregistret, där uppgifter om sådana fordon vilkas tillstånd för utsläppande på marknaden har återkallats ska strykas.

Enligt 3 mom. ska Transport- och kommunikationsverket i samarbete med EU-byrån säkerställa att de järnvägsoperatörer som använder samma slags fordon eller fordonstyp som är föremål för återkallande informeras om återkallande av tillståndet på adekvat sätt. Sådana järnvägsoperatörer ska först kontrollera om icke-överensstämmelsen med kraven gäller deras fordon. I så fall ska de förfaranden som föreskrivs i detta kapitel tillämpas.

I 4 mom. föreskrivs om de konkreta konsekvenserna av ett återkallande av tillstånd för de fordon och fordonstyper som är i användning på grundval av återkallade tillstånd. De berörda fordonen får inte längre användas och deras användningsområde får inte utvidgas. Fordon som byggts på basis av ett återkallat typgodkännande får inte längre släppas ut på marknaden, och om ett fordon redan har släppts ut på marknaden, ska det dras tillbaka. I fråga om ett enskilt fordon får ett nytt tillstånd för utsläppande på marknaden sökas i enlighet med 60-62 § och ett nytt typgodkännande för fordonstypen får sökas i enlighet med 66 §.

Om icke-överensstämmelse med de väsentliga kraven i de fall som avses i detta kapitel är begränsad till endast en del av det berörda fordonets användningsområde och denna icke-överensstämmelse redan förelåg när tillståndet för utsläppande på marknaden beviljades, ska tillståndet ändras genom att utesluta de berörda delarna. Bestämmelser om detta finns i 5 mom.

13 kap. Underhåll av fordon. I kapitlet föreskrivs om enheter som ansvarar för underhåll av rullande materiel och om certifiering av dem. Alla fordon ska ha en enhet som ansvarar för underhållet av rullande materiel innan de används på bannätet. För närvarande omfattas endast enheter som ansvarar för underhållet av godsvagnar av certifieringsskyldighet. Genom kapitlets bestämmelser genomförs artiklarna 14 och 15 i säkerhetsdirektivet nationellt.

72 §. Enheter som ansvarar för underhåll av fordon. I paragrafen föreskrivs om kraven på enheter som ansvarar för underhåll av fordon. Enligt 1 mom. ska ett fordon anvisas en enhet som ansvarar för dess underhåll innan det används på bannätet i Finland. I fråga om ett fordon som registreras i Finland ska enheten ska registreras i trafik- och transportregistret som underhållsansvarig enhet för fordonet.

I 2 och 3 mom. föreskrivs om underhållsansvariga enheters uppgifter. Enligt 2 mom. ska enheten som ansvarar för underhållet med hjälp av ett underhållssystem säkerställa att de fordon som den ansvarar för är säkra och driftklara. Den underhållsansvariga enhetens ansvar begränsar ändå inte det ansvar som järnvägsförvaltare och bannätsförvaltare har enligt 10 § för att fordonet ska vara trafiksäkert.

I 3 mom. preciseras vad allt säkerställande av att fordonen är säkra och driftklara innebär och vad som ska göras med hjälp av underhållssystemet. Med hjälp av underhållssystemet ska det för det första säkerställas att fordonen underhålls i enlighet med manualen för varje fordon samt gällande underhållsbestämmelser, relevanta tekniska specifikationer för driftskompatibilitet och andra krav. För det andra ska den underhållsansvariga enheten i samarbete med andra aktörer tillämpa metoderna för riskvärdering och riskbedömning som fastställts i de gemensamma säkerhetsmetoderna i enlighet med vad som avses i artikel 6.1 a i järnvägssäkerhetsdirektivet. För närvarande betyder detta kommissionens förordning (EG) nr 352/2009 om antagande av en gemensam säkerhetsmetod för riskvärdering och riskbedömning av järnvägssystemet och dess delsystem.

För det tredje ska den underhållsansvariga enheten säkerställa att dess underleverantörer genomför riskkontrollåtgärder och att detta finns föreskrivet i avtalsvillkor som ska redovisas på begäran av EU-byrån eller Transport- och kommunikationsverket. Detta ska säkerställas genom tillämpning av de metoder för övervakning som avses i artikel 6.1 c i järnvägssäkerhetsdirektivet. Bestämmelser om dessa finns i kommissionens förordning (EU) nr 1078/2012 om en gemensam säkerhetsmetod för övervakning som ska tillämpas av järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare efter erhållande av säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd, samt av enheter som ansvarar för underhåll. Dessutom ska underhållsverksamhetens spårbarhet säkerställas.

73 §. Underhållssystem för fordon. I paragrafen föreskrivs om hur underhållsverksamhet och ansvar som gäller fordon ska ordnas.

Underhållssystemet för fordon ska bestå av en ledningsfunktion, funktioner för underhållsutveckling, funktioner för styrning av vagnmaterial och funktioner för utförande av underhåll. Ledningsfunktionen ska övervaka och samordna de andra funktionerna samt se till att fordon är i säkert skick i järnvägssystemet. Underhållsutvecklingsfunktion ska ansvara för att förvalta underhållsdokumentationen, med hjälp av utformningsdata och operativa data samt prestandaerfarenheter. Dit hör också konfigurationsledningen. Funktionen för styrning av vagnmaterial ser till att fordon tas ur drift för underhåll och åter tas i drift efter underhåll. Funktionen för utförande av underhåll sköter det nödvändiga tekniska underhållet av ett fordon eller av delar av det, inklusive dokumentationen i underhållsintyget.

Enheten som ansvarar för underhållet av ett fordon ska själv sköta ledningsfunktionen, men får lägga ut underhållsutvecklingsfunktionen, funktionen för styrning av vagnmaterial och funktionen för utförande av underhåll eller delar av dem på andra parter, till exempel underhållsverkstäder.

I 3 mom. ingår ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela närmare föreskrifter om de funktioner som avses i 1 mom. och om ordnandet av dem samt om kraven på funktionerna och bedömningsgrunderna. För funktionerna del motsvarar innehållet det som beskrivs ovan. Kraven och bedömningsgrunderna beskrivs i bilaga III till säkerhetsdirektivet och i dem förutsätts en strukturerad metod för bland annat ledarskap, riskbedömning, kontinuerlig förbättring, kompetensförvaltning, information, dokumentation, underhållsverksamhet och kontrollverksamhet. Enligt säkerhetsdirektivet kan det i en genomförandeakt föreskrivas att kraven i bilaga III delvis ska beröra även sådana underhållsverkstäder till vilka den underhållsansvariga enheten har lagt ut underhållsverksamheten. Om en genomförandeförordning som kommissionen antar senare inverkar på arrangemangen för underhållsverksamheten, kan de vid behov beaktas i Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter.

74 §. Certifieringsorgan och certifiering av underhållsansvariga enheter. I paragrafen föreskrivs om certifiering av enheter som ansvarar för underhåll av fordon. Paragrafen motsvarar 59 § i den gällande järnvägslagen. Enlig järnvägssäkerhetsdirektivet är certifiering för närvarande obligatorisk endast för godsvagnar. I järnvägssäkerhetsdirektivet har EU-byrån dock getts i uppdrag att senast den 16 juni 2018 utvärdera systemet för certifiering av enheter med ansvar för underhåll av godsvagnar och undersöka lämpligheten i att utvidga det systemet till samtliga fordon och underhållsverkstäder. EU-byrån ska lämna sin rapport till kommissionen. I praktiken har EU-byrån börjat utarbeta reglering som syftar till en sådan ändring. Därför har bestämmelserna i paragrafen i föregripande syfte utformats så att det hänvisas till den gällande EU-lagstiftningen så att det är möjligt att i framtiden tillämpa den på alla fordon, inte bara godsvagnar.

Enligt 1 mom. ska enheter som ansvarar för underhåll av fordon vara certifierade i enlighet med artikel 14 i järnvägssäkerhetsdirektivet i den gällande EU-lagstiftningen. Hänvisningen till den gällande lagstiftningen hänför sig till ovannämnda genomförandeakt av kommissionen, som kommissionen har börjar utarbeta men som ännu inte är i kraft. Enligt 2 mom. ska certifiering ansökas hos ett behörigt certifieringsorgan i en EES-stat. I Finland får Transport- och kommunikationsverket och organ som särskilt ackrediterats för certifieringsuppgiften av Säkerhets- och kemikalieverket (TUKES) ackrediteringsenhet, dvs. ackrediteringstjänsten FINAS, vara certifieringsorgan. För närvarande finns det inget organ som ackrediterats för dessa uppgifter, så Transport- och kommunikationsverket sköter för närvarande alla certifieringar i Finland.

Transport- och kommunikationsverket kan vid behov för bistånd i skötseln av certifieringsuppgifterna anlita utomstående sakkunnig med tillräcklig sakkunskap och i övrigt sådana förutsättningar som behövs för att bistå vid skötseln av uppgifterna. Bestämmelser om detta finns i 3 mom.

I 4 mom. undantas underhållsansvariga enheter med ansvar för fordon som endast används i musei- eller växlingstrafik eller för flyttarbete från skyldigheten att skaffa certifiering och intyg.

I 5 mom. ingår ett bemyndigande enligt vilket Transport- och kommunikationsverket vid behov får meddela närmare föreskrifter om förfarandet för ansökan om certifiering, kraven på en utomstående sakkunnig som anlitas för att sköta Transport- och kommunikationsverkets certifieringsuppgifter samt om hur de genomförandeakter som antagits av kommissionen ska tillämpas vid certifieringen av enheter som ansvarar för underhåll av fordon. Sålunda kan Transport- och kommunikationsverket i föreskriften också beakta hur en genomförandeakt som kommissionen eventuellt antar senare, tillämpas även på andra fordon utöver godsvagnar.

75 §. *Krav på certifiering.* I paragrafen föreskrivs om kraven på certifiering. Enligt 1 mom. ska certifiering beviljas i enlighet med detta kapitel och en EU-förordning som gäller vid respektive tidpunkt. Certifieringen gäller i EES-staterna.

Villkoren för certifiering beskrivs i artikel 14.4 i säkerhetsdirektivet. Artikel 14.6 ger kommissionen befogenheter att anta mera detaljerade rättsakter om dem. Innan en sådan genomförandeakt antas tillämpar förordningen EU nr 445/2011. I 1 mom. hänvisas till en EU-förordning som gäller vid respektive tidpunkt, så denna punkt behöver inte ändras när en förordning antas. När förordningen trätt i kraft är den tillämplig lagstiftning i medlemsstaterna som sådan. I förordningen föreskrivs också om återkallande av certifiering, så även i detta avseende hänvisas endast till EU-förordningen. Förfarandet för omprövning av och sökande av ändring i beslut om återkallande av certifiering berörs av 187 och 188 §.

Villkoren för certifiering enligt artikel 14.4 i järnvägssäkerhetsdirektivet är för det första att ackrediterings- och erkännandeförfarandena för certifieringsförfaranden ska grundas på kriterier för oberoende, kompetens och opartiskhet. För det andra ska certifieringssystemet bevisa att en enhet som ansvarar för underhåll har inrättat underhållssystemet för att säkerställa att alla fordon som enheten har underhållsansvar för är driftssäkra. För det tredje ska ECM-certifieringen (ECM, Entity in Charge of Maintenance) baseras på en bedömning av enhetens förmåga att uppfylla de relevanta kraven och bedömningskriterierna i bilaga III samt att tillämpa dem på ett konsekvent sätt. Certifieringen ska omfatta ett övervakningssystem för att säkerställa kontinuerligt uppfyllande av dessa krav och bedömningskriterier efter utfärdandet av ECM-certifikatet som ett bevis på att enheten uppfyller kraven på en underhållsansvarig enhet. För det fjärde ska certifiering av underhållsverkstäder baseras på överensstämmelse med de relevanta delar av bilaga III som ska tillämpas på motsvarande funktioner och verksamhet som ska certifieras. Såväl dessa som kraven enligt bilaga III genomförs genom Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter, beträffande vilka ett bemyndigande ingår i 2 mom.

76 §. *Undantag som gäller anvisande och certifiering av underhållsansvariga enheter för fordon från tredjeländer.* I paragrafen ges Transport- och kommunikationsverket rätt att på ansökan bevilja undantag från vad som i 72 § föreskrivs om de krav som ställs på anvisande av underhållsansvariga enheter och i 74 § om certifiering av fordon som används i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland. Undantag kan sökas från antingen det ena eller bägge. Undantag som gäller anvisande och certifiering av underhållsansvariga enheter ska sökas i samband med ansökan om säkerhetsintyg enligt 18 § och undantag som gäller an-

visande av underhållsansvariga enheter för fordon när fordonet registreras för första gången i Transport- och kommunikationsverkets trafik- och transportregister. Bestämmelser om detta finns i 1 och 2 mom.

Enligt 3 mom. ska till ansökan fogas en motivering till undantaget samt en beskrivning av alternativa åtgärder för hur fordonets underhåll säkerställs.

Enligt 4 mom. ska Transport- och kommunikationsverket i den årsrapport som avses i 17 § rapportera om beviljade undantag samt övervaka att de inte äventyrar järnvägssäkerheten. EU-byrån ska pröva undantagen och informera kommissionen om den anser att omotiverade säkerhetsrisker tas i unionens järnvägssystem. Kommissionen ska i sin tur kontakta de berörda parterna och, vid behov, begära att den berörda medlemsstaten drar tillbaka sitt beslut om undantag. Av denna orsak föreskrivs i paragrafen att Transport- och kommunikationsverket kan, efter att ha gett tillståndshavaren tillfälle att bli hörd på behörigt sätt, återkalla sitt beslut om undantag, om det anses orsaka onödiga risker för järnvägssystemet.

Paragrafen motsvarar till stor del 60 § i den gällande järnvägslagen, men det föreslås att bestämmelsen kompletteras på det sätt som artikel 15 i järnvägssäkerhetsdirektivet förutsätter.

14 kap. Ibruktage av fasta delsystem på privata spåranläggningar enligt 5 kap. och ibruktagande av rullande materiel i trafik till Ryssland, museitrafik och vid förflyttningar. I kapitlet föreskrivs om ibruktagande av fasta delsystem på de privata spåranläggningar som tillämpar anmälningsförfarandet enligt 5 kap. i stället för att ansöka om säkerhetstillstånd och i trafik till Ryssland och vid förflyttningar samt om ibruktagande av materiel som används i museitrafik. Genom bestämmelserna i kapitlet försöker man bidra till att lätta den administrativa bördan för förvaltare av privata spåranläggningar. Även om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet iakttas på privata spåranläggningar som omfattas av anmälningsförfarande, kan Transport- och kommunikationsverket i stället för ett anmält organ kontrollera att de iakttas. För rullande materiel som används enbart på privata spåranläggningar behöver man inte heller i fortsättningen ansöka om tillstånd för utsläppande på marknaden.

77 §. Fall där tekniska specifikationer för driftskompatibilitet inte behöver tillämpas på privata spåranläggningar. I 1 mom. föreskrivs att tekniska specifikationer för driftskompatibilitet ska tillämpas på privata spåranläggningar, med undantag för punkterna om kontroll som utförs av ett anmält organ. För att säkerställa driftskompatibilitet är det nödvändigt att även privata spåranläggningar iakttar kraven i tekniska specifikationer för driftskompatibilitet i så stor utsträckning som möjligt. I praktiken har det dock konstaterats vara dyrt och besvärligt att anlita anmälda organ för projekten, som i allmänhet är tämligen små.

Även i övrigt görs det lättare för förvaltare av privata spåranläggningar som omfattas av anmälningsförfarandet enligt 5 kap. att avvika från tekniska specifikationer för driftskompatibilitet än för de bannätsförvaltare som har säkerhetstillstånd. Tillstånd söks hos Transport- och kommunikationsverket, som kan bevilja tillstånd själv, utan att föra ärendet till kommissionen för behandling. Motiveringen till att bevilja undantag ska vara desamma som på det övriga bannätet i enlighet med 36 §, med undantag för 36 § 1 mom. 4 punkten. Enligt den punkten är undantag möjligt om projektet genomförs på ett område som till följd av särskilda geografiska förhållanden är isolerat eller avskilt från bannätet i resten av Europa. Det finns inget behov av detta undantag, eftersom bedömningen i fråga om privata spåranläggningar kan göras på grundval av det finländska bannätets enhetlighet. Dessutom får Transport- och kommunikationsverket med avvikelse från 36 § bevilja undantag av ett annat synnerligen vägande skäl, om undantaget inte hotar kompatibiliteten med bannätets övriga delar.

Enligt 3 mom. ska beslutet kunna förenas med villkor och begränsningar för att trygga säkerheten. I 4 mom. ingår ett bemyndigande att genom förordning av statsrådet utfärda närmare bestämmelser om ansökan och förfarandet för förvaltare av privata spåranläggningar, så att säkerheten på privata spåranläggningar kan tryggas trots att man avviker från tekniska specifikationer för driftkompatibilitet på dem. Genom förordning av statsrådet utfärdas således närmare tekniska krav på ansökningsförfarandena, såsom de handlingar som krävs för ansökan samt hur förvaltare av privata spåranläggningar ska bedöma riskerna med hänsyn till verksamhetens och trafikens omfattning och hur de förbereder sig på riskerna så att säker trafik kan tryggas på privata spåranläggningar trots att tekniska specifikationer enligt EU-lagstiftningen inte tillämpas.

78 §. Fasta strukturella delsystem. I paragrafen föreskrivs om förfarandet för kontroll av fasta strukturella delsystem på privata spåranläggningar. Sökanden ska upprätta en kontrollförklaring för delsystemet. I kontrollförklaringen ska sökanden försäkra att det berörda delsystemet har varit föremål för behövliga kontroller och att det uppfyller kraven i den relevanta regleringen. Sökanden ska datera och underteckna kontrollförklaringen och det tekniska underlag som åtföljer den. Sökanden ska utföra de behövliga kontrollerna själv eller ha en utomstående aktör att utföra dem.

På samma sätt som vid förfarandet enligt 9 kap. ansvarar sökanden enligt 2 mom. för sammanställningen av det tekniska underlag som ska åtfölja kontrollförklaringen. Detta tekniska underlag ska innehålla alla behövliga dokument som gäller delsystemets egenskaper och, i tillämpliga fall, alla intyg om driftkompatibilitetskomponenternas överensstämmelse med kraven. Det ska också innehålla alla uppgifter om villkor och begränsningar för användning samt anvisningar om kontinuerlig och periodisk övervakning, inställningar och underhåll.

Transport- och kommunikationsverket ska kontrollera att delsystemet överensstämmer med kraven innan det beviljar tillstånd för ibruktagande av ett fast delsystem enligt 10 kap. Tillstånd för ibruktagande beviljas även privata spåranläggningar i enlighet med 10 kap.

79 §. Ibruktagande av rullande materiel på privata spåranläggningar och i museitrafik. I paragrafen föreskrivs om nationellt tillstånd för ibruktagande för fordon som används vid förflyttningar eller i museitrafik. Enligt 1 mom. behöver materiel som används på privata spåranläggningar för flyttarbeten eller i museitrafik som avses i 32 § ett tillstånd för ibruktagande beviljat av Transport- och kommunikationsverket innan den används på bannätet. Tillståndet kallas tillstånd för ibruktagande till skillnad från tillståndet för utsläppande av ett fordon på marknaden, som söks via den enda kontaktpunkten och som det föreskrivs om i 11 kap. i den föreslagna lagen.

Enligt 2 mom. ska Transport- och kommunikationsverket bevilja tillstånd för ibruktagande eller underrätta sökanden om ett avslag inom fyra månader från mottagandet av all relevant information från sökanden för beslutet om ansökan om tillstånd för ibruktagande.

Enligt 3 mom. ska i tillståndet för ibruktagande ingå uppgifter om fordonets innehavare eller ägare, fordonets användningsområde, begränsningar som gäller användningen av fordonet samt underhåll av fordonet. Enligt 4 mom. behöver ett fordon som används på en privat spåranläggningar som omfattas av anmälningsförfarandet enligt 5 kap. inget tillstånd för ibruktagande enligt denna paragraf och inget tillstånd för utsläppande på marknaden enligt 11 kap. I 5 mom. ingår ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela närmare föreskrifter om krav på fordon enligt 1 mom. Kraven ska dimensioneras så att i dem beaktas omfattningen och arten av den trafik och verksamhet som bedrivs på privata spåranläggningar och så att ett säkert ibruktagande och en säker användning av materiel som används på privata spåranläggningar som omfattas av anmälningsförfarandet eller i museitrafik tryggas.

80 §. Fordon som anländer från Ryska federationen. I paragrafen föreskrivs om användning i Finland av fordon som används i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland och som anländer från Ryska federationen, om behovet av tillstånd för ibruktagande och om registrering av sådana fordon. Ett sådant fordon ska ha ett tillstånd för ibruktagande som är giltigt i Ryska federationen eller i en annan stat som hör till organisationen för järnvägssamarbete (OSJD) eller ett därmed jämförbart tillstånd och fordonet får med stöd av denna paragraf gå i trafik endast i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland. Bestämmelser om kraven på fordon finns i den i Sankt Petersburg den 28 april 2015 mellan Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering ingångna överenskommelsen om direkt internationell järnvägstrafik och i den med stöd av den överenskommelsen ingångna överenskommelsen mellan kommunikationsministeriet och Ryska federationens transportministerium och dess bilagor. Fördraget mellan Finland och Ryssland trädde i kraft den 22 december 2016.

I 1 mom. föreskrivs att fordonen i fråga ska ha Transport- och kommunikationsverkets tillstånd för ibruktagande. Enligt 2 mom. ska järnvägsföretag som bedriver direkt internationell järnvägstrafik ansöka om tillstånd för ibruktagande hos Transport- och kommunikationsministeriet innan de inleder trafik med fordon på bannätet i Finland. I en anmälan som sökanden ger in till verket ska överensstämmelse hos fordonet påvisas och att fordonet eller fordonstypen har beviljats tillstånd för ibruktagande eller ett därmed jämförbart tillstånd i Ryska federationen eller någon annan OSJD-stat. Ansökan avgörs på basis av denna anmälan. Tillstånd kan beviljas elektroniskt.

1 och 2 mom. motsvarar 57 § i den gällande järnvägslagen och genom dessa moment genomförs artikel 21.15 i driftskompatibilitetsdirektivet, enligt vilken artikeln om tillstånd för utsläppande på marknaden inte behöver tillämpas på materiel som kommer från tredjeländer.

Genom 3 mom. genomförs artikel 21.16, enligt vilken medlemsstaterna inte behöver tillämpa artikeln om tillstånd för utsläppande på marknaden på lok som kommer från tredjeländer till en järnvägsgränsstation. Enligt momentet får ett lokomotiv som anländer från Ryska federationen och som används i direkt internationell trafik mellan Finland och Ryssland anlända till järnvägsgränsstationen utan ett sådant tillstånd för ibruktagande som avses i 1 mom. Det ska emellertid uppfylla de krav på fordon som beskrivs ovan.

I 4 mom. föreskrivs om de uppgifter om fordonen som ska lämnas senast i samband med ansökan om tillstånd för ibruktagande. I fråga om fordon som anländer från Ryska federationen ska i Transport- och kommunikationsverkets trafik- och transportregister antecknas uppgifter om fordonets ägare eller innehavare, begränsningar som gäller användningen av fordonet och uppgifter som gäller fordonets underhållsplan och som är relevanta med tanke på säkerheten.

81 §. Säkerställande av ett fordons överensstämmelse. Enligt paragrafen ska fordonsinnehavaren vidta alla behövliga åtgärder, om innehavaren anser att ett fordon som erhållit tillstånd för ibruktagande enligt 79-80 § inte längre uppfyller ett av de tillämpliga väsentliga kraven. Transport- och kommunikationsverket ska informeras om dessa åtgärder.

82 §. Återkallande av tillstånd för ibruktagande av fordon. Paragrafen innehåller bestämmelser om hur tillstånd för ibruktagande av ett i 79 § avsett fordon som används på privata spår- anläggningar och i museitrafik eller ett i 80 § avsett fordon som används i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland återkallas. Enligt 1 mom. Transport- och kommunikationsverket uppmana tillståndshavaren att inom en rimlig tid avhjälpa konstaterade fel och försummelser, om verket får information om att ett fordon som beviljats tillstånd för ibruktagande inte uppfyller de väsentliga krav som ställts på det eller om tillståndshavaren inte iakttar begränsningarna eller villkoren i tillståndet. Den tidsfrist som Transport- och kommunikations-

ionsverket ger tillståndshavaren får inte vara kortare än två månader. Om felet eller försummelsen måste anses vara av väsentlig art och tillståndshavaren inte har avhjälpt felet eller försummelsen inom utsatt tid, kan verket återkalla tillståndet för ibruktagande helt och hållet eller för viss tid. Verket kan också begränsa eller helt förbjuda användningen av ett delsystem.

Enligt 2 mom. kan Transport- och kommunikationsverket återkalla ett tillstånd för ibruktagande med omedelbar verkan om det är fråga om en synnerligen allvarlig brist som kan äventyra järnvägssystemets säkerhet.

15 kap. Bedömningsorgan. Kapitlet innehåller bestämmelser om krav på anmälda organ, ackrediterade organ samt organ som ansvarar för oberoende säkerhetsbedömning och om dessa organs uppgifter.

83 §. Förhållande till annan lagstiftning. Paragrafen innehåller en hänvisning som klarlägger lagens förhållande till annan lagstiftning och som gäller det nationella genomförandet av gemenskapens reglering av produkter för harmonisering av överensstämmelse och bestämmelser om organ för bedömning av överensstämmelse. I 1 mom. föreslås en hänvisning till lagen om konstaterande av tillförlitligheten hos tjänster för bedömning av överensstämmelse med kraven (920/2005, nedan ackrediteringslagen). Med avseende på den föreslagna lagens tillämpningsområde är ackrediteringslagen central för det förfarande som föreslås i 84 och 85 §. Ett organ som utför bedömning av överensstämmelse med kraven kan hos den nationella behöriga myndigheten ansöka om att bli utsett till så kallat anmält organ, om det kan påvisa att kraven på ackreditering är uppfyllda med ett ackrediteringsintyg som utfärdats av ett ackrediteringsorgan.

84 §. Ansökan om godkännande som anmält organ. I 1 mom. föreslås bestämmelser om ansökan om godkännande som anmält organ. Sökanden ska vara ett i Finland etablerat organ för bedömning av överensstämmelse. I praktiken ska verksamhet bedrivas permanent i Finland och den ska förutsätta registrering. Till ansökan ska fogas behövliga uppgifter och intyg om att bedömningsorganet uppfyller de krav som föreskrivs särskilt för bedömningar av överensstämmelse, den eller de moduler för bedömning av överensstämmelse och den eller de produkter som organet anser sig ha kompetens för. Med produkter avses de delfaktorer och delsystem i järnvägssystem som produceras under tillverkningsprocessen och som är föremål för bedömningen av överensstämmelse.

I 2 mom. föreslås bestämmelser om hur ett organ för bedömning av överensstämmelse kan visa att det uppfyller kraven på det enligt 1 mom. genom ett ackrediteringsintyg som utfärdats av ett ackrediteringsorgan. Bedömningsorganet kan visa att kraven är uppfyllda genom ett ackrediteringsintyg som ett nationellt ackrediteringsorgan utfärdat i enlighet med förordning (EG) nr 765/2008, om inte något annat föreskrivs i någon annan lag. I Finland är Säkerhets- och kemikalieverkets ackrediteringsenhet, dvs. ackrediteringstjänsten FINAS, ackrediteringsorgan. Om organet för bedömning av överensstämmelse inte kan uppvisa något ackrediteringsintyg, ska det till myndigheten ge in alla behövliga skriftliga bevis för att myndigheten ska kunna bedöma huruvida sökanden uppfyller de krav på anmälda organ som baserar sig på unionens harmoniseringslagstiftning.

Genom paragrafen genomförs artikel 36 i driftskompatibilitetsdirektivet nationellt.

85 §. Godkännande som anmält organ och återkallande av godkännande. Enligt 1 mom. ska Transport- och kommunikationsverket på ansökan godkänna och utse ett organ för bedömning av överensstämmelse till ett anmält organ, om organet uppfyller kraven enligt 84-90 §, som baserar sig på unionens harmoniseringslagstiftning, och anmäla organet till Europeiska union-

ens kommission och medlemsstaterna samt anmäla betydande förändringar i de anmälda uppgifterna.

Enligt 2 mom. ska i beslutet om godkännande anges det anmälda organets behörighetsområde, fastställas arrangemang för tillsynen över organet, såsom rapportering om verksamheten till exempel genom en årsberättelse, samt vid behov uppställas krav, begräsningar och villkor för organets verksamhet för att säkerställa att uppgifterna utförs på behörigt sätt. Beslutet kan meddelas för bestämd tid.

I 3 mom. föreslås bestämmelser om situationer där ett anmält organ inte längre uppfyller de föreskrivna förutsättningarna. Om ett anmält organ inte längre uppfyller de föreskrivna förutsättningarna eller inte iakttar de villkor som ställs i det beslut som avses i 2 mom. eller annars väsentligen handlar i strid med bestämmelserna, ska den behöriga myndigheten ge det anmälda organet minst två veckor tid att avhjälpa saken. Den behöriga myndigheten ska återkalla godkännandet, om det anmälda organet inte avhjälper missförhållandet inom utsatt tid.

I 4 mom. föreskrivs om situationer där ett anmält organ har avslutat sin verksamhet eller godkännandet av organet har återkallats. Transport- och kommunikationsverket ska då vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa att organets dokument handläggs av ett annat anmält organ eller att de på begäran av de myndigheter som svarar för anmälan och marknadskontrollen finns tillgängliga för dessa.

86 §. Allmänna krav på anmälda organ. I paragrafen föreskrivs om de allmänna krav på anmälda organ som ska vara uppfyllda för att Transport- och kommunikationsverket ska kunna utse ett anmält organ. Enligt 1 mom. 1 punkten ska det anmälda organet inrättas i enlighet med medlemsstatens nationella lagstiftning och vara en juridisk person.

Enligt 2 punkten ska organet kunna utföra alla de uppgifter i anslutning till bedömning av överensstämmelse som anvisats organet och för vilka det har anmälts, oavsett om dessa uppgifter utförs av organet självt eller om uppgifterna utförs för dess räkning och under dess ansvar. För detta ändamål ska det anmälda organet ha lämplig utrustning och lämpliga lokaler, behövligt kunnande och resurser. Det anmälda organet har således alltid det övergripande ansvaret för de uppgifter som utförs även när det anlitar dotterbolag eller underleverantörer i någon del av processen för bedömning av överensstämmelse.

I 2 mom. föreskrivs att som anmält organ får i Finland fungera också ett anmält organ som godkänts för uppgiften i fråga i en annan EES-stat. Sålunda är kravet på registrering i Finland i 1 mom. 1 punkten ett krav endast om Transport- och kommunikationsverket beviljar godkännande.

Genom paragrafen genomförs kraven i artikel 30.2 i driftskompatibilitetsdirektivet och en del av kraven i artikel 30.3.

87 §. Detaljerade krav på anmälda organs verksamhet. I paragrafen föreskrivs om detaljerade krav på anmälda organs verksamhet. Det är väsentligt att alla anmälda organ ligger på samma nivå när de utför sina uppgifter och att uppgifterna utförs i enlighet med villkoren för sund konkurrens. Detta förutsätter att det ställs obligatoriska krav på sådana organ för bedömning av överensstämmelse som vill bli anmälda för att kunna erbjuda tjänster i anslutning till bedömning av överensstämmelse. För förfarandet för bedömning av en produkts överensstämmelse med kraven ska ett anmält organ enligt 1 mom. 1 punkten till sitt förfogande ha tillräcklig personal med behövlig teknisk kunskap och lämplig erfarenhet för bedömningsuppgiften.

Syftet med 2 punkten är att trygga tillräcklig öppenhet i fråga om bedömningsförfarandena och att förfarandena är repeterbara.

Enligt 3 punkten ska organet förfoga över lämpliga förfaranden för att skilja mellan organets uppgifter för bedömning av överensstämmelse och organets övriga uppgifter. När organ fungerar som anmälda organ får de inte erbjuda eller utföra tilläggstjänster, om dessa tjänster inte genererar något mervärde för bedömningen av en produkts överensstämmelse med kraven. Ett anmält organ får emellertid erbjuda vilka som helst tjänster för bedömning av överensstämmelse och märkningar, om produkterna är avsedda för marknaden i tredjeländer utanför Europeiska unionen, till exempel i samband med avtal om ömsesidigt erkännande. Dylika övriga uppgifter ska hållas isär från de uppgifter som organet utför i egenskap av anmält organ, och i samband med dem får man inte använda det anmälda organets namn och det nummer som tilldelats det. Dessutom ska enligt 4 punkten ett anmält organ ha tillgång till förfaranden som gör det möjligt för organet att utföra sina uppgifter med beaktande av storleken på det företag som är föremål för bedömning, dess bransch och struktur, hur komplicerad den teknik är som används i produktioner samt om det är fråga om mass- eller serieproduktion.

I 2 mom. föreskrivs om de krav som ställs på utförandet av ett anmält organs tekniska och administrativa uppgifter. Ett anmält organ ska ha de medel som behövs för att kunna utföra de tekniska och administrativa uppgifter som hänför sig till en ändamålsenlig skötsel av bedömningsuppgifterna, samt ha tillgång till all den utrustning och de hjälpmedel som behövs.

Genom paragrafen genomförs resten av artikel 30.3 i driftskompatibilitetsdirektivet.

88 §. *Krav på personalen vid anmälda organ.* I paragrafen föreskrivs om krav på den personal som ansvarar för utförandet av det anmälda organets bedömningsuppgifter. Genom dessa krav i produktdirektiven försöker man säkerställa att de krav som ställs på anmälda organs verksamhet är uppfyllda. Personalen ska enligt 1 mom. 1 punkten ha tillräcklig teknisk och yrkesinriktad utbildning inom det område för vilket bedömningar av överensstämmelse utförs, och enligt 2 punkten ha tillräcklig kunskap om de krav som gäller bedömningarna och tillräckliga befogenheter att utföra bedömningar. Enligt 3 punkten ska den ansvariga personalen ha tillräcklig och tidsenlig kunskap om de väsentliga kraven, de tillämpliga harmoniserade standarderna och den relevanta EU-lagstiftningen. Enligt 4 punkten ska den ansvariga personalen ha förmåga att utarbeta intyg, dokument och rapporter som visar att en bedömning har utförts.

I 2 mom. föreskrivs om tystnadsplikt för anmälda organs personal. Skyldigheten gäller all information som personalen erhåller vid utförandet av sina uppgifter i enlighet med en relevant teknisk specifikation för driftskompatibilitet eller de nationella rättsnormer som genomför den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet. Tystnadsplikten omfattar inte myndigheterna i den EES-stat där det anmälda organets verksamhet utförs. De immateriella rättigheterna till denna information ska dock skyddas.

Genom paragrafen genomförs artikel 30.5 och artikel 32.1 i driftskompatibilitetsdirektivet.

89 §. *Anmälda organs oberoende.* I paragrafen föreskrivs om anmälda organs oberoende. Enligt 1 mom. ska ett anmält organ vara en tredje part som är oberoende av den organisation som det bedömer eller av den produkt som ska bedömas. Som en oberoende tredje part kan också betraktas en näringslivsorganisation eller branschorganisation som företräder företag delaktiga i utformning, tillverkning, leverans, installation, användning eller underhåll av de produkter som organet bedömer, om oberoendet och avsaknaden av intressekonflikter kan påvisas tillräckligt.

Enligt 2 mom. ska ett anmält organ, dess högsta ledning och bedömningspersonalen vara opartiska och enligt 3 mom. får arvoden till dessa personer inte vara beroende av antalet bedömningar som görs eller resultaten av bedömningarna.

Enligt 4 mom. får organets högsta ledning och den personal som ansvarar för bedömningen av överensstämmelse med kraven, varmed avses medlemmar i förvaltningsorgan, direktörer och medlemmar i ledningsgruppen, inte utgöras av den som utformar, tillverkar, levererar, installerar, köper, äger, använder eller underhåller de produkter eller ämnen som bedöms och inte heller av den som företräder någon av dessa parter. Detta utesluter inte användningen av sådana bedömda produkter som är nödvändiga för verksamheten vid organet för bedömning av överensstämmelse eller sådana produkter som används för personligt bruk.

Enligt 5 mom. ska ett anmält organ, dess högsta ledning och den personal som ansvarar för bedömningen av överensstämmelse med kraven inte heller delta direkt i utformning, tillverkning, uppbyggnad, saluföring, installation, användning eller underhåll av produkterna i fråga, och får inte heller företräda parter som är delaktiga i verksamheterna i fråga. Ovannämnda aktörer får inte heller delta i någon verksamhet som kan påverka deras oberoende i bedömningsverksamheten eller i den utfärda bedömningen. Förbudet gäller särskilt konsulttjänster.

Enligt 6 mom. ska anmälda organ se till att deras dotterbolags eller underleverantörers verksamhet inte påverkar sekretessen, objektiviteten eller opartiskheten i organens bedömningar av överensstämmelse med kraven.

Enligt 7 mom. ska anmälda organ och deras personal utföra bedömningen av överensstämmelse med kraven med största möjliga yrkesintegritet och ha teknisk kompetens på det specifika området. Anmälda organs personal ska också vara fria från alla påtryckningar och incitament, i synnerhet ekonomiska, som kan påverka deras omdöme och resultaten av deras bedömningar. Kravet på oberoende gäller särskilt oberoende av sådana personer eller grupper av personer vilkas verksamhet kunde påverkas av det anmälda organets bedömningar och som har ekonomiska intressen i anslutning därtill.

Genom paragrafen genomförs driftskompatibilitetsdirektivets krav på bedömningsorgans oberoende, dvs. artiklarna 31 och 32.2.

90 §. Anmälda organs ansvarsförsäkring. I paragrafen föreskrivs om tecknande och ikrafthållande av den ansvarsförsäkring som krävs av anmälda organ under verksamhetstiden. Ansvarsförsäkringen ska vara tillräcklig med hänsyn till den verksamhet som bedrivs av det enskilda organet för bedömning av överensstämmelse med kraven och verksamhetens omfattning samt de uppgifter som godkänts för organet i ackrediteringsintyget.

Genom paragrafen genomförs artikel 30.4 i driftskompatibilitetsdirektivet.

91 §. Presumption om överensstämmelse för anmälda organ. I paragrafen föreskrivs om den presumption om överensstämmelse som gäller för anmälda organ. Om ett organ för bedömning av överensstämmelse med kraven visar att det uppfyller de krav som fastställts i harmoniserade standarder, antas det uppfylla kraven enligt direktivet. För att ett organ ska kunna bli godkänt som anmält organ, ska det helt och hållet uppfylla alla krav i de standarder som tillämpas vid bedömningen av anmälda organ, de s.k. ackrediteringsstandarderna. I praktiken kan ett bedömningsorgans verksamhet ackrediteras delvis i enlighet med de standarder som gäller produkten eller så att den omfattar förfarandet för bedömning av överensstämmelse enligt endast en viss modul. Detta ska framgå klart av ackrediteringens behörighetsområde.

Genom paragrafen genomförs artikel 33 i driftskompatibilitetsdirektivet.

92 §. Anlitande av underleverantörer eller dotterbolag. I paragrafen föreskrivs om anlitande av underleverantörer eller dotterbolag för uppgifter och att i dessa situationer ska motsvarande krav uppfyllas som gäller för ett anmält organ. I 1 mom. sägs att om ett anmält organ anlitar en underleverantör eller ett dotterbolag för vissa uppgifter som hänför sig till bedömning av överensstämmelse med kraven, ska organet se till att underleverantören eller dotterbolaget uppfyller de krav som gäller för att ett bedömningsorgan ska kunna anmälas och att Transport- och kommunikationsverket ska informeras om att kraven är uppfyllda. Det anmälda organet bär det övergripande ansvaret gentemot kunden.

I ackrediteringsförordningen eller driftskompatibilitetsdirektivet finns inga uttryckliga krav på vilka slags uppgifter ett anmält organ kan låta en underleverantör utföra. Enligt kommissionens tillämpningshandbok (den s.k. Blue Guide) kan endast sådana uppgifter läggas ut som det anmälda organet självt har kvalifikationer för och det måste kunna kontrollera underleverantörens verksamhet i samtliga faser av den utlagda uppgiften. I praktiken kan endast olika delåtgärder, till exempel sådana som utförs av en icke-självständig assistent vid testning, läggas ut. Därför är det viktigt att bedömningen av anmälda organs kvalifikationer och arbete och tillsynen över redan anmälda organ också omfattar uppgifter som utförts av underleverantörer och dotterbolag.

Enligt 2 mom. ansvarar det anmälda organet för de uppgifter som utförs av underleverantören eller dotterbolaget, oavsett i vilken stat dessa är etablerade. Således bär det anmälda organet det övergripande ansvaret för sin verksamhet även i situationer där utomstående aktörer anlitas för vissa uppgifter.

93 §. Anmälda organs skyldighet att delta i standardiseringsarbetet och i arbetet i samordningsgruppen för anmälda organ. I paragrafen föreskrivs om anmälda organs skyldighet att delta i standardiseringsarbetet och i arbetet i samordningsgruppen för anmälda organ. Det väsentliga är att de anmälda organen avtalar om förfarandet för bedömning av överensstämmelse med kraven utan att orsaka en oskälig börda för ekonomiska aktörer och aktörernas konkurrenskraft. Av samma orsak och för att säkerställa en likvärdig behandling av ekonomiska aktörer måste det ses till att förfarandena för bedömning av överensstämmelse med kraven tillämpas konsekvent i tekniskt hänseende. Detta uppnås bäst genom adekvat samordning och samarbete mellan de anmälda organen. Som samordningsgrupp för anmälda organ fungerar för närvarande NB-Rail, och för att stöda den har de anmälda organen också bildat en förening enligt belgisk lagstiftning (NB-Rail Association). NB-Rail-samordningsgruppen bereder rekommendationer, anvisningar och arbetsdokument, som de anmälda organen ska tillämpa som allmänna anvisningar. Dessa rekommendationer, anvisningar och dokument finns bland annat på kommissionens dokumentsystems (CIRABC) offentliga sidor och på NB-Rail-föreningens webbplats.

I 2 mom. föreskrivs om en särskild skyldighet för anmälda organ som har anmälts för delsystemen för markbaserad trafikstyrning och signalering och för fordonsbaserad trafikstyrning och signalering att delta i eller se till att deras bedömningspersonal känner till det arbete som utförs i den ERTMS-grupp som avses i artikel 29 i EU-byråförordningen. De riktlinjer som tagits fram som ett resultat av gruppens arbete ska också följas. Om anmälda organ anser att det är oändamålsenligt eller omöjligt att tillämpa riktlinjerna, ska de översända sina synpunkter till ERTMS-gruppen, så att den kan bidra till den kontinuerliga förbättringen av riktlinjerna.

94 §. Ackrediterade interna organ. I paragrafen föreskrivs om kraven på ackrediterade interna organ. Ett ackrediterat internt organ får användas för att utföra bedömningar av överensstämmelse med kraven. I 1 mom. hänvisas till Europaparlamentets och rådets beslut nr 768/2008/EG om en gemensam ram för saluföring av produkter och upphävande av rådets be-

slut 93/465/EEG och till bilaga II till det beslutet samt till kommissionens beslut 2010/713/EU om moduler för förfarandena för bedömning av överensstämmelse, bedömning av lämplighet för användning och EG-kontroll som ska användas i de tekniska specifikationer för driftskompatibilitet som antas i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG och till bilaga I till det. Av modulerna i bilaga II till beslut 768/2008/EU får ett ackrediterat internt organ användas i modulerna A1, A2, C1 och C2 och av modulerna i bilaga I till beslut 2010/713/EU får ett ackrediterat internt organ användas i modulerna CA1 och CA2.

Enligt 1 mom. får organisationerna använda ett ackrediterat internt organ för att utföra bedömningar av överensstämmelse. Det ackrediterade interna organet ska utgöra en separat och urskiljbar del av den organisation det bedömer och får inte medverka i utformning, tillverkning, leverans, installation, drift eller underhåll av de produkter som det ska bedöma.

I 2 mom. föreskrivs om kraven på ackrediterade interna organ. Ett ackrediterat internt organ ska för det första vara ackrediterat i enlighet med förordning 765/2008 (ackrediteringsförordningen). För det andra ska organet och dess personal ha rapporteringsmetoder som säkerställer att organet och dess personal är opartiska och oberoende av organisationen, och detta ska påvisas för det nationella ackrediteringsorganet. Såsom konstaterats ovan i samband med 84 § är nationellt ackrediteringsorgan i Finland ackrediteringstjänsten FINAS, som finns i anslutning till Säkerhets- och kemikalieverket (TUKES). För det tredje får organet och dess personal inte ansvara för utformning, tillverkning, leverans, installation, drift eller underhåll av de produkter som det bedömer och får inte delta i någon verksamhet som kan vara oförenlig med ett oberoende omdöme och integritet i bedömningsarbetet. För det fjärde ska organet tillhandahålla sina tjänster enbart till den organisation som det är en del av.

Enligt 3 mom. ska ett ackrediterat organ inte anmälas till EES-staterna eller kommissionen, men information om dess ackreditering ska lämnas av organisationen och det nationella ackrediteringsorganet till Transport- och kommunikationsverket på verkets begäran, och Transport- och kommunikationsverket kan på begäran också lämna denna information till andra myndigheter. I momentet ingår ett bemyndigande att genom förordning av statsrådet utfärda närmare bestämmelser om tillämpningen av de EU-rättsakter som avses i 1 mom. samt om den information som det nationella ackrediteringsorganet ska lämna till verket. Europaparlamentets och rådets beslut nr 768/2008/EG om en gemensam ram för saluföring av produkter och upphävande av rådets beslut 93/465/EEG och bilaga II till det beslutet samt kommissionens beslut 2010/713/EU om moduler för förfaranden för bedömning av överensstämmelse, bedömning av lämplighet för användning och EG-kontroll som ska användas i de tekniska specifikationer för driftskompatibilitet som antas i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG och bilaga I till det är mycket tekniska EU-rättsakter, som innehåller detaljerade krav som ska ställas på ackrediteringsorgan och hur överensstämmelsen med kraven ska visas den behöriga myndigheten. Det är inte motiverat att föreskriva på lagnivå om de tekniska moduler som baserar sig på bilagorna till dessa EU-rättsakter.

95 §. Anmälda organs operativa skyldigheter. Enligt 1 mom. ska anmälda organ utföra bedömningar av överensstämmelse med kraven i enlighet med förfaranden för bedömning av överensstämmelse i relevanta tekniska specifikationer för driftskompatibilitet.

I 2 mom. föreskrivs om kraven på bedömningar av överensstämmelse med kraven. Bedömningarna ska vara proportionella så att aktörerna inte belastas i onödan och så att deras egen- dom inte skadas. Med aktör avses här tillverkare, auktoriserade representanter, distributörer och importörer av produkter som ingår i leveranskedjan inom EU:s produktlagstiftningsram, vilka har överlämnat en produkt till ett anmält organ för bedömning av överensstämmelse med kraven. Anmälda organ ska ta hänsyn till ett företags storlek, bransch, struktur, produktteknik samt om det handlar om massproduktion eller serietillverkning. Tillräcklig omsorg ska iakttas

vid bedömningen av överensstämmelse med kraven. Äganderätten skyddas i 15 § 1 mom. i grundlagen. Det föreslagna kravet på att undvika onödiga skador på aktörens egendom betonar dessutom det anmälda organets omsorgsskyldighet vid bedömning av överensstämmelse med kraven.

I 3 mom. föreskrivs om situationer där ett anmält organ anser att en tillverkare inte uppfyller kraven i tekniska specifikationer för driftskompatibilitet eller motsvarande harmoniserade standarder eller tekniska specifikationer. Det anmälda organet ska då begära att tillverkaren vidtar lämpliga korrigerande åtgärder, och det får inte utfärda ett intyg om överensstämmelse.

I 4 mom. föreskrivs om problem som iakttagits i samband med kontroll av överensstämmelse med kraven efter det att ett intyg har utfärdats. Om ett anmält organ då ser i intyget att produkten inte längre överensstämmer med en relevant teknisk specifikation för driftskompatibilitet, ska det begära att tillverkaren vidtar behövliga korrigerande åtgärder, och det ska vid behov tillfälligt eller helt och hållet återkalla intyget.

Om korrigerande åtgärder inte vidtas eller inte får önskad effekt ska det anmälda organet enligt 5 mom., beroende på vad som är lämpligt, fastställa begränsningar för intyget eller återkalla det tillfälligt eller helt och hållet.

96 §. Anmälda organs skyldighet att lämna uppgifter. I paragrafen föreskrivs om anmälda organs skyldigheter att lämna uppgifter om organets verksamhet till Transport- och kommunikationsverket. Enligt 1 mom. ska detta ske oberoende av sekretessbestämmelserna.

Enligt 2 mom. ska ett anmält organ för det första underrätta Transport- och kommunikationsverket om avslag på ansökan om, begränsning eller återkallande av EG-kontrollintyg för delsystem, EG-intyg om överensstämmelse för driftskompatibilitetskomponenter och EG-intyg om lämplighet för användning för driftskompatibilitetskomponenter. Ett anmält organ ska för det andra underrätta verket om förändringar i omständigheterna som inverkar på det anmälda organets tillämpningsområde och villkor och därigenom på dess förutsättningar att verka som anmält organ. För det tredje ska ett organ underrätta Transport- och kommunikationsverket om en sådan begäran om information om bedömning av överensstämmelse med kraven som organet har fått av marknadskontrollmyndigheten, så att verket är medvetet om den. Dessutom ska ett anmält organ på begäran underrätta Transport- och kommunikationsverket om de bedömningar av överensstämmelse med kraven som gjorts.

I 3 mom. föreskrivs att också de behöriga nationella myndigheterna i övriga berörda EES-stater ska informeras om avslag på ansökan om intyg, begränsning och återkallande av ett intyg enligt 2 mom. Med behöriga nationella myndigheter i EES-stater avses här myndigheterna i de stater där delsystem eller delkomponenter enligt de aktuella tillstånden används.

I 4 mom. föreskrivs att ett anmält organ ska informera andra anmälda organ i EES-staterna om bedömningar som det utfört med stöd av driftskompatibilitetsdirektivet. Ett anmält organ ska ge andra anmälda organ som utför bedömningar av samma delsystem information om negativa bedömningar och på begäran också om positiva bedömningar.

I 5 mom. föreskrivs att anmälda organ ska tillhandahålla EU-byrån EG-kontrollintygen för delsystem, EG-intygen om överensstämmelse för driftskompatibilitetskomponenter och EG-intygen om lämplighet för användning för driftskompatibilitetskomponenter.

97 §. Språket vid anmälda organ. I paragrafen föreskrivs om språket vid anmälda organ. Paragrafen motsvarar 64 § i den gällande järnvägslagen. Enligt paragrafen ska ett anmält organ avfatta dokument och korrespondens i samband med EG-kontrollförfaranden på något av de of-

ficiella språken i den EES-stat där sökanden är etablerad. Alternativet kan man använda något annat språk som sökanden godkänner. Transport- och kommunikationsverket kan vid behov kräva att dokumenten översätts till finska eller svenska.

98 §. Anmälda organs tjänsteansvar. I paragrafen föreskrivs om anmälda organs tjänsteansvar och även om detta finns det bestämmelser i 64 § i järnvägslagen. Paragrafens innehåll ändras inte men det föreslås att bestämmelserna om språk och tjänsteansvar i 64 § i den gällande järnvägslagen indelas i separata paragrafer. Med beaktande av att privaträttsliga anmälda organ sköter offentliga förvaltningsuppgifter när de utför uppgifter enligt driftskompatibilitetsdirektivet och denna lag, omfattas de personer som utför bedömningar och ansvarar för dem vid organen enligt paragrafen av straffrättsligt tjänsteansvar. På skadeståndsansvar tillämpas skadeståndslagen (412/1974).

99 §. Anmälda organs inspektioner. I paragrafen föreskrivs om inspektioner som utförs av anmälda organ och paragrafen motsvarar 63 § i den gällande järnvägslagen. De rättigheter som föreskrivs för anmälda organ i paragrafen är nödvändiga för att de ska kunna sköta sina uppgifter, eftersom de baserar sig på kraven i driftskompatibilitetsdirektivet. I paragrafen föreslås inte att anmälda organs rättigheter ska utvidgas i samband med inspektioner jämfört med den gällande regleringen.

Enligt 1 mom. ska det anmälda organ som ansvarar för kontrollen av ett projekt i samband med tillverkningen eller uppbyggnaden av ett delsystem under projektet regelbundet utföra inspektioner för att säkerställa att driftskompatibilitetsdirektivet, denna lag och med stöd av den utfärdade bestämmelser följs. Det anmälda organet får också utföra oanmälda inspektioner under projektet. Organet ska överlämna en inspektionsrapport till sökanden. Inspektionsrapporten ska också fogas till de tekniska dokument som överlämnas i samband med kontrollintyget för delsystemet.

1 mom. innehåller också ett bemyndigande att utfärda närmare bestämmelser om de inspektionsförfaranden som avses i momentet och om inspektionsrapporter genom förordning av statsrådet. Det föreslagna bemyndigandet att utfärda närmare tekniska bestämmelser genom förordning av statsrådet motsvarar 63 § i den gällande järnvägslagen, med stöd av vilken det har föreskrivits om dessa saker i statsrådets förordning om järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet. Regleringens uppbyggnad motsvarar den gällande regleringen på lägre nivå, men bestämmelserna ändras jämfört med motsvarande bestämmelser i den gällande statsrådsförordningen så att kraven på förfarandena och inspektionsrapporter motsvarar kraven i de tekniska specifikationer för driftskompatibilitet som utfärdas med stöd av punkt 2.4 i bilaga IV till driftskompatibilitetsdirektivet samt driftskompatibilitetsdirektivet.

Enligt 2 mom. har en företrädare för det anmälda organet vid utförandet av uppgifter enligt denna paragraf rätt att få tillträde till byggplatser, tillverkningsanläggningar, lagerutrymmen, provningsanläggningar och övriga platser dit tillträde behövs för genomförande av en inspektion, med undantag för utrymmen som används för boende av permanent natur. Det anmälda organet har vid genomförandet av inspektioner trots sekretessbestämmelserna rätt att få arbetsplaner och andra dokument som behövs för kontrollen. Personalen vid det anmälda organet ska hemlighålla alla de uppgifter som den har fått när den utför de uppgifter som föreskrivs för det anmälda organet i denna lag. Vid inspektionerna tillämpas bestämmelserna i 39 § i förvaltningslagen.

100 §. Transport- och kommunikationsverkets och dess underleverantörers kontroller. I paragrafen föreskrivs att de krav på anmälda organ som anges i 86-89 och 91-92 § tillämpas också på Transport- och kommunikationsverket och dess underleverantörer, då dessa utför FI-kontroller som baserar sig på nationella rättsnormer vid bedömningen av överensstämmelse

med kraven. I 1 mom. 1 punkten föreskrivs emellertid att av anställda hos Transport- och kommunikationsverket eller dess underleverantörer förutsätts i stället för kraven i 88 § 1 mom. 3 punkten tillräcklig kunskap och insikt om nationell rätt. Dessutom föreskrivs i 2 punkten att i stället för de dokument i enlighet med en relevant teknisk specifikation för driftskompatibilitet som avses i 92 § 4 mom. ska ett anmält organ se till att myndigheten har tillgång till dokument om det arbete som dotterbolaget eller underleverantörerna utfört i enlighet med relevanta nationella rättsnormer. Om verket har utsett ett visst anmält organ att verka som anmält organ, måste det på motsvarande sätt känna till den nationella regleringen när det utför FI-kontroller.

Enligt 2 mom. ska de operativa skyldigheter som anges i 95 § tillämpas också på Transport- och kommunikationsverket, dess underleverantörer och ett anmält organ som verket utsett när de utför FI-kontroller, dock så att skyldigheterna i fråga grundar sig på tillämpliga nationella rättsnormer i stället för tekniska specifikationer för driftskompatibilitet.

Enligt 3 mom. ska anmälda organ också informera EES-stater om uppgifter motsvarande dem som anges i 96 §, och som gäller begränsning av FI-kontrollintyg eller förändringar i tillämpningsområdet eller villkoren för anmälningar enligt dem.

I 4 mom. föreskrivs om motsvarande rättigheter för Transport- och kommunikationsverket eller ett organ som verket utsett att utföra kontroller som det anmälda organet har enligt 99 § i den föreslagna lagen, så 39 § i förvaltningslagen tillämpas på inspektionsförfarandet.

101 §. *Ett organ som ansvarar för oberoende säkerhetsbedömning.* Paragrafen motsvarar i huvudsak 66 § i den gällande järnvägslagen och där föreskrivs om uppgifter för organ som utför oberoende säkerhetsbedömning. En oberoende säkerhetsbedömning förutsätts när man tillämpar en gemensam säkerhetsmetod för riskbedömning. I 1 mom. hänvisas till de EU-rättsakter om säkerhetsmetoder för riskvärdering och riskbedömning som gäller vid respektive tidpunkt. För närvarande bestäms det om dem i kommissionens förordning (EG) nr 352/2009 om antagande av en gemensam säkerhetsmetod för riskvärdering och riskbedömning av järnvägssystemet och dess delsystem. Kommissionen har emellertid för avsikt att med stöd av säkerhetsdirektivet anta en ny delegerad rättsakt, som ersätter ovannämnda förordning. För att spårtrafiklagen inte ska behöva ändras med stöd av en direkt tillämplig EU-förordning som antas senare, föreslås att det i 1 mom. hänvisas till en EU-rättsakt om säkerhetsmetoder för riskvärdering och riskbedömning som gäller vid respektive tidpunkt. En oberoende säkerhetsbedömning kan dessutom göras om tekniska standarder förutsätter en oberoende bedömning som en del av bedömningen av systemets säkerhetsnivå.

I 2 mom. föreskrivs att ett organ som ansvarar för oberoende säkerhetsbedömning ska visa att det uppfyller kraven på bedömningsorgan genom ett ackrediteringsintyg som utfärdas av Säkerhets- och kemikalieverkets ackrediteringsenhet (ackrediteringstjänsten FINAS). I ackrediteringsintyget konstateras huruvida ackrediteringen gäller bedömningar enligt ovannämnda EU-förordning eller tekniska standarder eller bägge.

Enligt 3 mom. får som organ som ansvarar för oberoende säkerhetsbedömning i Finland fungera även organ som ackrediterats eller erkänts för uppgiften i en annan EES-stat utöver organ som ackrediterats eller erkänts av ackrediteringstjänsten FINAS.

I 4 mom. ingår ett bemyndigande enligt vilket närmare bestämmelser om kraven som ställs på ett organ som ansvarar för oberoende säkerhetsbedömning och om dess uppgifter samt om organets kontrollförfarande och kontrollintyg får utfärdas genom förordning av statsrådet, om en genomförandeakt som kommissionen antar senare förutsätter det. Den nuvarande EU-regleringen har antagits genom en förordning och det är sannolikt fallet även i fortsättningen. Ett motsvarande bemyndigande ingår också i 66 § i den gällande järnvägslagen, men eftersom

mera detaljerad EU-reglering har utfärdats genom förordning av kommissionen, har det tills vidare inte funnits något behov att genom förordning av statsrådet utfärda närmare bestämmelser om kraven på organ som ansvarar för oberoende säkerhetsbedömningar, deras uppgifter eller kontrollförfarande och kontrollintyg.

102 §. *Språket vid organ som ansvarar för oberoende säkerhetsbedömning.* Paragrafen motsvarar 66 a § i den gällande järnvägslagen och där föreskrivs om språket vid ett organ som ansvarar för oberoende säkerhetsbedömning på det sätt som i 97 § föreskrivs om språket vid anmälda organ.

103 §. *Tjänsteansvar vid organ som ansvarar för oberoende säkerhetsbedömning.* Även denna paragraf motsvarar 66 a § i den gällande järnvägslagen, men bestämmelsen om tjänsteansvar separeras till en egen paragraf på motsvarande sätt som i fråga om anmälda organ i 97 och 98 §.

16 kap. Bannätsförvaltares oberoende och ordnande av bannätsförvaltares uppgifter. Bestämmelserna i kapitlet genomför direktivet om ändring av järnvägsmarknadsdirektivet, som ingår i EU:s fjärde järnvägspaket, och de är således helt nya bestämmelser i den nationella järnvägslagstiftningen. De nya bestämmelser som föreslås i kapitlet tryggar bannätsförvaltares och deras verksamheters oberoende av järnvägsföretag även i en situation där samma företag har bestämmande inflytande över både bannätsförvaltaren och järnvägsföretaget, dvs. verksamheterna är vertikalt integrerade under samma koncernledning.

104 §. *Bannätsförvaltares oberoende.* Paragrafen baserar sig på artikel 7 i direktivet om ändring av järnvägsmarknadsdirektivet. I paragrafen föreskrivs om de uppgifter som omfattas av bannätsansvaret och hur dessa uppgifter ska ordnas så att bannätsförvaltarens oberoende av järnvägsföretagen är tryggt. Enligt 1 mom. ansvarar varje bannätsförvaltare för driften, underhållet, moderniseringen och utvecklingen av det bannät som denne förvaltar eller på annat sätt ansvarar för och för bannätets funktionsduglighet. Bestämmelsen i momentet begränsar dock inte i enlighet med artikel 7.6 i järnvägsmarknadsdirektivet medlemsstaternas behörighet att utveckla och finansiera järnvägsinfrastruktur. Detta betyder att i Finland fattas beslut om utveckling och finansiering av järnvägsinfrastrukturen för statens bannät, som förvaltas av Trafikledsverket, i sista hand av riksdagen när den beslutar om den årliga budgeten.

Enligt 2 mom. ska en bannätsförvaltare vara rättsligt självständig och helt oberoende av de järnvägsföretag som finns på järnvägsmarknaden. I Finland är Trafikledsverket i egenskap av förvaltare av statens bannät ett statligt ämbetsverk som är helt självständigt och oberoende av järnvägsföretagen. Med undantag för VR-Group Ab:s privata spåranläggningar är också de privata spåranläggningarna i Finland helt självständiga och oberoende av järnvägsföretagen. Bestämmelsen förutsätter inte att VR-Group Ab helt och hållet avstår från sina privata spåranläggningar, men VR måste ordna förvaltningen av sina privata spåranläggningar som en rättsligt separat enhet. I praktiken betyder detta att om VR även i fortsättningen har privata spåranläggningar, måste dessa börja förvaltas av till exempel ett separat dotterbolag. Ett dotterbolag skulle uppfylla kravet på rättslig separation, liksom naturligtvis åtskiljande av denna verksamhet från järnvägsföretaget till ett helt separat och självständigt bolag eller någon annan verksamhetsutövare. Som ett led i den plan som regeringen publicerade den 9 augusti 2017 för öppnande av den inrikes persontrafiken för konkurrens är avsikten att omorganisera VR-Group Ab:s verksamhet. I detta sammanhang är avsikten också att bedöma hur de privata spåranläggningar som VR ansvarar för ska organiseras i framtiden.

105 §. *Oberoende väsentliga uppgifter hos bannätsförvaltare.* Paragrafen baserar sig på artiklarna 6.2 och 7a i direktivet om ändring av järnvägsmarknadsdirektivet. Med väsentliga uppgifter avses i paragrafen beslutsprocessen för tilldelning av linjer och bankapacitet samt järn-

vägsinfrastrukturavgifter och avgifter för tjänster i anslutning till den. Enligt 1 mom. ska varje bannätsförvaltare ordna väsentliga uppgifter i en enhet som är självständig från organisationen och fattar sina beslut självständigt så att de är oberoende av järnvägsföretag. Detta betyder utifrån artiklarna 7a och 6.2 i direktivet om ändring av järnvägsmarknadsdirektivet att om ett företag är vertikalt integrerat eller bannätsförvaltaren annars genom ägare har kopplingar till järnvägsföretag, ska väsentliga uppgifter ordnas i en separat enhet så att de är separata rättssubjekt. I praktiken betyder detta att även denna verksamhet separeras åtminstone till ett eget dotterbolag, om järnvägsföretaget ansvarar för uppgifter i anslutning till bannätsförvaltarens väsentliga uppgifter. Järnvägsföretagen eller personer som påverkar tillsynen över dem får inte på något sätt påverka bannätsförvaltarens beslut om väsentliga uppgifter.

I 2 mom. föreskrivs om oberoende i fråga om utnämning och uppsägning av anställda som sköter väsentliga uppgifter hos bannätsförvaltare. Enligt momentet får järnvägsföretag och rättsligt självständiga enheter som har kopplingar till dem inte ha inflytande över utnämning eller uppsägning av personer som ansvarar för väsentliga uppgifter hos en bannätsförvaltare.

Enligt 3 mom. får en person som ansvarar för väsentliga uppgifter hos en bannätsförvaltare inte samtidigt vara medlem i ledningsgruppen i ett järnvägsföretag, så att beslutsprocessen för tilldelning av linjer och bankapacitet samt infrastrukturavgifter fattas på ett icke-diskriminerande sätt och besluten inte påverkas av något slags bindningar.

Enligt 4 mom. får en person som ansvarar för väsentliga uppgifter hos en bannätsförvaltare och som således innehar ledande uppgifter i anslutning till tilldelning av bankapacitet och järnvägsinfrastrukturavgifter inte utses till sådana uppgifter hos ett järnvägsföretag som kan ge upphov till intressekonflikter på grund av det tidigare ansvaret. I praktiken innebär detta sådana ledande uppgifter hos ett järnvägsföretag som på något sätt hänför sig till ansökan om bankapacitet, tågplaneplanering eller avgifter som järnvägsföretaget betalar till bannätsförvaltaren för användning av järnvägsinfrastrukturen. Om en person ändå övergår i tjänst hos ett järnvägsföretag i dylika ledande uppgifter, borde det finnas någon slags karantänperiod vid övergången från väsentliga uppgifter hos en bannätsförvaltare till järnvägsföretaget. Karantänperiodens längd har diskuterats med intressegrupperna i samband med remissbehandlingen. Karantänperiodens längd har diskuterats även med kommissionen. I direktivet om ändring av järnvägsmarknadsdirektivet anges ingen längd på karantänperioden och kommissionen har därför rekommenderat att någon sådan inte heller ska anges i de nationella genomförandebestämmelserna. Kommissionen har emellertid konstaterat att bestämmelsen i direktivet om ändring av järnvägsmarknadsdirektivet betyder att man inte kan övergå direkt från ovannämnda väsentliga uppgifter hos en bannätsförvaltare till ledande uppgifter hos ett järnvägsföretag där personen i fråga ansvarar för frågor i anslutning till ansökan om bankapacitet, tågplaneplanering eller avgifter för användning av bannätet. Trots att man således inte kan ange någon bindande längd på karantänperioden i bestämmelserna, kunde en karantänperiod på minst sex månader betraktas som något slags riktvärde. En så lång karantänperiod ingår i regeringens proposition (RP 15/2017) med förslag till lag om ändring av lagen om kommunala tjänsteinnehavare.

En sådan intressekonflikt som avses i momentet anses ändå inte uppstå om man övergår i tjänst hos ett järnvägsföretag från en organisation med anknytning till någon annan huvudbransch än förvaltning av bannät eller bedrivande av järnvägstrafik. Det som föreskrivs här försvårar sålunda inte att personal som arbetar hos en organisation som bedriver hamnverksamhet övergår i tjänst hos ett järnvägsföretag eller en annan bannätsförvaltare.

106 §. *Krav på utnämningar till bannätsförvaltares ledningsorgan.* Paragrafen baserar sig på artikel 7.3 i direktivet om ändring av järnvägsmarknadsdirektivet, där det föreskrivs om bannätsförvaltares styrelse eller något annat motsvarande förvaltningsorgan samt säkerställande

av ledamöternas oberoende. I artikel 3 punkt c led 33 definieras styrelse så att därmed avses det högre organ i ett företag som utför verkställande och administrativa uppgifter och ansvarar för företagets löpande verksamhet.

Om en bannätsförvaltare har en ledningsgrupp får enligt paragrafen till medlemmar i den inte utnämnas medlemmar av ledningsgruppen i ett järnvägsföretag. Medlemmarna i bannätsförvaltarens ledningsgrupp samt direktörerna under dessa ska agera på ett icke-diskriminerande sätt, och intressekonflikter får inte påverka ledningsgruppsmedlemmarnas oberoende.

Inte heller tjänstemän vid kommunikationsministeriet som arbetar med tillsyn över och resultatstyrning av Trafikledsverket får ha sådana uppgifter som hänför sig till tillsyn över järnvägsföretag. Inte heller personer inom Trafikledsverket som arbetar med uppgifter i anslutning till förvaltning av bannätet får ha några kopplingar till tillsyn över järnvägsföretag. I enlighet med artikel 3 punkt c led 34 i järnvägsmarknadsdirektivet avses med personer med ansvar för tillsynen eller tillsynsorgan sådana personer inom den högsta ledningen eller det högsta organet hos en bannätsförvaltare eller ett järnvägsföretag som fullgör tillsynsuppgifter, inklusive kontroll av bannätsförvaltarens eller järnvägsföretagets ledningsgrupp, samt fattar allmänna strategiska beslut avseende företaget. Ett sådant är till exempel styrelsen i ett företag.

107 §. Oberoende trafikledning och underhållsfunktioner. Paragrafen baserar sig på artikel 7b i direktivet om ändring av järnvägsmarknadsdirektivet. I paragrafen föreskrivs hur man säkerställer bannätsförvaltarens opartiskhet och oberoende i uppgifter med anknytning till planering av trafikledning och banunderhåll. Trafikledningen säkerställer trygg, effektiv och exakt verksamhet på järnvägarna, inklusive effektiv återhämtning efter störningar. Trafikledning omfattar således i stor utsträckning bannätsförvaltarens olika förfaranden och metoder för ledning av tågen i realtid, rutiner för att säkerställa en effektivt fungerande infrastruktur samt information till järnvägsföretagen vid förseningar och andra störningar.

Enligt 1 mom. ska varje bannätsförvaltare se till att trafikledningen och planeringen av underhållet av banan har ordnats på ett icke-diskriminerande och transparent sätt, så att personer som fattar beslut om dessa uppgifter inte påverkas av någon som helst intressekonflikt. De som beslutar om trafikledningen och planeringen av underhållet och de som arbetar med dessa uppgifter får inte ha några som helt kopplingar till järnvägsföretag, eftersom detta kan leda till intressekonflikter för dem som beslutar om och dem som arbetar med uppgifterna. Det ska räcka med att trafikledningen och banunderhållet rättsligt separeras till en egen enhet (åtminstone ett dotterbolag) för att dessa uppgifter ska vara oberoende. Sålunda kan till exempel VR-Track Oy även i fortsättningen bedriva affärsverksamhet i anslutning till banunderhåll.

Enligt 2 mom. ska bannätsförvaltaren se till att trafikledningen fungerar effektivt även vid störningar, så att järnvägsföretag får all väsentlig information som påverkar deras trafik i rätt tid.

Enligt 3 mom. ska bannätsförvaltaren höra dem som ansöker om bankapacitet och andra intressegrupper om långsiktiga planer för bannätets underhåll och modernisering. Bannätsförvaltaren ska beakta åsikterna hos dem som ansöker om bankapacitet och andra intressegrupper när bannätsförvaltaren planerar åtgärder i anslutning till underhåll och modernisering av bannätet. Bannätsförvaltaren ska ordna samråd eller annars bereda järnvägsoperatörer och andra intressegrupper möjlighet att framföra sina åsikter som sådana infrastrukturprojekt som påverkar tillgången till och användningen av bankapacitet.

Enligt 4 mom. ska bannätsförvaltaren utföra underhållsåtgärder på bannätet och schemalägga åtgärdernas så att de orsakar så små störningar som möjligt för järnvägsoperatörerna och så att

eventuella störningar påverkar järnvägsoperatörerna jämlikt och på ett icke-diskriminerande sätt.

108 §. *Utläggning av bannätsförvaltares uppgifter på entreprenad och fördelning av uppgifterna.* Paragrafen baserar sig på artikel 7c i direktivet om ändring av järnvägsmarknadsdirektivet. I paragrafen föreskrivs om möjlighet för bannätsförvaltare att lägga ut eller fördela sina uppgifter. I 1 mom. ingår huvudregeln, enligt vilken en bannätsförvaltare får lägga ut sina uppgifter på entreprenad till en annan part som inte får vara ett järnvägsföretag eller ett företag som har bestämmande inflytande över ett järnvägsföretag. När uppgifter läggs ut på entreprenad ska bannätsförvaltaren emellertid se till att utläggningen inte orsakar intressekonflikter i förhållande till järnvägsföretag eller mellan järnvägsföretag. När uppgifter läggs ut, får inget järnvägsföretag behandlas ojämlikt i förhållande till andra järnvägsföretag. När uppgifter läggs ut ska det ses till att konfidentialiteten hos kommersiellt känslig information garanteras.

Trots att huvudregeln på det sätt som anges i 1 mom. är att en bannätsförvaltare får inte lägga ut sina uppgifter på entreprenad till ett järnvägsföretag eller ett företag som har bestämmande inflytande över ett järnvägsföretag, får underhållsarbeten i anslutning till utveckling, underhåll och modernisering av järnvägsinfrastrukturen även ges järnvägsföretag i uppdrag på det sätt som anges i 2 mom. Dessa uppgifter får ges även företag som har bestämmande inflytande över ett järnvägsföretag eller ett företag över vilket ett järnvägsföretag har bestämmande inflytande. Om bannätsförvaltaren beslutar att lägga ut dessa uppgifter på entreprenad till en annan part, bär bannätsförvaltaren dock det slutliga ansvaret för dem och ansvarar för övervakningen av dem. I artikel 2a i direktivet om ändring av järnvägsmarknadsdirektivet definieras separat utveckling, underhåll, modernisering och ombyggnad av järnvägsinfrastruktur. Med utveckling av järnvägsinfrastruktur avses järnvägsnätplanering, finansierings- och investeringsplanering samt byggande och uppgraderingar av infrastrukturen. Underhåll av järnvägsinfrastruktur omfattar åtgärder i anslutning till underhåll av järnvägsinfrastrukturen med vilkas hjälp man försöker upprätthålla den befintliga infrastrukturens skick och kapacitet. Med modernisering av järnvägsinfrastruktur avses större utbytesarbeten på den befintliga infrastrukturen som inte förändrar dess övergripande prestanda. Med ombyggnad av järnvägsinfrastruktur avses större förändringsarbeten på infrastrukturen som förbättrar dess övergripande prestanda.

Om bannätsförvaltaren lägger ut sina uppgifter på entreprenad till en annan part på det sätt som avses i 1 och 2 mom., bär bannätsförvaltarens dock det slutliga ansvaret för dem och ansvarar för övervakningen av dem. Bestämmelser om detta finns i 3 mom.

I 4 mom. föreskrivs att även på en verksamhetsutövare som ansvarar för uppgifter som lagts ut på entreprenad tillämpas samma bestämmelser i detta kapitel som gäller bannätsförvaltaren. Detsamma gäller med stöd av 6 mom. också en situation där bannätsförvaltaren har överfört ansvaret för en del av uppgifterna på en annan bannätsförvaltare.

I 5 mom. ingår en hänvisning till 136 §, där det föreskrivs närmare om det ansvar som ingår i trafikledningstjänster som har upphandlats av en extern aktör.

1-6 mom. innehåller allmänna villkor som gäller alla bannätsförvaltare, såväl Trafikledsverket i egenskap av förvaltare av statens bannät som förvaltare av privata spåranläggningar. Eftersom Trafikledsverket är ett statligt centralt ämbetsverk, berörs utläggning av dess uppgifter på entreprenad av 124 § i grundlagen om överföring av offentliga förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter. Av denna orsak föreslås 7 mom., som gäller endast Trafikledsverket i egenskap av förvaltare av statens bannät och innehåller krav om på vilka villkor Trafikledsverket får överföra offentliga förvaltningsuppgifter på en extern serviceproducent. Om Trafikledsverket i egenskap av förvaltare av statens bannät lägger ut uppgifter i anslutning till tilldelning av bankapacitet och linjer till en extern serviceproducent, ska verket ingå avtal med

serviceproducenten om att tjänsterna ska tillhandahållas verket. Tilldelning av bankapacitet och linjer tillhör bannätsförvaltarens väsentliga uppgifter och de är förenade med utövning av offentlig makt och förvaltningsbeslut. Om verket överför dessa uppgifter på en extern serviceproducent, ska denne utföra sina uppgifter under övervakning av Trafikledsverket och enligt verkets instruktioner. På serviceproducentens personal som utför uppgifterna i fråga enligt avtalet tillämpas också bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974).

109 §. *Insyn i banförvaltares finansiering.* Paragrafen baserar sig på artikel 7d i direktivet om ändring av järnvägsmarknadsdirektivet och där föreskrivs om insyn i banförvaltares finansiering.

Enligt 1 mom. får en bannätsförvaltare använda inkomsterna från förvaltningen av bannätet, inklusive offentliga medel, endast för att finansiera den egna verksamheten. Bannätsförvaltaren får använda inkomsterna i fråga för att amortera lån och betala utdelning till ägarna. Där emot får inte bannätsförvaltaren betala utdelning till ägare av olika delhelheter inom vertikalt integrerade företag eller till ägare av sådana företag som har bestämmande inflytande över ett järnvägsföretag eller över bannätsförvaltaren i fråga.

Enligt 2 mom. för en bannätsförvaltare varken direkt eller indirekt bevilja lån till järnvägsföretag och enligt 3 mom. får inte heller ett järnvägsföretag varken direkt eller indirekt bevilja lån till bannätsförvaltare. På så vis tryggas insyn i bägge parternas finansiering och att det inte uppkommer sådana bindningar mellan parterna som inverkar på bannätsförvaltarens oberoende av järnvägsföretag.

4 mom. motsvarar 89 § i den gällande järnvägslagen om finansiering av statens bannät. Enligt momentet underhålls och byggs statens bannät ut i den utsträckning som statliga budgetanslag och övrig finansiering tillåter. Den banavgift som avses i 19 kap. i denna lag ska användas för finansiering av banhållningen. Banavgiften beaktas i statsbudgeten.

110 §. *Banförvaltares samarbetsavtal.* Paragrafen baserar sig på artikel 7c.4 i direktivet om ändring av järnvägsmarknadsdirektivet och där föreskrivs om samarbetsavtal mellan bannätsförvaltaren och järnvägsoperatören. Enligt 1 mom. kan en bannätsförvaltare ingå samarbetsavtal med järnvägsoperatör i syfte att sänka kostnaderna för kunderna eller effektivisera verksamheten i en del av bannätet som omfattas av avtalet. Sådana avtal ska dock vara likvärdiga och möjliga för alla järnvägsföretag på ett icke-diskriminerande sätt.

Enligt 2 mom. ska bannätsförvaltaren få regleringsorganets godkännande för samarbetsavtal enligt 1 mom. innan de träder i kraft. Regleringsorganet ska också ha rätt att få information om genomförandet av avtalen för sitt tillsynsuppdrag. Regleringsorganet ska också ha rätt att av grundad anledning föreslå att avtal avslås eller upphävs, om det anser att de är problematiska med tanke på en icke-diskriminerande och jämlik järnvägsmarknad.

111 §. *Vertikal integration.* Ändringsdirektivet gör den så kallade modellen för vertikal integration lagstiftningsmässigt likställd med den så kallade modellen för fullständig separering vid ordnandet av förvaltningen av bannät. Vertikalt integrerade företag definieras i artikel 3 punkt c led 31 i direktivet om ändring av järnvägsmarknadsdirektivet. Enligt definitionen avses med vertikalt integrerat företag ett företag där, i den mening som avses i rådets förordning (EG) nr 139/2004

– en infrastrukturförvaltare kontrolleras av ett företag som på samma gång kontrollerar ett eller flera järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik på infrastrukturförvaltarens nät,

- en infrastrukturförvaltare kontrolleras av ett eller flera järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik på infrastrukturförvaltarens nät, eller
- ett eller flera järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik på infrastrukturförvaltarens nät kontrolleras av en infrastrukturförvaltare.

Med ett vertikalt integrerat företag avses också ett företag som består av klart avgränsade avdelningar, inklusive en infrastrukturförvaltare och en eller flera avdelningar som tillhandahåller transporttjänster och inte är separata juridiska personer.

I Finland är förvaltningen av statens bannät helt separerad från bedrivandet av järnvägstrafik, eftersom Trafikledsverket svarar för förvaltningen av statens bannät och verket är fullständigt oberoende av järnvägsföretag. I Tyskland, Österrike och Slovenien svarar ett sådant bolag för förvaltningen av bannätet som är vertikalt integrerat med det statliga järnvägsföretaget. I praktiken betyder detta att i dessa länder svarar ett dotterbolag som ägs av det statliga järnvägsföretaget för förvaltningen av bannätet. I Finland är avsikten att förvaltningen av statens bannät även i fortsättningen ska vara fullständigt separat från bedrivandet av järnvägstrafik. I lagstiftningen måste ändå vertikal integration tillåtas på det sätt som direktivet om ändring av järnvägsmarknadsdirektivet tillåter. För att verksamheten ska vara fullständigt oberoende i modellen för vertikal integration på samma sätt som enligt den fullständigt separerade modellen och för att bannätsförvaltaren ska behandla järnvägsoperatörerna likvärdigt, ställs det vissa ytterligare krav på modellen för vertikal integration utöver vad som föreslås allmänt om ordnande av bannätsförvaltares uppgifter i denna paragraf. Bestämmelser om dessa ytterligare krav som gäller enbart vertikalt integrerade företag finns i artikel 7.3 d, 7.4 och 7.5 samt artikel 7d.4-7d.10 i direktivet om ändring av järnvägsmarknadsdirektivet. Det föreslås att dessa bestämmelser genomförs nationellt genom att det hänvisas direkt till direktivbestämmelserna i fråga, eftersom vertikal integration i finländska förhållanden är en möjlighet som EU-lagstiftningen erbjuder, men i praktiken är förvaltningen av bannätet fullständigt separerad från bedrivandet av järnvägstrafik med undantag för de privata spåranläggningar som VR-Group Oy förvaltar.

I 1 mom. föreskrivs att på ett vertikalt integrerat företag tillämpas utöver de bestämmelser som föreslås i kapitlet också artikel 7.3 d, 7.4 och 7.5 i direktivet om ändring av järnvägsmarknadsdirektivet. I artikel 7.3 d föreskrivs att för att säkerställa bannätsförvaltarens oberoende i ett vertikalt integrerat företag får samma personer inte vara medlemmar i bannätsförvaltarens ledningsgrupp och i järnvägsföretagets ledningsgrupp.

I artikel 7.4 sägs att i vertikalt integrerade företag får ledamöterna i bannätsförvaltarens ledningsgrupp och de personer som ansvarar för beslut som rör de väsentliga uppgifterna inte erhålla någon resultatbaserad ersättning från någon annan juridisk enhet i det vertikalt integrerade företaget och inte heller erhålla bonusar som huvudsakligen är kopplade till specifika järnvägsföretags finansiella resultat. De får dock erbjudas incitament som är kopplade till järnvägssystemets resultat som helhet. I artikel 7.5 sägs att om informationssystem är gemensamma för olika enheter inom ett vertikalt integrerat företag, ska tillgång till känslig information som rör de väsentliga uppgifterna begränsas till bannätsförvaltarens behöriga personal. Känslig information får inte vidarebefordras till andra enheter i ett vertikalt integrerat företag.

I 2 mom. föreskrivs att ett vertikalt integrerat företag inte får lägga ut sådana väsentliga uppgifter för banförvaltare som avses i 105 § till en annan enhet i det vertikalt integrerade företaget, såvida enheten inte uteslutande utför väsentliga uppgifter. Sålunda är ett vertikalt integrerat företags möjligheter att lägga ut uppgifter på entreprenad mer begränsade än för en bannätsförvaltare som är fullständigt självständig från järnvägsföretag.

I 3 mom. föreskrivs om säkerställande av ett vertikalt integrerat företags finansiering, varvid det hänvisas till artikel 7d.4-10 i direktivet om ändring av järnvägsmarknadsdirektivet. För att insyn i ett vertikalt integrerat företags finansiering ska förverkligas, ska villkoren i artikel 7d.4-7d.10 i direktivet om ändring av järnvägsmarknadsdirektivet iakttas vid finansiella lån mellan olika enheter i ett vertikalt integrerat företag utöver det som annars föreskrivs allmän om insyn i bannätsförvaltares finansiering i 109 §.

I artikel 7d.4 i direktivet om ändring av järnvägsmarknadsdirektivet anges att lån mellan juridiska enheter i ett vertikalt integrerat företag ska endast beviljas, betalas ut och betalas av till marknadsröntor och på villkor som återspeglar den berörda enhetens individuella riskprofil. Enligt artikel 7.5 ska lån som beviljats innan direktivet om ändring av järnvägsmarknadsdirektivet trädde i kraft, dvs. före den 24 december 2016, fortsätta att gälla till förfallodagen enligt villkoren vid beviljandet.

I artikel 7.6 sägs att tjänster som erbjuds bannätsförvaltaren av andra juridiska enheter i ett vertikalt integrerat företag ska tillhandahållas med stöd av avtal och betalas antingen till marknadspriser eller till priser som återspeglar produktionskostnaden plus en rimlig vinstmarginal.

Enligt artikel 7.7 ska skulder som tillräknas bannätsförvaltaren hållas tydligt åtskilda från skulder som tillräknas andra juridiska enheter inom vertikalt integrerade företag. Dessa skulder ska betalas av separat. Detta hindrar inte att slutbetalningen på skulden görs via ett företag som är del av ett vertikalt integrerat företag och som utövar kontroll över både ett järnvägsföretag och en bannätsförvaltare, eller via en annan enhet inom företaget.

I artikel 7.8 sägs att redovisningen för bannätsförvaltaren och för de andra juridiska enheterna i ett vertikalt integrerat företag ska utformas så att den säkerställer att artikel 7d i direktivet om ändring av järnvägsmarknadsdirektivet följs och möjliggör separata räkenskaper och insyn i betalningsströmmar inom företaget.

I artikel 7.9 sägs att inom vertikalt integrerade företag ska bannätsförvaltaren bevara detaljerade uppgifter om alla kommersiella och finansiella förbindelser med andra juridiska enheter i det företaget.

Enligt artikel 7.10 ska hänvisningar till bannätsförvaltare, järnvägsföretag och andra juridiska enheter i ett vertikalt integrerat företag i artikel 7d förstås som hänvisningar till företagets respektive avdelningar och efterlevnad av de krav som anges i artikeln ska framgå av de separata räkenskaperna för företagets respektive avdelningar.

112 §. Samarbetsgrupp för bannätsförvaltare och dem som ansöker om bankapacitet. Paragrafen baserar sig på artikel 7e i direktivet om ändring av järnvägsmarknadsdirektivet och dess syfte är att säkerställa tillräckligt samarbete mellan bannätsförvaltare, järnvägsoperatörer, andra som ansöker om bankapacitet samt vid behov även andra intressegrupper, såsom behöriga myndigheter. På Trafikverkets initiativ har Finland ända sedan början av 2016 haft en samarbetsgrupp för bannätsförvaltare. Denna arbetsgrupps sammansättning och uppdrag kan vid behov ses över så att de motsvarar kraven i artikel 7e i direktivet om ändring av järnvägsmarknadsdirektivet.

Enligt 1 mom. ska Trafikledsverket inrätta en samarbetsgrupp, vars uppgift är att samordna behoven hos bannätsförvaltare och dem som ansöker om bankapacitet på ett föregripande sätt så att det stödjer det egentliga förfarandet för ansökan om och tilldelning av bankapacitet. Till samarbetsgruppen ska Trafikledsverket bjuda in bannätsförvaltare, järnvägsoperatörer, dem som ansöker om bankapacitet samt vid behov även företrädare för andra intressegrupper,

såsom de behöriga myndigheter som ansvarar för ordnandet av järnvägstrafiktjänster. Regleringsorganet kan delta i arbetsgruppen som observatör. Samordningen av bankapaciteten, som föreslagits vara arbetsgruppens viktigaste uppgift, och regleringsorganets deltagande i arbetsgruppen begränsar ändå inte rättigheten bland dem som ansöker om bankapacitet att begära omprövning hos regleringsorganet i ärenden som gäller tillgången till bankapacitet eller regleringsorganets behörighet i övrigt.

I 2 mom. föreskrivs om arbetsgruppens uppgifter. Arbetsgruppens uppgifter är att 1) bedöma behovet av bankapacitet bland dem som ansöker om bankapacitet, bedöma utvecklingsbehovet i anslutning till en ökning av bankapaciteten samt lägga fram förslag till utveckling av metoder för tilldelning av bankapacitet, 2) bedöma och ge rekommendationer om innehållet i och genomförandet av bannätsförvaltarens beskrivning av bannätet som avses i 131 §, 3) lägga fram förslag på incitament enligt 146 § och hur dessa ska främja genomförandet av prestandamålen, 4) bedöma möjligheterna att utveckla transporterans driftskompatibilitet och ett smidigt samarbete mellan olika färdssätt samt ge rekommendationer om dessa samt 5) bedöma andra frågor som rör tillträdet till och användningen av bannätet och kvaliteten på de tjänster som tillhandahålls på bannätet samt villkoren för dem och ge rekommendationer om dessa. Arbetsgruppen får naturligtvis också ta upp andra ärenden till behandling utifrån förslag som läggs fram av de aktörer som ingår i arbetsgruppen. Beredskap för störningar är en sådan fråga som arbetsgruppen kunde behandla.

Enligt 3 mom. ska förvaltare av statens bannät utarbeta mer ingående riktlinjer för samordning av de sakhelheter som avses i 2 mom. i samråd med arbetsgruppen. Arbetsgruppen ska sammanträda minst en gång per år. Förvaltare av statens bannät ska informera om arbetsgruppens verksamhet på sin egen webbplats.

Enligt 4 mom. representerar förvaltare av statens bannät Finland i det europeiska arbetsnätverket för bannätsförvaltare och förvaltare av statens bannät ska dela med sig av information om det europeiska samarbetet till andra medlemmar i arbetsgruppen. På motsvarande sätt ska förvaltare av statens bannät lyssna till de andra medlemmarna i arbetsgruppen och i tillämpliga delar föra fram deras åsikter i det europeiska arbetsnätverket. Bestämelsen baserar sig på artikel 7f i direktivet om ändring av järnvägsmarknadsdirektivet. Europeiska kommissionen och EES-staternas bannätsförvaltare inrättade 2013 ett arbetsnätverk (Platform of European Infrastructure Managers, PRIME), vars syfte är att främja samarbetet mellan bannätsförvaltarna framför allt vid gränsöverskridande trafik och dela information om god praxis för bannätsförvaltare. Europeiska kommissionens mål är att utveckla och utnyttja detta samarbete även i fortsättningen. Från Finland delar redan för närvarande Trafikverket (i fortsättningen Trafikledsverket) i PRIME-samarbetet.

17 kap. Utnyttjande av bannätet samt bankapaciteten. I kapitlet föreskrivs hur järnvägsoperatörer garanteras opartiskt och lika tillträde till bannätet och rätt att använda det och på vilka grunder rätten att använda bannätet kan begränsas. Dessa bestämmelser revideras jämfört med motsvarande bestämmelser i den gällande järnvägslagen, då öppet tillträde till marknaden för inrikes persontrafiktjänster måste garanteras genom EU:s fjärde järnvägspaket. I kapitlet föreskrivs dessutom om bannätsförvaltarens skyldigheter vid förfaranden för ansökan om och tilldelning av bankapacitet. Dessa bestämmelser baserar sig på järnvägsmarknadsdirektivet och de har reviderats 2015, när järnvägsmarknadsdirektivet genomfördes nationellt. Sålunda behåller dessa bestämmelser samma innehåll som i den gällande järnvägslagen. Trots att bestämmelserna om ansökan om samt samordning och tilldelning av bankapacitet i huvudsak förblir oförändrade jämfört med den gällande järnvägslagens bestämmelser, förutsätter dock den praktiska tillämpningen av bestämmelserna och bannätsförvaltarens praktiska tillvägagångssätt utifrån dem ändringar, då man i allt högre grad får en omvärld med många aktörer

och bannätsförvaltaren måste samordna ansökningarna från flera som ansöker om bankapacitet och samordna dem med tågplanen.

113 §. Tillträde till bannätet och rätt att använda det. Paragrafen motsvarar 20 § i den gällande järnvägslagen, men jämfört med den gällande bestämmelsen ändras paragrafen så att bestämmelsen i enlighet med direktivet om ändring av järnvägsmarknadsdirektivet motsvarar kraven på öppet tillträde till marknaden även i fråga om bedrivandet av inrikes persontrafik. Järnvägsföretag ska på rättvisa, icke-diskriminerande och transparenta villkor beviljas rätt att använda bannätet för att bedriva all slags järnvägstrafik, även inrikes persontrafik. Paragrafen baserar sig på artiklarna 10 och 11 i direktivet om ändring av järnvägsmarknadsdirektivet.

Enligt 1 mom. får sådan bankapacitet som beviljats enligt detta kapitel användas för järnvägstrafik av järnvägsföretag som fått koncession av Transport- och kommunikationsverket enligt II avd. 5 kap. 4 § i lagen om transportservice eller som fått koncession för järnvägstrafik i en EES-stat och som också i andra avseenden uppfyller förutsättningarna för bedrivande av järnvägstrafik enligt II avd. 5 kap. 1 § i lagen om transportservice. Förutom koncession ska järnvägsföretaget ha säkerhetsintyg enligt 18 §, beviljad bankapacitet enligt 122 §, ett i 129 § avsett avtal om användning av bannätet som ingåtts med bannätsförvaltaren och en ansvarsförsäkring enligt 182 §. Också andra järnvägsoperatörer får för att bedriva trafik använda bankapacitet som beviljats enligt detta kapitel, om förutsättningarna för bedrivande av trafik enligt II avd. 5 kap. 1 § i lagen om transportservice uppfylls. Av andra järnvägsoperatörer förutsätts ändå inte koncession och de behöver inte ingå avtal om användning av bannätet med bannätsförvaltaren.

I 2 mom. föreskrivs att järnvägsföretag ska på rättvisa, icke-diskriminerande och transparenta villkor beviljas rätt till tillträde till bannätet för att bedriva persontrafik på järnväg. Tillträdesrätten till bannätet för persontrafik kan dock begränsas på det sätt som anges i förordningen om ändring av EU:s trafikavtalsförordning, om den behöriga myndigheten har bestämt om en offentlig serviceförpliktelse som gäller persontrafik och ingått ett avtal om den med ett järnvägsföretag. Närmare bestämmelser om villkoren för dessa begränsningar ingår i 114 §. Med behörig myndighet avses myndigheterna enligt EU:s trafikavtalsförordning, som bestämmelser om offentliga serviceförpliktelser som gäller ordnandet av persontrafikservice. Sådana behöriga myndigheter är i Finland för närvarande kommunikationsverket och samkommunen Helsingforsregionens trafik inom sina behörighetsområden på det sätt som anges i IV avd. 1 kap. 5 § i lagen om trafikservice. I och med landskapsreformen blir de behöriga landskapsförbunden också behöriga myndigheter i fråga om persontrafikarrangemangen på järnvägar från och med ingången av 2020. Ett järnvägsföretag som har koncession och uppfyller de övriga förutsättningarna för bedrivande av järnvägstrafik i II avd. 5 kap. 4 § i lagen om transportservice har rätt att tillhandahålla persontrafiktjänster på bannätet och att ta upp och lämna av passagerare på alla stationer längs bannätet. Denna rätt inbegriper också tillträde till anläggningar för tjänster i anslutning till bannätet och de tjänster som tillhandahålls där.

I 3 mom. föreskrivs att på direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland tillämpas den överenskommelse som ingåtts med den. Det gällande överenskommelsen om direkt internationell järnvägstrafik mellan Republiken Finland och Ryska federationen trädde i kraft den 22 december 2016.

114 §. Begränsning av tillträdesrätten till bannätet. Paragrafen motsvarar i stor utsträckning 20 a § i den gällande järnvägslagen, men innehållet i den ändras i överensstämmelse med kraven i artiklarna 11 och 11a i direktivet om ändring av järnvägsmarknadsdirektivet på hur och när tillträdesrätten till bannätet kan begränsas. Bestämmelsen i 20 a § i den gällande järnvägslagen gäller endast internationell persontrafik på järnväg, medan regleringen i och med direktivet om ändring av järnvägsmarknadsdirektivet börjar gälla all persontrafik i EES-området

när den inrikes persontrafiken öppnas för konkurrens. De bestämmelser som föreslås i paragrafen har ett klart samband med tillämpningen av EU:s trafikavtalsförordning och de avtal om allmän trafik som ingåtts mellan den behöriga myndigheten och järnvägsföretag med stöd av den.

Enligt 1 mom. kan den behöriga myndigheten begränsa rätten att använda statens bannät för persontrafik som avses i 113 § 2 mom. samt ett järnvägsföretags rätt att ta upp och lämna av passagerare på en sträcka på bannätet endast på de villkor som föreskrivs i denna paragraf. Den behöriga myndigheten kan begränsa rätten att ta upp och lämna av passagerare på ett bannavsnitt mellan en avgångsort och en destination, om den behöriga myndigheten och järnvägsföretaget har ingått ett avtal om allmän trafik som gäller persontrafikarrangemangen på sträckan i fråga eller en alternativ sträcka och om en ny tjänst skulle äventyra den ekonomiska jämvikten i avtalet. Den slutliga bedömningen görs av regleringsorganet som fattar beslutet om rätten att begränsa tillträdet till bannätet samt rätten att ta upp och lämna av passagerare utifrån en bedömning av den ekonomiska jämvikten (ett s.k. jämviktstest).

I 2 mom. föreskrivs om det förfarande som ska iakttas om också andra som ansöker om bankapacitet vill bedriva trafik på bannätet eller på en sådan sträcka av det för vilken den behöriga myndigheten har ingått ett avtal om allmän trafik med ett järnvägsföretag. Om den som ansöker om bankapacitet planerar att ansöka om bankapacitet på en sådan del av bannätet för vilken den behöriga myndigheten har ingått ett avtal om allmän trafik, ska den om ansöker om bankapaciteten meddela den behöriga myndigheten, förvaltaren av statens bannät och regleringsorganet om detta minst 18 månader innan den planerade trafiken ska inledas. För att regleringsorganet ska kunna bedöma de potentiella ekonomiska konsekvenserna för gällande avtal om allmän trafik, ska regleringsorganet säkerställa att de behöriga myndigheter som har ingått eller planerar avtal om allmän trafik samt de järnvägsföretag som ansvarar för avtalen informeras utan dröjsmål och senast inom 10 dagar.

Enligt 3 mom. får den behöriga myndigheten på det sätt som avses i 1 mom. begränsa rätten att använda statens bannät samt rätten att ta upp och lämna av passagerare på stationerna längs bannätet endast om regleringsorganet anser att utövandet av denna rätt skulle äventyra den ekonomiska jämvikten i ett avtal om allmän trafik. Regleringsorganet tar upp bedömningen av den ekonomiska jämvikten i ett avtal om allmän trafik till behandling på begäran av en behörig myndighet, ett järnvägsföretag som ingått ett avtal om allmän trafik, ett järnvägsföretag som ansöker om tillträdesrätt eller förvaltaren av statens bannät.

Enligt 4 mom. ska den begäran som avses i 3 mom. lämnas till regleringsorganet inom en månad efter det meddelande som avses i 2 mom. Den behöriga myndigheten, det järnvägsföretag som ingått ett avtal om allmän trafik, det järnvägsföretag som ansöker om tillträdesrätt eller förvaltaren av statens bannät ska till regleringsorganet ge in alla uppgifter som behövs för beslutsfattandet. Avsikten är att föreskriva närmare om detaljerna i jämviktstestet i en genomförandeförordning som kommissionen antar med stöd av artikel 1.7 i direktivet om ändring av järnvägsmarknadsdirektivet och som är direkt tillämplig EU-lagstiftning, så det förutsätts inga nationella genomförandeåtgärder. Beredningen av denna genomförandeförordning om jämviktstest har redan kommit långt, men förordningen har ännu inte antagits. Den borde dock träda i kraft under 2018.

Enligt 5 mom. ska regleringsorganet samråda med parterna inom en månad efter att ha mottagit den begäran som avses i 3 mom. Regleringsorganet ska utifrån de uppgifter det erhållit och samråden göra en opartisk ekonomisk analys. Efter att ha hört alla parter ska regleringsorganet meddela ett motiverat beslut inom sex veckor efter att ha erhållit alla behövliga uppgifter. Regleringsorganet ska motivera sitt beslut och ange på vilka villkor den berörda behöriga myndigheten eller en annan behörig myndighet, ett järnvägsföretag som ingått ett avtal om allmän

trafik, ett järnvägsföretag som ansöker om tillträdesrätt eller Trafikledsverket i egenskap av förvaltare av statens får begära omprövning av beslutet inom en månad från att ha fått del av beslutet.

Om regleringsorganet beslutar att den ekonomiska jämvikten i avtalet om allmän trafik äventyras på grund av den planerade persontrafiken enligt öppet marknadstillträde, ska regleringsorganet på det sätt som anges i 6 mom. föreslå ändringar i det föreslagna nya persontrafikarrangemanget för öppet marknadstillträde. Syftet med dessa ändringar är å ena sidan att garantera ekonomisk jämvikt i avtalet om allmän trafik och å andra sidan att trygga förutsättningar för att ett företag som ansöker om tillträdesrätt till bannätet kan bedriva trafik enligt öppet marknadstillträde på en del av bannätet.

115 §. Begränsning av utbudet av persontrafik med höghastighetståg. Paragrafen är ny i den nationella järnvägslagstiftningen och den baserar sig på artikel 11a i direktivet om ändring av järnvägsmarknadsdirektivet. Även om ordnandet av höghastighetstågtjänster i princip berörs av precis samma regler som ordnandet av andra persontrafiktjänster på järnväg, intogs på Europaparlamentets yrkande artikel 11a om höghastighetstågtrafik i direktivet om ändring av järnvägsmarknadsdirektivet. I artikel 3.36 i direktivet om ändring av järnvägsdirektivet definieras persontrafik med höghastighetståg som persontrafik på järnväg som bedrivs utan stopp på en sträcka mellan två platser som är på åtminstone mer än 200 kilometers avstånd från varandra, på särskilt konstruerade höghastighetslinjer som är utrustade för hastigheter på i allmänhet minst 250 km/tim, och som genomsnittligen framförs i denna hastighet. En sådan definition av persontrafik med höghastighetståg avviker något från hur järnvägslinjer för höghastighetstransport definieras i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, dvs. den så kallade TEN-T-förordningen. Enligt artikel 11 i TEN-T-förordningen omfattar järnvägslinjer för höghastighetstransport linjer som särskilt konstruerats för höghastighetstrafik och som utrustats för hastigheter på 250 km/h eller därutöver och konventionella linjer som särskilt uppgraderats för hastigheter på cirka 200 km/h. I Finland förekommer således egentligen ingen höghastighetstågtrafik enligt direktivet om ändring av järnvägsmarknadsdirektivet. Artikel 11a i direktivet om ändring av järnvägsmarknadsdirektivet måste dock genomföras nationellt och därför föreslås att bestämmelsen tas in i spårtrafiklagen fast den inte tillämpas i Finland. I Finland tillämpas således till exempel inom Pendolino-tågtrafiken samma bestämmelser om tillträdesrätt till bannätet för annan persontrafik.

Enligt 1 mom. kan rätten för en sådan tillhandahållare av tjänster som använder höghastighetståg att tillhandahålla persontrafiktjänster på bannätet samt dennes rätt att ta upp och lämna av passagerare på stationerna längs bannätet begränsas bara om regleringsorganet har gett riktlinjer om rätten att begränsa persontrafiktjänster som använder höghastighetståg med bannätet med stöd av paragrafen. Riktlinjerna ska överensstämja med de allmänna villkoren för att begränsa tillträdesrätten till bannätet i 114 §.

Om regleringsorganet med stöd av 114 § anser att den planerade persontrafiken med höghastighetståg mellan en viss avgångsort och en viss destination skulle äventyra den ekonomiska jämvikten i ett avtal om allmän trafik som omfattar samma sträcka eller en alternativ sträcka, ska regleringsorganet enligt 2 mom. ange tänkbara ändringar för att säkerställa att de villkor för beviljande av rätt till tillträde som avses i 113 § 2 mom. uppfylls. De ändringar som regleringsorganet lägger fram får inbegripa ett förslag till ändring av den planerade trafiken.

116 §. Ramavtal. Paragrafen motsvarar 21 § i den gällande järnvägstrafiklagen, som baserar sig på artikel 42 i järnvägsmarknadsdirektivet. Bestämmelsen i järnvägsmarknadsdirektivet ändrades inte i samband med EU:s fjärde järnvägspaket, så inte heller den nationella regleringen ändras i detta avseende jämfört med den gällande regleringen. Med ramavtal avses

långvarigare bindande avtal mellan bannätsförvaltaren och den som ansöker om bankapacitet, där man anger den sökandes och bannätsförvaltarens rättigheter och skyldigheter i fråga om bankapacitet som beviljas för längre tid än en tågplaneperiod och de avgifter som tas ut för samma tid. I Finland har det tills vidare inte ingåtts ramavtal mellan bannätsförvaltare och dem som ansöker om bankapacitet.

117 §. Ansökan om bankapacitet. I paragrafen föreskrivs om de allmänna villkoren samt tidsplanen för ansökan om bankapacitet. Paragrafen motsvarar 22 § i den gällande järnvägslagen och regleringen baserar sig på artikel 44 i järnvägsmarknadsdirektivet. Bestämmelsen i järnvägsmarknadsdirektivet ändrades inte i samband med EU:s fjärde järnvägspaket, men kommissionen antog ändå den 4 september 2017 med stöd av artikel 43 i järnvägsmarknadsdirektivet ett delegerat beslut (2017/2075) om ersättning av bilaga VII till järnvägsmarknadsdirektivet. I den aktuella bilagan till järnvägsmarknadsdirektivet bestäms om tidsfrister och andra detaljer i anslutning till ansökan om bankapacitet och upprättande av tågplanen.

Den ursprungliga bilaga VII till järnvägsmarknadsdirektivet har genomförts nationellt i Finland genom statsrådets förordning om järnvägstrafikens tågplaneperiod och tilldelning av bankapacitet (1490/2015), som utfärdats med stöd av 22 och 27 § i järnvägslagen.

Den nya bilaga VII, som utfärdats genom det delegerade beslutet, är enligt kommissionen bindande och direkt tillämplig lagstiftning i medlemsstaterna utan separat nationell genomförandelagstiftning. Statsrådets förordning 1490/2015 innehåller emellertid nationella bestämmelser om kopplingar av ändringar i tågplaneperioden till den tidpunkt då skolarbetet avslutas enligt lagen om grundläggande utbildning (682/1998) och om lättnader som beviljats innehavare av privata spåranläggningar i fråga om praxis för tilldelning av bankapacitet. Sålunda har man stannat för att även i fortsättningen ta in ett bemyndigande i 117 § och 123 § att utfärda närmare bestämmelser om tilldelning av brådsökande bankapacitet och upprättande av tågplanen och statsrådets förordning revideras efter att spårtrafiklagen utfärdats så att de bestämmelser gallras ur statsrådets förordning som börjat regleras direkt och blivit direkt tillämpliga genom kommissionens delegerade beslut (2017/2075).

118 §. Särskild järnvägslinje eller del av den. I paragrafen föreskrivs hur och på vilka villkor en bannätsförvaltare genom sitt beslut och efter att ha hört olika parter kan reservera en viss järnvägslinje eller en del av den som särskild. Detta betyder att på den järnvägslinjen eller en del av den kan man prioritera transporter för något visst ändamål, till exempel virkestransporter. Paragrafen motsvarar 23 § i den gällande järnvägslagen och den baserar sig på artikel 49 i järnvägsmarknadsdirektivet. Bestämmelsen ändrades inte i samband med EU:s fjärde järnvägspaket, så inte heller innehållet i den nationella regleringen ändras i detta avseende.

119 §. Samordningsprocess. I paragrafen föreskrivs om bannätsförvaltarens skyldighet att samordna tågplanerna när bannätsförvaltaren samordnar överlappande ansökningar om bankapacitet och att försöka hitta en lösning som så gott det går tillfredsställer samtliga parter behov. Paragrafen motsvarar 23 a § i den gällande järnvägslagen och den baserar sig på artikel 46 i järnvägsmarknadsdirektivet. Eftersom det inte har inträffat några förändringar i EU-lagstiftningen i detta avseende ändras inte heller innehållet i den nationella regleringen.

120 §. Överbelastad järnvägslinje eller del av den samt prioritetsordning. Enligt paragrafen ska bannätsförvaltaren anse att en järnvägslinje eller en del av den är överbelastad, om man efter samordningsprocessen i enlighet med föregående paragraf inte kan tilldela alla som ansökt om bankapacitet sådan bankapacitet som skulle tillfredsställa deras behov. Då ska bannätsförvaltaren lägga fram en prioritetsordning, i enlighet med vilken denne tilldelar bankapaciteten på den överbelastade järnvägslinjen eller delen av den. Paragrafen motsvarar 24 § i den gällande järnvägslagen och den baserar sig på artikel 47 i järnvägsmarknadsdirektivet. Eftersom

det inte har inträffat några förändringar i EU-lagstiftningen när det gäller denna reglering ändras inte heller den nationella regleringen.

121 §. Upprättande av tågplaneförslag och hörande av parter. I paragrafen föreskrivs om skyldighet för bannätsförvaltaren att på basis av ansökningarna om bankapacitet upprätta ett tågplaneförslag för trafik som löper enligt en tågplan samt om samråd i anslutning därtill för att säkerställa att önskemålen från dem som ansökt om bankapacitet beaktas på ett rättvist sätt. Bannätsförvaltaren ska upprätta ett tågplaneförslag för den följande tågplaneperioden inom fyra månader från utgången av tiden för ansökan om bankapacitet. Paragrafen motsvarar 25 § i den gällande järnvägslagen och den baserar sig på artikel 45 i järnvägsmarknadsdirektivet. Det har inte inträffat några ändringar i EU-lagstiftningen i detta avseende och därför ändras inte heller innehållet i den nationella regleringen.

122 §. Tilldelning av bankapacitet. I paragrafen föreskrivs om tilldelning av bankapacitet på likvärdiga och icke-diskriminerande grunder för följande tågplaneperiod. I paragrafen föreskrivs också att bannätsförvaltaren ska informera alla som har ansökt om bankapacitet om hur kapaciteten har fördelats på ett opartiskt sätt och huruvida reservkapacitet har lämnats kvar för ansökan och tilldelning senare. Paragrafen motsvarar 26 § i den gällande järnvägslagen, och paragrafens innehåll ändras inte jämfört med den gällande regleringen.

123 §. Brådskande bankapacitet. I paragrafen föreskrivs om ansökan om brådskande bankapacitet. Brådskande bankapacitet kan sökas utanför ansökningstiderna för bankapacitet för regelbunden trafik och bannätsförvaltaren ska meddela beslut på ansökan om brådskande bankapacitet inom fem arbetsdagar efter att ansökan har lämnats in. Tidsfristen fem arbetsdagar baserar sig på järnvägsmarknadsdirektivet, så tidsfristen kan inte ändras trots de önskemål som flera remissinstanser framfört medan förslaget till spårtrafiklag har beretts. I praktiken fattar ändå Trafikledsverket i egenskap av förvaltare av statens bannät alltid beslut om brådskande bankapacitet så snabbt som möjligt och ansökningarna behandlas i skyndsamhetsordning så att man kan svara på önskemålen från den som ansökt om brådskande bankapacitet inom angiven tidtabell. Paragrafen motsvarar 27 § i den gällande järnvägslagen och den baserar sig på artikel 48 i järnvägsmarknadsdirektivet. Det har inte inträffat några ändringar i EU-lagstiftningen i detta avseende och således ändras inte heller innehållet i den nationella regleringen.

124 §. Bankapacitet för underhåll. I paragrafen föreskrivs att ansökningar om bankapacitet för planerade underhållsarbeten på banan ska lämnas i samband med ansökningstiderna och tågplanplaneringen för bankapacitet för regelbunden trafik. Bannätsförvaltaren ska lämna reservkapacitet för oplanerat underhållsarbete på banan och dessutom informera andra som ansöker om bankapacitet om hur oplanerat underhållsarbete påverkar deras trafik. Paragrafen motsvarar 27 a § i den gällande järnvägslagen och den baserar sig på artikel 53 i järnvägsmarknadsdirektivet. Innehållet i regleringen ändras inte jämfört med den gällande regleringen.

125 §. Utnyttjande och återkallande av bankapacitet. I paragrafen föreskrivs att en innehavare av bankapacitet kan överlåta bankapacitet till en järnvägsoperatör för affärsverksamhet, men det är inte tillåtet att bedriva handel med bankapacitet. Om någon som innehar bankapacitet inte delar med sig av bankapacitet till ett järnvägsföretag som det är tänkt att ska sköta transporter, ska bankapaciteten återbördas till bannätsförvaltaren. I paragrafen föreskrivs dessutom de villkor, förfaranden och tidsgränser i enlighet med vilka bannätsförvaltaren kan återkalla bankapacitet som beviljats en innehavare av bankapacitet eller en del av bankapaciteten. Paragrafen motsvarar 28 § i den gällande järnvägslagen och den motsvarar artikel 38 i järnvägsmarknadsdirektivet. Innehållet i den föreslagna regleringen ändras inte jämfört med den gällande regleringen.

126 §. Avgift för bokning av bankapacitet. Paragrafen ger bannätsförvaltaren rätt att ta ut en avgift för bokning av bankapacitet av dem som ansöker om bankapacitet. Avgiften uppmuntar till effektivt utnyttjande av bankapaciteten, eftersom avgiften betalas tillbaka, om kapaciteten har utnyttjats på planerat sätt, och bannätsförvaltaren kan behålla avgiften om den sökta kapaciteten upprepade gånger inte utnyttjas. Paragrafen motsvarar 28 a § i den gällande järnvägslagen och den baserar sig på artikel 36 i järnvägsmarknadsdirektivet. Det föreslås inga ändringar i regleringens innehåll jämfört med den gällande regleringen.

127 §. Kapacitetsanalys och kapacitetsförstärkningsplan. I paragrafen föreskrivs om en kapacitetsanalys, som bannätsförvaltaren ska göra inom sex månader efter att det har konstaterats att en järnvägslinje eller en del av den är överbelastad. Utifrån analysen ska bannätsförvaltaren inom sex månader efter det att den blivit klar upprätta en kapacitetsförstärkningsplan. Med kapacitetsförstärkningsplan avses en åtgärd eller en serie åtgärder med en tidsplan för genomförandet med syftet att minska de kapacitetsbegränsningar som har lett till att en del av infrastrukturen förklaras som överbelastad infrastruktur. Paragrafen motsvarar 29 § i den gällande järnvägslagen och baserar sig på artikel 51 i järnvägsmarknadsdirektivet. Det föreslås inga ändringar i regleringens innehåll jämfört med den gällande regleringen.

128 §. Tilldelning och samordning av bankapacitet. I paragrafen föreskrivs att bannätsförvaltaren ska i den beskrivning av bannätet som avses i 131 § publicera principerna för tilldelning av bankapacitet och även principer för hur bannätsförvaltaren tilldelar dem som ansökt om/innehar bankapacitet på ett rättvist sätt och utan att diskriminera någon. Paragrafen motsvarar 29 a § i den gällande järnvägslagen och den baserar sig på artikel 39 i järnvägsmarknadsdirektivet. Det föreslås inga ändringar i regleringens innehåll jämfört med den gällande regleringen.

129 §. Avtal om användning av bannät. I paragrafen föreskrivs att bannätsförvaltaren ska ingå ett användningsavtal med ett järnvägsföretag, när järnvägsföretaget har tilldelats bankapacitet. I avtalet kommer man överens om användningen av bannätet och de tjänster som tillhandahålls på det. Paragrafen motsvarar 30 § i den gällande järnvägslagen. Jämfört med den gällande regleringen ändras paragrafen så att tilldelning av bankapacitet inte längre ska vara ett villkor för ingående av användningsavtal på det sätt som anges i 4 mom. Tilldelning av bankapacitet ska dock även i fortsättningen vara ett villkor för att börja bedriva järnvägstrafik. Den föreslagna regleringen ligger i linje med att ansökan om bankapacitet kan i stället för järnvägsföretag också göras av en behörig myndighet i fråga om persontrafik eller av en avsändare i fråga om godstrafik, vilka först senare överlåter den sökta och erhållna bankapaciteten till det järnvägsföretag som bedriver trafik.

130 §. Verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande. I paragrafen föreskrivs om verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande mellan bannätsförvaltare och järnvägsföretag, med vars hjälp bägge parterna försöker ordna sin verksamhet så att järnvägssystemet ska fungera så störningsfritt som möjligt och bannätet utnyttjas effektivt. Vid verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande kommer man i enlighet med punkt 2 i bilaga VI till järnvägsmarknadsdirektivet överens om vilka störningar i järnvägstrafiken som omfattas av bannätsförvaltarens ansvar och vilka som omfattas av järnvägsföretagets ansvar och hur ansvaret för ersättningar på grund av störningar fördelas mellan parterna. Paragrafen motsvarar 31 § i den gällande järnvägslagen och den baserar sig på artikel 35 och punkt 2 i bilaga VI i järnvägsmarknadsdirektivet. Jämfört med motsvarande bestämmelse i den gällande järnvägslagen ändras regleringen endast på så sätt att i 2 mom. förutsätts inte att bannätsförvaltaren och järnvägsföretaget ska komma överens om ersättningar i avtalet om användning av bannät, utan de bestäms inom verksamhetsstyrningen genom kvalitetskrav på utförande. Den föreslagna ändringen är i linje med bestämmelserna i järnvägsmarknadsdirektivet.

131 §. Beskrivning av bannätet. Paragrafen motsvarar 32 § i den gällande järnvägslagen och där föreskrivs om skyldighet för bannätsförvaltare att upprätta en beskrivning av bannätet. Jämför med 32 § i den gällande järnvägslagen ändras paragrafens innehåll endast i 4 mom. Momentet ändras så att tidsfristen där korrigeras i överensstämmelse med järnvägsmarknadsdirektivet. Beskrivningen av bannätet ska publiceras i elektronisk form på bannätsförvaltarens webbplats minst fyra månader innan den tidsfrist för ansökan om bankapacitet som avses i 117 §. Paragrafen baserar sig på artikel 27 och bilaga IV i järnvägsmarknadsdirektivet.

18 kap. Tjänster och avgifter för dem. I kapitlet föreskrivs om tjänster som tillhandahålls dem som bedriver järnvägstrafik, och tjänsterna indelas i enlighet med artikel 13 och bilaga II i järnvägsmarknadsdirektivet i minimipaket av tillträdestjänster, tjänster som omfattas av skyldigheten att tillhandahålla tjänster, tilläggstjänster och extra tjänster. I kapitlet föreskrivs dessutom om tillhandahållande av utbildningstjänster, ordnande av trafikledning samt bedömning av prissättning av tjänster. Regleringen enligt kapitlet har reviderats 2015, när järnvägsmarknadsdirektivet genomfördes nationellt och således föreslås endast tekniska justeringar i kapitlets bestämmelser.

132 §. Minimipaket av tillträdestjänster samt tilläggstjänster och extra tjänster. I paragrafen föreskrivs om minimipaket av tillträdestjänster som tillhandahålls som ersättning för banavgiftens grundavgift, och som det föreskrivs om i artikel 13.1 och punkt 1 i bilaga II i järnvägsmarknadsdirektivet. I paragrafen föreskrivs dessutom tilläggstjänster och extra tjänster, som prissätts separat så att prissättningen är opartisk och icke-diskriminerande. Bestämmelser om tilläggstjänster finns i artikel 13.7 och 13.8 och i punkterna 3 och 4 i bilaga II i järnvägsmarknadsdirektivet. Paragrafen motsvarar i huvudsak 33 § i den gällande järnvägslagen. Eftersom EU-lagstiftningen inte har ändrats, motsvarar bestämmelserna i paragrafen den gällande regleringen. Till paragrafen överförs emellertid bestämmelsen om minimipaket av tillträdestjänster som tillhandahålls på privata spåranläggningar från paragrafen om tillämpningsområde i den gällande järnvägslagen. Denna bestämmelse ingår i 6 mom.

133 §. Tjänster som omfattas av skyldigheten att tillhandahålla tjänster. I paragrafen föreskrivs om tjänster enligt artikel 13.2-13.7 samt punkt 2 i bilaga II i järnvägsmarknadsdirektivet som omfattas av skyldigheten att tillhandahålla tjänster och om villkoren för dem. Paragrafen motsvarar 34 § i den gällande järnvägslagen. Jämfört med 34 § i järnvägslagen föreslås att 1 mom. ändras så att bestämmelsen om skyldighet till särredovisning preciseras för att ge regleringsorganet prövningsrätt. Den gällande bestämmelsen utgår ifrån att alla andra tjänsteleverantörer utom bannätsförvaltare ska ha separata konton, balans- och resultaträkningar för de tjänster som avses i punkt 2 i bilaga II till järnvägsmarknadsdirektivet. Det föreslås att bestämmelsen ändras så att särredovisning förutsätts endast om regleringsorganet anser att den är nödvändig för övervakningen av utbudet av tjänster. En sådan precisering har ansetts nödvändig för att särredovisningen inte ska orsaka extra administrativt arbete för sådana små tjänsteleverantörer som på kommersiell grund tillhandahåller tjänster för andra aktörer och som inte har någon orsak att försöka begränsa tjänsteutbudet till enbart eget bruk.

134 §. Krav på åtskillnad i tjänsteutbudet. Genom bestämmelserna i paragrafen åläggs järnvägsföretag med dominerade marknadsställning att i organisatoriskt avseende och i fråga om beslutsfattande separera vissa grupper av tjänster från den övriga organisationen, så att dessa tjänster tillhandahålls även utomstående aktörer som behöver tjänster på lika och opartiska villkor. Paragrafen motsvarar 34 a § i järnvägslagen och den baserar sig på artikel 13.3 i järnvägsmarknadsdirektivet. Jämfört med 34 a § i järnvägslagen fogas till paragrafen ett nytt 2 mom., enligt vilket ett järnvägsföretag som avses i denna paragraf separat från järnvägsföretagets övriga verksamhet ska ha ett konto, inklusive separat balans- och resultaträkning, för alla tjänster i punkt 2 i bilaga II till järnvägsmarknadsdirektivet. Ett järnvägsföretag med dominerande marknadsställning ska alltid förete separat balans- och resultaträkning för dessa tjänster,

medan andra tjänsteleverantörer på grund av den ändring som föreslås i 133 § behöver göra det bara när regleringsorganet begär det särskilt.

135 §. Tillhandahållande av utbildningstjänster. I paragrafen föreskrivs att en läroanstalt som avses i II avd. 8 kap. 3 § i lagen om transportservice ska på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt mot ersättning tillhandahålla utbildningstjänster till alla bolag och sammanslutningar som bedriver verksamhet enligt denna lag. Paragrafen motsvarar 35 § i järnvägslagen.

136 §. Trafikledning och avtal om trafik. I paragrafen föreskrivs om ordnande av trafikledning. Ansvar för trafikledningen ankommer på bannätsförvaltaren, men bannätsförvaltaren kan upphandla tjänsterna av externa aktörer. Även om bannätsförvaltaren upphandlar tjänsterna av en extern tillhandahållare av tjänster ansvarar bannätsförvaltaren alltid i sista hand för trafikledningen på sitt bannät. I Finland tillhandahåller statsbolaget Finrail Oy trafikledningstjänster. Paragrafen motsvarar 36 § i den gällande järnvägslagen. Jämfört med 36 § i den gällande järnvägslagen ändras paragrafen emellertid så att de bestämmelser som gäller upphandling av trafikledningstjänster av externa serviceleverantörer stryks. Dessa bestämmelser behövs inte separat i 136 §, eftersom det redan föreskrivs allmänt i 108 § om bannätsförvaltares möjlighet att upphandla olika tjänster, inklusive trafikledningstjänster, av externa tillhandahållare av tjänster. I 4 mom. föreskrivs emellertid att om en bannätsförvaltare upphandlar trafikledningstjänster av en extern tillhandahållare av tjänster, ska det bolag eller en annan sammanslutning som tillhandahåller dessa tjänster tillhandahålla tjänster opartiskt och på lika villkor för alla järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare som behöver tjänster.

137 §. Bedömning av prissättning av tjänster. I paragrafen föreskrivs att tjänsteleverantörer ska tillhandahålla regleringsorganet för järnvägssektorn uppgifter om prissättningen av tjänster och anläggningar för tjänster, så att regleringsorganet kan övervaka att prissättningen är rimlig och opartisk samt att den motsvarar vad som meddelats i beskrivningen av bannätet. Paragrafen motsvarar den gällande järnvägslagens 36 a § och den baserar sig på artikel 13 i järnvägsmarknadsdirektivet. Det föreslås inga ändringar i regleringens innehåll.

19 kap. Avgifter för användning av bannät. Kapitlet innehåller bestämmelser om banavgiftens grundavgift, mot vilken bannätsförvaltaren tillhandahåller minimipaketet av tillträdestjänster, inklusive rätt för järnvägsoperatören att använda bannätet inom ramen för den tilldelade kapaciteten. Dessutom innehåller kapitlet bestämmelser om olika graderingar av banavgiften, tilläggsavgifter, bannätsförvaltares egendomsregister, bannätsförvaltares förfarande för fördelning av kostnader mellan järnvägsföretag samt banförvaltares eventuella incitament. Syftet med dessa bestämmelser är att erbjuda bannätsförvaltare möjligheter att styra järnvägsoperatörerna så att bannätet används så effektivt som möjligt och på ett sätt som tar hänsyn till miljö-, säkerhets- och andra mål. Kapitlets bestämmelser baserar sig på bestämmelserna i avsnitt 2 i kapitel IV i järnvägsmarknadsdirektivet. Eftersom bestämmelserna i kapitlet trädde i kraft 2015 i samband med att järnvägsmarknadsdirektivet genomfördes, föreslås inga ändringar i deras innehåll.

138 §. Ramverk för avgifter samt behörig myndighet. I paragrafen föreskrivs att kommunikationsministeriet är den behöriga myndighet som avses i kapitlet. Paragrafen motsvarar 36 b § i den gällande järnvägslagen och den baserar sig på artikel 29 i järnvägsmarknadsdirektivet. Det föreslås inga ändringar i paragrafens innehåll jämfört med motsvarande gällande bestämmelser.

139 §. Banavgift. I paragrafen föreskrivs att som banavgift för användning av bannät tar bannätsförvaltare ut en grundavgift och andra särskilt föreskrivna avgifter av järnvägsoperatörerna. Bannätsförvaltarna kan ta ut banavgift av alla järnvägsoperatörer som använder bannätet.

Paragrafen motsvarar 37 § i den gällande järnvägslagen och den baserar sig på artikel 31.3 i järnvägsmarknadsdirektivet. Det föreslås inga ändringar i paragrafens innehåll jämfört med motsvarande gällande bestämmelser.

140 §. Rabatter på och förhöjning av grundavgiften. I paragrafen föreskrivs att bannätsförvaltare får bevilja rabatt på eller höja banavgiftens grundavgift för att uppmuntra järnvägsoperatörer att minska bullret eller till att installera det europeiska systemet för tågkontroll (ERTMS/ETCS). Genom rabatter på banavgiften kan man också uppmuntra tillhandahållandet av nya tjänster eller utnyttjandet av lågtrafikerade banor. Genom att höja banavgiften kan man åter försöka minska överbelastningen på någon bana. Paragrafen motsvarar 37 a § i den gällande järnvägslagen och bestämmelserna baserar sig på artiklarna 31 och 32 i järnvägsmarknadsdirektivet. Jämfört med motsvarande paragraf i den gällande järnvägslagen företas det endast en teknisk ändring i 5 mom. så att i bestämmelsen stryks hänvisningen till att om inte något annat följer av EU-lagstiftningen, är rabatterna på och förhöjningarna av banavgiften 80 procent av nivån på grundavgiften. Denna hänvisning till EU-lagstiftningen togs in i den gällande järnvägslagen av den orsaken att när det föreskrevs om saken 2015 med stöd av järnvägsmarknadsdirektivet hade kommissionen ännu inte antagit genomförandeförordningen om förfarandena för beräkning av den kostnad som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs (kommissionens förordning 2015/909). Nu när denna förordning har antagits och där inte anges några begränsningar för förhöjningar av eller rabatter på banavgiftens grundavgift, behövs hänvisningen inte längre. Den gällande järnvägslagens variationsintervall på 50 procent föreslås bli ändrad till 80 procent för att i fortsättningen ge bannätsförvaltaren ett större manöverutrymme beträffande prissättningen. Den gällande järnvägslagens utgångspunkt att rabatterna på och förhöjningarna av banavgiftens grundavgift är 80 procent behövs emellertid också i fortsättningen, för att uppfylla villkoret i 81 § 2 mom. i grundlagen att bestämmelser om grunderna för fastställande av rabatter på och förhöjningar av banavgiftens grundavgift ska utfärdas genom lag. Grundlagsutskottet (GrUU 35/2010 rd) har ansett att det är möjligt att gradera avgifter, bara graderingarna är exakt avgränsade och jämlikheten och diskrimineringsbehovet enligt 6 § i grundlagen inte äventyras. Avgiftsgraderingarna äventyrar inte heller i fortsättningen jämlikheten mellan järnvägsoperatörerna, eftersom grunderna för rabatterna och förhöjningarna publiceras i bannätsförvaltarens beskrivning av bannätet och det tas ut av alla i enlighet med samma principer. Rabatterna på och förhöjningarna av banavgiftens grundavgift kan vara större än 80 procent även i fortsättningen, om bannätsförvaltaren anser att de är nödvändiga för att nå målen och motiverar dem skriftligt. Dessutom måste man komma ihåg att den parlamentariska arbetsgrupp som funderat på finansieringen av trafiknätet konstaterade i sin slutrapport (den 28 februari 2018) att projektspecifika bolag kan användas för att påskynda och effektivisera genomförandet av infrastrukturprojekt, och även användaren betalar-modellen utnyttjas i större utsträckning vid finansieringen av projekt. För att täcka investeringskostnader för till exempel nya utvecklingsprojekt på bannätet kan således bannätsförvaltaren och de projektbolag som ansvarar för genomförandet av projektet höja banavgiftens grundavgift på det sätt som behövs för att täcka investeringskostnaderna. Jämfört med 37 a § i den gällande järnvägslagen föreslås inga ändringar i paragrafens innehåll. En detaljerad motivering när det gäller grunderna för hur differentieringen av de i paragrafen avsedda avgifternas bestäms, avgifternas karaktär av vederlag och en klar avgränsning av dem finns i regeringens proposition RP 13/2015 rd, i och med att bestämmelser om dessa avgifter och differentieringen av dem utfärdades med stöd av järnvägsmarknadsdirektivet.

141 §. Tilläggsavgifter. I paragrafen föreskrivs om rätt för bannätsförvaltare att ta ut tilläggsavgifter, om avgifterna är icke-diskriminerande, baserar sig på en öppen, av regleringsorganet godkänd klassificering och marknaden tål tilläggsavgifter. Paragrafen baserar sig på artikel 32.1 samt punkt 1 i bilaga VI i järnvägsmarknadsdirektivet. Paragrafen motsvarar 37 b § i den gällande järnvägslagen, och det föreslås inga ändringar i paragrafens innehåll jämfört med den gällande bestämmelsen.

142 §. Publicering av grunderna för avgifter i beskrivningen av bannätet. I paragrafen föreskrivs att bannätsförvaltare ska publicera avgifterna och grunderna för dem i sin beskrivning av bannätet och även tillhandahålla regleringsorganet den information om avgifterna som behövs i dess tillsynsuppdrag. Paragrafen baserar sig på artikel 31.10 i järnvägsmarknadsdirektivet. Paragrafen motsvarar 37 c § i den gällande järnvägslagen, och det föreslås inga ändringar i paragrafens innehåll.

143 §. Uttag av banavgifter. I paragrafen föreskrivs att bannätsförvaltare ansvarar för uttag av banavgiften på det sätt som man kommer överens om med järnvägsoperatörerna. Paragrafen motsvarar 38 § i den gällande järnvägslagen.

144 §. Bannätsförvaltares egendomsregister. I paragrafen föreskrivs att varje bannätsförvaltare ska ha ett register eller annat motsvarande system med uppdaterade uppgifter om sin egendom och den egendom som bannätsförvaltaren förvaltar. Paragrafen baserar sig på artikel 30.7 i järnvägsmarknadsdirektivet. Paragrafen motsvarar 38 a § i den gällande järnvägslagen. Det föreslås inga ändringar i paragrafens innehåll jämfört med den gällande bestämmelsen.

145 §. Bannätsförvaltares förfarande för fördelning av kostnader mellan järnvägsföretag. I paragrafen föreskrivs att varje bannätsförvaltare ska fastställa en metod för hur kostnaderna ska fördelas mellan de tjänstekategorier som järnvägsföretag erbjuder och de kostnader som dessa medför. Paragrafen baserar sig på artikel 30.8 i järnvägsmarknadsdirektivet. Paragrafen motsvarar 38 b § i den gällande järnvägslagen. Det föreslås inga ändringar i paragrafens innehåll jämfört med den gällande bestämmelsen.

146 §. Bannätsförvaltares incitament. I paragrafen föreskrivs att kommunikationsministeriet i egenskap av behörig myndighet ska ge bannätsförvaltarna incitament till kostnadseffektivitet i förvaltningen av bannät. Paragrafen baserar sig på artikel 30.1 i järnvägsmarknadsdirektivet. Paragrafen motsvarar 38 c § i den gällande järnvägslagen, och det föreslås inga ändringar i paragrafens innehåll.

20 kap. Regleringsorgan. I kapitlet föreskrivs om regleringsorganet, som är marknads tillsynsmyndighet inom järnvägssektorn, och dess uppgifter, utnämmande av regleringsorganets chef, regleringsorganets rätt att få uppgifter för beslutsfattandet, rätt att begära omprövning av banförvaltares beslut hos regleringsorganet, regleringsorganets roll vid meningsskiljaktigheter mellan aktörer inom järnvägssektorn samt regleringsorganets samarbete med andra myndigheter. Bestämmelser om dessa saker har funnits i järnvägsmarknadsdirektivet, men regleringsorganets uppgifter och rätt att få information har ändrats i direktivet om ändring av järnvägsdirektivet, som ingår i EU:s fjärde järnvägs paket. Regleringsorganets uppgifter baserar sig på EU-lagstiftningen, i enlighet med vilken regleringsorganet är nationell tillsynsmyndighet för järnvägsmarknaden. De olika aktörerna på järnvägsmarknaden, såsom järnvägsföretag, bannätsförvaltare och behöriga myndigheter, kan anföra besvär hos regleringsorganet om de har upptäckt diskriminering på järnvägsmarknaden. Regleringsorganet kan också på eget initiativ ingripa i missförhållanden som det upptäckt på järnvägsmarknaden och som hör till dess behörighet. Eftersom regleringsorganets uppgifter och skyldigheter i första hand baserar sig på järnvägsmarknadsdirektivet, som genomfördes 2015, behåller dessa bestämmelser i huvudsak sin nuvarande form. Därför föreslås att besvär till regleringsorganet samt begäran om omprövning av beslut av förvaltaren av statens bannät samt besvär över beslut av förvaltare av privata spåranläggningen även i fortsättningen hålls samlade i kapitlet om regleringsorganet på samma sätt som i den gällande järnvägslagen. Endast bestämmelser om sökande av ändring i regleringsorganets beslut ingår i den allmänna 188 § om överklagande. Termen besvär används också i de direkt tillämpliga förordningar som kommissionen antagit med stöd av järnvägsmarknadsdirektivet, så även av denna orsak är det motiverat att använda en terminologi som överensstämmer med EU-lagstiftningen i kapitlet om regleringsorgan. Regleringsorganets

uppgifter som omprövnings- och besvärsmyndighet enligt järnvägsmarknadsdirektivet motiveras mer ingående i regeringens proposition (RP 13/2015), genom vilken järnvägsmarknadsdirektivet genomfördes nationellt.

147 §. *Regleringsorgan.* I paragrafen föreskrivs om regleringsorganet för järnvägssektorn, som utgör organisatoriskt, funktionellt, hierarkiskt och i fråga om beslutsfattande rättsligt självständig myndighetsverksamhet i anslutning till Transport- och kommunikationsverket. Paragrafen baserar sig på artikel 55.1 och 55.2 i järnvägsmarknadsdirektivet. Paragrafen motsvarar 71 § i den gällande järnvägslagen, och det föreslås inga ändringar i paragrafens innehåll.

148 §. *Regleringsorganets chef.* I paragrafen föreskrivs om utnämning av regleringsorganets chef samt om behörighetsvillkoren, avslutade av tjänsteförhållandet, oberoende och jäv för chefen. Paragrafen baserar sig på artikel 55.3 i järnvägsmarknadsdirektivet. Paragrafen motsvarar 71 a § i den gällande järnvägslagen, och det föreslås inga ändringar i paragrafens innehåll.

149 §. *Regleringsorganets uppgifter.* I paragrafen föreskrivs om regleringsorganets uppgifter. Regleringsorganets uppgifter baserar sig på artikel 56 i järnvägsmarknadsdirektivet. Paragrafen motsvarar i huvudsak 71 b § i den gällande järnvägslagen. Genom direktivet om ändring av järnvägsdirektivet, som ingick i EU:s fjärde järnvägspaket, har regleringsorganets uppgifter utökats, och på grund av dessa ändringar som inträffat i EU-lagstiftningen föreslås att paragrafen ändras jämfört med motsvarande bestämmelse i den gällande järnvägslagen.

Eftersom ett centralt mål för marknadsdelen i EU:s fjärde järnvägsdirektiv är att säkerställa att bannätsförvaltarnas uppgifter i alla avseenden är organiserade på ett av järnvägsföretagen oberoende sätt, utökades regleringsorganets tillsynsuppgifter med nya uppgifter i enlighet med detta mål på det sätt som krävs i artikel 56.1, 56.2, 56.9 och 56.12 i direktivet om ändring av järnvägsmarknadsdirektivet. Nedan beskrivs mera detaljerat dessa nya uppgifter som anvisas regleringsorganet, inte de uppgifter som tilldelats det genom tidigare EU-lagstiftning och som funnits redan i den gällande järnvägslagen.

Jämfört med motsvarande bestämmelse i den gällande järnvägslagen kompletteras regleringsorganets uppgifter i 1 mom. 3 punkten så att regleringsorganet ska säkerställa att trafikledningen, planeringen av arbeten för att modernisera bannätet, planerat och oplanerat banunderhåll samt informationen om alla dessa frågor i beskrivningen av bannätet är icke-diskriminerande och motsvarar föreskrivna krav. I tillsynen över beskrivningarna av bannätet tar regleringsorganet inte ställning till säkerhetsrelaterade frågor, om inte punkterna om säkerhet är diskriminerande. De föreslagna ändringarna baserar sig på artikel 56.1 i direktivet om ändring av järnvägsmarknadsdirektivet.

Till momentet fogas också en ny 4 punkt, enligt vilken regleringsorganet ska övervaka bannätsförvaltarnas oberoende och att bannätsförvaltarnas uppgifter har ordnats på det sätt som föreskrivs i 16 kap., så att inga intressekonflikter uppstår. Punkten baserar sig på artikel 56.1 i direktivet om ändring av järnvägsmarknadsdirektivet.

Jämfört med motsvarande bestämmelse i den gällande järnvägslagen ändras 5 punkten så att den gällande bestämmelsens hänvisning till 14 § i kollektivtrafiklagen ändras till en hänvisning till IV avd. 1 kap. 5 § i lagen om transportservice.

Till momentet fogas en ny 6 punkt, enligt vilken regleringsorganet ska övervaka konkurrenssituationen på järnvägsmarknaden, inklusive särskilt marknaden för persontrafik med höghas-

tighetståg. Punkten baserar sig på artikel 56.2 i direktivet om ändring av järnvägsmarknadsdirektivet.

Till momentet fogas en ny 7 punkt, enligt vilken regleringsorganet beslutar om åtgärder för att motverka snedvridning av konkurrensen på järnvägsmarknaden, diskriminering och annan icke önskvärd utveckling. Sådana beslut får ändå inte påverka konkurrensmyndighetens behörighet. Punkten i fråga baserar sig på punkt 9 i direktivet om ändring av järnvägsmarknadsdirektivet.

Till momentet fogas en ny 8 punkt, enligt vilken regleringsorganet får granska statsäga järnvägsföretags bokföring och lämna uppgifter till statsunderstödsmyndigheterna, om organet upptäcker missbruk av understöd, dock utan att detta påverkar statsunderstödsmyndigheternas behörighet. Punkten baserar sig på artikel 56.12 i direktivet om ändring av järnvägsmarknadsdirektivet.

10 punkten kompletteras så att regleringsorganet ska delta inte bara i samarbetet mellan regleringsorganen inom Europeiska unionen utan också vid behov av beredningen av beslut om internationella järnvägslinjer. I övrigt förblir regleringsorganets uppgifter sådana som de är i 71 b § i den gällande järnvägslagen.

150 §. *Regleringsorganets rätt att få uppgifter samt beslutsfattande.* I paragrafen föreskrivs att regleringsorganet har trots sekretessbestämmelserna rätt att av andra aktörer på järnvägsmarknaden få den information som behövs för skötseln av organets tillsyns- och uppföljningsuppgifter och för de beslut som organet fattar utifrån dem.

Paragrafen baserar sig på de krav på regleringsorganets verksamhet och beslutsfattande som anges i artikel 56 i järnvägsmarknadsdirektivet. Paragrafen motsvarar i huvudsak 71 c § i den gällande järnvägslagen, men på grund av artikel 56.12 i direktivet om ändring av järnvägsmarknadsdirektivet, som ingår i EU:s fjärde järnvägspaket, ändras 3 mom. så att paragrafen utökas med en bestämmelse om att regleringsorganet har rätt att med hjälp av bannätsförvaltarens bokföringsinformation också kontrollera att insynen i bannätsförvaltarens finansiering förverkligas och att bannätsförvaltarens verksamhet inte finansieras direkt av något järnvägsföretag. Inspektionsrätten gäller också alla rättssubjekt i vertikalt integrerade företag. I övrigt har paragrafen motsvarande innehåll som i den gällande järnvägslagen.

151 §. *Begäran om omprövning av vissa beslut av bannätsförvaltare.* I paragrafen föreskrivs hur man hos regleringsorganet får begära omprövning av bannätsförvaltarens beslut som gäller överbelastad järnvägslinje och prioritetsordning, tilldelning och återkallande av bankapacitet, banavgift eller gradering av grundavgiften eller tilläggsavgifter. Omprövning av beslut av förvaltaren av statens bannät begärs så som föreskrivs i förvaltningslagen. Beslut omfattats av en förvaltare av en privat spåranläggning överklagas genom besvär hos regleringsorganet. Förvaltare av privata spåranläggningar är hamnar i aktiebolagsform eller andra företag och förvaltningslagen kan inte tillämpas på deras beslut. Regleringsorganet ska avgöra begäran om omprövning eller besvär som gäller ändring inom sex veckor efter att ha fått tillgång till den utredning som behövs för avgörande av ärendet. Paragrafen motsvarar 72 § i den gällande järnvägslagen.

152 §. *Andra meningsskiljaktigheter.* I paragrafen föreskrivs hur verksamhetsutövare i järnvägssektorn kan föra ärenden till regleringsorganet för prövning och avgörande, om de anser att någon handlar i strid med denna lag eller krav som utfärdats med stöd av den eller i strid med kravet på icke-diskriminering och opartiskhet. Regleringsorganet ska avgöra ett ärende genom förlikning och förhandlingar med parterna. Genom förlikning avgörs ärenden som någon aktör som är verksam på järnvägsmarknaden har fört till regleringsorganet för avgörande

med stöd av 2 mom. Genom förhandlingar avgörs åter ärenden som regleringsorganet på eget initiativ åtagit sig att avgöra. Regleringsorganets behörighet att avgöra meningsskiljaktigheter baserar sig på artikel 56 i järnvägsmarknadsdirektivet. Paragrafen motsvarar 73 § i den gällande järnvägslagen, och det föreslås inga väsentliga ändringar i innehållet jämfört med den gällande bestämmelsen. Listan över aktörer i järnvägssektorn i 1 mom. utökas dock med dem som ansöker om tjänster, eftersom också de har rätt att föra ett ärende till regleringsorganet för prövning och avgörande. I 3 mom. föreskrivs om en tidsfrist på sex veckor, inom vilken regleringsorganet ska ge sitt avgörande. I 73 § i den gällande järnvägslagen görs skillnad mellan en tidsfrist på fyra veckor i brådsnande fall och en tidsfrist på sex veckor i andra fall, men i fortsättningen anses det inte finnas några grunder för en sådan gradering av tidsfristerna.

153 §. Samarbete mellan regleringsorganet och andra myndigheter. I paragrafen föreskrivs om regleringsorganets samarbete med Transport- och kommunikationsverket, som är tillstånds- och järnvägssäkerhetsmyndighet. Paragrafen baserar sig på artikel 55.3 i järnvägsmarknadsdirektivet. Paragrafen motsvarar 73 a § i den gällande järnvägslagen, och det föreslås inga ändringar i paragrafens innehåll jämfört med den gällande bestämmelsen.

21 kap. Spårbunden stadstrafik. I kapitlet intas bestämmelser om förvaltning av spårbunden stadstrafik utan att innehållet i bestämmelserna ändras med undantag för vissa tekniska justeringar. Bestämmelserna om bedrivande av trafik från lagen om spårbunden stadstrafik ingår i lagen om transportservice.

154 §. Krav på bannätsförvaltare. I paragrafen föreskrivs om krav på förvaltare av bannät för spårbunden stadstrafik. Av bannätsförvaltare förutsätts ett säkerhetsstyrningssystem och därigenom säker planering, säkert byggande och underhåll samt säker förvaltning av bannätet, gott anseende och yrkesmässig kompetens hos dem som utsetts att sköta uppgifter inom bannätsförvaltarens operativa ledning, solvens samt en tillräcklig ansvarsförsäkring. Paragrafen motsvarar 3 och 19 § i lagen om spårbunden stadstrafik, och det föreslås inga ändringar i dess innehåll.

155 §. Närmare krav och begränsningar som gäller bannätsförvaltare. I paragrafen föreskrivs närmare om kraven på gott anseende, yrkesmässig kompetens och solvens hos dem som utsetts att sköta uppgifter inom bannätsförvaltarens operativa ledning. Paragrafen motsvarar 4 § i den gällande lagen om spårbunden stadstrafik, och det föreslås inga ändringar i dess innehåll.

156 §. Bannätsförvaltares skyldighet att göra en anmälan om sin verksamhet. I paragrafen föreskrivs om skyldighet för bannätsförvaltare att lämna en anmälan om sin verksamhet enligt lagen till Transport- och kommunikationsverket. Av anmälan ska framgå att bannätsförvaltaren uppfyller kraven enligt 154 §. Bannätsförvaltaren ska också anmäla ändringar i uppgifterna. I paragrafen bemyndigas Transport- och kommunikationsverket att meddela närmare föreskrifter som behövs för tillsynen om innehållet i de uppgifter som ska anmälas enligt paragrafen och om hur de ska ges in. Paragrafen motsvarar 5 § i lagen om spårbunden stadstrafik, och det föreslås inga ändringar i dess innehåll.

157 §. Banförvaltares ansvar. I paragrafen föreskrivs att en bannätsförvaltare svarar för säkerheten inom metrobannätet och spårvägsnätet samt för hanteringen av de risker som har samband med driften av bannätet. I paragrafen bemyndigas Transport- och kommunikationsverket att meddela närmare föreskrifter om minimisäkerhetsnivån för metro- och spårvägstrafiksystemet och dess delar samt om säkerhetsmålen för metro- och spårvägstrafiksystemet. Paragrafen motsvarar 6 § i den gällande lagen om spårbunden stadstrafik.

158 §. Banförvaltares säkerhetsstyrningssystem inom spårbunden stadstrafik. I paragrafen föreskrivs som bannätsförvaltares ansvar för att ta i bruk och underhålla ett säkerhetsstyrnings-

system, i enlighet med vilket man har förberett sig på att hantera risker i verksamheten. I paragrafen bemyndigas Transport- och kommunikationsverket att meddela närmare föreskrifter om innehållet i säkerhetsstyrningssystemet. Paragrafen motsvarar 7 § i den gällande lagen om spårbunden stadstrafik, och det föreslås inga ändringar i dess innehåll.

159 §. Trafikledning på bannätet. I paragrafen föreskrivs om trafikledningen på metrobannät och spårvägsnät, och för ordnandet av den svarar ett kommunalt affärsverk, ett bolag eller någon annan sammanslutning eller en bannätsförvaltare som är verksamhetsutövare. Paragrafen motsvarar 9 § i den gällande lagen om spårbunden stadstrafik och det föreslås inga ändringar i dess innehåll.

160 §. Register över spårbunden stadstrafik. I paragrafen föreskrivs om skyldighet för Transport- och kommunikationsverket att föra ett register över spårbunden stadstrafik, som verket använder för att sköta sina uppgifter och skyldigheter enligt bestämmelserna i detta kapitel. Paragrafen motsvarar 10 § i den gällande lagen om spårbunden stadstrafik, och det föreslås inga ändringar i dess innehåll.

161 §. Rätt att få uppgifter från myndigheter. I paragrafen föreskrivs om rätt för Transport- och kommunikationsverket att för skötseln av sina uppgifter enligt detta kapitel får upplysningar ur befolkningsdatasystemet om en persons namn, namnändring, personbeteckning, adress och annan kontaktinformation, hemkommun, kontaktspråk, finskt medborgarskap och dödsfall samt om spärrmarkeringar enligt 36 § 1 mom. i lagen om befolkningsdatasystemet och Befolkningsregistercentralens certifikattjänster (661/2009). Uppgifterna ges in via en teknisk anslutning eller på annat sätt i elektronisk form i enlighet med vad som avtalas med Transport- och kommunikationsverket. Paragrafen motsvarar 11 § i den gällande lagen om spårbunden stadstrafik.

162 §. Tillsyn. I paragrafen föreskrivs om skyldighet för Transport- och kommunikationsverket att utöva tillsyn över att systemet för spårbunden stadstrafik överensstämmer med kraven. I paragrafen föreskrivs också om de rättigheter som verket har vid skötseln av dessa uppgifter. I paragrafen slås bestämmelserna i 12 och 13 § i den gällande lagen om spårbunden stadstrafik ihop i samma paragraf, men innehållet i bestämmelserna ändras inte.

163 §. Kommunikation samt dokumentation från inspelningar inom spårbunden stadstrafik. I paragrafen föreskrivs om rätt för bannätsförvaltare inom spårbunden stadstrafik och den verksamhetsutövare som ansvarar för trafikledningen att för kommunikationen inom spårbunden stadstrafik använda ett kommunikationsnät efter att ha försäkrat sig om att användningen av kommunikationsnätet är säker. Kommunikationsförbindelser som används för kommunikation i anslutning till trafiksäkerhet och trafikledning inom spårbunden stadstrafik får inte användas för annan kommunikation. Paragrafen motsvarar 17 § i den gällande lagen om spårbunden stadstrafik, och det föreslås inga ändringar i dess innehåll.

164 §. Årsavgift. I paragrafen föreskrivs att bannätsförvaltare inom spårbunden stadstrafik och sådana verksamhetsutövare som avses i 159 § ska till Transport- och kommunikationsverket betala en årsavgift som årligen anges i kommunikationsministeriets förordning om Transport- och kommunikationsverkets avgiftsbelagda prestationer. Med avgiften täcks de kostnader som orsakas verket av utveckling av och tillsyn över säkerheten i den spårbundna stadstrafiken samt skötseln av verkets registeruppgifter i anslutning till spårbunden stadstrafik med stöd av 160 § samt V avd. 1 kap. 1 § i lagen om transportservice verkets andra administrativa myndighetsuppgifter inom den spårbundna stadstrafiken. Paragrafen motsvarar 21 § i den gällande lagen om spårbunden stadstrafik och det föreslås inga ändringar i dess innehåll.

22 kap. Olycksutredning och beredskap. I kapitlet föreskrivs om anmälan och utredning av järnvägsolyckor och tillbud, användning av information om olyckor eller tillbud, säkerhetsrekommendationer, kommunikation samt dokumentation från inspelningar inom järnvägstrafiken, beredskap, anmälan av uppgifter som behövs för att skapa en lägesbild samt om åtgärder i händelse av störningar. Av bestämmelserna i kapitlet föreslås att paragrafen om beredskap ändras jämfört med motsvarande bestämmelser i den gällande järnvägslagen så att den även gäller bannät för spårbunden stadstrafik enligt 21 kap. I paragrafen om beredskap intas också de krav som förutsätts av direktivet om ändring av järnvägsmarknadsdirektivet, som ingår i EU:s fjärde järnvägspaket. Bestämmelserna i kapitlet motsvarar i huvudsak 15 kap. i den gällande järnvägslagen, men i fortsättningen ingår inte bestämmelserna om Transport- och kommunikationsverkets tillsyn över järnvägssystemet i kapitlet, eftersom bestämmelser om dem ingår i reviderad form i 2 kap. i den föreslagna lagen.

165 §. Anmälan om olyckor och tillbud. Paragrafen motsvarar i huvudsak 82 § i den gällande järnvägslagen. Enligt paragrafen är järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare skyldiga att utan dröjsmål anmäla olyckor och tillbud som de fått kännedom om till Transport- och kommunikationsverket. Skyldigheterna gäller också bannätsförvaltare inom spårbunden stadstrafik och verksamhetsutövare som avses i 159 § i det kapitlet. I fråga om spårbunden stadstrafik gäller anmälningsskyldigheten dock i enlighet med den gällande lagen om spårbunden stadstrafik endast allvarliga olyckor samt andra olyckor och tillbud i metrotrafiken än sådana som till sin allmänna betydelse är ringa. Regleringens innehåll ändras inte jämfört med 82 § i den gällande järnvägslagen och 15 § i lagen om spårbunden stadstrafik, eftersom det även i fortsättningen anses nödvändigt att olyckor och tillbud i enlighet med nuvarande praxis anmäls till Transport- och kommunikationsverket som ansvarar för säkerheten i järnvägssystemet. Också hänvisningen i 3 mom. till 24 § i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet och till vilken information som ska hemlighållas förblir oförändrad jämfört med motsvarande bestämmelser i de gällande lagarna. Transport- och kommunikationsverket får hemlighålla en omständighet som gäller de information som avses i 1 mom., om utlämnandet av uppgifter skulle äventyra de framtida möjligheterna till information. Enligt paragrafen anmäls information om olyckor och tillbud till Transport- och kommunikationsverket via en teknisk anslutning eller annars i elektronisk form på det sätt som överenskom med Transport- och kommunikationsverket. Transport- och kommunikationsverket är med stöd av 16 § i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser skyldigt att anmäla olyckor och tillbud till Olycksutredningscentralen. Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om den anmälningsskyldighet som avses i paragrafen och innehållet i den, och bemyndigandet att meddela föreskrifter motsvarar de bemyndiganden som ingått i de gällande lagarna.

166 §. Utredning av olyckor och tillbud. Paragrafen motsvarar 80 § i den gällande järnvägslagen, men den gäller i fortsättningen även utredning av olyckor tillbud som inträffat i metrobannät och spårvägsnät enligt 21 kap. I paragrafen hänvisas till lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser (525/2011), men om en olycka eller ett tillbud inte utreds med stöd av den lagen kan Transport- och kommunikationsverket utreda olyckan eller tillbudet, om detta behövs för att främja spårtrafikens säkerhet. Bestämmelser om utredning av andra olyckor än sådana som utreds enligt säkerhetsutredningslagen finns i lagen om undersökning av trafikolyckor som inträffat på väg eller i terräng (1512/2016).

167 §. Användning av information om olyckor eller tillbud. Paragrafen motsvarar 82 a § i den gällande järnvägslagen och där föreskrivs att Transport- och kommunikationsverket får inte vidta rättsliga åtgärder på grund av oöverlagda eller oavsiktliga överträdelser som verket får kännedom om enbart på grund av en anmälan med stöd av 165 §.

168 §. Kommunikation samt dokumentation från inspelningar inom järnvägstrafiken. I paragrafen föreskrivs om det nät som ska användas för kommunikation inom järnvägstrafiken och

om reservering av det för kommunikation i anslutning till trafiksäkerheten samt om inspelning av sådan kommunikation. Paragrafen motsvarar 84 § i den gällande järnvägslagen, och det föreslås inga ändringar i dess innehåll jämfört med motsvarande bestämmelse i den gällande järnvägslagen. För kommunikationstjänster inom järnvägstrafiken används myndighetsnätet VIRVE, som används även för annan säkerhetskommunikation än inom järnvägstrafiken. Bestämmelsen i 1 mom. om att kommunikationstjänster som tillhandahålls av en bannätsförvaltare inom järnvägstrafiken få användas endast för kommunikation som gäller trafiksäkerheten betyder att den kommunikationstjänst som en bannätsförvaltare tillhandahåller inom myndighetsnätet VIRVE även i fortsättningen är reserverad för endast för kommunikation som gäller trafiksäkerheten inom järnvägstrafiken.

169 §. Skyldighet att sörja för riskhanteringen i fråga om kommunikationsnät och informationssystem samt anmälan om störning i informationssäkerheten. Paragrafen motsvarar 41 a § i den gällande järnvägslagen och den har tagits in i järnvägslagen genom lagen om ändring av järnvägslagen (283/2018), som trädde i kraft den 4 maj 2018, när Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1148 om åtgärder för en hög gemensam nivå på säkerhet i nätverks- och informationssystem i hela unionen genomfördes nationellt. Det föreslås inga ändringar i paragrafens innehåll.

170 §. Säkerhetsrekommendationer. I paragrafen föreskrivs att Transport- och kommunikationsverket ska se till att rekommendationer som getts med stöd av säkerhetsutredningslagen blir vederbörligen beaktade och att verksamhetsidkare inom järnvägssystemet på basis av dem vidtar behövliga åtgärder. Paragrafen motsvarar 83 § i den gällande järnvägslagen. Olycksutredningscentralen ger Transport- och kommunikationsverket, liksom andra aktörer i järnvägssektorn säkerhetsrekommendationer i enlighet med 8 § 2 mom. 5 punkten i säkerhetsutredningslagen och följer hur de genomförs. Transport- och kommunikationsverket, liksom andra verksamhetsutövare, följer hur rekommendationerna genomförs och rapporterar detta årligen till Olycksutredningscentralen. Olycksutredningscentralen har i sitt utlåtande om förslaget till spårtrafiklagen föreslagit att Transport- och kommunikationsverkets rapporteringsskyldighet ska skrivas in i spårtrafiklagen. Detta anses ändå inte nödvändigt, eftersom skyldigheten redan ingår i säkerhetsutredningslagen. Dessutom skulle det vara problematiskt om Transport- och kommunikationsverkets skyldighet är inskriven i spårtrafiklagen då motsvarande skyldighet för andra aktörers (till exempel kommunikationsministerier eller Trafikledsverket) inte är inskriven i lag, trots att även de ska rapportera årligen hur rekommendationer som gäller dem genomförs.

171 §. Beredskap. I paragrafen föreskrivs att bannätsförvaltare ska förbereda sig för undantagsförhållanden och se till att trafiken på bannätet kan fortsätta så störningsfritt som möjligt också under sådana undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen (1552/2011). Paragrafen motsvarar i huvudsak 81 § i den gällande järnvägslagen, men innehållet ändras så att beredskapen för undantagsförhållanden och störningar gäller även bannätsförvaltare inom spårbunden stadstrafik enligt 21 kap. samt verksamhetsutövare enligt 159 § och bolag eller en annan sammanslutning som tillhandahåller trafikledningstjänster. Dessutom ändras 1 mom. jämfört med 81 § i den gällande järnvägslagen så att till momentet fogas på det sätt som järnvägsmarknadsdirektivet förutsätter skyldighet för bannätsförvaltare och andra verksamhetsutövare som nämns i paragrafen att göra upp en beredskapsplan. I beredskapsplanen ska finnas en lista över de organ som bannätsförvaltaren ska underrätta om ett tillbud eller en störning i spårtrafiken. Om störningen påverkar gränsöverskridande trafik, ska bannätsförvaltaren utbyta all relevant information med andra bannätsförvaltare vars bannät och trafik kan påverkas av störningarna i fråga. De berörda bannätsförvaltarna ska samarbeta för att den gränsöverskridande trafiken ska kunna återupprättas.

I 2 mom. bemyndigas Transport- och kommunikationsverket att meddela närmare föreskrifter om beredskapsplaneringen och beredskapen. I 81 § i den gällande järnvägslagen har kommunikationsministeriet bemyndigats att vid behov utfärda närmare bestämmelser om beredskapsplaneringen genom förordning. Kommunikationsministeriet har emellertid inte hittills utfärdat någon sådan förordning. I den tredje fasen av lagen om transportservice är avsikten att se över regleringen på lägre nivå som gäller beredskapsplaneringen inom alla transportformer så att Transport- och kommunikationsverket bemyndigas att utfärda närmare bestämmelser om den beredskapsplanering som ska förutsättas inom olika transportformer. Det har ansetts nödvändigt att Transport- och kommunikationsverket har rätt att i fråga om olika transportformer meddela sådana närmare tekniska föreskrifter om beredskapen som verkställigheten av beredskapsplaneringen förutsätter. Genom att föreskriva om bemyndigandet att meddela föreskrifter säkerställs att skyldigheten verkställs på ett enhetligt sätt samt tillhandahålls aktörerna tekniska anvisningar som stöd för sin beredskapsplanering. Bemyndigandet att meddela föreskrifter på verksnivå behövs i synnerhet med avseende på den nya lagen om trafiksystem och landsvägar (572/2018), eftersom det finns rikligt med aktörer inom landsvägstrafiken och det behövs tekniska normer på lägre nivå för beredskapsplaneringen. Inom järnvägstrafiken är aktörerna färre och de är i allmänhet stora aktörer, som redan för närvarande har beredskap för störningar. Sålunda bedöms även i fortsättningen behovet av reglering på lägre nivå noga, men om det finns behov av sådan vore det skäl att utfärda den genom föreskrifter av Transport- och kommunikationsverket, liksom inom andra transportformer. Det föreslagna bemyndigandet för verket att meddela föreskrifter motiveras mera ingående i kapitel 4. Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning i motiveringen till regeringens proposition.

172 §. *Anmälan av uppgifter som behövs för att skapa en lägesbild.* Enligt 1 mom. ska järnvägsoperatörer, bannätsförvaltare, bolag eller en annan sammanslutning som tillhandahåller trafikledningstjänster och sådana verksamhetsutövare som avses i 159 § utan dröjsmål anmäla sådana händelser som de fått kännedom till Transport- och kommunikationsverket, så att Transport- och kommunikationsverket kan skapa och upprätthålla en lägesbild i realtid och dela den med de aktörer som skötseln av situationen förutsätter. Lägesbilden möjliggör sådana myndighetsåtgärder som säkerställer trafiksystemets omedelbara säkerhet och driftssäkerhet. I anmälningsskyldigheten ingår rätt för Transport- och kommunikationsverket att begära och få mera fortlöpande lägesinformation om händelser. Dessutom följer och utvecklar Transport- och kommunikationsverket trafiksystemets beredskap och driftssäkerhet med hjälp av lägesbildsinformationen.

Med händelser avses sådana olyckor, tillbud, exceptionella händelser eller andra störningar eller störningsshot som berör trafiksystemet och som kan vara av betydelse för skapandet av en lägesbild. Anmälningsskyldigheten hänför sig uttryckligen till skapandet av en lägesbild för behoven av att akut säkerställa säkerhet och driftssäkerhet samt till långsiktigare uppföljning och utveckling av beredskapen inom trafiksystemet. Skyldigheten skiljer sig därmed från anmälningsskyldigheten enligt 165 §, som syftar till uppföljning och utveckling av säkerhetssituationen samt riskbaserad verksamhetsstyrning. Även om paragrafens uppbyggnad och innehåll i stor utsträckning liknar 165 §, är föremålet för anmälningsskyldigheten och de uppgifter som rapporteras i anmälan olika och därför föreslås att det föreskrivs i separata paragrafer om dessa anmälningsskyldigheter.

Bakom paragrafen ligger behovet att främja målen enligt lagen om statsrådets lägescentral (300/2017) och säkerställa att Transport- och kommunikationsverket informeras av aktörerna i branschen om händelser som avses i den lagen och kan förmedla uppgifter om dem till statsrådets lägescentral. Det är således fråga om klart större händelser än små incidenter och störningar som kan orsaka betydande trafikstörningar eller som avsevärt kan påverka bland annat trafiksystemets säkerhet eller driftssäkerhet, myndighetsverksamheten eller försörjningsberedskapen eller som kan väcka stort allmänt intresse. Bakom anmälningsskyldigheten ligger må-

let att ämbetsverkens och statsförvaltningens högsta ledning ska ha kännedom om exceptionella situationer oberoende av tid på dygnet och veckodag.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om de händelser som ska anmälas och om anmälan av dem.

173 §. Åtgärder i händelse av störningar. I paragrafen föreskrivs om de åtgärder som bannätsförvaltare ska vidta inom järnvägssystemet, om där förekommer störningar som på grund av tekniska missöden eller olyckor. Enligt paragrafen har en bannätsförvaltare rätt att kräva att järnvägsföretag ger bannätsförvaltaren tillgång till de resurser som behövs för att återställa situationen till det normala. Dessa har rätt att ta ut en skälig ersättning för användningen av resurserna. Med skälig ersättning avses en motsvarande ersättning som kan tas ut för tilläggs-tjänster och extra tjänster enligt 132 § samt för tjänster som omfattas av skyldigheten att tillhandahålla tjänster enligt 133 § av dem som behöver dessa tjänster. Skälig ersättning täcker kostnaderna för producera tjänster och dessutom kan en skälig avkastning tas ut. Paragrafen motsvarar 81 a § i den gällande järnvägslagen och den baserar sig på artikel 54 i järnvägs-marknadsdirektivet.

23 kap. Påföljder. Kapitlet innehåller bestämmelser om straff för överträdelse av lagens bestämmelser, inklusive rätt för Transport- och kommunikationsverket och regleringsorganet att ge anmälning och varning för verksamhet som strider mot lagen och de bestämmelser som utfärdats med stöd av den. Dessutom innehåller kapitlet bestämmelser om rätt för Transport- och kommunikationsverket och regleringsorganet att använda administrativt tvång, om korrigerande åtgärder inte har vidtagits trots anmärkning och varning. Transport- och kommunikationsverket har dessutom rätt att avbryta åtgärder som orsakar fara. Bestämmelserna i kapitlet motsvarar i huvudsak 16 kap. i den gällande järnvägslagen.

174 §. Straffbestämmelser. Paragrafen motsvarar 85 § i den gällande järnvägslagen och 23 § i lagen om spårbunden stadstrafik. Den straffrättsliga legalitetsprincipen i 8 § i grundlagen innehåller ett krav på exakt reglering. Den innebär att brottsrekvisitet ska anges tillräckligt exakt i lagen för att det utifrån bestämmelsens lydelse ska gå att sluta sig till om en åtgärd eller försummelse är straffbar (se t.ex. GrUU 16/2013 rd och GrUU 26/2002 rd). Kravet på proportionalitet, som hör till de generella förutsättningarna för att begränsa de grundläggande fri- och rättigheterna, förutsätter bland annat en noggrann avvägning av om samma syfte kan nås på något annat sätt som innebär ett mindre ingrepp i de grundläggande fri- och rättigheterna än kriminalisering (GrUU 48/2017 rd). Även straffsystemet som helhet måste uppfylla kraven på proportionalitet (GrUU 9/2016 rd). Kravet på proportionalitet har nära kopplingar till den straffrättsliga ultima ratio-principen, enligt vilken straffrätten får användas för att skydda rättsgoda bara om det inte finns någon annan metod tillgänglig som ligger rimligt nära straffrätten i effektivitet och är moraliskt mera godtagbar samt som kan genomföras till rimliga kostnader. De grundläggande fri- och rättigheterna kan också leda till skyldighet för lagstiftaren att införa och upprätthålla sådana straffbestämmelser som är nödvändiga för att trygga de grundläggande fri- och rättigheterna från yttre kränkningar (GrUU 26/2014 rd). Straffbestämmelsernas exakthet, kravet på proportionalitet och ultima ratio-principen har bedömts i fråga om spårtrafikregleringen i samband med att straffbestämmelserna i den gällande järnvägslagen och lagen om spårbunden stadstrafik infördes. Straffbestämmelserna i den nya spårtrafiklagen förbli i huvudsak likadana som i 85 § i järnvägslagen och 23 § i lagen om spårbunden stadstrafik.

Jämfört med 85 § i den gällande järnvägslagen föreslås i 1 mom. en ny 6 punkt, där det föreslås att det också ska vara straffbart att obehörigen röra sig eller vistas på metrobannätet, metrons bangårdsområde, en metrobro eller i en metrotunnel som allmänheten inte har tillträde till. Bestämmelsen i fråga ingår i 23 § 1 mom. i den gällande lagen om spårbunden stadstrafik

och när bestämmelserna i lagen om spårbunden stadstrafik blir en del av spårtrafiklagen intas även denna bestämmelse bland straffbestämmelserna.

175 §. *Straff för användning av berusningsmedel i järnvägstrafiken.* Bestämmelsen motsvarar 85 § 4 mom. i den gällande järnvägslagen och den har väsentliga kopplingar till 7 § om nedsatt funktionsförmåga i lagförslaget, enligt vilken uppgifter som väsentligen påverkar järnvägssäkerheten inte får utföras av den som är påverkad av alkohol eller något annat berusningsmedel. Såväl straffbestämmelsen i denna paragraf som bestämmelsen om nedsatt funktionsförmåga i 7 § motsvarar det som i luftfartslagen (864/2014) föreskrivs om arbete som utförs av den som är påverkad av alkohol eller något annat berusningsmedel samt om straff för detta. Genom den nya spårtrafiklagen regleras endast förvaltningen av bannätet för spårbunden stadstrafik, inte bedrivandet av spårbunden stadstrafik, utan bestämmelserna om det ingår i fortsättningen i II avd. 6 kap. i lagen om transportservice. I paragrafen föreslås således inte att förare inom metrotrafiken ska omfattas av spårtrafiklagens bestämmelser om straff för användning av berusningsmedel. Saken bedöms noggrannare tillsammans med intressegrupperna (särskilt justitieministeriet och HST) i samband med att lagen om transportservice ändras. Av denna orsak används i paragrafen termerna förare inom järnvägstrafiken och järnvägssäkerheten och inte förare inom spårtrafiken och spårtrafiksäkerheten.

176 §. *Straff för brott mot kraven på driftskompatibilitet hos järnvägssystem.* Paragrafen motsvarar 85 § 3 mom. i den gällande järnvägslagen och 23 § 2 mom. ursprungligen i lagen om spårbunden stadstrafik, men bestämmelsen ingår i fortsättningen i en separat paragraf, eftersom även denna bestämmelse gäller enbart järnvägssystemet, inte spårbunden stadstrafik eller spårtrafiksystemet som helhet. Eftersom 174 § gäller straff för brott mot spårtrafiklagstiftningen är det motiverat att det i fortsättningen föreskrivs i separata paragrafer om brott enligt 175 § som gäller användning av berusningsmedel och brott enligt denna paragraf som gäller kraven på driftskompatibilitet hos järnvägssystem.

177 §. *Åtgärdseftergift.* Paragrafen motsvarar 85 § 3 mom. i den gällande järnvägslagen och denna bestämmelse intas nu i en separat paragraf. I paragrafen föreskrivs att den som bryter mot en skyldighet som har ålagts eller ett förbud som har meddelats med stöd av denna lag och som har förenats med vite, med hot om tvångsutförande eller med hot om avbrytande behöver inte dömas till straff för samma gärning, om gärningen är ringa och inte strängare straff för den föreskrivs någon annanstans i lag.

178 §. *Anmärkning och varning.* Paragrafen motsvarar 86 § i den gällande järnvägslagen och där föreskrivs om rätt för Transport- och kommunikationsverket och regleringsorganet att ge järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare en anmärkning eller varning, om de handlar i strid med denna lag eller de bestämmelser som utfärdats med stöd av den. Dessutom i paragrafen ska bestämmas att verket kan ge verksamhetsutövaren som avses i 159 § eller någon annan verksamhetsutövare som avses i lagen en anmärkning eller varning. I den gällande lagen om spårbunden stadstrafik finns inte bestämmelser om en anmärkning eller varning. På grund av denna lag bestämmelser ska gälla också spårbunden stadstrafik. En anmärkning kan ges muntligt eller skriftligt, men en varning ges alltid skriftligt.

179 §. *Transport- och kommunikationsverkets och regleringsorganets rätt att använda administrativt tvång.* Paragrafen motsvarar 87 § i den gällande järnvägslagen och det föreslås inga ändringar i dess innehåll jämfört med motsvarande bestämmelser i den gällande järnvägslagen, fränsett att Transport- och kommunikationsverket ges rätt att ta till administrativt tvång också när en bannätsförvaltare för spårbunden stadstrafik enligt 21 kap. eller någon annan verksamhetsutövare inom spårbunden stadstrafik enligt 159 § handlar i strid med lagen eller bestämmelser som utfärdats med stöd av den. Den motsvarande paragrafen om spårbunden stadstrafik är 19 § 1 mom. i lagen om spårbunden stadstrafik. Eftersom förvaltningen av bann-

ätet för spårbunden stadstrafik inte omfattas av den tillsyn över järnvägsmarknaden som regleringsorganet utövar med stöd av EU-lagstiftningen, omfattar utvidgningen inte rätt för regleringsorganet att använda administrativt tvång mot dessa nya aktörer. I paragrafen föreskrivs om rätt för Transport- och kommunikationsverket att förelägga vite, hot om tvångsutförande och hot om avbrytande. Bestämmelser om vite, hot om tvångsutförande och hot om avbrytande finns i viteslagen (1113/1990).

180 §. *Ingripande i åtgärd eller händelse.* Paragrafen motsvarar 88 § i den gällande järnvägs-lagen och det föreslås inga ändringar i dess innehåll jämfört med bestämmelsen i den gällande järnvägslagen. I paragrafen företas dock en motsvarande utvidgning som i 179 § så att Transport- och kommunikationsverkets rätt att ingripa i en åtgärd eller händelse också gäller bannätsförvaltare för spårbunden stadstrafik eller andra verksamhetsutövare inom spårbunden stadstrafik enligt 159 §. I paragrafen föreskrivs om rätt för Transport- och kommunikations-verket att avbryta en åtgärd eller annan händelse som hotar eller påverkar spårtrafiken, om säkerheten hos järnvägssystemet eller systemet för spårbunden stadstrafik eller människors liv eller hälsa är hotade. Transport- och kommunikationsverket och regleringsorganet kan också avbryta verksamhet som orsakar egendoms- eller miljöskador för verksamheten på järnvägs-marknaden. Transport- och kommunikationsverket kan även avbryta åtgärd eller händelse som orsakar betydande egendoms- och miljöskador i spårbunden stadstrafik.

24 kap. *Särskilda bestämmelser.* Bestämmelserna i kapitlet motsvarar i huvudsak 17 kap. i den gällande järnvägslagen, som gäller försäkringsplikt för järnvägsoperatörer, ersättning för skador på järnvägssystemet, spårtrafiklagens förhållande till konkurrenslagstiftningen, den verksamhetsplan som krävs av järnvägsföretag samt kraven på separat bokföring, omprövningsförfarande och överklagande i fråga om beslut som hänför sig till olika bestämmelserna i lagen, myndigheternas rätt att få upplysningar samt övergångsbestämmelser. Jämfört med 17 kap. i den gällande järnvägslagen utökas kapitlet med en ny paragraf där myndigheternas i Finland och Sverige bemyndigas att samarbeta och avtala om de arrangemang som behövs inom gränstrafiken. I den föreslagna lagen finns ingen naturlig sak- eller kapitelhelhet för dessa bestämmelser så det föreslås att de samlas i ett separat kapitel med särskilda bestämmelser i slutet av lagen.

181 §. *Samarbete mellan myndigheterna i Finland och Sverige i fråga om arrangemangen inom gränstrafiken.* Paragrafen innehåller ny reglering och genom den bemyndigas Transport- och kommunikationsverket i egenskap av nationell säkerhetsmyndighet att förhandla med motsvarande järnvägssäkerhetsmyndighet i Sverige (Transportstyrelsen), så att myndigheterna kan avtala om gränsarrangemangen för järnvägssamtrafiken mellan järnvägsstationerna i Torneå och Haparanda. Syftet med förhandlingarna är ett avtal mellan ländernas säkerhetsmyndigheter som garanterar att vardera nationella säkerhetsmyndighetens behörighet omfattar trafiken till järnvägsgränsstationen och myndigheterna kan sinsemellan avtala om de praktiska, tekniska och administrativa arrangemang som behövs för att trygga en säker och smidig trafik mellan järnvägsgränsstationerna.

Mellan Finland och Sverige finns en överenskommelse från 1924 (FördrS 23/1924) rörande skötseln och underhållet av den medelst bro över Torne älv anordnade förbindelsen mellan Finlands och Sveriges järnvägsnät. När ländernas säkerhetsmyndigheter har avtalat om den administrativa överenskommelse som avses i paragrafen kan den gamla överenskommelsen mellan länderna upphävas.

182 §. *Försäkringsplikt.* Paragrafen motsvarar 90 § i den gällande järnvägslagen och där föreskrivs att en järnvägsoperatör ska ha en tillräcklig ansvarsförsäkring eller något annat arrangemang för skador som orsakas av trafik på bannätet. Transport- och kommunikationsverket har meddelat en anvisning med rekommenderade försäkringsnivåer för risker och skador

som orsakas av olika slags trafik (person- och godstrafik, transporter av farliga ämnen och växlingsarbetstrafik).

183 §. Ersättning för skador. Paragrafen innehåller en hänvisning till lagen om ansvar i spårtrafik, i enlighet med vilken verksamhetsutövare inom spårtrafiksystemet, järnvägsoperatörer, bannätsförvaltare, inklusive förvaltare av metrobannät och spårvägsnät som ansvarar för förvaltningen av spårbunden stadstrafik, och bolag och sammanslutningar som tillhandahåller trafikledningstjänster är skyldiga att ersätta personskador och saksador som de orsakat i spårtrafiksystemet. Bestämmelsen samlar hänvisningarna till lagen om ansvar i spårtrafik i 36 § om bolag och sammanslutningar som tillhandahåller trafikledningstjänster i den gällande järnvägslagen samt i 6 § i lagen om spårbunden stadstrafik och samtidigt utvidgas förpliktelsen till att gälla alla aktörer i spårtrafiksystemet.

184 §. Lagens förhållande till konkurrenslagstiftningen. Paragrafen motsvarar 91 § i den gällande järnvägslagen och där föreskrivs om rätt för regleringsorganet att med stöd av konkurrenslagen (948/2011) hänskjuta ett ärende som behandlas till Konkurrens- och konsumentverket för behandling.

185 §. Järnvägsföretags verksamhetsplan och bokföring. Paragrafen motsvarar 92 § i järnvägslagen och där föreskrivs i enlighet med artikel 5 i järnvägsmarknadsdirektivet om skyldighet för järnvägsföretag att upprätta en verksamhetsplan, skyldighet att separera olika verksamheter i bokföringen och därvid iakttä bokföringslagstiftningen samt skyldighet att lämna in resultat- och balansräkningar samt sammandrag av dem till regleringsorganet.

186 §. Lokaliseringsskyldighet inom spårtrafiken. Paragrafen är ny, och den föreslås innehålla en bestämmelse om skyldigheten för en innehavare av koncession för järnvägstrafik eller dennes företrädare samt en utövare av spårbunden stadstrafik att se till att information om ett transportmedels position finns att tillgå när transportmedlet är i trafik i anslutning till tjänsteutbudet. Paragrafen föreslås även innehålla bestämmelser om behandling och utlämnande av information. Som ett led i den tredje fasen av reformen av lagen om transportservice är det meningen att påföra liknande skyldigheter för affärsidkare som utför tillståndspliktiga gods- och persontransporter inom vägtrafiken. Förfarandet med anmälan till Europeiska unionens järnvägsbyrå om bestämmelsen om en lokaliseringsskyldighet inom järnvägstrafiken är ännu inte avslutat, så först under riksdagsbehandlingen blir det klart om en bestämmelse som den föreslagna kan tas med i spårtrafiklagen.

Inom EU kommer tågtrafiken att börja lokaliseras när trafikstyrningssystemen ersätts med det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS). En del av ERTMS-systemet är det europeiska tågkontrollsystemet (ETCS), inom vilket lokaliseringen sker. ERTMS-systemet regleras genom flera EU-rättsakter. Den viktigaste av dessa är Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen samt övriga instrument som har antagits med stöd av det. Som en del av fjärde järnvägspaketet om arbetas direktivet genom Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen. I Finland används ett inhemskt tågskyddssystem inom tågstyrningssystemet, och tills vidare finns det inga planer på ett snabbt införande av ERTMS-systemet. Även om ERTMS-systemet införs så täcker det inte hela bannätet. I våra finländska förhållanden är heltäckande information om tågens position till nytta bl.a. med tanke på en förbättring av säkerheten i plankorsningar.

I samband med lagen om ombildning av Trafikverkets trafikstyrnings- och trafikledningstjänster till aktiebolag (574/2018) fogades det till lagen om transportservice en ny avdelning II A, vars 2 kap. gäller informationshantering hos leverantören av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster. Enligt 2 § i det kapitlet ska ägare av tåg, trafikidkare eller deras representan-

ter lämna information om bl.a. trafikmedlens position till leverantören av trafikstyrnings- och trafikledningstjänster, som i sin tur ska tillhandahålla den erhållna informationen som öppna data på ett sätt som inte äventyrar dataskyddet eller kränker integritetsskyddet och inte röjer affärs- eller yrkeshemligheter. När det gäller persontrafik ska tjänsteleverantören själv med stöd av statsrådets förordning om väsentlig information om mobilitetstjänster (643/2017) tillhandahålla uppgifter i realtid bl.a. om var trafikmedlet rör sig längs rutten.

187 §. Omprövningsförfarande. Enligt 1 mom. får omprövning av beslut som gäller beviljande, ändring och återkallande av säkerhetsintyg (21-23 §), beviljande, ändring och återkallande av säkerhetstillstånd (26-28 §), tillstånd för ibruktagande av fasta strukturella delsystem (52 §), behov av tillstånd för ibruktagande för tillverkning, uppbyggnad, ombyggnad eller modernisering av delsystem (55 §), återkallande av tillstånd för ibruktagande av delsystem (56 §), användningstillstånd för byggtiden (57 §), tillstånd för provkörning för testning av delsystem till fordon (58 §), tillstånd för utsläppande av fordon på marknaden (63 §), tillstånd för utvidgning av ett fordon's användningsområde (64 §), typgodkännande för fordon (66 §), tillstånd för utsläppande av ett fordon som överensstämmer med en godkänd fordonstyp på marknaden (67 §), fordonsnummersystem (68 §), återkallande av ett tillstånd för utsläppande av ett fordon på marknaden (70 §), certifiering av en enhet som ansvarar för underhåll av fordon (74 §) och återkallande av certifiering (75 §), undantag från certifieringskraven som beviljas på ansökan (76 §), ansökan om att tekniska specifikationer för driftskompatibilitet inte behöver tillämpas på privata spåranläggningar (77 §), tillstånd för ibruktagande av fasta strukturella delsystem på privata spåranläggningar (78 §), ibruktagande av rullande material på privata spåranläggningar och i museitrafik (79 §), tillstånd för ibruktagande som beviljas fordon som anländer från Ryska federationen (80 §), återkallande av tillstånd för ibruktagande av fordon som omfattas av anmälningsförfarandet på privata spåranläggningar eller i museitrafik eller som anländer från Ryska federationen (82 §), godkännande som anmält organ och återkallande av godkännande (85 §), krav som gäller bannätsförvaltare inom spårbunden stadstrafik och dess skyldighet att göra en anmälan om sin verksamhet (154 och 156 §) samt årsavgift som tas ut av bannätsförvaltare för spårbunden stadstrafik och av verksamhetsutövare som ansvarar för trafikledningen (164 §) begäras på det sätt som föreskrivs i förvaltningslagen. Omprövning ska emellertid i fråga om andra beslut än sådana som fattats enligt 70 § behandlas skyndsamt inom två månader efter mottagandet av begäran om omprövning.

Enligt 2 mom. ska Transport- och kommunikationsverket tillfälligt upphäva beslutet om återkallande, om begäran om omprövning gäller återkallande av tillstånd för utsläppande av ett fordon på marknaden enligt 70 §. Transport- och kommunikationsverket ska behandla en begäran om omprövning som gäller ett beslut enligt 70 § inom en månad efter mottagandet av begäran. Tidsfristen följer av driftskompatibilitetsdirektivet.

188 §. Överklagande. Paragrafen motsvarar 93 § i den gällande järnvägslagen och där föreskrivs hur beslut som Transport- och kommunikationsverket eller regleringsorganet fattat med stöd av lagen överklagas. Enligt 1 mom. får Transport- och kommunikationsverkets beslut med anledning av begäran om omprövning enligt 187 § samt andra beslut som fattats med stöd av denna lag överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen. Om besvären gäller ett beslut vid omprövningsförfarande enligt 187 § som fastställer ett beslut om återkallande av ett tillstånd för utsläppande på marknaden enligt 70 § är besvärstiden i enlighet med driftskompatibilitetsdirektivet två månader.

Enligt 2 mom. får förvaltningsdomstolens beslut i ärenden som gäller återkallande av säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd, tillstånd till ibruktagande av delsystem, återkallande av tillstånd till utsläppande av ett fordon på marknaden och tillstånd för ibruktagande, avslag på en plan som gäller uppbyggnad, ombyggnad eller modernisering av ett fast strukturellt delsystem, återkallande av certifiering av en enhet som ansvarar för underhåll av fordon, återkallande av

utseendet av ett anmält organ eller ett organ med ansvar för oberoende säkerhetsbedömning, återkallande av bankapacitet, ett åläggande, en förpliktelse eller ett förbud enligt 179 § som gäller Transport- och kommunikationsverkets eller regleringsorganets användning av administrativt tvång samt ingripande i en åtgärd eller händelse enligt 180 § överklagas på det sätt som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen. Förvaltningsdomstolens beslut får överklagas endast om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd.

I 3 mom. föreskrivs att om ett ärende som gäller säkerhetsintyg, säkerhetstillstånd eller begäran om omprövning hos regleringsorganet i ett ärende som avses i 151 § inte har avgjorts inom angiven tid, får sökanden anföra besvär. Besvären anses avse ett avslag på ansökan. Besvär får anföras tills ett beslut har meddelats med anledning av ansökan. Transport- och kommunikationsministeriet och regleringsorganet ska underrätta besvärsmyndigheten om att ett beslut har meddelats. På anförande och behandling av besvär tillämpas i övrigt förvaltningsprocesslagen.

I 4 mom. föreskrivs att regleringsorganets beslut som meddelats med stöd av 151 § med anledning av en begäran om omprövning av ett beslut av förvaltaren av statens bannät får överklagas hos förvaltningsdomstolen. Regleringsorganets beslut som meddelats med stöd av 152 § i ett ärende som gäller meningsskiljaktigheter får överklagas genom besvär hos marknadsdomstolen. Ett beslut av marknadsdomstolen får överklagas genom besvär hos högsta förvaltningsdomstolen på det sätt som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen.

I 5 mom. föreskrivs att ett beslut som fattats med stöd av den föreslagna lagen ska iakttas även om det överklagas, om så bestäms i beslutet och om besvärsmyndigheten inte bestämmer något annat.

I 6 mom. föreskrivs att en innehavare av ett säkerhetsintyg, vars intyg har begränsats eller återkallats av Transport- och kommunikationsverket, har rätt att överklaga ärendet enligt artikel 10.12 i järnvägssäkerhetsdirektivet.

Enligt 3 mom. får ett anmält organ anlita en underleverantör eller ett dotterbolag för uppgifterna endast om organet har avtalat om saken med kunden. Ett anmält organ får inte anlita dotterbolag eller underleverantörer utan kundens samtycke.

I 4 mom. föreskrivs om anmälda organs skyldighet att se till att den behöriga myndigheten har tillgång till de dokument som gäller bedömningen av underleverantörens eller dotterbolagets kvalifikationer och det arbete som de har utfört i enlighet med relevanta tekniska specifikationer för driftskompatibilitet. Den tillsyn som de behöriga myndigheterna utför förutsätter att de har tillgång till uppgifter om hur det anmälda organet har uppfyllt det krav som ställs på verksamheten.

Genom paragrafen genomförs artikel 34 i driftskompatibilitetsdirektivet.

189 §. Myndigheternas rätt att få upplysningar. Paragrafen motsvarar 94 § i den gällande järnvägslagen och där föreskrivs om rätt för Transport- och kommunikationsverket att trots företags- eller yrkeshemligheter få de upplysningar som verket behöver för att bevilja tillstånd och intyg, för tillsynen enligt 3 kap. samt för registrering i banregistret med stöd av 37 §, i registret över spårbunden stadstrafik med stöd av 160 § eller i trafik- och transportregistret med stöd av V avd. 1 kap. 1 § i lagen om transportservice. Det föreslås inga ändringar i paragrafens innehåll.

I paragrafen föreskrivs dessutom om rätt för regleringsorganet att trots företags- eller yrkeshemligheter av järnvägsoperatörer och banförvaltare få de upplysningar det behöver för skötseln av de uppgifter som avses i 18 kap. samt om rätt för Trafikledsverket att få de upplys-

ningar som verket behöver för att bestämma banavgifterna enligt 139 §. Trafikledsverket ska på begäran ges upplysningar för statistik och forskning.

190 §. Upplysningar som ska ges till förvaltare av privata spåranläggningar för uttagande av banavgifter. Paragrafen är ny och bestämmelsen motsvarar skyldigheten i 188 § 3 mom. för järnvägsoperatörer att lämna upplysningar för uttagande av banavgifter till Trafikledsverket så att upplysningar ska lämnas även till förvaltare av privata spåranläggningar för uttagande av banavgifter.

191 §. Ikraftträdande. I paragrafen föreskrivs att den föreslagna spårtrafiklagen ska träda ikraft den 1 januari 2019, dock så att bestämmelserna i 2-4 och 6-13 kap. träder i kraft den 15 juni 2019. Även 2 kap. 7 § träder i kraft den 1 januari 2019.

192 §. Övergångsbestämmelser. Enligt 1 mom. järnvägslagens 3, 6, 7, 8, 9, 10 ja 12 kap. är i kraft till den 16 juni 2018 tills denna lags 2-4 och 6-13 kap. träder i kraft.

Enligt 2 mom. tillämpas bestämmelserna i statsrådets förordning om tjänster som ska tillhandahållas järnvägsoperatörer (1489/2015), vilken har utfärdats med stöd av den gällande järnvägslagen, som sådana tills annat föreskrivs eller bestäms om dem. Statsrådets förordning behöver inte ändras när den nya spårtrafiklagen trätt i kraft, eftersom statsrådets förordning om tjänster som ska tillhandahållas järnvägsoperatörer utfärdades först i december 2015 och innehåller bestämmelser om genomförande av järnvägsmarknadsdirektivet. Övriga förordningar som statsrådet utfärdat med stöd av den gällande järnvägslagen ska bli upphävas och nya förordningar utfärdas med stöd av spårtrafiklagen. Förordningar som upphävs är statsrådets förordning om järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet (372/2011) och statsrådets förordning om järnvägstrafikens tågplanperiod och tilldelning av bankapacitet (1490/2015).

Enligt 3 mom. är säkerhetsintyg som beviljats med stöd av 7 § i järnvägslagen och säkerhetstillstånd som beviljats med stöd av 17 § i järnvägslagen i kraft som sådana under den tid för vilken de har beviljats såvida inte ett säkerhetsintyg eller ett säkerhetstillstånd måste ändras eller återkallas med stöd av bestämmelser i denna lag.

Enligt 4 mom. är tillstånd för ibruktagande av strukturella delsystem vilka beviljats med stöd av 44 § i järnvägslagen, användningstillstånd för delsystem för byggtiden vilka beviljats med stöd av 47 § i järnvägslagen, tillstånd för provkörning för testning av delsystem till fordon vilka beviljats med stöd av 47 a § i järnvägslagen, tillstånd för ibruktagande av ett delsystem till ett fordon vilka beviljats med stöd av 48 a § i järnvägslagen, tillstånd för ibruktagande av fordon vilka beviljats med stöd av 51, 52 a och 52 b § i järnvägslagen, godkännande av fordonstyper vilka beviljats med stöd av 53 § i järnvägslagen samt kompletterande tillstånd för ibruktagande av fordon vilka beviljats med stöd av 54, 55 och 56 § i järnvägslagen i kraft som sådana under den tid för vilken de har beviljats.

Enligt 5 mom. är tillstånd för ibruktagande som med stöd av 57 § i järnvägslagen har beviljats fordon som används i direkt internationell järnvägstrafik som anländer från Ryska federationen i kraft som sådana under den tid för vilken de har beviljats.

Enligt 6 mom. är certifiering som med stöd av 59 § i järnvägslagen har beviljats enheter som ansvarar för underhåll av godsvagnar i kraft under den tid för vilken den har beviljats.

Enligt 7 mom. är undantag som gäller anvisande och certifiering av underhållsansvariga enheter för fordon från tredjeländer och som beviljats med stöd av 60 § i järnvägslagen i kraft som sådana under den tid för vilken de har beviljats.

Enligt 8 mom. beslut om att utse ett organ till ett anmält organ med stöd av 61 § i järnvägslagen är i kraft till den 16 juni 2020.

Enligt 9 mom. beslut om att utse organ som ansvarar för oberoende säkerhetsbedömning med stöd av 66 § i järnvägslagen är i kraft under den tid för vilken de har beviljats.

Enligt 10 mom. fortsätter Trafiksäkerhetsverkets (i fortsättningen Transport- och kommunikationsverkets) föreskrifter som meddelats med stöd av järnvägslagen att gälla tills något annat bestäms. Med stöd av den nya spårtrafiklagen börjar Transport- och kommunikationsverket revidera föreskrifterna och när de nya eller reviderade föreskrifterna trätt i kraft upphävs en del av de föreskrifter som meddelats med stöd av den gamla lagen. Den nya lagens bemyndiganden att meddela föreskrifter har samlats i kapitel 3 i regeringens proposition.

Enligt 11 mom. ska förvaltare av privata spåranläggningar som inte behöver säkerhetstillstånd anmäla sin verksamhet enligt 5 kap. till Transport- och kommunikationsverket senast sex månader innan det gällande säkerhetstillståndet upphör att gälla.

I 12 mom. föreskrivs att om en förvaltare av en privat spåranläggning inte har något säkerhetstillstånd, ska förvaltaren göra anmälan enligt 5 kap. till Transport- och kommunikationsverket senast den 31 december 2019.

I 13 mom. ingår en övergångsbestämmelse genom vilken sådana järnvägsföretag som även ansvarar för förvaltningen av ett bannät ges en övergångstid på sex månader med tillämpningen av 104-107, 109 samt 111 § i den föreslagna lagen. Sådana järnvägsföretag ska uppfylla kraven på oberoende i 104-107 §, insyn i finansieringen i 109 § samt vertikal integration i 111 § senast den 1 juli 2019. Övergångsbestämmelsen är nödvändig för att VR-Group Ab ska kunna uppfylla kraven i dessa bestämmelser i fråga om förvaltningen av de privata spåranläggningar som bolaget ansvarar för.

I 14 mom. föreskrivs att en anmälan som en banförvaltare har gjort om sin banförvaltning med stöd av 5 § i lagen om spårbunden stadstrafik gäller tills anmälan måste förändras på grund av denna lag.

I 15 mom. föreskrivs att Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter som meddelats med stöd av lagen om spårbunden stadstrafik fortsätter att gälla tills något annat bestäms.

1.2 Lagen om ändring av lagen om transportservice

II avd. 5 kap. 6 §. Beredskap för undantagsförhållanden och störningar i järnvägstrafiken. Det föreslås att till paragrafen fogas ett nytt 2 mom. på grund av artikel 13.3 i direktivet om ändring av järnvägsmarknadsdirektivet. Enligt momentet ska ett järnvägsföretag som bedriver persontrafik göra upp en beredskapsplan för att kunna erbjuda passagerare assistans i den mening som avses i artikel 18 i trafikavtalsförordningen, i händelse av en allvarlig störning i trafiktjänsterna. I bestämmelsen hänvisas till artikel 18 i järnvägsansvarsförordningen, som förutsätter att järnvägsföretag på det sätt som anges i järnvägsansvarsförordningen vid förseningar som beror på störningar ska erbjuda passagerare lämpliga måltids- och inkvarteringstjänster samt tjänster i anslutning till omorganisering av resor. Vid beredningen av planen ska järnvägsföretaget beakta synpunkterna bland olika aktörer i järnvägssystemet.

II avd. 6 kap. 8 §. Beredskap för undantagsförhållanden och störningar. En liknande ändring som den som föreslås ovan företas också i motsvarande bestämmelse för den spårbundna stadstrafikens del i II avd. 6 kap. 8 §, som också utökas med ett nytt 2 mom. Trots att bestämmelserna om spårbunden stadstrafik inte baserar sig på EU-lagstiftningen, är bestämmelserna i

grunden uppbyggda på samma sätt som i fråga om annan spårtrafik som baserar sig på EU-lagstiftningen. Resorna inom spårbunden stadstrafik är också i allmänhet korta och vid störningar i trafiken inom städer finns det i allmänhet ersättande alternativ. För att regleringen ska förbli enhetlig, bör för konsekvensens skull den ändring som föreslås i II avd. 5 kap. 7 § företas i motsvarande paragraf även för den spårbundna stadstrafikens del.

2 Ikraftträdande

Lagarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2019, dock så att 2-4 och 6-13 i spårtrafiklagen träder i kraft den 16 juni 2019. Även 2 kap. 7 § träder i kraft den 1 januari 2019. När spårtrafiklagen trätt i kraft upphävs den gällande järnvägstrafiklagen och lagen om spårbunden stadstrafik.

3 Närmare bestämmelser och föreskrifter

Enligt 80 § 1 mom. i grundlagen kan statsrådet och ministerierna utfärda förordningar med stöd av ett bemyndigande i lag. Bestämmelserna i 80 § 1 mom. i grundlagen inskränker direkt tolkningen av bemyndigandena liksom innehållet i de bestämmelser som utfärdas med stöd av bemyndigandena (GrUU 48/2001 rd). Med stöd av 80 § 2 mom. i grundlagen kan även andra myndigheter genom lag bemyndigas att utfärda rättsnormer i bestämda frågor, om det med hänsyn till föremålet för regleringen finns särskilda skäl och regleringens betydelse i sak inte kräver att den sker genom lag eller förordning. Tillämpningsområdet för föremålet för myndighetsföreskrifter ska vara exakt avgränsat. Det går inte att genom statsrådsförordning eller myndighetsföreskrifter utfärda allmänna rättsnormer om exempelvis grunderna för individens rättigheter och skyldigheter eller frågor som hör till området för lag (GrUU 16/2002 rd).

Den reglering på lägre nivå som föreslås med stöd av lagen är i huvudsak av teknisk natur och detaljerad, och genom den föreslagna regleringen på lägre nivå genomförs framför allt järnvägssäkerhetsdirektivets och driftskompatibilitetsdirektivets bilagor samt vid behov även senare genomförandereglering som kommissionen antar med stöd av dessa direktiv. Den genomförandereglering som ska antas med stöd av järnvägssäkerhets- och driftskompatibilitetsdirektiven är teknisk och exakt avgränsad i direktiven. Kommissionens genomförandeakter antas sannolikt i första hand som kommissionens förordningar, varvid de i princip inte förutsätter nationell genomförandelagstiftning, men en del av genomförandeakterna kan också antas i form av kommissionens direktiv och rekommendationer, varvid det behövs nationell genomförandelagstiftning. Kommissionens genomförandeakter håller fortfarande till stor del på att beredas. I den mån som förslaget till spårtrafiklag innehåller bemyndiganden att utfärda närmare bestämmelser på det sätt som kommissionens genomförandeakter förutsätter vid behov genom förordningar av statsrådet och föreskrifter av Transport- och kommunikationsverket har strävan varit att beskriva dem i detaljmotiveringen till de aktuella paragraferna.

Målgrupperna för normer på lägre nivå enligt de föreslagna bemyndigandena är snäva, och de riktar sig inte mot individers rättigheter och skyldigheter. Föremålet för regleringen är i regel yrkesmän inom järnvägssektorn, såsom järnvägsoperatörer, bannätsförvaltare, fordonsunderhållsenheter, olika utsedda organ som fungerar som sakkunniga enligt lagen samt naturligtvis Transport- och kommunikationsverket, som ansvarar för myndighetstillsynen. Dessutom föreskrivs det genom lag som de grundläggande villkor som gäller för dem. Sålunda uppfylls de krav som ställs på reglering på lägre nivå i 80 § i grundlagen och i grundlagsutskottets utlåtanden om den.

I utgångsläget föreslås att det utfärdas tre statsrådsförordningar med stöd av lagen, liksom med stöd av den gällande järnvägslagen. Statsrådets förordningar utfärdas om följande ämnesområden och med stöd av följande bemyndiganden i den föreslagna lagen:

1) Statsrådets förordning om järnvägssystemets driftskompatibilitet, bedömningsorgan samt om de handlingar som ska fogas till ansökan om tillstånd att ta ett delsystem i bruk och tillstånd att släppa ut rullande materiel på marknaden:

- med stöd av 35 § om järnvägssystemets delsystem som avses i bilaga II till driftskompatibilitetsdirektivet och om väsentliga krav som avses i bilaga III,

- med stöd av 36 § om de uppgifter som ska lämnas till Transport- och kommunikationsverket och kommissionen angående att få frångå tillämpningen av en teknisk specifikation för driftskompatibilitet,

- med stöd av 37 § om de uppgifter som ska lämnas till banregistret och inom vilka tidsfrister,

- med stöd av 44 § om förfarandet vid bedömning av driftskompatibilitetskomponenternas överensstämmelse om lämplighet för användning samt mallarna för försäkran som utfärdas utifrån sådana förfaranden och deras följedokument,

- med stöd av 49 § om de anmälda organens uppgifter, EG-kontrollförfarandet för delsystem samt de mellanliggande kontrollintygen och mallarna för försäkran som utfärdas utifrån sådana förfaranden och deras följedokument,

- med stöd av 50 § om Transport- och kommunikationsverkets eller det av verket utsedda anmälda organets uppgifter vid FI-kontroll, förfarandet för FI-kontroll av delsystem samt de mellanliggande kontrollintygen och förfarandet för att utfärda sådana,

- med stöd av 52 § om de handlingar som ska bifogas ansökan om tillstånd för ibruktagande av fasta strukturella delsystem,

- med stöd av 54 § om de handlingar som ska bifogas ansökan om kontroll av anbudsbegäran om ERTMS-utrustning,

- med stöd av 60 § om de handlingar som ska bifogas ansökan om tillstånd för utsläppande på marknaden,

- med stöd av 77 § om ansökan om och förfarandet för att få frångå tillämpningen av tekniska specifikationer för driftskompatibilitet,

- med stöd av 94 § om tillämpning av EU-rättsakter som gäller ett ackrediterat internt organ och om den information som det nationella ackrediteringsorganet ska lämna till Transport- och kommunikationsverket,

- med stöd av 99 § om det anmälda organets kontrollförfaranden och om kontrollrapporter, och

- med stöd av 101 § om kraven som ställs på ett organ som ansvarar för oberoende säkerhetsbedömning och om dess uppgifter samt om organets kontrollförfarande och kontrollrapporter.

2) Statsrådets förordning om järnvägstrafikens tågplaneperiod och tilldelning av bankapacitet:

- med stöd av 117 § om ansökan om bankapacitet och om ansökningstiderna samt om tågplaneperioden, om ändringstidpunkterna under tågplaneperioden och om tidsfristerna i anslutning till dem, och

- med stöd av 123 § om ansökan om brådskanie bankapacitet.

Lagstiftning om tågplanering och bankapacitet har i och med Europeiska kommissionens delegerade beslut (2017/2177) överförs till den lagstiftning som ska tillämpas direkt på unionsnivå, så statsrådets nya förordning kommer att vara mera begränsad än den förordning som statsrådet utfärdat med stöd av 22 och 27 § i den gällande järnvägsagen. Statsrådets nya förordning innehåller i första hand endast kompletterande tekniska och nationella bestämmelser om vilka ändringstidpunkter som ska iaktas under tågplaneperioden och vilka lättnader som beviljas förvaltare av privata spåranläggningar med förfarandena i anslutning till ansökan om och tilldelning av bankapacitet när det inte bedrivs tidtabellsbunden trafik på privata spåranläggningar.

3) Statsrådets förordning om tjänster som ska tillhandahållas järnvägsoperatörer:

- om minimipaket av tillträdestjänster enligt 132 §, dvs. bilaga II till järnvägsmarknadsdirektivet, om tilläggstjänster och extra tjänster samt om tjänster enligt 133 § som omfattas av skyldigheten att tillhandahålla tjänster jämte spårförbindelser och villkor som gäller dem,

- om utbildningstjänster enligt 135 §, och

- med stöd av 137 § om prissättning av ovannämnda tjänster.

Statsrådets förordning 1489/2015, som utfärdats med stöd av den gällande järnvägsagen, förblir i kraft genom övergångsbestämmelser, eftersom förordningen baserar sig på järnvägsmarknadsdirektivet, och i detta skede riktar sig inga ändringsbehov mot statsrådets förordning.

Det föreslås att Transport- och kommunikationsverket med stöd av lagen meddelar närmare föreskrifter om följande saker:

- med stöd av 10 § om innehållet i säkerhetsstyrningssystemet,

- om innehållet i säkerhetsrapporten enligt 12 §,

- med stöd av 17 § om säkerhetsindikatorer och om användningen av dem när årsrapporten utarbetas,

- med stöd av 29 § om innehållet i de uppgifter som ska anmälas genom anmälningsförfarandet för förvaltare av privata spåranläggningar,

- med stöd av 30 § om innehållet i systemet för att hantera säkerheten för förvaltare av privata spåranläggningar som omfattas av anmälningsskyldigheten,

- med stöd av 34 § om de uppgifter som ska förtecknas om förvaltare av privata spåranläggningar och om hur de ska ges in,

- med stöd av 35 § om trafik, trafikledning och banarbete, materiel som används på bannätet, spåranläggningar, spårkonstruktioner och anordningar samt banunderhåll, säkerhetsanordningar, signaler, signalsystem och tecken som används på järnvägar, upptagningssätt och förvaringstider för dokumentation från inspelningar inom järnvägstrafiken,

- med stöd av 73 § om funktionerna hos de enheter som ansvarar för underhåll av fordon och ordnandet av dem, om kraven på funktionerna och bedömningsgrunderna,

- med stöd av 74 § om förfarandet för ansökan om certifiering, kraven på en utomstående sakkunnig som anlitas för att sköta Transport- och kommunikationsverkets certifieringsuppgifter samt om hur de genomförandeförordningar som antagits av kommissionen ska tillämpas vid certifieringen av enheter som ansvarar för underhåll av fordon,
- med stöd av 79 § om krav på fordon som används i museitrafik eller enbart för flyttarbeten eller enbart på en privat spåranläggning,
- med stöd av 156 § närmare föreskrifter som behövs för tillsynen om innehållet i de uppgifter som förutsätts av bannätsförvaltare för spårbunden stadstrafik och om hur de ska ges in till Transport- och kommunikationsverket,
- med stöd av 157 § om minimisäkerhetsnivån för metro- och spårvägstrafiksystemet och dess delar samt om säkerhetsmålen för metro- och spårvägstrafiksystemet,
- med stöd av 158 § om innehållet i säkerhetsstyrningssystemet för bannätsförvaltare för spårbunden stadstrafik,
- med stöd av 160 § om hur de uppgifter som ska lagras i registret över bannätsförvaltare för spårbunden stadstrafik ska ges in, och
- med stöd av 165 § om anmälan av uppgifter om olyckor och tillbud,
- med stöd av 169 § om en betydande informationssäkerhetsrelaterad störning samt om innehållet i och utformningen av anmälan och hur den ska lämnas in,
- med stöd av 171 § om beredskapsplanering och beredskap inför undantagsförhållanden och störningar, och
- med stöd av 172 § om anmälan om uppgifter som behövs för att skapa en lägesbild.

Enligt det som anförts ovan är den största förändringen jämfört med den reglering på lägre nivå som utfärdats med stöd av den gällande järnvägslagen att statsrådets förordning om järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet (372/2011) ersätts med en ny förordning av statsrådet som gäller järnvägssystemets driftskompatibilitet, bedömningsorgan samt de handlingar som ska bifogas ansökan om tillstånd att ta ett delsystem i bruk och tillstånd att släppa ut rullande materiel på marknaden. Den reglering av anmälda organ som tidigare delvis ingått i ovannämnda statsrådsförordning lyfts nu upp från förordningsnivå direkt till spårtrafiklagen. Jämfört med statsrådets gällande förordning om järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet utfärdas dessutom de gemensamma säkerhetsindikatorerna enligt bilaga I till järnvägs-säkerhetsdirektivet i fortsättningen genom Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter. Denna ändring är motiverad eftersom det endast är fråga om tekniskt genomförande av bilaga I till järnvägssäkerhetsdirektivet som sådan, och medlemsstaterna har inget nationellt spelrum när det gäller säkerhetsindikatorerna.

Regleringen enligt statsrådets gällande förordning om järnvägstrafikens tågplaneperiod och tilldelning av bankapacitet 1490/2015 begränsas på ovan beskrivet sätt, eftersom regleringen har börjat utfärdas direkt på unionsnivå när kommissionen meddelade det delegerade beslutet (2017/2075). I fortsättningen utfärdas genom statsrådets förordning endast de nationella bestämmelser som behövs för att koppla ändringar i tågplaneperioden till avslutande av skolarbetet enligt lagen om grundläggande utbildning samt för att reglera lättnader som gäller fördelningen av bankapacitet för förvaltare av privata spåranläggningar. Detta beskrivs mera detaljerat i motiveringen till 117 och 123 §.

Närmare bestämmelser om beredskap och beredskapsplanering utfärdas i fortsättning genom Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter, som gäller beredskap och beredskapsplanering inom alla transportformer. I 81 § i den gällande järnvägslagen har kommunikationsministeriet bemyndigats att vid behov utfärda närmare bestämmelser om beredskap och beredskapsplanering inom järnvägstrafiken. Kommunikationsministeriet har inte utfärdat någon sådan förordning med stöd av den gällande järnvägslagen. I samband med beredningen av spårtrafiklagen har det å andra sidan ansetts motiverat att bestämmelser och föreskrifter på lägre nivå utfärdas endast på två nivåer, dvs. genom antingen statsrådets förordningar eller Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter. Beredskapsplaneringen berör alla transportformer och avsikten är att revidera beredskapsregleringen som gäller olika transportformer i den tredje fasen av lagen om transportservice. I detta sammanhang har man stannat för att regleringen om beredskap och beredskapsplanering inom olika transportformer förenhetligas och Transport- och kommunikationsverket bemyndigas att utfärda de tekniska föreskrifter som behövs för att genomföra beredskapen och beredskapsplaneringen. Med stöd av 80 § i grundlagen kan lagstiftande makt överföras från ministerierna till lägre myndighetsnivå om det med hänsyn till föremålet för regleringen finns särskilda skäl och regleringens betydelse i sak inte kräver att den sker genom lag eller förordning. Dessutom ska tillämpningsområdet för ett sådant bemyndigande enligt grundlagen vara exakt avgränsat.

Ett särskilt skäl att föreskriva om normgivningsbemyndigande för en myndighet är att det handlar om en teknisk reglering av smärre detaljer (GrUU 52/2001 rd, GrUU 46/2001 rd) som inte inbegriper prövningsrätt i någon större utsträckning (GrUU 43/2000 rd). De ärenden som ett bemyndigande omfattar ska noggrant definieras i lagen. Bemyndigandet ska dessutom vara exakt avgränsat till sitt tillämpningsområde (RP 1/1998 rd).

Det bemyndigande som föreslås för Transport- och kommunikationsverket gäller beredskapsplanering som förutsätts av bannätsförvaltaren för att säkerställa att beredskapen stämmer överens med beredskapsplaneringen inom andra trafiknät och motsvarar EU-lagstiftningens krav. Bestämmelser om grunderna för bannätsförvaltarens beredskapsplanering finns i 170 §. I och med det bemyndigande som ingår i paragrafen kan Transport- och kommunikationsverket utfärda närmare föreskrifter om beredskapsplaneringen och det ska då vara endast vara fråga om tekniska föreskrifter som preciserar det som föreskrivs genom lag. Transport- och kommunikationsverket är sakkunnigämbetsverk inom transportförvaltningen när det gäller beredskapsfrågor och det passar ihop med dess verksamhetsområde att utfärda föreskrifter om beredskapsplanering. Bemyndigandet är också begränsat till sitt tillämpningsområde så att det gäller den beredskapsplanering som förutsätts att bannätsförvaltaren och motsvarar vad som föreslagits förutsättas av trafiknätsförvaltare inom andra transportformer i lagen om transportservice och i regeringens proposition (RP 45/2018) som gäller trafiksystemet och landsvägar. Bemyndigandet är begränsat till situationer där det behövs närmare föreskrifter för att säkerställa en nationellt enhetlig beredskap och behoven under undantagsförhållanden och vid störningar under normala förhållanden som berör bannätet. Bemyndigandet kan således anses uppfylla grundlagens krav på exakt avgränsning. Det är fråga om närmare teknisk reglering om de erforderliga nivåerna, som kan utfärdas genom föreskrifter av Transport- och kommunikationsverket och sålunda är föreskrifterna enhetliga med avseende på beredskapsplaneringen inom olika transportformer.

Trafiksäkerhetsverkets normgivningsbemyndiganden kvarstår således i huvudsak på tidigare nivå, men föreskrifternas innehåll ses naturligtvis över på det sätt som järnvägssäkerhets- och driftskompatibilitetsdirektivet förutsätter.

Som helhet förblir den reglering på lägre nivå som utfärdas med stöd av den föreslagna lagen ändå i mycket stor utsträckning likadan som den som utfärdats med stöd av den gällande järnvägslagen. De föreslagna bemyndigandena att utfärda förordningar och föreskrifter riktar sig

inte mot grunderna för individens rättigheter och skyldigheter, och inte heller annars mot frågor som hör till området för lag. Den föreslagna regleringen på lägre nivå är noggrant avgränsad, exakt och teknisk. Bemyndigandena för ämbetsverket att utfärda närmare föreskrifter grundar sig på genomförandet av de tekniska bilagorna till direktiven, de innehåller tekniska detaljer, riktar sig mot snäva specialgrupper och myndigheternas prövningsrätt när föreskrifterna tillämpas är liten på grund av kraven på unionsnivå. Sålunda motsvarar bemyndigandena när det gäller såväl statsrådets förordningar som ämbetsverkets föreskrifter de krav som ställs i 80 § 1 och 2 mom. i grundlagen samt grundlagsutskottets tolkningar av dem (GrUU 16/2002 rd, GrUU 52/2001, GrUU 46/2001).

4 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

4.1 Näringsfrihet

I 18 § i grundlagen föreskrivs näringsfrihet. Bestämmelser om begränsning av näringsfriheten måste utfärdas genom lag. Även om järnvägstrafiken stegvis öppnats för konkurrens genom EU-lagstiftningen och EU:s fjärde järnvägspaket garanterar öppet marknadstillträde även när det gäller utbudet av inrikes persontrafiktjänster, förutsätter bedrivande av järnvägstrafik i Europeiska unionen att tillståndsvillkoren är uppfyllda. Tillståndskraven i EU-lagstiftningen och i den nationella lagstiftning som överensstämmer med den begränsar inte idkandet av näring i strid med de grundläggande fri- och rättigheterna. Villkoren för att bedriva järnvägstrafik är likadana för alla verksamhetsutövare och när de är uppfyllda ska tillstånd beviljas. Tillstånden är sålunda inte förenade med någon som helst behovsprövning.

Av järnvägsföretag förutsätts koncession för bedrivande av järnvägstrafik inom EES-området. Koncession beviljas av de koncessionsmyndigheter som EES-staterna utsett. I Finland blir Trafiksäkerhetsverket koncessionsmyndighet den 1 juli 2018 och när ämbetsverksreformen genomförs den 1 januari 2019 övertas uppgiften av Transport- och kommunikationsverket. Före detta var kommunikationsministeriet koncessionsmyndighet. Bestämmelserna om koncession har flyttats från den gällande järnvägslagen till I avd. 5 kap. i lagen om transportservice. Villkoren för beviljande av koncession ändras endast så genom direktivet om ändring av järnvägsmarknadsdirektivet, som ingår i EU:s fjärde järnvägspaket, att villkoret som gäller de personers anseende som arbetar med uppgifter inom järnvägsföretagets operativa ledning kompletteras med ett krav på att en person som ansvarar för uppgifter inom den operativa ledningen inte får vara dömd för brott mot kollektivavtal. Detta krav intas i Transport- och kommunikationsverkets föreskrift som meddelats med stöd av II avd. 5 kap. 3 § 5 mom. i lagen om transportservice. I övrigt motsvarar koncessionsvillkoren även i fortsättningen kraven enligt den gällande regleringen.

I fortsättningen föreskrivs det om andra villkor för att bedriva järnvägstrafik än koncession i spårtrafiklagen och dessa krav motsvarar vad som föreskrivs i den gällande järnvägslagen. Villkoren för att bedriva järnvägstrafik är utöver koncession följande:

- av Trafiksäkerhetsverket/Transport- och kommunikationsverket beviljat säkerhetsintyg, som det föreskrivs om i 18 § i spårtrafiklagen,
- att järnvägsoperatören har beviljats bankapacitet enligt 122 § för bedrivande av trafiken, och
- att järnvägsoperatören och bannätsförvaltaren har ingått ett i 129 § avsett avtal om användning av bannätet.

Medan koncession förutsätts endast av järnvägsföretag ska säkerhetsintyg, bankapacitet för bedrivande av trafik samt avtal om användning av bannätet förutsätts av alla järnvägsoperatö-

rer, dvs. förutom järnvägsföretag även företag som utför byggnads- och underhållsarbeten på bannätet och bedriver trafik i anslutning därtill, museitrafikoperatörer samt bannätsförvaltare som bedriver trafik. Järnvägsoperatörer är också skyldiga att meddela om det inträffar sådana förändringar i verksamheten som förutsätter att de ovannämnda villkoren för att bedriva järnvägstrafik ses över. De ovannämnda villkoren för att bedriva järnvägstrafik jämte anmälnings-skyldigheter motsvarar kraven enligt den gällande järnvägslagen och det föreslås inga ändringar i dem. Järnvägsoperatörer kan dock i fortsättningen alltid ansöka om säkerhetsintyg även hos EU-byrån och är skyldig att ansöka om säkerhetsintyg om avsikten är att bedriva järnvägstrafik på bannätet i flera EES-stater.

Grundlagsutskottet (GrUU 66/2002 rd) har ansett att med hänsyn till de stora säkerhetsriskerna med järnvägstrafiken är det motiverat och acceptabelt med tillståndsplikt (koncession och säkerhetsintyg). För ett koncessionssystem talar också det särskilda behovet av att reglera, styra och kontrollera järnvägstrafiken som beror på att det finns begränsat med trafikleder. Det ska alltid föreskrivas om tillståndsplikt i lag och lagen ska uppfylla de generella villkoren för en lag som inskränker en grundläggande fri- eller rättighet. Bestämmelser om villkoren för att bevilja säkerhetsintyg ingår i 19 § i spårtrafiklagen och om villkoren för att bevilja koncession i II avd. 5 kap. 2 § i lagen om transportservice. Beviljandet av säkerhetsintyg och koncession är inte förenat med någon som helst prövningsrätt för tillståndsmyndigheten, utan säkerhetsintyg och koncession ska beviljas när villkoren för dessa tillstånd är uppfyllda. Även bankapacitet ska beviljas alla järnvägsoperatörer opartiskt och bannätsförvaltaren ska ingå avtal som användning av bannätet med järnvägsoperatörerna.

I och med genomförandet av EU:s fjärde järnvägspaket måste öppet marknadstillträde garanteras även i fråga om bedrivande av inrikes persontrafik. Rätten att bedriva inrikes persontrafik på järnväg utifrån öppet marknadstillträde kan begränsas endast om den behöriga myndigheten har ingått ett i EU:s trafikavtalsförordning avsett avtal om allmän trafikplikt som gäller persontrafikarrangemang och regleringsorganet för järnvägssektorn har i enlighet med ett jämviktstest ansett att öppet marknadstillträde kan äventyra den ekonomiska balansen hos det avtal som ingåtts mellan den behöriga myndigheten och järnvägsföretaget. Bestämmelser om begränsning av rätten att använda bannätet ingår i 114 § i den föreslagna lagen och de motsvarar kraven enligt EU-lagstiftningen. Sålunda begränsar den föreslagna lagen inte idkandet av näring i strid med de grundläggande fri- och rättigheterna.

Av bannätsförvaltare förutsätts säkerhetstillstånd enligt 25 § i spårtrafiklagen, vilket motsvarar säkerhetstillstånd som krävs i 16 § i den gällande järnvägslagen. Säkerhetstillstånd ska förutsättas av Trafikledsverket, som är förvaltare av statens bannät, av förvaltare av spåranläggningar i hamnare, samt av VR-Group Ab i fråga om de privata spåranläggningar som bolaget förvaltar. Andra förvaltare av privata spåranläggningar kan i fortsättningen välja anmälningsförfarandet enligt 5 kap. i den föreslagna lagen, så tillståndsförpliktelserna för förvaltare av privata spåranläggningar lättas till stor del upp jämfört med den gällande regleringen.

Varje yrkesutövare har också rätt att på marknaden släppa ut produkter och fordon som hänför sig till järnvägssystemet och dess delsystem, bara de har beviljats tillstånd att släppas ut på marknaden eller tas i bruk någon EU-stat. Tillstånd att släppas ut på marknaden och tas i bruk garanterar produkter, fordon och system öppet marknadstillträde i hela Europeiska unionen. Lagens bestämmelser om tillstånd att släppas ut på marknaden och tas i bruk motsvarar till stor del den gällande järnvägslagens förfarande med tillstånd för ibruktageanden, så inte heller i detta avseende förändras de tillståndskrav som ställs på näringsutövarna väsentligt jämfört med den gällande regleringen.

4.2 Nationella rättsnormer

I detta kapitel bedöms de nationella rättsnormer om järnvägssäkerhet och de nationella tekniska rättsnormer som avses i lagens 8 och 38 § med avseende på grundlagen och riksdagens lagstiftande makt. I 8 § i den föreslagna lagen ingår ett bemyndigande att utfärda nationella rättsnormer om säkerhet och i 38 § ett liknande bemyndigande att utfärda nationella tekniska rättsnormer. Lagens 8 § baserar sig på artikel 8 i järnvägssäkerhetsdirektivet och 38 § på artikel 13 i driftskompatibilitetsdirektivet. Strävan med EU-lagstiftningen är att skapa ett gemensamt europeiskt järnvägsområde, där järnvägstrafik bedrivs driftskompatibelt, säkert och på ett icke-diskriminerande sätt inom hela unionen inom ramen för så enhetliga rättsliga ramar som möjligt. Sålunda bör det finnas endast begränsat med och så få nationella rättsnormer om säkerhet och tekniska rättsnormer som möjligt och de ska kunna utfärdas endast när noggrant avgränsade villkor är uppfyllda. Det förskrivs om dessa villkor i lagens 8 och 38 § på det sätt som järnvägssäkerhets- och driftskompatibilitetsdirektivet förutsätter.

Nationella rättsnormer om järnvägssäkerhet får med stöd av 8 § utfärdas endast om EU-regleringen, till exempel järnvägssäkerhetsdirektivet eller en gemensam säkerhetsmetod inte omfattar den sak som regleringen föreslås gälla och på motsvarande sätt till exempel driftskompatibilitetsdirektivet eller tekniska specifikationer för driftskompatibilitet inte innehåller rättsnormer för bannätet eller fordonen i fråga. Dessutom kan det vara nödvändigt att utfärda en nationell rättsnorm om järnvägssäkerhet i förebyggande syfte, särskilt till följd av en olycka eller ett tillbud, eller så kan en tidigare nationell rättsnorm behöva revideras. En nationell rättsnorm ska också kunna utfärdas om den gäller personal som utför uppgifter som är kritiska för säkerheten och Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG om behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen eller de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet inte innehåller de aktuella rättsnormerna.

Nationella tekniska rättsnormer som tillämpas för att tillgodose de väsentliga kraven och godtagbara nationella sätt att uppfylla kraven får med stöd av 38 § utfärdas, om de tekniska specifikationerna av driftskompatibilitet inte helt eller delvis omfattar de väsentliga kraven eller när det har anmälts i enlighet med 36 § att en teknisk specifikation för driftskompatibilitet inte tillämpas. Nationella tekniska rättsnormer också får utfärdas, om ett specialfall kräver tillämpning av tekniska föreskrifter som inte omfattas av en relevant teknisk specifikation för driftskompatibilitet eller om nationella rättsnormer används för att specificera befintliga system, begränsat till syftet att bedöma fordonets tekniska kompatibilitet med nätet. Dessutom får nationella tekniska rättsnormer utfärdas om nät och fordon inte omfattas av tekniska specifikationer för driftskompatibilitet eller som en brådskande och tillfällig preventiv åtgärd, i synnerhet efter en olycka.

Nationella rättsnormer utfärdas genom lag, förordning eller Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter. När nationella rättsnormer utfärdas (liksom i samband med alla lagstiftningsprojekt) ska det alltid bedömas om det finns tillräckliga bemyndiganden på lagnivå att föreskriva om de tekniska krav som de väsentliga kraven på järnvägssäkerhet och driftskompatibilitet förutsätter genom förordningar av statsrådet eller Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter och vid denna bedömning ska iakttas lagstiftningsordningen enligt 3 § 1 mom. och 80 § i grundlagen som beskrivs mera detaljerat ovan i kapitel 3 (GrUU 46/2001 rd, GrUU 52/2001 rd och GrUU 16/2002 rd). Om behovet av att utfärda nationella rättsnormer om tekniska krav som gäller väsentliga krav på järnvägssäkerhet och driftskompatibilitet gäller något helt nytt sakkomplex, som det inte finns tillräckliga bemyndiganden för med stöd av spårtrafiklagen eller någon annan lag som gäller järnvägssektorn, ska nationella rättsnormer utfärdas på lagnivå på det sätt som föreskrivs i 3 och 70 § i grundlagen och de ska godkännas av riksdagen. Om åter den nya spårtrafiklagen eller andra lagar om bedrivande av järnvägstrafik, såsom lagen om transportservice, banlagen eller lagen om transport av farliga ämnen innehåller tillräckliga och noggrant avgränsade bemyndiganden att föreskriva om vissa tekniska krav som gäller väsentliga krav på järnvägssäkerhet och driftskompatibilitet genom förordning

av statsrådet eller Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter, kan nationella rättsnormer vid behov utfärdas genom förordningar och föreskrifter inom ramen för befintliga bemyndiganden.

Den föreslagna lagens 9, 39 och 40 § innehåller bestämmelser om hur eventuella nationella rättsnormer ska ges in till kommissionen på förhand innan de träder i kraft, så att kommissionen kan kontrollera att de nationella rättsnormerna inte är diskriminerande och de inte utgör något problem för unionens gemensamma järnvägsmarknads funktionsduglighet. Nationella rättsnormer som påverkar järnvägsmarknadens funktionsduglighet kan eventuellt ingå även i lagar, förordningar och föreskrifter som bereds inom andra förvaltningsområden och därför ingår i 9, 39 och 40 § ett krav på att ministerier, ämbetsverk och inrättningar även inom andra förvaltningsområden ska underrätta Transport- och kommunikationsverket om sådana nationella rättsnormer som eventuellt påverkar även säkerheten och driftskompatibiliteten på järnvägsmarknaden. Strävan är att författningsförslag som innehåller nationella regler ska lämnas till kommissionen redan under remissbehandlingen eller i vilket fall som helst i god tid innan författningarna godkänns slutgiltigt, så att även kommissionens ståndpunkt är känd på förhand.

I den mån som det meddelas tekniska specifikationer för driftskompatibilitet på unionsnivå, begränsas möjligheten och behovet av att utfärda nationella rättsnormer. Tekniska specifikationer för driftskompatibilitet på unionsnivå utfärdas i regel i form av kommissionens genomförandeförordningar med stöd av Europaparlamentets och rådets direktiv, så förordningarna är direkt tillämplig unionsrätt utan att det behövs nationell genomförandelagstiftning. Europaparlamentets och rådets direktiv, dvs. i detta fall järnvägssäkerhetsdirektivet och driftskompatibilitetsdirektivet, genomförs åter nationellt genom den föreslagna spårtrafiklagen med riksdagens godkännande. Bestämmelserna i lagens 8, 9, 38, 39 och 40 § är genomförandebestämmelser enligt järnvägssäkerhets- och driftskompatibilitetsdirektivet och de ska genomföras nationellt på det sätt som direktiven förutsätter, även om det utfärdas begränsat med nationella rättsnormer och i fortsättningen allt färre och deras tillämpningsområde är mycket noggrant angivet och begränsat.

Att kommissionen ska underrättas om nationella rättsnormer på förhand förändrar inte heller situationen väsentligt jämfört med att alla författningar som innehåller bestämmelser om genomförande av EU-lagstiftning i vilket fall som helst ska anmälas till kommissionen inom ramen för det normala anmälningsförfarandet när författningarna trätt i kraft. Kommissionen gör utifrån både förhandsanmälan och anmälningsförfarandet en helhetsbedömning om den nationella lagstiftningen i sin helhet uppfyller EU-lagstiftningens syften och krav eller om de nationella författningar innehåller bestämmelser som står i strid med dem. Om nationella författningar innehåller bestämmelser eller föreskrifter som strider mot EU-lagstiftningen måste de strykas eller ändras. Denna kan naturligtvis också förutsätta ändringar i lagar som riksdagen redan antagit, men som unionsmedlem måste Finland i vilket fall som helst gå till väga på detta sätt, även om det inte skulle finnas något sådant förhandsanmälningsförfarande för nationella rättsnormer som järnvägssäkerhets- och driftskompatibilitetsdirektivet förutsätter. Att utfärda nationella rättsnormer och underrätta kommissionen om dem redan innan författningarna träder ikraft begränsar således inte riksdagens lagstiftande makt enligt 3 § i grundlagen.

4.3 Prissättning av användning av bannätet

19 kap. i den föreslagna lagen gäller prissättning av användning av bannätet. Regleringen i kapitlet motsvarar helt och hållet det som riksdagens har godkänt genom lagen om ändring av järnvägslagen (1394/2015), när järnvägsmarknadsdirektivet genomfördes. Regeringens proposition 13/2015 rd innehöll en grundlig utredning om varför alla föreslagna prissättningsselement när det gällde bannätet skulle ses som avgifter och inte skatter med stöd av 81 § 2 mom. i grundlagen. Det ska föreskrivas genom lag även om de allmänna grunderna för avgifter. Ef-

tersom regleringen i 8 kap. i den föreslagna lagen inte ändrar innehållet i det som riksdagen har godkänt tidigare, behöver motiveringen som gäller avgiftselement inte upprepas i detta lagförslag. Motiveringen ingår i avsnitt 4.1 Banavgift och banskatt i regeringens proposition (13/2015).

4.4 Utläggning av uppgifter samt offentliga förvaltningsuppgifter

Den föreslagna lagens bestämmelser om offentliga förvaltningsuppgifter motsvarar i huvudsak den gällande järnvägslagens möjligheter att överföra uppgifter som avses i 124 § i grundlagen på andra. Enligt 124 § i grundlagen kan offentliga förvaltningsuppgifter anförtros andra än myndigheter endast genom lag eller med stöd av lag, om det behövs för en ändamålsenlig skötsel av uppgifterna och det inte äventyrar de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten eller andra krav på god förvaltning. Uppgifter som innebär betydande utövning av offentlig mark får dock ges endast myndigheter. Som betydande utövning av offentlig makt kan i denna bemärkelse anses till exempel på självständig prövning baserad rätt att använda maktmedel eller att på något annat konkret sätt ingripa i en enskilda persons grundläggande fri- och rättigheter (RP 1/1998 rd, s. 179, se t.ex. GrUU 44/2016 rd, GrUU 46/2001 rd och GrUU 28/2001 rd). Grundlagsutskottet har konstaterat att i vissa fall kan det vara lämpligt att inspektioner på grund av särskilda yrkesmässiga och tekniska aspekter på de omständigheter som tillsynen gäller utförs av sakkunniga som myndigheterna befullmäktigat därtill (se t.ex. GrUU 40/2002 rd). Enligt utskottet kan nödvändighetskrav uppfyllas också till exempel i fall där granskningen förutsätter kompetens eller resurser som saknas hos myndigheterna (GrUU 29/2013 rd).

Transport- och kommunikationsverket ska kunna anlita utomstående sakkunniga med stöd av 16 § 4 mom., om verket anser att det är nödvändigt för att kunna sköta myndighetstillsynen. Transport- och kommunikationsverket ska också kunna anlita ett anmält organ, ett utsett organ eller en underleverantör vid inspektion som hänför sig till tillverkning eller byggandet av ett delsystem på det sätt som föreskrivs i 99 och 100 §. Det har föreskrivits om anlitande av utomstående sakkunniga på motsvarande sätt med riksdagens godkännande i den gällande järnvägslagen (62 och 78 § i järnvägslagen). Transport- och kommunikationsverket ska kunna anlita sakkunniga vid tillsynen även på det sätt som föreskrivs i 162 § vid myndighetstillsyn över spårbunden stadstrafik på samma sätt som enligt 13 § i den gällande lagen om spårbunden stadstrafik. Transport- och kommunikationsverket rätt att anlita utomstående sakkunniga för dessa uppgifter har motiverats för riksdagen i de aktuella regeringspropositionerna, enligt vilka utomstående sakkunniga utför sina uppgifter under Transport- och kommunikationsverkets uppsikt och ledning.

Även regleringsorganet för järnvägssektorn har motsvarande rätt att anlita utomstående sakkunniga med motsvarande befogenheter och skyldigheter med stöd av 150 § 3 mom. som Transport- och kommunikationsverket har med stöd av ovannämnda bestämmelser. Regleringsorganets rätt att anlita utomstående sakkunniga ingår i 71 c § 4 mom. i den gällande järnvägslagen.

Sakkunniga som Transport- och kommunikationsverket eller regleringsorganet har anställt för sådana uppgifter som de ovannämnda ska vara förtrogna med de uppgifter som anges i paragraferna och med kraven på deras utförande. Sakkunniga omfattas också av bestämmelserna om straffrättsligt ansvar när de sköter sådana uppgifter som avses i denna paragraf. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen. Den föreslagna regleringen kan betraktas som korrekt i detta avseende.

Utöver de ovannämnda uppgifterna ska Transport- och kommunikationsverket ha rätt att i samband med behandlingen av ansökningar om säkerhetsintyg utföra inspektioner och audite-

ringar på det sätt som föreskrivs i 16 §. Även med stöd av 99 och 100 § ska ett av Transport- och kommunikationsverket utsett organ eller en sakkunnig som det anlitar ha rätt att utföra inspektioner i anslutning till tillverkning eller byggande av delsystem. Regleringen motsvarar även i detta avseende förfarandet enligt 62 och 78 § i den gällande järnvägslagen. Regleringsorganet samt av regleringsorganet befullmäktigade sakkunniga ska åter på det sätt som anges i 150 § i den föreslagna lagen ha rätt att utföra inspektioner i bannätsförvaltare, tjänsteleverantörers och järnvägsoperatörers lokaler för att kontrollera efterlevnaden av de krav på separata konton som avses i 133 § 1 mom. och 185 §. En motsvarande bestämmelse ingår i 71 c § i den gällande järnvägslagen. Dessa bestämmelser ger Transport- och kommunikationsverket, ett av Transport- och kommunikationsverket utsett organ eller en underleverantör samt regleringsorganet rätt att utföra inspektioner och auditeringar även i fortsättningen. Rätten för Transport- och kommunikationsverket eller ett av detta utsett organ eller en underleverantör samt regleringsorganet att utföra inspektioner och auditeringar baserar sig på järnvägssäkerhetsdirektivet medan motsvarande rätt för regleringsorganet och sakkunniga som detta anlitar baserar sig på järnvägsmarknadsdirektivet. Den föreslagna rätten för Transport- och kommunikationsverket och regleringsorganet samt anmälda organ att utföra inspektioner ska vara begränsad i spårtrafiklagens bestämmelser på samma sätt som i den gällande järnvägslagen. Sålunda får Transport- och kommunikationsverkets, regleringsorganets eller ett anmält organs inspektioner inte rikta sig mot utrymmen som används för boende av permanent natur. Dessutom ska Transport- och kommunikationsverket, regleringsorganet och anmäla organ iaktta kraven på god förvaltning i sin verksamhet. Grundlagsutskottets etablerade praxis är att man har krävt särskilda bestämmelser om det förutsätts att inspektioner ska utföras även i utrymmen som används för boende (se t.ex. GrUU 30/2014 rd, GrUU 62/2010 rd, GrUU 18/2006 rd, GrUU 42/2005 rd, GrUU 2/2002 rd och GrUU 46/2001 rd).

Grundlagsutskottet har i sin praxis också påpekat att det i lagstiftningen om granskningar och inspektioner som har karaktären av tillsyn bör hänvisas till bestämmelserna om procedurer för inspektioner vid behandlingen av förvaltningsärenden i 39 § i förvaltningslagen (se t.ex. GrUU 44/2016 rd och GrUU 35/2014 rd). Sålunda har en hänvisning till 39 § i förvaltningslagen intagits i 16, 99, 100, 150 och 162 § i lagförslaget. I 20 § hänvisas dessutom till 16 §, varvid Transport- och kommunikationsverket ska ha rätt att utföra inspektioner och auditeringar i samband med behandlingen av ansökningar om säkerhetsintyg, men även vid dessa inspektioner iakttas 39 § i förvaltningslagen.

Den viktigaste ändringen i lagförslaget jämfört med den gällande järnvägslagens förpliktelser i anslutning till offentliga förvaltningsuppgifter har att göra med att genomförandet av EU:s fjärde järnvägs paket förutsätter att bannätsförvaltaren måste ha rätt att skaffa uppgifter som ankommer på dess ansvar, såsom uppgifter i anslutning till kapacitetstilldelning, trafikledning samt underhålls- och moderniseringsprojekt, från utomstående aktörer. Trafikverket (i fortsättningen Trafikledsverket) skaffar redan för närvarande bland annat trafiklednings- samt trafikledsprojekt från utomstående tjänsteleverantörer.

I EU-lagstiftningen har bannätsförvaltarens uppgifter inte anvisats någon myndighet, något bolag eller någon annan privat eller offentlig aktör. I Finland ansvarar Trafikverket (i fortsättningen Trafikledsverket) för förvaltningen av bannätet, men i Finland finns cirka 150 förvaltare av privata spåranläggningar. I lagstiftningen måste olika bannätsförvaltare behandlas enhetligt, trots att förvaltare av privata spåranläggningar såväl i den gällande regleringen som i lagförslaget har getts lättnader, och ett tecken på detta är anmälningsförfarandet enligt lagens 5 kap. som är enklare än säkerhetstillståndet enligt EU-regleringen.

Förslaget till 108 § tillåter bannätsförvaltaren att lägga ut uppgifter på en annan part, bara denna inte är ett järnvägsföretag eller ett företag som har bestämmande inflytande över ett järnvägsföretag. Bannätsförvaltaren bär ansvaret också i det fallet att uppgiften har lagts ut på

en utomstående aktör. Trafikverket (i fortsättningen Trafikledsverket) är ett statligt budgetämbetsverk, men det har redan nu med stöd av 36 § i den gällande järnvägslagen lagt ut trafikledningen på statens bannät på Finrail Oy, som är ett statsbolag där kommunikationsministeriet ansvarar för ägarstyrningen. Trots att Finrail Oy ansvarar för att trafikledning ordnas på ett opartiskt och icke-diskriminerande sätt för alla järnvägsoperatörer, sker trafikledningen inom ramen för de beslut som Trafikverket fattat om kapacitetsfördelningen i egenskap av förvaltare av statens bannät samt annan styrning och tillsyn. Trafikverket ansvarar i sista hand även för trafikledningen, även om det köper tjänsten av Finrail Oy. Om förvaltare av privata spåranläggningar köper trafikledningstjänster av en utomstående aktör ansvarar de likaså i sista hand även för trafikledningstjänsterna. I 36 § i den gällande järnvägslagen finns en motsvarande bestämmelse om trafikledning som i 136 § i regeringens proposition.

Den nya 108 § i regeringens proposition genomför artikel 7c i direktivet om ändring av järnvägsmarknadsdirektivet. Paragrafen gör det möjligt för bannätsförvaltare att lägga ut även bannätsförvaltarens väsentliga funktioner, som är beslut om linjefördelning, fördelning av enskilda linjer samt insamling av avgifter för användning av bannätet. Bannätsförvaltare kan också lägga ut uppgifter i anslutning till utveckling, underhåll och modernisering av järnvägsinfrastrukturen. Alla dessa uppgifter måste emellertid skötas under bannätsförvaltarens ledning och uppsikt, verksamheten måste vara opartiskt och icke-diskriminerande och ansvaret vilar alltid i sista hand på bannätsförvaltaren. Dessutom har i 7 mom. intagits en bestämmelse som säger att om Trafikverket, dvs. det kommande Trafikledsverket, i egenskap av förvaltare av statens bannät lägger ut uppgifter som betraktats som offentliga förvaltningsuppgifter på entreprenad till en extern serviceproducent, ska verket ingå avtal med serviceproducenten om att tjänsterna ska tillhandahållas verket. Serviceproducenten utför uppgifterna under övervakning av verket och enligt verkets instruktioner. På serviceproducentens personal som utför uppgifterna i fråga tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar.

Trafikverket i egenskap av förvaltare av statens bannät skaffar redan nu investeringsprojekt i anslutning till utveckling och underhåll av bannätet från utomstående företag och projekten konkurrensutsätts. Beslut om utvecklingsprojekt på bannätet som Trafikverket genomför fattas åter årligen i samband med den av riksdagen godkända budgeten på framställning av kommunikationsministeriet, så beslut om projekten fattas under politisk styrning. Den genomförande bestämmelse som EU-lagstiftningen förutsätter och som föreslås i 108 § förändrar de facto inte den situation där Trafikverket redan för närvarande verkar när det skaffar trafikstyrningstjänster från Finrail Oy och konkurrensutsätter betydande underhålls- och utvecklingsprojekt på bannätet och skaffar dem från utomstående entreprenörer.

Riksdagen har godkänt bestämmelser enligt IV avd. 4 kap. i lagen om transportservice om villkoren för att offentliga förvaltningsuppgifter kan anförtros andra aktörer. I kapitlets bestämmelser specificeras vilka uppgifter som kan överföras på utomstående och på vilka villkor, kraven på de allmänna villkoren, tillsynen över skötseln av offentliga förvaltningsuppgifter, aktörens behörighet och bedömning av aktörens tillförlitlighet samt tjänsteansvar för dem som sköter uppgifterna. Dessa principer i lagen om transportservice har också iakttagits i bestämmelserna om offentliga förvaltningsuppgifter i förslaget till spårtrafiklag.

4.5 Lokaliseringsskyldighet inom spårbunden trafik

I spårbunden trafik finns det inte för tillfället någon i lag angiven skyldighet att samla in information om lokalisering eller lämna ut sådan information till andra aktörer. Positionsbestämning görs dock för trafikstyrningens behov. Syftet med positionsbestämningen är att tågtrafiken i järnvägsnätet ska förlöpa tryggt så att tågen hela tiden hålls på ett tillräckligt långt avstånd från varandra. Europeiska unionen har som mål att ersätta det nationella styrningssystemet med det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS). En del av ERTMS-

systemet utgörs av ett europeiskt system för övervakning av tågets rörelse, tågskyddssystemet ETCS (European Train Control System), där positionsbestämningen sker. På nivå 1 enligt ETCS-systemet baserar positionsbestämningen sig på fasta baliser som installerats längs spåren. Baliserna är sändare som placeras mellan järnvägsspåren. På nivå 2 sänds information om trafikmedlets position kontinuerligt via GSM-R-radionätet. Positionsbestämningen sker via utrustning som installerats på tåget (exempelvis mätgivare på axlarna, accelerometer och radar). Också på nivå 3 skickas informationen kontinuerligt och kan basera sig på exempelvis satellitpositionering. En allmän princip är att infrastrukturförvaltaren installerar utrustningen på bannätet medan järnvägsföretagen installerar utrustningen på lok. I Finland spåras tåg också via förarnas terminalutrustning (KUPLA), som ger GPS-baserad information om fordonets lokalisering (läge, position).

Bestämmelser om ERTMS-systemet finns i flera EU-rättsakter. De viktigaste utgörs av Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen och övriga instrument som antagits med stöd av det. Som ett led i det fjärde järnvägspaketet omarbetas direktivet genom Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen. Bestämmelser om systemets huvudversion finns i unionens rättsakter. De tar däremot inte ställning till tillämpningsnivån. ETCS-nivåerna 1, 2 och 3 står således lagstiftningsmässigt på samma grund. Produkter enligt nivåerna 1 och 2 har fått ut på marknaden, men arbetet med definitionerna, standardiseringen och produktifieringen enligt nivå 3 pågår fortfarande. Inom tågstyrningen i Finland används det inhemska systemet ATP för att övervaka tågens rörelse. Än så länge har Finland inga planer på att införa ERTMS-systemet i snabb takt. Eventuella pilotförsök blir aktuella på vissa banavsnitt 2020–2023. Ibrukttagandet sker etappvis ända fram till utgången av 2030-talet. (Transport- och kommunikationsverkets undersökningar och utredningar 42/2017 (på finska): Ibrukttagandet av det europeiska trafikstyrningssystemet för järnvägen (ERTMS/ETCS) i Finland – Finlands nationella genomförandeplan till Europeiska kommissionen år 2017.)

Information om trafikmedels lokalisering kan användas för många slags ändamål. Trafikmedlens ägare och trafikutövare samlar in information om lokalisering och använder den bland annat för att optimera rutter och för att följa hur transporterna löper. Trafikmedlens inbördes informationsutbyte samt informationsutbytet mellan trafikmedlen och trafikinfrastrukturen kommer att öka betydligt i fortsättningen. Information om lokalisering behövs i tilltagande grad inom exempelvis styrning och ledning av trafiken, för att trafiksäkerhet och smidig trafik ska kunna säkerställas. Med hjälp av lokaliseringssuppgifter kan man också producera exempelvis tidsenliga uppgifter om störningar och förhållanden. Dessutom kan många tjänster utnyttja information om lokalisering, exempelvis för att informera resenärer. Merparten av dessa användningsändamål är sådana där lokaliseringssuppgifterna inte nödvändigtvis behöver kombineras med trafikmedlens identifieringssuppgifter, såsom register- eller tillverkningsnummer.

I Europeiska unionens allmänna dataskyddsförordning (EU) 2016/679 och i den reglering som gäller dataskydd vid elektronisk kommunikation är lokaliseringssuppgifterna sådan positioneringsinformation och geografisk information som kan kopplas till en person. Information om lokalisering är förknippad med känsliga aspekter i synnerhet ur perspektiven för dataskydd och integritetsskydd samt integritetsskydd i arbetslivet. Behandlingen av informationen har därför reglerats relativt mycket ur olika infallsvinklar. Bestämmelser av detta slag ingår i EU-rättsakter och i nationella lagar. Direkt betydelse för behandlingen av information om trafikmedlens lokalisering har då Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (nedan *allmänna dataskyddsförordningen*), som börjar tillämpas den 25 maj 2018, och den nationella lagen om in-

tegritetsskydd i arbetslivet (759/2004). Även bestämmelserna i 20 kap. i lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation (917/2014, tidigare informationssamhällsbalken) kan i vissa situationer bli föremål för bedömning.

Enligt artikel 5.1 b i den allmänna dataskyddsförordningen ska personuppgifter samlas in för särskilda, uttryckligt angivna och berättigade ändamål och inte senare behandlas på ett sätt som är oförenligt med dessa ändamål. Artikel 6 innehåller bestämmelser om laglig behandling av personuppgifter. Behandlingen kan grunda sig på exempelvis den registrerades samtycke eller vara nödvändig för att fullgöra ett avtal i vilket den registrerade är part. Behandlingen är laglig också när den är nödvändig för att fullgöra en rättslig förpliktelse som åvilar den personuppgiftsansvarige. Grunden för behandlingen ska då fastställas i enlighet med unionsrätten eller en medlemsstats nationella rätt där även ändamålet med behandlingen ska fastställas. Även behandling som är nödvändig för att utföra en uppgift av allmänt intresse eller som ett led i den personuppgiftsansvariges myndighetsutövning är lagenlig. Allmänt intresse har inte definierats i dataskyddsförordningen, vilket innebär att medlemsstaterna får definiera och motivera innehållet.

Behandlingen av personuppgifter omfattas av specialreglering när det är fråga om att en arbetsgivare behandlar personuppgifter om sina arbetstagare. Då tillämpas lagen om integritetsskydd i arbetslivet. Enligt 3 § i den lagen får arbetsgivaren behandla endast sådana personuppgifter som har direkt relevans för arbetstagarens arbetsavtalsförhållande och som har att göra med hanteringen av rättigheter och skyldigheter för parterna i arbetsavtalsförhållandet eller med de förmåner arbetsgivaren erbjuder arbetstagarna eller med arbetsuppgifternas särskilda natur. Det här gäller även information om lokalisering när en fysisk person kan identifieras utifrån uppgifterna.

För behandlingen av lokaliseringsuppgifter ska det dessutom i enlighet med personuppgiftslagstiftningen finnas en saklig grund och ett sakligt ändamål som fastställts på förhand. Dataombudsmannen har ansett att exempelvis säkerställande av arbetstagarnas säkerhet eller styrning av resurser till rätt plats kan vara sådana sakliga grunder. Användning av positioneringsuppgifter för övervakning av att arbetsrättsliga förpliktelser uppfylls, exempelvis för övervakning av arbetstid, är däremot inte i regel en sakligt motiverad användning.

Lokaliseringsuppgifter kan samlas in indirekt eller direkt. Det handlar om indirekt positionsbestämning när exempelvis fordon eller andra rörliga objekt spåras. Uppgifterna kan då kopplas ihop med en viss person exempelvis med hjälp av listor över körturer. För indirekt positionsbestämning behövs inget separat samtycke av arbetstagaren, om de sakliga grunder för behandlingen som nämns ovan finns och man har gått igenom principerna och användningsreglerna för positionsbestämning i samband med samarbetsförfarande på arbetsplatsen. Dessutom ska arbetstagarna informeras om dem på ett lagenligt sätt. Det är fråga om direkt positionsbestämning när positioneringen inriktas omedelbart och direkt på arbetstagaren, exempelvis med hjälp av en mobiltelefon, GPS-positionering eller någon annan personlig anordning. Dataombudsmannen har ansett att det för direkt positionering krävs samtycke av arbetstagaren.

Dataombudsmannen har också ansett att arbetsgivaren måste se till att arbetstagaren kan koppla positioneringsfunktionen på och av, i synnerhet när det är tillåtet att använda terminalutrustning (exempelvis tjänstetelefon) utanför arbetstid. Det här gäller även indirekt positionsbestämning. Även EU:s dataskyddsarbetsgrupp betonar vikten av möjligheten att stänga av funktionen. Om ett fordon får användas utanför arbetstid, ska det inte vara tillåtet att spåra det. Positionsbestämning utanför arbetstid motiveras ibland med att det gäller att förebygga stölder. Då gäller det emellertid att beakta att åtgärden ska vara förenlig med proportionalitets-

principen: fordonet ska inte få spåras hela tiden, utan exempelvis endast när det avlägsnar sig från ett område eller först när det anmäls som stulet.

I 160 § i lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation finns bestämmelser om behandling av lokaliseringssuppgifter och andra uppgifter som anger läget för abonnemang eller terminalutrustning vid tillhandahållande av mervärdestjänster. Med mervärdestjänst avses en tjänst som baserar sig på behandling av förmedlingsuppgifter eller lokaliseringssuppgifter för andra ändamål än för att förmedla meddelanden. I lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation definieras lokaliseringssuppgift på ett sätt som innebär att bestämmelserna gäller förutom den position som bestäms med hjälp av ett kommunikationsnät också satellitbaserad positionsbestämning och andra eventuella system som baserar sig på användning av terminalutrustning. Enligt lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation gäller att lokaliseringssuppgifter som kan kopplas till en fysisk person får behandlas för tillhandahållande av mervärdestjänster på basis av samtycke eller i situationer där samtycket framgår av sammanhanget eller om så föreskrivs i lag.

I samma paragraf föreskrivs det också att lokaliseringssuppgifter får behandlas endast i den omfattning som syftet med behandlingen kräver och att behandlingen inte får begränsa integritetsskyddet mer än nödvändigt. Efter behandlingen ska lokaliseringssuppgifterna förstöras eller ges en sådan form att de inte kan kopplas till abonnenten eller användaren, om inte något annat föreskrivs i lag. Lokaliseringssuppgifter får behandlas endast av personer som är anställda hos en leverantör av mervärdestjänster samt av personer som handlar för leverantörens räkning, vilka har till uppgift att behandla lokaliseringssuppgifter. I 161 § föreskrivs det om informationsskyldighet för den som tillhandahåller mervärdestjänster, och i 162 § föreskrivs det om abonnenters och användares rättigheter. Den som lokaliseras har bland annat rätt att återkalla ett samtycke och att temporärt förbjuda behandling av lokaliseringssuppgifter.

Regleringen av behandlingen av uppgifter om lokalisering enligt lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation baserar sig på EU:s direktiv om integritet och elektronisk kommunikation (Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/58/EG om behandling av personuppgifter och integritetsskydd inom sektorn för elektronisk kommunikation). Regleringen enligt direktivet revideras som bäst (Kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om respekt för privatlivet och skydd av personuppgifter i samband med elektronisk kommunikation och om upphävande av direktiv 2002/58/EG (COM(2017) 10 final)). De data från elektronisk kommunikation som regleringen gäller ska enligt förslaget definieras på ett teknikneutralt sätt. Även tillämpningsområdet preciseras: tillämpningsområdet omfattar alla kommunikationstjänster som tillhandahålls inom unionen eller kommunikationstjänster som tillhandahålls från platser utanför unionen till slutanvändare, oavsett var data behandlas. Beredningen av förordningen pågår fortfarande.

Eftersom det finns ett begränsat avtal av verksamhetsutövare i spårbunden trafik och de är företag i stället för privata personer, borde det inte vara några förhinder som det finns till exempel med lokaliseringen av den privata bilismen. Därför borde det inte vara några konstitutionella förhinder att reglera som avses i 186 §.

På de grunder som nämns ovan överensstämmer propositionen med grundlagen, och lagarna kan stiftas i vanlig lagstiftningsordning.

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

Lagförslag

1.

Lag

spårtrafiklag

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 kap.

Allmänna bestämmelser

1 §

Lagens syfte

Syftet med denna lag är att främja spårtrafiken, dess säkerhet och järnvägssystemets driftskompatibilitet samt en effektiv användning av bannätet. Lagens mål är också att skapa likvärdiga och icke-diskriminerande förutsättningar för verksamhet på spårtrafikmarknaden.

2 §

Tillämpningsområde

Denna lag tillämpas på järnvägssystemet i Finland och på förvaltningen av bannätet för spårbunden stadstrafik.

Lagen tillämpas inte på bannät som är åtskilda från det övriga järnvägssystemet.

Vid tillämpningen av lagen bör beaktas att skyldigheterna för järnvägsföretag i genomförandebestämmelser som Europeiska kommissionen utfärdar med stöd Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen, nedan *driftskompatibilitetsdirektivet*, och Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 om järnvägssäkerhet, nedan *järnvägssäkerhetsdirektivet*, även gäller järnvägsoperatörer, om inte något annat föreskrivs i denna lag.

3 §

Avgränsning av tillämpningsområdet

Andra än förvaltare av spåranläggningar som finns i kusthamnar och VR-Group Ab i egenkap av förvaltare av privata spåranläggningar kan följa anmälningsförfarandet i 5 kap. i stället för att ansöka om säkerhetstillstånd enligt 4 kap., i stället för det säkerhetsstyrningssystem som förutsätts för säkerhetstillstånd och som avses i 10 § och i stället för de rutiner för nödsituationer i säkerhetsstyrningssystemet som förutsätts i 11 § samt kan följa förfarandena i 14 kap. i stället för bestämmelserna i 9, 11 och 12 kap.

Bestämmelserna i 16, 17 och 19 kap. samt bestämmelserna i 132 § 1 mom. tillämpas inte på de förvaltare av privata spåranläggningar som Europeiska kommissionen, nedan *kommissionen*, på grundval av erhållen anmälan har beslutat ska undantas från tillämpningsområdet för bestämmelserna om tilldelning av kapacitet och om banavgifter i kapitel IV i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde, nedan *järnvägsmarknadsdirektivet*, eller på de förvaltare av privata spåranläggningar

som inte hör till järnvägsinfrastrukturen enligt definitionen i bilaga I till järnvägsmarknadsdirektivet.

På museitrafikoperatörer tillämpas bestämmelserna i 2, 3, 13, 19, 20 och 22-24 kap. till den del bestämmelserna gäller järnvägsoperatörer samt 68 § 5 mom., 79, 81, 82 och 123 §.

Bestämmelserna i 18 kap. tillämpas inte, om anläggningen för tjänster eller de tjänster som tillhandahålls där används bara för tjänsteleverantörens egna transporter eller om anläggningen för tjänster eller de tjänster som tillhandahålls där används av bara en slutkund.

På bannätsförvaltare för spårbunden stadstrafik tillämpas utöver 21 kap. dessutom 165–167, 170–174, 177-180 samt 183 och 186-189 §.

4 §

Definitioner

I denna lag avses med

1) *tågplan* uppgifter om alla planerade rörelser av tåg och rullande materiel som kommer att äga rum på ett visst bannät eller en viss järnvägslinje eller en del av den under den tid som tågplanen gäller,

2) *ackreditering* ackreditering enligt definitionen i artikel 2.10 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93, nedan *ackrediteringsförordningen*,

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

4) *sökande* en fysisk eller juridisk person som ansöker om ett tillstånd eller en rättighet,

5) *upphandlande enhet* en offentlig eller privat verksamhetsutövare, som beställer projektering, uppbyggnad, modernisering eller ombyggnad av ett delsystem,

6) *fordonstyp* typ som definierar de grundläggande konstruktionsegenskaperna för ett fordon som omfattas av ett typ- eller konstruktionskontrollintyg,

7) *fordon* spårfordon som rör sig på hjul på spåranläggningar, med eller utan dragkraft, och som består av ett eller flera strukturella och funktionella delsystem eller delar av ett sådant,

8) *fordonsinnehavare* en fysisk eller juridisk person som utnyttjar ett fordon som transportmedel och som är ägare av fordonet eller har rätt att nyttja detsamma samt som är registrerad som fordonets innehavare i det nationella fordonsregistret i fordonets registreringsstat,

9) *ett fordons användningsområde* ett eller flera bannät i en medlemsstat i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, nedan *EES-stat*, eller en grupp av medlemsstater där ett fordon är avsett att användas,

10) *nationellt ackrediteringsorgan* ett nationellt ackrediteringsorgan enligt definitionen i artikel 2.11 i ackrediteringsförordningen,

11) *nationella rättsnormer* bindande rättsnormer som har antagits nationellt och som innehåller andra järnvägssäkerhetsrelaterade eller tekniska krav än dem som anges i unionens rättsnormer eller internationella rättsnormer vilka tillämpas på järnvägsoperatörer, bannätsförvaltare eller tredje parter,

12) *bannät för spårbunden stadstrafik* metrobannät eller spårvägsnät, som förvaltas av ett kommunalt affärsverk eller bolag eller något annat bolag eller någon annan sammanslutning som fungerar som bannätsförvaltare för spårbunden stadstrafik,

13) *skälig avkastning* avkastning på eget kapital som tar hänsyn till den eventuella risk som tjänsteleverantören löper och som ligger i linje med den genomsnittliga avkastningen för den aktuella servicebranschen under de senaste åren,

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

- 15) *trafik* tågtrafik och växlingsarbete,
- 16) *utsläppande på marknaden* tillhandahållande för första gången på Europeiska unionens marknad av en driftskompatibilitetskomponent, ett delsystem eller ett fordon som är klart för användning i planerat funktionsdugligt skick,
- 17) *museitrafik* sådan till sin omfattning obetydlig trafik med museimateriel som en sammanslutning bedriver på bannätet utan vinstsyfte,
- 18) *väsentliga krav* de krav som anges i bilaga III till driftskompatibilitetsdirektivet och som ska uppfyllas av järnvägssystemet, delsystemen, driftskompatibilitetskomponenterna och gränssnitten,
- 19) *olycka* en oönskad eller ouppsåtlig plötslig händelse, eller en viss följd av sådana händelser, som får skadliga följder,
- 20) *delsystem* de strukturella eller funktionella delarna av Europeiska unionens järnvägssystem, såsom anges i bilaga II till driftskompatibilitetsdirektivet,
- 21) *den som ansöker om tjänster* varje offentlig eller privat sammanslutning eller verksamhetsutövare, såsom de som ansöker om bankapacitet, järnvägsoperatörer, behöriga myndigheter som avses i IV avd. 1 kap. 5 § i lagen om transportservice (320/2017), läroanstalter som tillhandahåller utbildningstjänster, andra tjänsteleverantörer och andra som behöver tjänster, som för sitt eget eller en annan järnvägsoperatörs eller läroanstalts bruk ansöker om de stöd- och underhållstjänster för järnvägstrafiken som tjänsteleverantören tillhandahåller och på vilken tillämpas kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/2177 om tillträde till anläggningar för tjänster och järnvägsrelaterade tjänster,
- 22) *anläggning för tjänster* installationer, inklusive mark, byggnader och utrustning, som helt eller delvis iordningställts för att tillhandahålla järnvägsoperatörer sådana tjänster som avses i punkterna 2–4 i bilaga II till järnvägsmarknadsdirektivet,
- 23) *tjänsteleverantör* varje offentlig eller privat sammanslutning som ansvarar för förvaltningen av en eller flera anläggningar för tjänster eller som tillhandahåller den som ansöker om tjänster stöd- och underhållstjänster för järnvägstrafiken,
- 24) *ombyggnad* sådant större arbete för att ändra ett delsystem eller en del av detta som resulterar i en förändring i det tekniska underlaget som åtföljer EG-kontrollförklaringen, om det finns ett sådant tekniskt underlag, och som förbättrar delsystemets totala prestanda,
- 25) *långt framskridet projekt* projekt vars planerings- eller uppbyggnadsfas är i ett sådant stadium att en ändring av de tekniska specifikationerna kan äventyra genomförbarheten hos projektet som det är planerat,
- 26) *bankapacitet* möjligheten att göra upp tågplaner för trafikerade linjer på bannätet, för vilka tillträdesrätt har ansökts för en viss tid för någon del av järnvägsinfrastrukturen, och möjligheten att använda järnvägsinfrastrukturen i enlighet med tågplanen,
- 27) *den som ansöker om bankapacitet* järnvägsoperatörer, behöriga myndigheter som avses i IV avd. 1 kap. 5 § i lagen om transportservice samt avlastare, avsändare, speditörer och operatörer för kombinerade transporter samt inrättningar som ger utbildning för järnvägsbranschen, vilka har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av att ansöka om bankapacitet,
- 28) *bannät* statens bannät som förvaltas av förvaltaren av statens bannät samt privata spår-anläggningar som omfattas av lagens tillämpningsområde,
- 29) *bannätsförvaltare* förvaltaren av statens bannät och förvaltare av privata spår-anläggningar som särskilt ansvarar för att anlägga, förvalta och underhålla järnvägsinfrastruktur,
- 30) *järnvägsinfrastruktur* bannät och fasta delar av banan såsom de definieras i bilaga I till järnvägsmarknadsdirektivet,
- 31) *järnvägssystem* bannätet inklusive spår-anläggningar och bangårdar, de fordon som används på bannätet och andra strukturella och funktionella delsystem samt administrationen och användningen av systemet i dess helhet,
- 32) *järnvägsoperatör* ett järnvägsföretag, ett företag som utför bygg- och underhållsarbeten på bannätet och därför bedriver trafik på bannätet, en museitrafikoperatör, ett företag eller en sammanslutning som vid sidan av sin huvudsakliga verksamhet bedriver trafik samt en bannätsförvaltare som bedriver trafik på bannätet,

33) *järnvägslinje* bankapacitet som behövs för transport av ett visst tåg mellan två platser under en viss tidsperiod,

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

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

36) *flyttarbete* flyttning av fordon på uppdrag av bannätsförvaltaren i anslutning till eller efter lastning av fordon, underhåll av banan eller underhållstjänster för att bedriva trafik,

37) *verksamhetsområde* ett eller flera bannät i en eller flera EES-stater där en järnvägsoperatör avser att bedriva trafik,

38) *verksamhetens omfattning* uppskattat passagerarantal och uppskattad godsvolym samt uppskattat antal anställda hos en järnvägsoperatör,

39) *verksamhetstyp* persontrafik, höghastighetstrafik, godstrafik, inklusive eller exklusive trafik med farligt gods, samt växlingstjänster,

40) *säkerhetsstyrningssystem* organisation, åtgärder och förfaranden som införts av en bannätsförvaltare eller järnvägsoperatör för att trygga en säker verksamhet,

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

42) *tillbud* händelse som inte utgör en olycka eller allvarlig olycka, men som påverkar eller kan påverka spårtrafikens säkerhet,

43) *organ för bedömning av överensstämmelse* ett organ som anmälts som eller utsetts till organ som ansvarar för bedömning av överensstämmelse med kraven med hjälp av kalibrering, certifiering och provning för att visa huruvida specificerade krav på en produkt, en process, en tjänst, ett delsystem, en person eller ett organ har uppfyllts,

44) *allvarlig olycka* varje form av tågkollision eller tågurspårning som resulterar i att minst en person dödas eller att minst fem personer skadas allvarligt eller i omfattande skador på rullande materiel, infrastruktur eller miljö, och varje annan olycka med samma följder och med uppenbara konsekvenser för regleringen av järnvägssäkerheten eller säkerhetshanteringen,

45) *tillverkare* fysisk eller juridisk person som tillverkar eller låter konstruera eller tillverka en produkt i form av driftskompatibilitetskomponenter, delsystem eller fordon och saluför den i eget namn eller under eget varumärke,

46) *beskrivning av bannätet* ett dokument som upprättas av bannätsförvaltaren, som där i detalj anger allmänna regler, tidsfrister, förfaranden och kriterier för avgiftssystem och för system för tilldelning av kapacitet i fråga om bannätet och övrig infrastruktur, inbegripet annan information som krävs för ansökan om bankapacitet,

47) *harmoniserad standard* en europeisk standard enligt definitionen i artikel 2.1 c i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1025/2012 om europeisk standardisering och om ändring av rådets direktiv 89/686/EEG och 93/15/EEG samt av Europaparlamentets och rådets direktiv 94/9/EG, 94/25/EG, 95/16/EG, 97/23/EG, 98/34/EG, 2004/22/EG, 2007/23/EG, 2009/23/EG och 2009/105/EG samt om upphävande av rådets beslut 87/95/EEG och Europaparlamentets och rådets beslut 1673/2006/EG,

48) *driftskompatibilitet* järnvägssystemets egenskap att erbjuda säker tågtrafik utan avbrott samtidigt som erforderade prestandakrav uppfylls,

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

50) *tekniska specifikationer för driftskompatibilitet* de krav som varje delsystem och varje del av ett delsystem underkastas för att de väsentliga kraven ska kunna uppfyllas och driftskompatibiliteten i Europeiska unionens järnvägssystem säkerställas,

51) *gemensamma säkerhetsmetoder* metoder för att beskriva hur uppnåendet av säkerhetsnivå och säkerhetsmålen samt iakttagandet av andra säkerhetskrav bedöms,

52) *gemensamma säkerhetsmål* den lägsta säkerhetsnivå som ska uppnås för järnvägssystemet i dess helhet och, där det är genomförbart, för olika delar av Europeiska unionens järnvägssystem,

53) *gemensamma säkerhetsindikatorer* den information som ska samlas in för att göra det lättare att bedöma hur säkerhetsmålen uppnås och för att övervaka den allmänna utvecklingen av säkerheten och som räknas upp i bilaga I till järnvägssäkerhetsdirektivet,

54) *privat spåranläggning* en spåranläggning som inte är statsägd och inte förvaltas av förvaltaren av statens bannät och som omfattas av lagens tillämpningsområde.

2 kap.

Säkerhet

5 §

Utveckling av järnvägssäkerheten

Transport- och kommunikationsverket svarar i samarbete med andra aktörer inom järnvägssektorn för att järnvägssystemets säkerhetsnivå upprätthålls och förbättras på det sätt som möjliggörs av Europeiska unionens lagstiftning, nedan *EU-lagstiftningen*, internationella rättsnormer och sektorns tekniska och vetenskapliga utveckling.

Transport- och kommunikationsverket ska i samarbete med andra aktörer inom järnvägssektorn försäkra sig om att järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare genom sin egen verksamhet ansvarar för en säker användning av Europeiska unionens järnvägssystem.

Transport- och kommunikationsverket ska årligen göra upp och publicera en nationell säkerhetsplan. I den nationella säkerhetsplanen ska fastställas de åtgärder med hjälp av vilka man avser uppnå de gemensamma säkerhetsmålen. Transport- och kommunikationsverket ska vid behov stödja arbetet med att kontrollera utvecklingen av järnvägarnas säkerhet på Europeiska unionens nivå vid Europeiska unionens järnvägsbyrå, nedan *EU-byrån*.

6 §

Järnvägsoperatörers, bannätsförvaltares och andra verksamhetsutövares ansvar vid utvecklingen och kontrollen av säkerheten

Järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare ska ta i bruk det säkerhetsstyrningssystem som avses i 10 § och upprätthålla det med beaktande av ändringar i lagstiftningen.

Järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare ska i samråd med varandra vidta behövliga riskhanteringsåtgärder. De ska även beakta risker i anslutning till andra parter verksamhet och genom avtal försäkra sig om att även underleverantörer vidtar riskhanteringsåtgärder. Avtal med underleverantörer ska på begäran delges EU-byrån eller Transport- och kommunikationsverket.

De enheter som ansvarar för underhåll av fordon och andra verksamhetsutövare vars verksamhet påverkar järnvägssystemets säkerhet ska i samråd med andra vidta behövliga riskhanteringsåtgärder och säkerställa att de delsystem, den tilläggsutrustning och det material som de levererar och de tjänster som de tillhandahåller följer bestämmelser och föreskrifter om dem och användningen av dem, för att produkterna eller tjänsterna i fråga ska kunna användas på ett säkert sätt i järnvägssystemet.

Om de verksamhetsutövare som avses i 2 eller 3 mom. upptäcker en säkerhetsrisk eller får information om en sådan, ska de vidta korrigerande åtgärder för att hantera säkerhetsrisken samt meddela om den till andra berörda parter så att behövliga åtgärder kan vidtas.

Om ett fordon flyttas från en järnvägsoperatör till en annan, ska alla berörda verksamhetsutövare utbyta all information som är av betydelse för en säker användning av fordonet, inklusive uppgifter om fordonets status, historia, underhållsjournaler, lastningsåtgärders spårbarhet och fraktsedlar.

7 §

Berusningsmedel och nedsatt funktionsförmåga

Uppgifter som väsentligen påverkar järnvägssäkerheten får inte utföras av den som har förhöjd alkoholhalt i blodet eller som har använt något annat berusningsmedel, så att det i hans eller hennes organism finns en konstaterbar mängd av ämnet.

Uppgifter som påverkar järnvägssäkerheten får inte heller utföras av den som på grund av sjukdom eller trötthet eller av någon annan motsvarande orsak inte kan fullgöra uppgiften utan att äventyra trafiksäkerheten.

8 §

Nationella rättsnormer om järnvägssäkerhet

Nationella rättsnormer får inte leda till diskriminering eller begränsning av järnvägstrafiken mellan medlemsstaterna. Nationella rättsnormer kan utfärdas om

- 1) nationella säkerhetsmål och säkerhetsmetoder,
- 2) krav på säkerhetsstyrningssystem och beviljande av säkerhetsintyg,
- 3) sådana trafikregler för det gemensamma bannätet som ännu inte omfattas av någon teknisk specifikation för driftskompatibilitet,
- 4) trafikkrav,
- 5) krav på personal som utför uppgifter som är kritiska för järnvägssäkerheten, i den utsträckning som de ännu inte omfattas av någon teknisk specifikation för driftskompatibilitet,
- 6) utredning av olyckor och tillbud.

Nationella rättsnormer får endast utfärdas om

- 1) rättsnormer om säkerhetsmetoder inte omfattas av en gemensam säkerhetsmetod,
- 2) rättsnormer om det aktuella bannätet inte omfattas av tekniska specifikationer för driftskompatibilitet,
- 3) det är nödvändigt att utfärda en förebyggande rättsnorm, särskilt till följd av en olycka eller ett tillbud,
- 4) en redan anmäld rättsnorm behöver revideras,
- 5) rättsnormen gäller personal som utför uppgifter som är kritiska för järnvägssäkerheten och om Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG om behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen eller de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet inte innehåller de aktuella bestämmelserna.

9 §

Anmälan av nationella rättsnormer om järnvägssäkerhet

Transport- och kommunikationsverket ansvarar för anmälan av de nationella rättsnormerna och utkastet till dem. Om en annan myndighet än Transport- och kommunikationsverket bereder en nationell rättsnorm om järnvägssäkerheten, ska myndigheten minst tre månader innan rättsnormen träder i kraft sända utkastet till den nationella rättsnormen till verket, som lämnar in utkastet till kommissionen och EU-byrån. Den nationella rättsnormen kan antas först när kommissionen har godkänt utkastet.

Om rättsnormen är av lokal karaktär geografiskt, behöver den inte anmälas. Däremot ska information om den lokala rättsnormen och var den offentliggörs inkluderas i banregistret eller beskrivningen av bannätet.

Om en nationell rättsnorm inte har anmälts till kommissionen och EU-byrån, får rättsnormen inte tillämpas, med undantag för lokala rättsnormer.

10 §

Säkerhetsstyrningssystem

Järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare ska ha ett säkerhetsstyrningssystem för att säkerställa att åtminstone de gemensamma säkerhetsmålen kan uppnås i järnvägssystemet, att järnvägssystemet motsvarar de säkerhetskrav som fastställts i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet och att de gemensamma säkerhetsmetoderna och nationella rättsnormerna följs i järnvägssystemet.

Järnvägsoperatörens och bannätsförvaltarens generaldirektör eller någon annan med ansvar för den operativa ledningen svarar för att säkerhetsstyrningssystemet tas i bruk och upprätthålls inom den organisation som han eller hon leder. När Transport- och kommunikationsverket bedömer järnvägsoperatörens säkerhetsstyrningssystem beaktar verket järnvägsoperatörens verksamhetstyp, verksamhetens omfattning, verksamhetsområdet och verksamhetens andra förhållanden.

Den skriftliga beskrivningen av säkerhetsstyrningssystemet ska beskriva ansvarsfördelningen inom verksamhetsutövarens organisation och visa hur

- 1) ledningens kontroll på olika nivåer säkerställs,
- 2) personalen och dess företrädare kan påverka verksamhetens säkerhet,
- 3) en kontinuerlig förbättring av säkerhetsstyrningssystemet säkerställs.

I säkerhetsstyrningssystemet ska ingå organisationens säkerhetspolicy, målen för att upprätthålla och förbättra säkerheten samt planerna och förfarandena för att uppnå målen. Med hjälp av säkerhetsstyrningssystemet ska hanteringen av alla de risker som organisationens verksamhet ger upphov till tryggas och i systemet ska beaktas de risker som beror på andras verksamhet.

I säkerhetsstyrningssystemet ska säkerställas att den kunskap och de metoder som avser mänskliga faktorer används vid utvecklingen av säkerheten. Verksamhetsutövare ska genom säkerhetsstyrningssystemet främja en kultur av ömsesidigt förtroende och ömsesidigt lärande, där personalen uppmuntras att bidra till att utveckla säkerheten samtidigt som konfidentialiteten säkerställs.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i säkerhetsstyrningssystemet.

11 §

Rutiner för nödsituationer i säkerhetsstyrningssystemet

Järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare ska utveckla sina säkerhetsstyrningssystem i syfte att samordna bannätsförvaltarens rutiner för nödsituationer med räddningsväsendet, för att räddningsväsendet snabbt ska kunna komma till platsen vid en nödsituation. En bannätsförvaltare ska dessutom i sitt säkerhetsstyrningssystem beakta den inverkan som järnvägsoperatörernas verksamhet har på bannätet samt se till att alla järnvägsoperatörer kan bedriva verksamhet i enlighet med de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet samt i enlighet med författningarna och föreskrifterna samt villkoren i säkerhetsintyget.

En järnvägsoperatör ska i säkerhetsstyrningssystemet också inkludera anvisningar om hur operatören ska bistå olycksoffer efter en allvarlig olycka, särskilt genom att hjälpa dem med de förfaranden för inlämnande av klagomål och ansökan om ersättning som anges i EU-lagstiftningen.

12 §

Säkerhetsrapport

Järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare ska varje kalenderår samla in uppgifter om hur säkerhetsmålen under föregående kalenderår har uppnåtts och sammanställa en säkerhetsrapport om detta. Rapporten ska ges in till Transport- och kommunikationsverket senast den 31 maj.

Säkerhetsrapporten ska innehålla

- 1) information om hur säkerhetsmålen har uppfyllts och om resultatet av säkerhetsplanerna,
- 2) en redogörelse för hur järnvägsoperatörens eller bannätsförvaltarens egen verksamhet har utvecklats med tanke på nationella säkerhetsindikatorer och gemensamma säkerhetsindikatorer,
- 3) resultaten av den interna säkerhetsauditeringen,
- 4) observationer av brister och fel i järnvägstrafik och banförvaltning som kan vara av betydelse för Transport- och kommunikationsverket, inklusive en sammanställning av den information som ska meddelas enligt 6 § 4 mom., och
- 5) en rapport om tillämpningen av relevanta gemensamma säkerhetsmetoder.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i säkerhetsrapporten.

13 §

Nationell säkerhetsmyndighet

Transport- och kommunikationsverket fungerar som nationell säkerhetsmyndighet för järnvägssystemet. Verket ska vara oberoende av järnvägsoperatörer, bannätsförvaltare, dem som ansöker om bankapacitet och tjänster, upphandlande enheter och enheter som ingår tjänsteupphandlingskontrakt och ska

- 1) bevilja tillstånd för ibruktagande av bannät,
- 2) bevilja tillstånd för utsläppande på marknaden av ett fordon och typgodkännande för ett fordon som bara är avsett för bannätet i Finland och träffa andra avgöranden om detta,
- 3) bistå EU-byrån i ärenden som gäller tillstånd för utsläppande av fordon på marknaden och typgodkännande för fordon,
- 4) utöva tillsyn över att driftskompatibilitetskomponenterna uppfyller kraven,
- 5) bevilja fordonsnummer till fordon,
- 6) bistå EU-byrån i ärenden som gäller utfärdande av säkerhetsintyg,
- 7) bevilja säkerhetsintyg för bedrivande av trafik enbart på bannätet i Finland och träffa andra avgöranden om detta,
- 8) bevilja säkerhetstillstånd till bannätsförvaltare och träffa andra avgöranden om detta,
- 9) övervaka och främja järnvägssäkerheten och regelverket om den och systemet med nationella rättsnormer samt nationella tekniska rättsnormer som avses i 38 § samt kontrollera att rättsnormerna följs,
- 10) utöva tillsyn över järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare,
- 11) bevilja förarbevis enligt lagen om transportservice och träffa andra avgöranden om detta,
- 12) bevilja intyg för enheter som ansvarar för underhåll av fordon och träffa andra avgöranden om detta.

Dessutom kontrollerar verket att säkerhetsmålen uppnås och att järnvägssäkerheten utvecklas. För ändamålet används gemensamma säkerhetsindikatorer.

Verket får inte överföra sina uppgifter till en järnvägsoperatör, en bannätsförvaltare eller en upphandlande enhet.

Transport- och kommunikationsverket ska ingå samarbetsavtal med EU-byrån samt samarbeta med den och andra nationella säkerhetsmyndigheter i EES-staterna.

14 §

Beslutsfattande i den nationella säkerhetsmyndigheten

Transport- och kommunikationsverket ska utföra sina uppgifter på ett öppet, icke-diskriminerande och transparent sätt. I beslutsfattandet ska verket höra samtliga parter och motivera sina beslut. Verket kan begära tekniskt stöd av järnvägsoperatörer eller andra aktörer när det utför sina uppgifter.

Vid utarbetandet av det nationella regelverket ska verket samråda med aktörer inom järnvägssystemet.

Verket ska delta i de nationella säkerhetsmyndigheternas arbete för att harmonisera kriterierna för beslutsfattande inom Europeiska unionen.

15 §

Tillsyn över järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet

Transport- och kommunikationsverket övervakar

1) att verksamhetsutövarna inom järnvägssystemet agerar säkert och ansvarsfullt i järnvägssystemet i Finland,

2) att verksamhetsutövarna inom järnvägssystemet genom sin verksamhet främjar järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet,

3) att järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare agerar enligt sina säkerhetsstyrningssystem och att säkerhetsstyrningssystemen följer 10 och 11 §,

4) de enheter som ansvarar för underhåll av fordon och som avses i 13 kap. och de bedömningsorgan som avses i 15 kap.,

5) beredskapen inför undantagsförhållanden och störningar i järnvägssystemet, för att säkerställa att järnvägsoperatörerna och bannätsförvaltarna genomför de förfaranden som de beskriver i sina säkerhetsstyrningssystem,

6) delsystemen för trafikstyrning och signalering samt energi och infrastruktur i anslutning till banan och försäkrar sig om att dessa uppfyller kraven.

För planering av tillsynen ska järnvägsoperatörer anmäla att de inleder ny trafik till Transport- och kommunikationsverket minst två månader innan verksamheten inleds.

Verket ska samarbeta med myndigheter som övervakar att bestämmelserna om lokförarnas arbets-, kör- och vilotider följs. Dessutom ska verket samarbeta med andra nationella säkerhetsmyndigheter i EES-staterna för att samordna tillsynsverksamheten och utbyta information om järnvägssystemet.

16 §

Utförande av tillsynsuppdraget

Transport- och kommunikationsverket kan utföra sitt tillsynsuppdrag med eller utan förhandsanmälan.

Verket har för skötseln av sitt tillsynsuppdrag rätt att

1) i den utsträckning som tillsynen förutsätter få tillträde till verksamhetslokaler och andra utrymmen, installationer och utrustning som innehas av järnvägsoperatörer, bannätsförvaltare, bolag eller sammanslutningar som tillhandahåller trafikledningstjänster och andra företag som utför uppgifter inom järnvägssystemet, med undantag för utrymmen som används för permanent boende,

2) övervaka sådana personers verksamhet som är anställda hos aktörer som avses i 1 punkten,

3) trots sekretessbestämmelserna få tillgång till dokument som är relevanta för tillsynsuppdraget.

På förfarandet vid inspektioner enligt 2 mom. 1 punkten ovan tillämpas 39 § i förvaltningslagen (434/2003).

Transport- och kommunikationsverket kan anlita sakkunnighjälp om det behövs för tillsynen. På de sakkunniga tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när de sköter sådana uppgifter som avses i detta moment. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974). Bestämmelser om polisens skyldighet att ge handräckning finns i 9 kap. 1 § i polislagen (872/2011).

17 §

Årsrapport

Transport- och kommunikationsverket ska offentliggöra en årsrapport om sin verksamhet under föregående år och överlämna den till EU-byrån senast den 30 september varje år. Årsrapporten ska innehålla information om

- 1) utvecklingen av järnvägssäkerheten, inbegripet en sammanställning av genomförandet av de gemensamma säkerhetsindikatorerna i järnvägssystemet i Finland,
- 2) viktiga ändringar av lagstiftningen om och regleringen av järnvägssäkerhet,
- 3) utvecklingen av utfärdandet av säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd,
- 4) resultaten och erfarenheterna av tillsynen över järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare,
- 5) undantag från systemet för certifiering av enheter som ansvarar för underhåll av fordon,
- 6) järnvägsoperatörernas och bannätsförvaltarens erfarenhet av tillämpningen av de relevanta gemensamma säkerhetsmetoderna.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om de säkerhetsindikatorer som avses i bilaga I till järnvägssäkerhetsdirektivet och om användningen av dem vid utarbetandet av årsrapporten och den säkerhetsrapport som avses i 12 §.

3 kap.

Säkerhetsintyg

18 §

Säkerhetsintyg

Bannätet får bara användas av järnvägsoperatörer som har ett säkerhetsintyg för bedrivande av järnvägstrafik.

Säkerhetsintyg krävs inte av ett järnvägsföretag som har registrerats i någon annan stat än en EES-stat och som bedriver i den mellan Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering ingångna överenskommelsen om direkt internationell järnvägstrafik (FördrS 87/2016) avsedd järnvägsgränstrafik enbart på spåranläggningar mellan riksgränsen och en järnvägsgränsstation och på spåranläggningar på en järnvägsgränsstation.

19 §

Ansökan om säkerhetsintyg

En järnvägsoperatör ska ansöka om gemensamt säkerhetsintyg innan operatören inleder järnvägstrafik i Finland. Om sökanden avser att bedriva järnvägstrafik enbart i Finland, får sökanden ansöka om säkerhetsintyg hos antingen Transport- och kommunikationsverket eller EU-byrån. Om sökanden avser att bedriva järnvägstrafik i två eller flera EES-stater, ska sökanden ansöka om säkerhetsintyg hos EU-byrån.

Sökanden ska ansöka om säkerhetsintyget och vid behov komplettera ansökan via den enda kontaktpunkt, nedan *enda kontaktpunkt*, som avses i artikel 12 i Europaparlamentets och rå-

dets förordning (EU) 2016/796 om Europeiska unionens järnvägsbyrå och om upphävande av förordning (EG) nr 881/2004, nedan *EU-byråförordningen*.

I ansökan ska anges den typ av järnvägstrafik som är föremål för ansökan, dess omfattning och det avsedda verksamhetsområdet. Till ansökan ska dessutom fogas

1) en kopia på sökandens säkerhetsstyrningssystem samt en utredning om att sökanden uppfyller kraven i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet, de gemensamma säkerhetsmetoderna och de gemensamma säkerhetsmålen och annan relevant lagstiftning för att hålla risker under kontroll och tillhandahålla transporttjänster på ett säkert sätt på bannätet,

2) en utredning om att sökanden uppfyller kraven i de nationella rättsnormerna i de EES-stater där sökanden avser att bedriva trafik.

Sökanden ska på begäran av den behöriga myndigheten utan dröjsmål lämna de kompletterande uppgifter som behövs för att avgöra ärendet.

20 §

Behandlingen av ansökan

Om sökanden har ansökt om säkerhetsintyg hos Transport- och kommunikationsverket, granskar verket om kraven uppfylls. Transport- och kommunikationsverket ska bedöma om sökandens verksamhet motsvarar kraven i fråga om säkerhetsstyrningssystemet, de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet, de gemensamma säkerhetsmetoderna, de gemensamma säkerhetsmålen och de nationella rättsnormerna samt kraven i annan relevant lagstiftning. Om sökanden har ansökt om ett intyg hos EU-byrån, granskar Transport- och kommunikationsverket om kraven i de nationella rättsnormerna uppfylls.

Transport- och kommunikationsverket och EU-byrån har vid behandlingen av ansökan rätt att utföra inspektioner och auditeringar på det sätt som föreskrivs i 16 §. Om sökanden har ansökt om säkerhetsintyg för bannätet i Finland hos EU-byrån, ska EU-byrån komma överens om inspektioner och auditeringar med Transport- och kommunikationsverket.

Transport- och kommunikationsverket ska inom en månad efter att ansökan mottagits underätta sökanden om att ansökningshandlingarna är fullständiga eller begära att sökanden kompletterar ansökan inom rimlig tid.

Innan säkerhetsintyget beviljas ska verket kontrollera att järnvägsoperatörer som inte är järnvägsföretag har en i 182 § avsedd ansvarsförsäkring eller något annat motsvarande arrangemang. Dessutom ska verket kontrollera att sökandens fordon tryggt kan framföras på det sätt som förutsatts i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet i fråga om drift och trafikledning.

Om sökanden har ansökt om säkerhetsintyg hos EU-byrån, och Transport- och kommunikationsverket vid bedömningen av om kraven i de nationella rättsnormerna uppfylls anser att sökanden inte bör beviljas säkerhetsintyg, men EU-byrån är av en annan åsikt, ska verket och EU-byrån vid behov i samarbete med sökanden enas om en bedömning som båda parterna kan godta.

Om Transport- och kommunikationsverket och EU-byrån inom en månad efter att EU-byrån har meddelat att den inte omfattar verkets negativa bedömning inte enas om en bedömning som kan godtas av båda parterna, ska EU-byrån avgöra ärendet, såvida inte Transport- och kommunikationsverket har hänskjutit ärendet till överklagandenämnden vid EU-byrån för ett skiljeförfarande enligt artikel 55 i EU-byråförordningen.

Om Transport- och kommunikationsverket har ansett att sökanden bör beviljas säkerhetsintyg, men EU-byrån är av en annan åsikt, ska verket och byrån vid behov i samarbete med sökanden enas om en bedömning som båda parterna kan godta. Om de båda parterna inte enas om en bedömning som båda kan godta inom en månad efter att EU-byrån har meddelat att den inte omfattar Transport- och kommunikationsverkets positiva bedömning, ska EU-byrån avgöra ärendet.

21 §

Beviljande av säkerhetsintyg

Transport- och kommunikationsverket ska avgöra en ansökan om säkerhetsintyg inom fyra månader från det att verket har fått alla de uppgifter som behövs för avgörandet samt motivera sitt avgörande. När verket fattar beslutet ska det tillämpa kommissionens genomförandeakt om de praktiska arrangemangen vid beviljande av intyg. Om en järnvägsoperatör uppfyller kraven för beviljande av säkerhetsintyg, ska Transport- och kommunikationsverket bevilja sökanden ett säkerhetsintyg för högst fem år. Transport- och kommunikationsverket ansvarar för gemensamma säkerhetsintyg som det beviljat.

Säkerhetsintyget ska ange den typ av järnvägstrafik som omfattas av intyget, dess omfattning och verksamhetsområde samt vid behov de privata spåranläggningar som järnvägsoperatören äger och som ingår i operatörens säkerhetsstyrningssystem. Verket kan förena säkerhetsintyget med villkor som tryggar järnvägssystemets säkerhet med beaktande av arten och omfattningen av sökandens verksamhet.

Säkerhetsintyget kan förnyas på ansökan av järnvägsoperatören.

Transport- och kommunikationsverket ska utan dröjsmål underrätta EU-byrån om beviljande, förnyelse, ändring eller återkallande av ett säkerhetsintyg. Informationen ska omfatta järnvägsoperatörens namn och adress, dagen då intyget utfärdats, verksamhetstypen, verksamhetens omfattning och verksamhetsområdet, intygets giltighetstid, samt en motivering till att ett beslut återkallats.

22 §

Ändring av säkerhetsintyg

Om arten eller omfattningen av järnvägsoperatörens verksamhet förändras i något väsentligt avseende, ska operatören ansöka om ändring av säkerhetsintyget till de delar som förändringen inverkar på förutsättningarna för säkerhetsintyget.

Transport- och kommunikationsverket kan dessutom vid behov på ansökan av järnvägsoperatören ändra säkerhetsintyget, om bestämmelserna eller föreskrifterna om förutsättningarna för beviljande av säkerhetsintyg ändras väsentligt.

Om järnvägsoperatören har ett säkerhetsintyg som beviljats av Transport- och kommunikationsverket och vill utvidga sitt verksamhetsområde i Finland, ska operatören via den enda kontaktpunkten ansöka om utvidgning av säkerhetsintyget hos Transport- och kommunikationsverket, som ska behandla ärendet enligt 20-21 §. Om intygsinnehavaren vill utvidga sin verksamhet till en annan EES-stat, ska denne ansöka om utvidgning av säkerhetsintyget hos EU-byrån via den enda kontaktpunkten.

Transport- och kommunikationsverket ska underrätta den behöriga nationella säkerhetsmyndigheten i en annan EES-stat och EU-byrån om sådana betydande ändringar som inverkar på förutsättningarna för säkerhetsintyget och som avses i 1 mom.

23 §

Återkallande av säkerhetsintyg som beviljats av Transport- och kommunikationsverket

Om innehavaren av ett säkerhetsintyg som beviljats av Transport- och kommunikationsverket inte längre uppfyller förutsättningarna för beviljande av säkerhetsintyg, ska Transport- och kommunikationsverket ge intygsinnehavaren möjlighet att avhjälpa bristen inom en rimlig tid som inte får vara kortare än två månader. När tidsfristen löpt ut ska verket efter att ha hört intygsinnehavaren helt eller delvis återkalla säkerhetsintyget helt och hållet eller för viss tid, om intygsinnehavaren inte har avhjälpt bristen eller i något annat avseende inte längre uppfyller

förutsättningarna för beviljande av säkerhetsintyg och om bristen måste anses vara väsentlig. Verket kan också återkalla ett säkerhetsintyg på begäran av intygsinnehavaren.

Verket kan dock omedelbart återkalla ett säkerhetsintyg som det har beviljat, om det är fråga om en synnerligen allvarlig brist som kan äventyra järnvägssystemets säkerhet.

24 §

Återkallande av säkerhetsintyg som beviljats av EU-byrån samt tillfälliga säkerhetsåtgärder

Om innehavaren av ett säkerhetsintyg som beviljats av EU-byrån inte längre uppfyller förutsättningarna för beviljande av säkerhetsintyg, ska Transport- och kommunikationsverket begära att EU-byrån begränsar eller återkallar intyget.

Om Transport- och kommunikationsverket vid tillsynen över järnvägssystemet upptäcker en allvarlig säkerhetsrisk, kan verket vidta tillfälliga säkerhetsåtgärder för att begränsa eller avbryta verksamheten. Om säkerhetsrisken gäller verksamheten hos en järnvägsoperatör som beviljats säkerhetsintyg av EU-byrån, ska Transport- och kommunikationsverket omedelbart informera EU-byrån om ärendet. Transport- och kommunikationsverket ska samarbeta med EU-byrån för att hitta en lösning och återkalla eller anpassa de tillfälliga säkerhetsåtgärderna på begäran av EU-byrån.

Om det råder oenighet mellan EU-byrån och Transport- och kommunikationsverket om vilka åtgärder som bör vidtas, ska det skiljeförfarande som avses i artikel 10.7 i järnvägssäkerhetsdirektivet tillämpas. Om resultatet av skiljeförfarandet är att säkerhetsintyget inte ska begränsas eller återkallas, avbryts de tillfälliga säkerhetsåtgärder som införts av Transport- och kommunikationsverket.

Transport- och kommunikationsverkets beslut om tillfälliga säkerhetsåtgärder får överklagas i enlighet med 188 §. I sådana fall kan de tillfälliga säkerhetsåtgärderna fortsätta att gälla tills domstolsprövningen avslutats, dock utan att detta begränsar tillämpningen av artikel 17.5 i järnvägssäkerhetsdirektivet.

Om en tillfällig åtgärd varar längre än tre månader, ska Transport- och kommunikationsverket begära att EU-byrån begränsar eller återkallar det gemensamma säkerhetsintyget. I så fall tillämpas förfarandet i artikel 17.5 i järnvägssäkerhetsdirektivet.

4 kap.

Säkerhetstillstånd

25 §

Säkerhetstillstånd och tillståndsansökan

En bannätsförvaltare ska ha ett säkerhetstillstånd för projektering, underhåll och användning av bannätet.

En bannätsförvaltare ska ansöka om säkerhetstillstånd hos Transport- och kommunikationsverket, som ska informera sökanden om kraven för säkerhetstillstånd och vilka handlingar som krävs. Sökanden ska till ansökan foga utredningar om att förutsättningarna för att få säkerhetstillstånd är uppfyllda.

Sökanden ska på begäran av verket utan dröjsmål lämna de kompletterande uppgifter som behövs för att avgöra ärendet.

26 §

Beviljande av säkerhetstillstånd

Om sökandens säkerhetsstyrningssystem uppfyller kraven i 10 och 11 § och sökanden visar att denne med sitt säkerhetsstyrningssystem och sina övriga interna förfaranden kan trygga en säker projektering, ett säkert underhåll och en säker användning av bannätet, ska Transport- och kommunikationsverket bevilja sökanden säkerhetstillstånd för högst fem år. Genom sitt säkerhetstillstånd godkänner Transport- och kommunikationsverket bannätsförvaltarens säkerhetsstyrningssystem och de åtgärder som bannätsförvaltaren har vidtagit för att följa de bestämmelser och föreskrifter som gäller bannätet.

Transport- och kommunikationsverket ska fatta beslut om beviljande av säkerhetstillstånd inom fyra månader från det att verket har fått alla de uppgifter som behövs för att avgöra ärendet. Om det gäller ett bannät som överskrider gränsen mellan EES-stater, ska verket samarbeta med den behöriga nationella säkerhetsmyndigheten i fråga.

Verket kan förena säkerhetstillståndet med villkor som tryggar järnvägssystemets säkerhet med beaktande av arten och omfattningen av sökandens verksamhet.

Transport- och kommunikationsverket ska utan dröjsmål och senast inom två veckor underrätta EU-byrån om beviljande, förnyelse, ändring eller återkallande av ett säkerhetstillstånd. Informationen ska omfatta bannätsförvaltarens namn och adress, datum då tillståndet beviljats, verksamhetens omfattning och tillståndets giltighetstid, samt en motivering till ett beslut om återkallande.

Säkerhetstillståndet kan förnyas på ansökan av bannätsförvaltaren.

27 §

Ändring av säkerhetstillstånd

Bannätsförvaltaren ska utan dröjsmål underrätta Transport- och kommunikationsverket om förändringar som har betydelse för säkerhetstillståndet.

Säkerhetstillståndet ska granskas helt eller delvis alltid när ett delsystem för infrastruktur, signalering eller energi eller principerna för användningen och underhållet av ett sådant delsystem ändras väsentligt.

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

28 §

Återkallande av säkerhetstillstånd

Om bannätsförvaltaren inte längre uppfyller förutsättningarna för beviljande av säkerhetstillstånd, ska Transport- och kommunikationsverket ge bannätsförvaltaren möjlighet att avhjälpa bristen inom en rimlig tid som inte får vara kortare än två månader. När tidsfristen löpt ut ska verket efter att ha hört bannätsförvaltaren helt eller delvis återkalla säkerhetstillståndet helt och hållet eller för viss tid, om tillståndshavaren inte har avhjälpt bristen eller i något annat avseende inte längre uppfyller förutsättningarna för beviljande av säkerhetstillstånd och om bristen måste anses vara väsentlig. Verket kan också återkalla ett säkerhetstillstånd på begäran av tillståndshavaren.

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

5 kap.

Anmälningförfarande för förvaltare av privata spåranläggningar

29 §

Anmälan om förvaltning av privata spåranläggningar

Om en sådan förvaltare av privata spåranläggningar som avses i 2 § 1 mom. väljer ett anmälningförfarande enligt detta kapitel i stället för det säkerhetstillstånd som avses i 25 §, ska förvaltaren av privata spåranläggningar anmäla sin verksamhet skriftligen vart tredje år senast den 31 maj till Transport- och kommunikationsverket. Förvaltaren av privata spåranläggningar ska anmäla varje spåranläggning som denne förvaltar separat. Om det handlar om en ny förvaltare av privata spåranläggningar, ska denne göra en anmälan senast sex månader innan verksamheten inleds.

I anmälan om förvaltningen av en privat spåranläggning ska framgå namnet och kontaktuppgifterna till förvaltaren av den privata spåranläggningen. Till anmälan ska fogas en kopia av systemet för att hantera säkerheten, för att påvisa att anmälaren kan trygga en säker förvaltning och användning av den privata spåranläggningen. Dessutom ska förvaltaren av den privata spåranläggningen vid anmälan försäkra att verksamheten uppfyller kraven på förvaltning av privata spåranläggningar i 30 och 31 §.

Förvaltaren av privata spåranläggningar ska utan dröjsmål skriftligen underrätta Transport- och kommunikationsverket om förändringar i de uppgifter som avses i 2 mom. Anmälan ska även göras om avslutande av verksamheten.

Om anmälan är bristfällig, ska Transport- och kommunikationsverket utan dröjsmål ge förvaltaren av privata spåranläggningar möjlighet att komplettera sin anmälan inom en rimlig tid som inte får vara kortare än två veckor.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i de uppgifter som ska anmälas enligt denna paragraf och om hur de ska ges in till Transport- och kommunikationsverket.

30 §

System för att hantera säkerheten

Förvaltare av privata spåranläggningar som avses i detta kapitel ska upprätthålla ett system för att hantera säkerheten i stället för det säkerhetsstyrningssystem som avses i 10 § och de rutiner för nödsituationer i säkerhetsstyrningssystemet som förutsätts i 11 §. I sitt system för att hantera säkerheten ska förvaltaren av privata spåranläggningar beskriva

- 1) verksamhetens art och omfattning,
- 2) organisationen och ansvarsfördelningen,
- 3) hur bannätets användbarhet och underhåll säkerställs,
- 4) vid behov förfaranden för trafik och flyttarbete samt underhåll av fordon,
- 5) en plan för egenkontroll och sätt att genomföra egenkontrollen,
- 6) hanteringen av alla sådana risker i järnvägssystemet som ingår i organisationens verksamhet.

Systemet för att hantera säkerheten ska göras upp skriftligen och hela personalen som arbetar med järnvägssystemet hos förvaltaren av privata spåranläggningar ska informeras om systemet. Verkställande direktören hos förvaltaren av privata spåranläggningar eller någon annan med ansvar för den operativa ledningen ansvarar för att systemet för att hantera säkerheten tas i bruk och upprätthålls på ett effektivt sätt.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i systemet för att hantera säkerheten.

31 §

Övriga krav på förvaltningen av privata spåranläggningar

En förvaltare av privata spåranläggningar som utför flyttarbete ska ha en tillräcklig ansvarsförsäkring eller något annat motsvarande arrangemang för att utöva verksamheten.

Förvaltaren av privata spåranläggningar ansvarar för en trygg användning av järnvägssystemet och för hantering av de risker som användningen medför med beaktande av verksamhetens omfattning.

32 §

Flyttarbete på en privat spåranläggning och tillfällig vistelse på ett annat bannät

För trafik på en privat spåranläggning krävs ett sådant säkerhetsintyg som avses i 18 §.

Säkerhetsintyg behövs dock inte, om förvaltaren av den privata spåranläggningen bara utför eller låter utföra flyttarbete av fordon i anslutning till sin egen verksamhet. Förvaltaren av den privata spåranläggningen ska dock anmäla flyttarbete av fordon i anslutning till den egna verksamheten vid anmälan av förvaltningen av den privata spåranläggningen enligt 29 §. Förvaltaren av den privata spåranläggningen ska se till att de personer som utför flyttarbetet är utbildade och kompetenta för sin uppgift och att förfarandena vid flyttarbetet har beskrivits i förvaltarens system för att hantera säkerheten.

Om flyttarbetet sträcker sig till en anslutande spåranläggning som förvaltas av en annan förvaltare av privata spåranläggningar, ska villkoren för flyttarbetet överenskommas separat med bannätsförvaltaren i fråga. De förvaltare av privata spåranläggningar på vars spåranläggningar flyttarbete utförs ska anmäla om flyttarbetet i samband med anmälan enligt 29 §. Flyttarbete till statens bannät får utföras, om förvaltaren av den privata spåranläggningen kommer överens om detta med förvaltaren av statens bannät och om trafikplatsen är sådan att flyttarbetet kan utföras tryggt på de villkor som uppställs av förvaltaren av statens bannät.

Flyttarbete får utföras endast på en begränsad del av bannätet som har reserverats för flyttarbetet under en viss tid. Annan trafik på samma område är inte tillåten medan flyttarbetet pågår.

33 §

Samarbetskyldighet

Förvaltaren av privata spåranläggningar ska samarbeta med andra aktörer inom järnvägssektorn vilka berörs av verksamheten och komma överens om förfaranden som ska följas på de platser där bannäten sammankopplas samt beakta förfarandena i sitt system för att hantera säkerheten.

34 §

Förteckning över anmälningar från förvaltare av privata spåranläggningar

Transport- och kommunikationsverket för en förteckning där verket lagrar sådana uppgifter som omfattas av anmälningsskyldigheten enligt detta kapitel. Verket använder de uppgifter som lagrats i förteckningen för att sköta sina uppgifter och skyldigheter enligt detta kapitel. Uppgifterna avlägsnas omedelbart från förteckningen, om förvaltaren av privata spåranläggningar inte längre omfattas av anmälningsförfarandet.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om hur de uppgifter som avses i 1 mom. ska ges in.

6 kap.

Driftskompatibilitet

35 §

Grunderna för driftskompatibilitet

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

De väsentliga kraven gäller delsystemens säkerhet, tillförlitlighet och driftklarhet, hälsoeffekter, miljöeffekter, tekniska driftskompatibilitet samt tillgänglighet. Närmare bestämmelser om de delar i järnvägssystemet som avses i bilaga I till driftskompatibilitetsdirektivet samt om de delsystem i järnvägssystemet som avses i bilaga II till direktivet och innehållet i de väsentliga krav som avses i bilaga III till direktivet får utfärdas genom förordning av statsrådet.

För att säkerställa att de väsentliga kraven uppfylls får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om

- 1) trafik, trafikledning och banarbete,
- 2) rullande materiel som används på bannätet,
- 3) spåranläggningar, spårkonstruktioner och anordningar samt om banunderhåll,
- 4) säkerhetsanordningar, signaler, signalsystem och tecken som används på järnvägar,
- 5) upptagningssätt och förvaringstider för dokumentation från inspelningar inom järnvägs-trafiken.

Fasta strukturella delsystem ska stämma överens med tekniska specifikationer för driftskompatibilitet och nationella rättsnormer i enlighet med denna lag. Fordon ska stämma överens med de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet och de nationella rättsnormerna som är i kraft vid tidpunkten för ansökan om tillstånd för utsläppande på marknaden i enlighet med denna lag och med beaktande av strategin för tillämpningen av de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet. Fasta strukturella delsystem och fordon ska överensstämma under hela den tid de är i bruk.

36 §

Fall där tekniska specifikationer för driftskompatibilitet inte behöver tillämpas

En teknisk specifikation för driftskompatibilitet behöver inte tillämpas om

1) det, den dag då en teknisk specifikation för driftskompatibilitet börjar tillämpas, handlar om ett långt framskridet projekt eller ett projekt som omfattas av ett avtal som håller på att genomföras och projektet i fråga avser ett delsystem eller modernisering eller ombyggnad av detta,

2) en specifikation efter en olycka eller en naturkatastrof inte kan tillämpas av tekniska eller ekonomiska orsaker; i detta fall ska möjligheten att inte tillämpa specifikationen vara begränsad till perioden innan bannätet återupprättas,

3) tillämpningen av den berörda specifikationen skulle hota projektets lönsamhet eller kompatibiliteten i järnvägssystemet i ett projekt som gäller modernisering, ombyggnad eller utvidgning av ett delsystem,

4) det gäller ett fordon till eller från tredjeland där spårvidden avviker från den spårvidd som används för Europeiska unionens huvudjärnvägsnät, eller

5) ett projekt som avser ett delsystem eller en modernisering eller ombyggnad av ett delsystem genomförs på ett område som till följd av särskilda geografiska förhållanden är isolerat eller avskilt från bannätet i resten av Europeiska unionen.

En upphandlande enhet eller dess representant i en EES-stat kan föreslå för Transport- och kommunikationsverket att verket i de fall som avses i 1 mom. 1 och 2 punkten ska anmäla till

kommissionen att en teknisk specifikation för driftskompatibilitet eller en del av den inte tillämpas. Om verket anser att en anmälan är motiverad ska det vidarebefordra den till kommissionen. I fall som avses i 1 mom. 1 punkten ska anmälan till Transport- och kommunikationsverket göras inom nio månader efter att den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet i fråga har trätt i kraft.

Den upphandlande enheten eller dess representant i en EES-stat kan föreslå för Transport- och kommunikationsverket att verket i de fall som avses i 1 mom. 3, 4 och 5 punkten ska lämna en begäran om att få frånga tillämpningen av en teknisk specifikation för driftskompatibilitet eller en del av den till kommissionen. Om verket anser att begäran är motiverad, ska det vidarebefordra begäran till kommissionen.

Verket kan bevilja den upphandlande enheten rätt att frånga tillämpningen av tekniska specifikationer för driftskompatibilitet redan innan kommissionen har godkänt undantaget.

Närmare bestämmelser om de uppgifter som ska lämnas till Transport- och kommunikationsverket och kommissionen med stöd av 2 och 3 mom. angående att få frånga tillämpningen av en teknisk specifikation för driftskompatibilitet får utfärdas genom förordning av statsrådet.

37 §

Banregister

Transport- och kommunikationsverket ska föra ett banregister i syfte att främja järnvägssystemets driftskompatibilitet. I banregistret införs uppgifter om egenskaperna hos delsystemen i bannätet och hos delsystemens delar samt om dessas kompatibilitet med de egenskaper som anges i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet.

Bannätsförvaltare ska till registret lämna uppdaterade uppgifter om det bannät de förvaltar inom den tidsfrist som Transport- och kommunikationsverket fastställer. Dessutom ska bannätsförvaltarna till registret lämna uppdaterade uppgifter om ändringar i bannätet.

Närmare bestämmelser om hur uppgifterna ska lämnas till registret och inom vilka tidsfrister detta ska ske får utfärdas genom förordning av statsrådet.

7 kap.

Nationell reglering om driftskompatibilitet

38 §

Nationella tekniska rättsnormer

Nationella tekniska rättsnormer som tillämpas för att tillgodose de väsentliga kraven och, i tillämpliga fall, godtagbara nationella sätt att uppfylla kraven kan utfärdas, om

1) de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet inte helt eller delvis omfattar de väsentliga kraven,

2) en eller flera tekniska specifikationer för driftskompatibilitet, eller delar av dem, har anmälts i enlighet med 36 § att inte tillämpas,

3) ett specialfall kräver tillämpning av tekniska föreskrifter som inte omfattas av en relevant teknisk specifikation för driftskompatibilitet,

4) nationella rättsnormer används för att säkerställa fordonets tekniska kompatibilitet med det befintliga bannätet,

5) bannät och fordon inte omfattas av tekniska specifikationer för driftskompatibilitet,

6) det krävs en brådskande och tillfällig preventiv åtgärd, i synnerhet efter en olycka.

39 §

Nationella tekniska rättsnormer som ska anmälas

Den fullständiga texten till de nationella tekniska rättsnormer som avses i 38 § ska anmälas till kommissionen och EU-byrån via det it-systemet som avses i artikel 27 i EU-byråförordningen, om

- 1) de nationella tekniska rättsnormerna ändras,
- 2) en begäran om att få frågå tillämpningen av en teknisk specifikation för driftskompatibilitet har lämnats in i enlighet med 36 §,
- 3) nationella tekniska rättsnormer har blivit överflödiga efter offentliggörandet eller översynen av en berörd teknisk specifikation för driftskompatibilitet.

Nya nationella tekniska rättsnormer får utfärdas endast om

- 1) en teknisk specifikation för driftskompatibilitet inte fullt ut uppfyller de väsentliga kraven,
- 2) det krävs en brådskande, korrigerande och preventiv åtgärd för att förhindra nya olyckor, i synnerhet efter en olycka.

Behovet av en nationell teknisk rättsnorm ska motiveras när den anmäls till kommissionen och EU-byrån.

40 §

Anmälan av nationella tekniska rättsnormer

Transport- och kommunikationsverket ska lämna in utkast till nya nationella tekniska rättsnormer till kommissionen och EU-byrån för kontroll via det it-systemet som avses i artikel 27 i EU-byråförordningen före införandet av den föreslagna nya rättsnormen inom de tidsfrister som avses i artikel 25.1 i EU-byråförordningen. Utkastet ska vara tillräckligt detaljerat för att EU-byrån ska kunna göra sin granskning. Om en annan myndighet än Transport- och kommunikationsverket bereder en nationell teknisk rättsnorm, ska myndigheten minst tre månader innan rättsnormen träder i kraft sända utkastet till den nationella rättsnormen i fråga till verket, som lämnar in utkastet till kommissionen och EU-byrån.

Transport- och kommunikationsverket ska även lämna in gällande nationella rättsnormer till kommissionen och EU-byrån för kontroll via det it-systemet som avses i artikel 27 i EU-byråförordningen inom den tidsfrist som avses i artikel 26.1 i EU-byråförordningen. Sådana nationella rättsnormer som inte har anmälts till kommissionen och EU-byrån får inte tillämpas.

Vid brådskande preventiva åtgärder får en rättsnorm utfärdas och tillämpas redan innan kommissionen och EU-byrån har gett sitt godkännande.

Geografiskt lokala rättsnormer och begränsningar behöver inte anmälas, men de ska införas i banregistret.

41 §

Undantag

Transport- och kommunikationsverket kan av särskilt vägande skäl bevilja undantag från de föreskrifter som verket meddelat, förutsatt att järnvägssystemets säkerhet och tekniska funktion inte äventyras. Beslutet kan förenas med villkor och begränsningar för att trygga säkerheten. Transport- och kommunikationsverket kan kräva att sökanden gör en riskanalys. Undantag måste sökas innan åtgärder vidtas.

8 kap.

Utsläppande av komponenter på marknaden

42 §

Utsläppande av driftskompatibilitetskomponenter på marknaden

Driftskompatibilitetskomponenter får släppas ut på marknaden endast om de möjliggör driftskompatibiliteten i järnvägssystemet i Europeiska unionen och samtidigt överensstämmer med de väsentliga kraven. Driftskompatibilitetskomponenterna ska användas på avsett sätt. De ska installeras och underhållas korrekt.

En driftskompatibilitetskomponent överensstämmer med de väsentliga kraven om den uppfyller villkoren i en relevant teknisk specifikation för driftskompatibilitet eller de europeiska specifikationer som utarbetats för att uppfylla nämnda villkor.

En driftskompatibilitetskomponents överensstämmelse med kraven ska påvisas genom en EG-försäkran om överensstämmelse eller en EG-försäkran om lämplighet för användning som avses i 44 § och som daterats och undertecknats av tillverkaren eller dennes behöriga ombud och som ska visa att komponenten har underställts de förfaranden för bedömning av överensstämmelse eller lämplighet för användning som anges i en relevant teknisk specifikation för driftskompatibilitet.

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

43 §

Marknadsduglighet för driftskompatibilitetskomponenter

Om en driftskompatibilitetskomponent inte uppfyller väsentliga krav, får den inte släppas ut på marknaden, saluföras, säljas eller i övrigt överlåtas till någon annan för användning i ett järnvägssystem eller användas i ett sådant system.

Utsläppande på marknaden, saluföring, försäljning eller annan överlåtelse eller användning av en driftskompatibilitetskomponent som uppfyller de väsentliga kraven får inte förbjudas, begränsas eller försvåras på andra grunder än sådana som gäller iakttagandet av väsentliga krav och som anges i denna eller någon annan lag eller föreskrivs med stöd av lag.

Om en komponent har kontrollerats inom ramen för förfarandet för EG-försäkran om överensstämmelse eller EG-försäkran om lämplighet för användning, får det inte krävas att komponenten kontrolleras på nytt.

44 §

Förfarande för EG-försäkran om överensstämmelse eller EG-försäkran om lämplighet för användning

Tillverkaren eller dennes behöriga ombud ska vid utfärdandet av EG-försäkran om överensstämmelse eller EG-försäkran om lämplighet för användning för en driftskompatibilitetskomponent tillämpa de bestämmelser som fastställs i relevanta tekniska specifikationer för driftskompatibilitet.

Tillverkaren eller dennes behöriga ombud ska begära att ett anmält organ utför en bedömning av en driftskompatibilitetskomponents överensstämmelse eller lämplighet för användning, om en teknisk specifikation för driftskompatibilitet så kräver.

Om andra rättsakter i Europeiska unionen tillämpas på en driftskompatibilitetskomponent, ska det framgå av EG-försäkran om överensstämmelse eller EG-försäkran om lämplighet för användning att komponenten också uppfyller kraven i dessa rättsakter.

Om varken tillverkaren eller dennes behöriga ombud har uppfyllt de skyldigheter som fastställs i 1 och 3 mom., ska skyldigheterna gälla varje person som släpper ut driftskompatibilitetskomponenten på marknaden. Samma skyldigheter gäller också alla som monterar driftskompatibilitetskomponenter eller delar av driftskompatibilitetskomponenter av olika ursprung och den som tillverkar driftskompatibilitetskomponenter för eget bruk.

Närmare bestämmelser om förfarandet vid bedömning av driftskompatibilitetskomponenternas överensstämmelse och lämplighet för användning samt mallarna för försäkran som utfärdas utifrån sådana förfaranden och deras följedokument får utfärdas genom förordning av statsrådet.

45 §

Driftskompatibilitetskomponenters icke-överensstämmelse med väsentliga krav

Om Transport- och kommunikationsverket anser att en EG-försäkran om överensstämmelse har upprättats felaktigt eller annars otillbörligt, ska tillverkaren eller dennes ombud som är etablerat i Europeiska unionen på yrkande av verket se till att driftskompatibilitetskomponenten överensstämmer med kraven. Om överensstämmelsen fortfarande brister, ska verket vidta alla behövliga åtgärder för att begränsa eller förbjuda utsläppandet av driftskompatibilitetskomponenten i fråga på marknaden eller säkerställa att komponenten dras tillbaka från marknaden på det sätt som föreskrivs i 2 mom.

Om en driftskompatibilitetskomponent som har beviljats en EG-försäkran om överensstämmelse eller en EG-försäkran om lämplighet för användning och som har släppts ut på marknaden och används på avsett sätt sannolikt inte uppfyller de väsentliga kraven, ska Transport- och kommunikationsverket vidta alla behövliga åtgärder för att begränsa komponentens användningsområde, förbjuda dess användning, dra tillbaka den från marknaden eller återkalla den. Transport- och kommunikationsverket ska omedelbart underrätta kommissionen, EU-byrån och övriga EES-stater om de åtgärder som vidtagits och ange skälen till beslutet samt särskilt ange om avvikelserna beror på att

- 1) de väsentliga kraven inte har uppfyllts,
- 2) de europeiska specifikationerna har tillämpats på ett felaktigt sätt,
- 3) de europeiska specifikationerna är otillräckliga.

Om en åtgärd som avses i 2 mom. är följden av att de europeiska specifikationerna är otillräckliga, ska Transport- och kommunikationsverket med beaktande av verkets befogenheter i samarbete med andra ansvariga aktörer vidta någon eller några av följande åtgärder:

- 1) helt eller delvis återkalla specifikationen i fråga från de publikationer där den är införd,
- 2) om specifikationen i fråga är en harmoniserad standard, begränsa användningen av eller dra tillbaka standarden i enlighet med artikel 11 i standardiseringsförordningen som nämns i 4 § 47 punkten,
- 3) se över en teknisk specifikation för driftskompatibilitet i enlighet med artikel 6 i driftskompatibilitetsdirektivet.

Om det visar sig att en driftskompatibilitetskomponent försedd med en EG-försäkran om överensstämmelse inte överensstämmer med de väsentliga kraven, ska Transport- och kommunikationsverket vidta lämpliga åtgärder mot det organ som utfärdat försäkran samt underrätta kommissionen och övriga EES-stater om detta.

9 kap.

Delsystem

46 §

Fri rörlighet för delsystem

Uppbyggnad, ibruktagande eller drift av ett strukturellt delsystem som uppfyller de väsentliga kraven får inte förbjudas, begränsas eller försvåras på andra grunder än sådana som gäller iakttagandet av väsentliga krav och som anges i denna eller någon annan lag eller föreskrivs med stöd av lag.

Om ett delsystem har kontrollerats inom ramen för en EG-kontrollförklaring eller i andra EES-stater i syfte att kontrollera att identiska krav följs under identiska driftsförhållanden, får det inte krävas att delsystemet kontrolleras på nytt.

47 §

Presumption om överensstämmelse

Transport- och kommunikationsverket ska anse att de strukturella delsystem som ingår i Europeiska unionens järnvägssystem överensstämmer med de väsentliga kraven, om de är försedda med en lämplig EG-kontrollförklaring.

Driftskompatibilitetskomponenter och delsystem som överensstämmer med de likriktade standarder eller delar av dem till vilka hänvisningar har offentliggjorts i Europeiska unionens officiella tidning ska förutsättas överensstämma med de väsentliga krav som omfattas av dessa standarder.

48 §

Sökandens uppgifter i förfarandet för utfärdande av EG-kontrollförklaring

Vid utfärdandet av en EG-kontrollförklaring för utsläppande på marknaden och ibruktagande av ett delsystem ska sökanden begära att ett eller flera anmälda organ utför den EG-kontrollförklaring som avses i 49 § och att Transport- och kommunikationsverket utför den FI-kontroll som avses i 50 §.

EG-kontrollförklaringen för ett delsystem ska upprättas av sökanden. Sökanden ska försäkra att delsystemet har kontrollerats och att det uppfyller kraven i bestämmelser och föreskrifter. EG-kontrollförklaringen och följedokumentet ska vara daterade och undertecknade av sökanden.

Sökanden ansvarar för sammanställningen av det tekniska underlag som ska åtfölja EG-kontrollförklaringen. Det tekniska underlaget ska innehålla alla behövliga dokument som gäller delsystemets egenskaper och, i tillämpliga fall, alla intyg om driftskompatibilitetskomponenternas överensstämmelse med kraven. Dokumentet ska innehålla alla uppgifter om villkor och begränsningar för användning av delsystemet samt anvisningar om kontinuerlig och periodisk övervakning, inställningar och underhåll av delsystemet.

Om det tekniska underlaget ändras till följd av modernisering eller ombyggnad av ett delsystem, ska sökanden bedöma huruvida det behövs en ny EG-kontrollförklaring.

49 §

Ett anmält organs uppgifter i förfarandet för utfärdande av EG-kontrollförklaring

Ett anmält organ utför på begäran av sökanden en EG-kontroll av ett delsystem, som inkluderar ett förfarande för bedömning av ett delsystems överensstämmelse. EG-kontrollen börjar med planeringsskede och pågår under delsystemets hela uppbyggnadstid fram till överlämnandet innan delsystemet släpps ut på marknaden eller tas i bruk. I uppdraget ingår i enlighet med den tillämpliga tekniska specifikationen för driftskompatibilitet också att kontrollera det berörda delsystemets gränssnitt i förhållande till det system i vilket delsystemet ska integreras.

Det anmälda organet får utfärda mellanliggande kontrollintyg om ett visst stadium i kontrollförfarandet eller vissa delar av delsystemet.

Det anmälda organet får utfärda kontrollintyg för ett eller flera delsystem eller vissa delar av delsystem, om detta är tillåtet i den relevanta tekniska specifikationen för driftskompatibilitet.

Närmare bestämmelser om de anmälda organens uppgifter, EG-kontrollförfarandet för delsystem samt de mellanliggande kontrollintygen och förfarandet för att utfärda sådana samt mallarna för försäkran som utfärdas utifrån sådana förfaranden och deras följedokument får utfärdas genom förordning av statsrådet.

50 §

Uppgifter och ansvar i enlighet med FI-kontrollen

FI-kontroll ska utföras på sådana delsystem eller delar av sådana delsystem på vilka tillämpas de nationella tekniska rättsnormer som avses i 38 §.

Transport- och kommunikationsverket ansvarar för FI-kontrollerna. Transport- och kommunikationsverket kan utse ett anmält organ att ansvara för bedömningen av de nationella bestämmelser som gäller ett delsystem vid FI-kontroller. För det anmälda organet gäller då de förutsättningar som anges i 15 kap.

Transport- och kommunikationsverket kan anlita en underleverantör för uppgifter som avses i denna paragraf, om underleverantören uppfyller de villkor för att bli utsedd till anmält organ som föreskrivs i 84–90 §, med undantag för villkoren i 84 § 2 mom. och 86 § 1 mom. 1 punkten, och om underleverantören utför uppgiften i enlighet med de krav som föreskrivs i denna lag eller bestäms eller föreskrivs med stöd av den. Transport- och kommunikationsverket svarar för de uppgifter som utförts av underleverantörer.

Transport- och kommunikationsverket eller det anmälda organ som har utsetts av verket får utfärda mellanliggande kontrollintyg om ett visst stadium i kontrollförfarandet eller vissa delar av delsystemet.

Transport- och kommunikationsverket eller det anmälda organ som utsetts av verket får utfärda kontrollintyg för ett eller flera delsystem som avses i denna paragraf eller vissa delar av dessa delsystem.

Närmare bestämmelser om Transport- och kommunikationsverkets eller det av verket utsedda anmälda organets uppgifter vid FI-kontroll, förfarandet för FI-kontroll av delsystem samt de mellanliggande kontrollintygen och förfarandet för att utfärda sådana får utfärdas genom förordning av statsrådet.

51 §

Delsystems icke-överensstämmelse med väsentliga krav

Om Transport- och kommunikationsverket konstaterar att ett strukturellt delsystem, för vilket en EG-kontrollförklaring har utfärdats, inte till fullo uppfyller bestämmelserna i driftskompatibilitetsdirektivet och i synnerhet inte de väsentliga kraven, får verket begära att kompletterande kontroller genomförs.

Transport- och kommunikationsverket ska anmäla till kommissionen om de kompletterande kontroller som har begärts jämte sina motiveringar. I anmälan till kommissionen ska framgå huruvida delsystemets bristande uppfyllelse av kraven i driftskompatibilitetsdirektivet beror på icke-överensstämmelse med de väsentliga kraven eller med en teknisk specifikation för driftskompatibilitet, eller på att de sistnämnda har tillämpats felaktigt eller på en brist i en teknisk specifikation för driftskompatibilitet.

10 kap.

Ibruktagande av fasta strukturella delsystem

52 §

Tillstånd för ibruktagande av fasta strukturella delsystem

Tillstånd av Transport- och kommunikationsverket krävs för ibruktagande av delsystemen för markbaserad trafikstyrning och signalering, energi och infrastruktur.

Sökanden ska lämna in en begäran om tillstånd för ibruktagande av strukturella delsystem till Transport- och kommunikationsverket. Verket ska på ansökan bevilja tillstånd för ibruktagande av sådana delsystem enligt 1 mom. som har utformats, byggts och installerats på ett sådant sätt att de uppfyller de väsentliga kraven. Vid behandlingen av tillståndsansökan ska verket framför allt granska att delsystemet är tekniskt kompatibelt med det system i vilket det ska integreras samt att integreringen är säker.

Transport- och kommunikationsverket ger anvisningar för ansökan av de tillstånd som avses i denna paragraf. Ansökningsanvisningarna ska tillhandahållas sökanden avgiftsfritt.

Närmare bestämmelser om de handlingar som ska bifogas ansökan om tillstånd för ibruktagande av fasta strukturella delsystem får utfärdas genom förordning av statsrådet.

53 §

Behandling av tillstånd för ibruktagande av fasta strukturella delsystem

Transport- och kommunikationsverket ska inom en månad efter att ansökan mottagits underrätta sökanden om att ansökan innehåller behövliga uppgifter och bilagor eller begära kompletterande uppgifter och fastställa en rimlig tidsfrist för inlämnande av dessa.

Transport- och kommunikationsverket ska kontrollera huruvida underlaget är fullständigt, relevant och sammanhängande och, när det gäller markbaserad utrustning för det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg, nedan markbaserad *ERTMS-utrustning*, om det överensstämmer med EU-byråns beslut. Därefter ska Transport- och kommunikationsverket utfärda ett tillstånd för ibruktagande av fasta strukturella delsystem eller underrätta sökanden om att denne fått avslag inom en rimlig tid och i alla händelser inom fyra månader från mottagandet av all relevant information.

Transport- och kommunikationsverket beviljar tillstånd för ibruktagande av ett fast strukturellt delsystem tills vidare om förutsättningarna enligt 52 § uppfylls. Verket ska motivera sitt beslut. Verket kan förena ett tillstånd för ibruktagande med sådana begränsningar och villkor som syftar till att trygga delsystemets säkerhet och driftskompatibilitet i järnvägssystemet. Begränsningarna och villkoren får inte stå i strid med väsentliga krav.

54 §

Harmoniserat genomförande av delsystemen för trafikstyrning och signalering i Europeiska unionen

Innan ett anbudsförfarande för markbaserad ERTMS-utrustning ordnas ska sökanden lämna in de planerade tekniska lösningarna till EU-byrån, så att byrån kan kontrollera att de fullständigt överensstämmer med tekniska specifikationer för driftskompatibilitet och därmed är fullständigt driftskompatibla.

Denna ansökan och information om alla projekt som hör till ansökan, de olika etapperna i och resultaten av de relevanta förfarandena och begäranden och beslut från överklagandenämnden som avses i artikel 55 i EU-byråförordningen ska lämnas in till EU-byrån via den enda kontaktpunkten. Närmare bestämmelser om de handlingar som ska bifogas ansökan om kontroll av anbudsbegäran om markbaserad ERTMS-utrustning får utfärdas genom förordning av statsrådet.

Transport- och kommunikationsverket kan lämna ett yttrande om ansökan om kontroll till sökanden innan ansökan inlämnas till EU-byrån via den enda kontaktpunkten eller till EU-byrån efter inlämnandet.

Om EU-byrån meddelar sökanden att det finns brister i ansökan, ska sökanden antingen åtgärda konstruktionen och skicka en ny ansökan om godkännande till EU-byrån eller inom en månad efter att ha mottagit ett sådant meddelande lämna in en motiverad begäran om att EU-byrån ska ompröva sitt beslut. Om EU-byrån fastställer sitt ursprungliga beslut får sökanden överklaga ärendet inför överklagandenämnden.

Om sökanden ändrar utkastet till kravspecifikationer eller beskrivningen av de tekniska lösningarna efter godkännandet, ska sökanden utan otillbörligt dröjsmål underrätta EU-byrån och Transport- och kommunikationsverket om detta. Vid ändring tillämpas artikel 30 i EU-byråförordningen.

55 §

Planering av tillverkning, uppbyggnad, ombyggnad eller modernisering av fasta strukturella delsystem

En plan för tillverkning eller uppbyggnad av ett nytt delsystem samt för ombyggnad eller modernisering av ett befintligt delsystem ska ges in till Transport- och kommunikationsverket. Genomförandet av planen kan inledas först när Transport- och kommunikationsverket har beslutat om det på basis av planen behövs ett nytt tillstånd för ibruktagande.

Transport- och kommunikationsverket ska inom en månad efter att ha mottagit sökandens plan underrätta sökanden om att underlaget är fullständigt eller begära relevanta kompletterande uppgifter och fastställa en rimlig tidsfrist för inlämnande av dessa.

Transport- och kommunikationsverket ska kräva ett nytt tillstånd för ibruktagande, om

1) den övergripande säkerhetsnivån för delsystemet i fråga kan påverkas negativt av de planerade arbetena,

2) tillståndet för ibruktagande krävs i tekniska specifikationer för driftskompatibilitet,

3) tillståndet för ibruktagande krävs i den nationella genomförandeplanen,

4) det görs ändringar i de värden utifrån vilka tillståndet redan beviljats.

Verket ska underrätta sökanden om behovet av ett tillstånd för ibruktagande senast fyra månader efter det att sökanden har gett in alla dokument som behövs för behandlingen till verket.

56 §

Återkallande av tillstånd för ibruktagande av fasta strukturella delsystem

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

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

57 §

Användningstillstånd för byggtiden

Om avsikten är att använda ett fast strukturellt delsystem i järnvägssystemet innan ett tillstånd för ibruktagande har beviljats enligt 52 §, ska användningstillstånd för byggtiden sökas hos Transport- och kommunikationsverket. Verket kan bevilja tillstånd för moderniserings- eller ombyggnadsprojekt som färdigställs etappvis, om delsystemet behövs för att trygga tillräckliga trafikförbindelser och järnvägssystemets säkerhet inte äventyras. För bedömning av förutsättningarna för ett användningstillstånd för byggtiden ska sökanden ge verket en beskrivning av trafikbehovet och de planerade arbetena samt av de åtgärder genom vilka säkerheten i järnvägssystemet tryggas.

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

Vad som i 56 § föreskrivs om återkallande av tillstånd för ibruktagande av fasta strukturella delsystem gäller även användningstillstånd för byggtiden. Användningstillstånd för byggtiden kan inte beviljas för fordon eller mobila delsystem.

11 kap.

Ibruktagande av mobila delsystem

58 §

Tillstånd för provkörning för testning av delsystem till fordon

Transport- och kommunikationsverket kan på ansökan bevilja ett visstidstillstånd för provkörning för testning av sådana fordon som är försedda med ett delsystem som enligt en teknisk specifikation för driftskompatibilitet eller en föreskrift som meddelats med stöd av denna lag ska undergå kontroller som krävs för att delsystemet ska kunna användas i järnvägssystemet. Tillstånd kan beviljas för högst tio månader.

Förvaltaren av statens bannät ska efter att ha hört sökanden vidta alla åtgärder för att säkerställa att de tester som behövs kan genomföras inom tre månader efter att begäran mottagits. Vid behov ska Transport- och kommunikationsverket vidta åtgärder för att säkerställa att testerna genomförs.

Sökanden ska för bedömningen av förutsättningarna för tillståndet för provkörning i samband med ansökan till verket lämna in en plan om förflyttning av fordonet, om de kontroller som ska utföras på delsystemet samt om de åtgärder genom vilka säkerheten i järnvägssystemet tryggas. En förutsättning för beviljande av tillstånd för provkörning är att järnvägssystemets säkerhet inte äventyras på grund av genomförandet av kontrollerna. Ett fordon som är försett med ett delsystem för vilket det finns ett tillstånd för provkörning får inte användas i kommersiell trafik.

Verket kan förena ett tillstånd för provkörning med begränsningar och villkor som syftar till att trygga järnvägssystemets säkerhet. Delsystemet får användas endast i enlighet med tillståndsvillkoren.

Vad som i 56 § föreskrivs om återkallande av tillstånd för ibruktagande av fasta strukturella delsystem gäller också tillstånd som beviljats med stöd av denna paragraf.

59 §

Utsläppande av mobila delsystem på marknaden

Mobila delsystem får släppas ut på marknaden endast om de har utformats, byggts och installerats på ett sådant sätt att de uppfyller de väsentliga kraven.

Sökanden ska säkerställa att en tillämplig kontrollförklaring har upprättats.

60 §

Ansökan om tillstånd för utsläppande av fordon på marknaden

För att ett fordon ska få släppas ut på den finländska marknaden krävs ett tillstånd för utsläppande av fordon på marknaden som utfärdas av EU-byrån eller av Transport- och kommunikationsverket.

Sökanden ska i sin ansökan om tillstånd för utsläppande på marknaden ange fordonets användningsområde. I ansökan ska påvisas att den tekniska kompatibiliteten mellan fordonet och bannätet i användningsområdet har kontrollerats. Närmare bestämmelser om de uppgifter som krävs i ansökan om tillstånd för utsläppande på marknaden får utfärdas genom förordning av statsrådet.

Om ett fordon redan har ett tillstånd för utsläppande på marknaden, ska ett nytt tillstånd ansökas om

1) det har gjorts någon ändring av värdena för de parametrar som avses i 63 § 2 mom. 2 punkten, om ändringen ligger utanför området för godtagbara parametrar i enlighet med vad som fastställs i tekniska specifikationer för driftskompatibilitet,

2) den övergripande säkerhetsnivån för det berörda fordonet kan påverkas negativt av de planerade arbetena, eller

3) detta krävs i tekniska specifikationer för driftskompatibilitet.

Ansökan ska lämnas in via den enda kontaktpunkten.

61 §

Tillstånd för utsläppande av fordon på marknaden i flera EES-stater

Tillstånd för utsläppande på marknaden ska sökas hos EU-byrån, om fordonets planerade användningsområde finns i flera EES-stater.

Transport- och kommunikationsverket ska på begäran av EU-byrån kontrollera om ansökningshandlingarna är fullständiga, relevanta och sammanhängande vad som gäller nationella rättsnormer.

EU-byrån och Transport- och kommunikationsverket kan som en del av bedömningen av ansökningshandlingarna och vid berättigade tvivel begära att test ska utföras på bannätet. Ett sådant test ska utföras på det sätt som föreskrivs i 58 §.

Om EU-byrån har underrättat Transport- och kommunikationsverket om att den är av en annan åsikt om en negativ bedömning som gjorts av Transport- och kommunikationsverket enligt 2 mom. och parterna inte inom en månad efter det att EU-byrån underrättade verket enas om en bedömning, kan Transport- och kommunikationsverket hänskjuta ärendet till den överklagandenämnd som avses i artikel 55 i EU-byråförordningen för ett skiljeförfarande. Transport- och kommunikationsverket kan vid behov besluta att processen också ska inbegripa sökanden.

62 §

Tillstånd för utsläppande av fordon på marknaden i Finland

Om fordonets användningsområde är begränsat till bannätet i Finland, får tillstånd för utsläppande på marknaden ansökas hos antingen Transport- och kommunikationsverket eller EU-byrån.

Transport- och kommunikationsverket ska kontrollera huruvida ansökningshandlingarna är fullständiga, relevanta och sammanhängande. Bestämmelser om kraven på tillståndsförfarandet finns i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/545 om fastställande av praktiska arrangemang i processen för godkännande av järnvägsfordon och typer av järnvägsfordon enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797.

Transport- och kommunikationsverket ska inom en månad efter att ansökan mottagits underrätta sökanden om att ansökan innehåller behövliga handlingar eller begära kompletterande uppgifter som saknas.

Ett tillstånd för utsläppande av fordon på marknaden som beviljats av Sveriges nationella säkerhetsmyndighet gäller på ett bannät med spårvidden 1 435 mm på Torneå trafikplats, om de förfaranden som överenskommits i avtalet enligt 181 § har följts vid behandlingen av ansökan.

Om det för fordonet som omfattas av ansökan om tillstånd för utsläppande på marknaden även har lämnats in en begäran om att få frånga tillämpningen av en teknisk specifikation för driftskompatibilitet enligt 36 §, kan Transport- och kommunikationsverket bevilja tillstånd för utsläppande på marknaden först efter den behandling som avses i 36 §.

63 §

Tillstånd för utsläppande på marknaden som beviljas av Transport- och kommunikationsverket

Transport- och kommunikationsverket ska bevilja tillstånd för utsläppande på marknaden eller underrätta sökanden om ett avslag inom fyra månader från mottagandet av all relevant information från sökanden. Bestämmelser om kraven på tillståndsförfarandet finns i kommissionens genomförandeförordning som avses i 62 § 2 mom.

Av tillståndet för utsläppande på marknaden ska framgå

- 1) fordonets användningsområde eller -områden,
- 2) värdena för de parametrar som anges i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet och i nationella rättsnormer för kontrollen av den tekniska kompatibiliteten mellan fordonet och användningsområdet,
- 3) fordonets överensstämmelse med tekniska specifikationer för driftskompatibilitet och uppsättningar av nationella rättsnormer som är relaterade till de parametrar som avses i 2 punkten,
- 4) villkoren för användningen av fordonet samt andra begränsningar.

Tillstånd för utsläppande på marknaden begränsar inte iakttagandet av de villkor som Transport- och kommunikationsverket har fastställt med stöd av 21 § 2 mom. vid beviljandet av säkerhetsintyg eller med stöd av 26 § 3 mom. vid beviljandet av säkerhetstillstånd.

64 §

Utvidgning av ett fordons användningsområde

Om sökanden vill utvidga användningsområdet för ett fordon som redan har ett tillstånd, ska sökanden komplettera sin ansökan med uppgifter om det utvidgade användningsområdet.

Sökanden ska lämna in handlingarna till EU-byrån, om avsikten är att utvidga användningsområdet även till en annan EES-stat än Finland i fråga om ett tillstånd som beviljats av Transport- och kommunikationsverket eller om avsikten är att utvidga användningsområdet till Finland i fråga om ett tillstånd som beviljats av en nationell säkerhetsmyndighet i en annan EES-stat eller om EU-byrån har beviljat det tidigare tillståndet.

Om avsikten inte är att utvidga användningsområdet utanför Finland och Transport- och kommunikationsverket har beviljat det tidigare tillståndet, ska sökanden lämna in handlingarna till Transport- och kommunikationsverket.

Om tillstånd har ansökts hos Transport- och kommunikationsverket, behandlar verket ansökan enligt 62 §.

65 §

Kontroller före användning av fordon som beviljats tillstånd

Innan en järnvägsoperatör använder ett fordon, ska det kontrollera att

1) fordonet har beviljats tillstånd för utsläppande på marknaden på användningsområdet i fråga och att det är vederbörligen registrerat,

2) fordonet är kompatibelt med järnvägslinjen utifrån det banregister som avses i 37 § och tekniska specifikationer för driftskompatibilitet eller all annan relevant information som kostnadsfritt och inom rimlig tid lämnas av bannätsförvaltaren om ett sådant register inte finns eller är ofullständigt,

3) fordonet är vederbörligt integrerat i den tågsammansättning i vilken det är avsett att användas, med beaktande av det aktuella järnvägsföretagets säkerhetsstyrningssystem och den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet i fråga om drift och trafikledning.

Järnvägsoperatören får göra tester i samarbete med bannätsförvaltaren för att utföra sådana kontroller som avses i 1 mom.

Bannätsförvaltaren ska i samråd med järnvägsoperatören på alla sätt vidta åtgärder för att säkerställa att testerna kan genomföras inom tre månader efter att järnvägsoperatören begäran mottagits.

66 §

Typgodkännande för fordon

Transport- och kommunikationsverket beviljar ett typgodkännande för fordon i enlighet med det förfarande som anges i 62–63 §, om avsikten är att använda fordonet bara på bannätet i Finland. Ansökan om typgodkännande ska lämnas in via den enda kontaktpunkten.

När Transport- och kommunikationsverket beviljar det första tillståndet för utsläppande av fordonstypen i fråga på marknaden, ska verket samtidigt utfärda ett typgodkännande, som avser samma användningsområde för fordonet.

Om en teknisk specifikation för driftskompatibilitet eller en nationell rättsnorm, på grundval av vilken ett typgodkännande har utfärdats, ändras och det där förutsätts att typgodkännandet behöver förnyas, får de kontroller som utförs av Transport- och kommunikationsverket vid förnyandet av typgodkännandet endast beröra de ändrade kraven i den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet eller den nationella rättsnormen. De typgodkännanden som Transport- och kommunikationsverket beviljar antecknas i ett europeiskt register över godkända fordonstyper, som förs av EU-byrån.

Typgodkännandet gäller inte sådana fordon som ska godkännas i enlighet med 14 kap.

67 §

Fordons överensstämmelse med en godkänd fordonstyp

Transport- och kommunikationsverket ska bevilja tillstånd för utsläppande på marknaden för ett fordon eller en serie fordon som överensstämmer med en godkänd fordonstyp och som ska användas på bannätet i Finland på grundval av en försäkran om typöverensstämmelse med denna fordonstyp.

Försäkran om typöverensstämmelse ska fastställas i enlighet med kontrollförfarandena i tekniska specifikationer för driftskompatibilitet eller, i de fall där tekniska specifikationer för driftskompatibilitet inte är tillämpliga, förfarandena för bedömning av överensstämmelse enligt modulerna B + D, B + F och H1 i bilaga II till Europaparlamentets och rådets beslut nr

768/2008/EG om en gemensam ram för saluföring av produkter och upphävande av rådets beslut 93/465/EEG.

Förnyandet av det typgodkännande som avses i 66 § 3 mom. påverkar inte ett sådant tillstånd för utsläppande på marknaden som beviljats ett fordon av fordonstypen i fråga på grundval av ett typgodkännande som gällde före förnyandet.

68 §

Fordonsnummersystem

Ett fordon som beviljats tillstånd för utsläppande på marknaden eller tillstånd för ibruktagande som avses i 14 kap. ska registreras i ett fordonsregister innan det tas i bruk. Om fordonsnets användningsområde är begränsat till bannätet i Finland, ska det registreras i Finland i det trafik- och transportregister som avses i V avd. 1 kap. 1 § i lagen om transportservice. Om fordonets användningsområde utöver Finland innefattar ett eller flera andra EES-staters territorium, ska det registreras i en av de berörda medlemsstaterna.

Transport- och kommunikationsverket tilldelar fordonet ett fordonsnummer i samband med att verket första gången registrerar fordonet i trafik- och transportregistret.

Den som ansöker om första tillstånd för utsläppande på marknaden eller ibruktagande av ett fordon som avses i 14 kap. ansvarar för att fordonet i fråga märks med sitt fordonsnummer. Transport- och kommunikationsverket kan vid behov ändra ett fordonsnummer och kräva att fordonsinnehavaren ändrar märkningen av fordonet.

På fordon som används i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland kan det användas fordonsnummer som tilldelats i ett tredjeland.

Fordon som används i museitrafik behöver inte märkas med ett fordonsnummer som avses i denna paragraf, om de har ett gammalt nummer som grundar sig på ett nationellt nummersystem och som entydigt specificerar dem.

12 kap.

Fordons och fordonstypers icke-överensstämmelse med väsentliga krav

69 §

Åtgärder för att rätta till en situation

Om en järnvägsoperatör under drift anser att ett fordon som operatören använder inte uppfyller ett av de tillämpliga väsentliga kraven, ska denne vidta behövliga korrigerande åtgärder för att säkerställa fordonets överensstämmelse. Vidare ska operatören informera Transport- och kommunikationsverket om de vidtagna åtgärderna, och verket i sin tur ser till att även EU-byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna i de berörda EES-staterna informeras om ärendet.

Om Transport- och kommunikationsverket får information om att ett fordon eller en fordonstyp som har beviljats tillstånd för utsläppande på marknaden inte uppfyller ett av de tillämpliga väsentliga kraven då fordonet eller fordonstypen används som avsett, ska verket informera de järnvägsoperatörer som använder fordonet eller fordonstypen och be dessa att vidta behövliga åtgärder för att säkerställa fordonets eller fordonens överensstämmelse. Transport- och kommunikationsverket ska informera EU-byrån och de berörda nationella säkerhetsmyndigheterna om ärendet. Transport- och kommunikationsverket ska också informera de nationella säkerhetsmyndigheterna på de EES-staters territorium där en ansökan om tillstånd för utsläppande på marknaden för ett fordon av samma typ har inletts.

Om, i de fall som avses i 1 och 2 mom., de korrigerande åtgärder som vidtas av järnvägsoperatören inte säkerställer överensstämmelse med de tillämpliga väsentliga kraven och denna

icke-överensstämmelse leder till en allvarlig säkerhetsrisk, kan Transport- och kommunikationsverket vidta tillfälliga säkerhetsåtgärder, i enlighet med 24 § 3 mom. Parallellt med detta kan Transport- och kommunikationsverket dra in ett typgodkännande för ett fordon som en tillfällig säkerhetsåtgärd. I beslutet om detta kan ändring sökas enligt förvaltningsprocesslagen (586/1996). Dessutom kan det skiljeförfarande som anges i 61 § 4 mom. tillämpas i ärendet.

70 §

Återkallande av tillstånd på grund av icke-överensstämmelse med väsentliga krav

För att undvika en allvarlig säkerhetsrisk kan Transport- och kommunikationsverket, i de fall som avses i 69 § 1 och 2 mom., återkalla eller ändra ett tillstånd, om det kan påvisas att ett väsentligt krav inte var uppfyllt vid den tidpunkt då tillståndet beviljades.

Om det råder meningsskiljaktigheter mellan EU-byrån och Transport- och kommunikationsverket om begränsningen eller återkallandet av tillståndet, ska det skiljeförfarande som föreskrivs i 61 § 4 mom. tillämpas. Om resultatet av ett sådant förfarande blir att tillståndet för utsläppande på marknaden varken ska begränsas eller återkallas, ska de tillfälliga säkerhetsåtgärderna som avses i 24 § 3 mom. upphävas.

71 §

Konsekvenserna av ett återkallande

Transport- och kommunikationsverket ska utan dröjsmål informera EU-byrån om återkallande av ett tillstånd för utsläppande på marknaden som verket beviljat. Verket ska motivera sitt beslut.

EU-byråns eller Transport- och kommunikationsverkets beslut att återkalla tillståndet ska antecknas i fordonsregistret.

Transport- och kommunikationsverket ska i samarbete med EU-byrån säkerställa att de järnvägsoperatörer som använder samma slags fordon eller fordonstyp som är föremål för återkallande informeras om återkallandet av tillståndet för utsläppande på marknaden. Sådana järnvägsoperatörer ska kontrollera om icke-överensstämmelsen med kraven gäller deras fordon. I så fall ska förfarandet som föreskrivs i detta kapitel tillämpas.

Om ett tillstånd för utsläppande på marknaden återkallas, får det berörda fordonet inte längre användas och dess användningsområde får inte utvidgas. Om ett typgodkännande återkallas, får fordon som byggts på basis av det inte släppas ut på marknaden. Om ett fordon redan har släppts ut på marknaden, ska det omedelbart dras tillbaka. Ett nytt tillstånd för ett enskilt fordon får sökas i enlighet med 60–62 § och ett nytt typgodkännande får sökas i enlighet med 66 §.

Om, i de fall som anges i 69 § 1 och 2 mom., icke-överensstämmelse med de väsentliga kraven är begränsad till en del av det berörda fordonets användningsområde och denna icke-överensstämmelse redan förelåg vid tidpunkten för beviljandet av tillståndet för utsläppande på marknaden, ska tillståndet ändras genom att utesluta de berörda delarna från användningsområdet.

13 kap.

Underhåll av fordon

72 §

Enheter som ansvarar för underhåll av fordon

Innan ett fordon används på bannätet i Finland ska det anvisas en enhet som ansvarar för dess underhåll. Den underhållsansvariga enheten för ett fordon som registreras i Finland ska vara registrerad i det trafik- och transportregister som avses i V avd. 1 kap. 1 § i lagen om transportservice.

Enheten som ansvarar för underhåll ska med hjälp av ett underhållssystem säkerställa att de fordon som den ansvarar för är säkra och driftklara, dock utan att detta begränsar det ansvar som järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare har enligt 10 och 11 § för att fordonet ska vara trafiksäkert.

Den underhållsansvariga enheten ska för de fordon det ansvarar för inrätta ett sådant underhållssystem som avses i 73 § och med hjälp av vilket enheten ska

1) säkerställa att fordonen underhålls i enlighet med manualen för varje fordon samt gällande underhållsbestämmelser, relevanta tekniska specifikationer för driftskompatibilitet och andra krav,

2) vid behov i samarbete med andra aktörer tillämpa metoderna för riskvärdering och riskbedömning som fastställs i de gemensamma säkerhetsmetoderna i enlighet med vad som avses i artikel 6.1 a i järnvägssäkerhetsdirektivet,

3) säkerställa att dess underleverantörer genomför riskkontrollåtgärder genom att tillämpa de metoder för övervakning som avses i artikel 6.1 c i järnvägssäkerhetsdirektivet och att detta finns föreskrivet i avtalsvillkor som ska redovisas på begäran av EU-byrån eller Transport- och kommunikationsverket,

4) säkerställa underhållsverksamhetens spårbarhet.

73 §

Underhållssystem för fordon

Underhållssystemet vid enheter som ansvarar för underhåll av fordon har en ledningsfunktion med ansvar för övervakning och samordning av underhållsfunktioner, funktioner för underhållsutveckling och utförande av underhåll samt funktioner för styrning av vagnmateriel.

Enheten som ansvarar för underhållet av ett fordon ska själv sköta ledningsfunktionen, men får lägga ut de övriga funktionerna som avses i 1 mom. på entreprenad till underhållsverkstäder, underhållsdepåer eller andra serviceleverantörer med motsvarande kompetens.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om de funktioner som avses i 1 mom. och om ordnandet av dem i enheter som ansvarar för underhåll av fordon, i underhållsverkstäder och underhållsdepåer samt om kraven på funktionerna och bedömningsgrunderna.

74 §

Certifieringsorgan och certifiering av underhållsansvariga enheter

Enheter som ansvarar för underhåll av fordon ska vara certifierade i enlighet med artikel 14 i järnvägssäkerhetsdirektivet i den gällande EU-lagstiftningen.

Certifiering av enheter som ansvarar för underhåll av fordon ska ansökas hos ett behörigt certifieringsorgan i en EES-stat. I Finland är Transport- och kommunikationsverket och organ som särskilt ackrediterats för certifieringsuppgiften certifieringsorgan.

Transport- och kommunikationsverket kan vid behov för bistånd i skötseln av certifieringsuppgifterna anlita utomstående sakkunniga med tillräcklig sakkunskap och i övrigt sådana förutsättningar som behövs för att bistå vid skötseln av uppgifterna.

Certifiering och intyg som avses i denna paragraf krävs inte av underhållsansvariga enheter med ansvar för fordon som endast används i musei- eller växlingstrafik eller för flyttarbete.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om ansökan om certifiering, kraven på en utomstående sakkunnig som anlitas för att sköta Transport- och kommunikationsverkets certifieringsuppgifter samt om hur de genomförandeakterna som antagits av kommissionen ska tillämpas vid certifieringen av enheter som ansvarar för underhåll av fordon.

75 §

Krav på certifiering

Certifiering ska beviljas på ansökan i enlighet med detta kapitel och en gällande EU-förordning. Certifieringen gäller i EES-staterna. Även med återkallande av certifieringen av en enhet som ansvarar för underhåll av fordon ska tillämpas EU-förordningen.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om certifiering av en enhet som ansvarar för underhåll av fordon eller av en underhållsfunktion.

76 §

Undantag som gäller anvisande och certifiering av underhållsansvariga enheter för fordon från tredjeländer

Transport- och kommunikationsverket kan på ansökan bevilja undantag från vad som i 72 § föreskrivs om de krav som ställs på enheter som ansvarar för underhåll av fordon eller i 74 § om certifieringskrav som ställs på underhållsansvariga enheter i fråga om underhåll av fordon som används i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland.

Undantag som gäller anvisande och certifiering av underhållsansvariga enheter för fordon ska sökas

1) i samband med ansökan om säkerhetsintyg enligt 18 §, om enheten som ansvarar för underhåll är ett järnvägsföretag, eller

2) när fordonet registreras för första gången i trafik- och transportregistret och fordonet beviljas tillstånd för ibruktagande.

Sökanden ska till ansökan foga en motivering till undantaget och beskriva alternativa åtgärder för hur fordonets underhåll säkerställs.

Transport- och kommunikationsverket ska i den årsrapport som avses i 17 § rapportera om beviljade undantag samt övervaka att de inte äventyrar järnvägssäkerheten. Transport- och kommunikationsverket kan, efter att ha gett tillståndshavaren tillfälle att bli hörd på behörigt sätt, återkalla sitt beslut om undantag, om det anses orsaka onödiga risker för järnvägssystemet.

14 kap.

Ibruktagande av fasta delsystem på privata spåranläggningar enligt 5 kap. och ibruktagande av rullande materiel i trafik till Ryssland, museitrafik och vid förflyttningar

77 §

Fall där tekniska specifikationer för driftskompatibilitet inte behöver tillämpas på privata spåranläggningar

Tekniska specifikationer för driftskompatibilitet ska tillämpas på sådana privata spåranläggningar som omfattas av det anmälningsförfarande som avses i 5 kap., med undantag för punkterna om kontroll som utförs av ett anmält organ.

Transport- och kommunikationsverket kan på ansökan bevilja en förvaltare av privata spår-
anläggningar möjligheten att få frånga tillämpningen av en teknisk specifikation för drifts-
kompatibilitet på sitt bannät

1) för projekt som avser ett delsystem eller modernisering eller ombyggnad av detta och
som, den dag då specifikationen börjar tillämpas, är ett långt framskridet projekt eller omfattas
av ett avtal som håller på att genomföras,

2) om en specifikation efter en olycka eller en naturkatastrof inte kan tillämpas av tekniska
eller ekonomiska orsaker, så att bannätet kan återupprättas. Möjligheten att inte tillämpa spe-
cifikationen är begränsad till perioden innan bannätet återupprättas,

3) om tillämpningen av den berörda specifikationen skulle hota projektets lönsamhet eller
kompatibiliteten i järnvägssystemet i ett projekt som gäller modernisering, ombyggnad eller
utvidgning av ett delsystem,

4) av ett annat synnerligen vägande skäl, om undantaget inte hotar kompatibiliteten med
bannätets övriga delar.

Beslutet kan förenas med villkor och begränsningar för att trygga säkerheten.

Närmare bestämmelser om ansökan om och ansökningsförfarandet för att få frånga tillämp-
ningen av tekniska specifikationer för driftskompatibilitet får utfärdas genom förordning av
statsrådet.

78 §

Fasta strukturella delsystem

För att få tillstånd för ibruktagande av ett fast strukturellt delsystem enligt 10 kap. för en
privat spår-anläggning ska sökanden upprätta en kontrollförklaring för delsystemet. Sökanden
ansvarar för att det berörda delsystemet har varit föremål för behövliga kontroller och att det
uppfyller de föreskrivna kraven. Kontrollförklaringen och följedokumentet ska vara daterade
och undertecknade av sökanden.

Sökanden ansvarar för sammanställningen av det tekniska underlag som ska åtfölja kontroll-
förklaringen. Det tekniska underlaget ska innehålla alla behövliga dokument som handlar
egenskaper av delsystemet samt vid behov alla dokument om driftskompatibilitetskomponen-
terna överensstämmer med kraven. Det ska också innehålla alla uppgifter om villkor och be-
gränsningar för användning samt anvisningar om kontinuerlig och periodisk övervakning, in-
ställningar och underhåll.

Transport- och kommunikationsverket kontrollerar att delsystemet överensstämmer med
kraven innan det beviljar tillstånd för ibruktagande av ett fast delsystem enligt 10 kap.

79 §

Ibruktagande av rullande materiel på privata spår-anläggningar och i museitrafik

En museitrafikoperatör ska ansöka om tillstånd för ibruktagande för ett fordon som används
i museitrafik hos Transport- och kommunikationsverket innan fordonet får användas på ban-
nätet. En förvaltare av privata spår-anläggningar ska ansöka om tillstånd för ibruktagande för
ett fordon hos Transport- och kommunikationsverket innan fordonet får användas för flyttar-
bete enligt 32 §.

Transport- och kommunikationsverket ska bevilja tillstånd för ibruktagande eller underrätta
sökanden om ett avslag inom fyra månader från mottagandet av all relevant information från
sökanden.

I tillståndet för ibruktagande ska ingå uppgifter om

- 1) fordonets innehavare eller ägare,
- 2) fordonets användningsområde,

- 3) begränsningar som gäller användningen av fordonet,
- 4) underhåll av fordonet.

Om fordonet bara används på en privat spåranläggning för vilken gjorts anmälan enligt 5 kap. krävs inget tillstånd för ibruktagande eller tillstånd för utsläppande på marknaden enligt 11 kap.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om krav på fordon som avses i 1 mom.

80 §

Fordon som anländer från Ryska federationen

Fordon som används i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland och som anländer från Ryska federationen ska ha Transport- och kommunikationsverkets tillstånd för ibruktagande. Verket beviljar tillstånd för sådana fordon och fordonstyper som i Ryska federationen eller i en annan stat som hör till organisationen för järnvägssamarbete (OSJD, Organisation for Co-operation of Railways), nedan *OSJD-stat*, har ett giltigt tillstånd för ibruktagande eller ett därmed jämförbart tillstånd. Fordonen får gå i trafik endast i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland. Bestämmelser om kraven på fordon finns i den mellan Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering ingångna överenskommelsen om direkt internationell järnvägstrafik och i den med stöd av den överenskommelsen ingångna överenskommelsen mellan kommunikationsministeriet i Finland och Ryska federationens transportministerium och dess bilagor.

Järnvägsföretag som i Finland bedriver i 1 mom. avsedd direkt internationell järnvägstrafik ska ansöka om tillstånd för ibruktagande hos Transport- och kommunikationsverket innan de inleder trafik med fordon på bannätet i Finland. Överensstämelsen hos fordon ska påvisas med en anmälan som sökanden ger in till verket. Sökanden ska anmäla att fordonet eller fordonstypen har beviljats tillstånd för ibruktagande eller ett därmed jämförbart tillstånd i Ryska federationen eller någon annan OSJD-stat. Verket avgör ansökan om tillstånd för ibruktagande på basis av den anmälan som sökanden lämnat in. Tillstånd kan beviljas elektroniskt.

Ett lokomotiv som anländer från Ryska federationen och som endast används i direkt internationell trafik mellan Finland och Ryssland får anlända till järnvägsgränsstationen i Finland utan ett sådant tillstånd för ibruktagande som avses i 1 mom., om det har ett gällande tillstånd för ibruktagande eller ett därmed jämförbart tillstånd i Ryska federationen eller någon annan OSJD-stat. Bestämmelser om kraven på lokomotiv finns i den mellan Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering ingångna överenskommelsen om direkt internationell järnvägstrafik och i den med stöd av den överenskommelsen ingångna överenskommelsen mellan kommunikationsministeriet i Finland och Ryska federationens transportministerium och dess bilagor.

Järnvägsföretag som i Finland bedriver direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland ska utan obefogat dröjsmål så snart de fått de uppgifter som avses i V avd. 2 kap. 3 § i lagen om transportservice och senast i sin ansökan om tillstånd för ibruktagande enligt 1 mom. lämna följande uppgifter om fordon som anländer från Ryska federationen till Transport- och kommunikationsverket för anteckning i trafik- och transportregistret:

- 1) fordonets ägare eller innehavare,
- 2) begränsningar som gäller användningen av fordonet,
- 3) uppgifter som gäller fordonets underhållsplan och som är relevanta med tanke på säkerheten.

81 §

Säkerställande av ett fordons överensstämmelse

Om en fordonsinnehavare anser att ett fordon som beviljats tillstånd för ibruktagande enligt 79 eller 80 § inte uppfyller ett av de tillämpliga väsentliga kraven, ska fordonsinnehavaren vidta behövliga korrigerande åtgärder för att säkerställa fordonets överensstämmelse. Vidare ska fordonsinnehavaren informera Transport- och kommunikationsverket om de vidtagna åtgärderna.

82 §

Återkallande av tillstånd för ibruktagande av fordon

Om Transport- och kommunikationsverket får information om att ett fordon som beviljats tillstånd för ibruktagande enligt 79 eller 80 § inte uppfyller de väsentliga krav som ställts på det eller om tillståndshavaren inte iakttar begränsningarna eller villkoren i tillståndet, ska Transport- och kommunikationsverket uppmana tillståndshavaren att inom en rimlig tid om minst två månader avhjälpa konstaterade fel och försummelser. Om felet eller försummelsen måste anses vara av väsentlig art och tillståndshavaren inte har avhjälpt felet eller försummelsen inom utsatt tid, kan verket återkalla tillståndet för ibruktagande helt och hållet eller för viss tid. Verket kan också begränsa eller helt förbjuda användningen av ett fordon.

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

15 kap.

Bedömningsorgan

83 §

Förhållande till annan lagstiftning

Bestämmelser om ett nationellt ackrediteringssystem för organ för bedömning av överensstämmelse finns i lagen om konstaterande av tillförlitligheten hos tjänster för bedömning av överensstämmelse med kraven (920/2005).

84 §

Ansökan om godkännande som anmält organ

Ett i Finland etablerat organ för bedömning av överensstämmelse ska ansöka om godkännande som anmält organ hos Transport- och kommunikationsverket. Till ansökan ska fogas

- 1) uppgifter och intyg om att kraven på bedömningsorgan uppfylls,
- 2) uppgifter om produkter för vilka bedömningsorganet har kompetens att utföra en bedömning av överensstämmelse med kraven,
- 3) uppgifter om vilka bedömningar av överensstämmelse med kraven och moduler för bedömning av överensstämmelse som bedömningsorganet använder i sin bedömning enligt 2 punkten.

Bedömningsorganet ska visa att det uppfyller kraven på bedömningsorgan genom ett ackrediteringsintyg som utfärdas av Säkerhets- och kemikalieverkets ackrediteringsenhet, nedan *ackrediteringstjänsten FINAS*. Om bedömningsorganet inte kan uppvisa något ackrediteringsintyg, ska det till den behöriga myndigheten ge in behövliga skriftliga bevis för att myndigheten ska kunna kontrollera, erkänna och regelbundet övervaka huruvida sökanden uppfyller de krav som gäller godkännande som anmält organ.

85 §

Godkännande som anmält organ och återkallande av godkännande

Transport- och kommunikationsverket godkänner och utser ett organ för bedömning av överensstämmelse till ett anmält organ, om organet uppfyller de krav enligt 84–90 § som ställs på anmälda organ, samt anmäler organet till kommissionen och de övriga EES-staterna. Om de anmälda uppgifterna förändras på ett betydande sätt ska också dessa förändringar anmälas till kommissionen och EES-staterna.

I beslutet om godkännande anges det anmälda organets behörighetsområde, fastställs arrangemang för tillsynen över organet samt uppställs vid behov krav, begränsningar och villkor för organets verksamhet för att säkerställa att uppgifterna utförs på behörigt sätt. Beslutet kan meddelas för en bestämd tid.

Om ett anmält organ inte längre uppfyller de föreskrivna kraven eller inte iakttar de villkor som ställs i beslutet om godkännande eller annars väsentligen handlar i strid med bestämmelserna, ska Transport- och kommunikationsverket bestämma en tillräcklig tidsfrist inom vilken det anmälda organet ska avhjälpa saken. Tidsfristen får inte vara kortare än två veckor. Om det anmälda organet inte har avhjälpt bristerna inom den tidsfristen, ska Transport- och kommunikationsverket begränsa godkännandet eller återkalla det antingen tillfälligt eller helt och hållet, beroende på hur allvarlig försummelsen av kraven eller skyldigheterna i fråga är.

Om ett anmält organ har avslutat sin verksamhet eller om godkännandet av organet har återkallats, ska Transport- och kommunikationsverket vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa att de uppgifter som organet ansvarar för eller tillhörande dokument överförs till ett sådant anmält organ som är godkänt. Transport- och kommunikationsverket ska också se till att dokument som godkänts av ett anmält organ som avslutat sin verksamhet på begäran finns tillgängliga för de myndigheter som ansvarar för marknadskontrollen.

86 §

Allmänna krav på anmälda organ

Ett anmält organ ska uppfylla följande krav:

- 1) organet ska vara en juridisk person som är registrerad i Finland,
- 2) organet ska kunna utföra alla de uppgifter i anslutning till bedömning av överensstämmelse med kraven som anvisats organet och för vilka det har anmälts, oavsett om dessa uppgifter utförs av organet självt eller om uppgifterna utförs för dess räkning och under dess ansvar.

Ett anmält organ som godkänts för uppgiften i fråga i en annan EES-stat får också fungera som anmält organ i Finland.

87 §

Detaljerade krav på anmälda organs verksamhet

Vid alla tidpunkter och vid varje bedömning av överensstämmelse med kraven och för varje typ eller kategori av produkter för vilka det har anmälts ska ett anmält organ ha följande till sitt förfogande:

- 1) tillräcklig personal med teknisk kunskap samt tillräcklig och lämplig erfarenhet för att kunna utföra bedömningar av överensstämmelse med kraven,
- 2) beskrivningar av de förfaranden som medger att bedömningen av överensstämmelse med kraven kan utföras och tillämpas på ett öppet sätt,
- 3) lämpliga rutiner och förfaranden för att skilja mellan de uppgifter som det utför i egen- skap av anmält organ för bedömning av överensstämmelse och organets övriga verksamhet,

4) förfaranden som gör det möjligt för organet att utföra sina uppgifter med beaktande av storleken på det företag som är föremål för bedömningen, dess bransch och struktur, tekniken i de produkter som är föremål för bedömningen samt tillverkningsprocessens karaktär.

Ett anmält organ ska ha de medel som behövs för att kunna utföra de tekniska och administrativa uppgifter som hänför sig till en ändamålsenlig skötsel av bedömningen av överensstämmelse med kraven, samt ha tillgång till all den utrustning och de hjälpmedel som behövs.

88 §

Krav på personalen vid anmälda organ

Den ansvariga bedömningspersonalen vid ett anmält organ ska ha

1) tillräcklig teknisk och yrkesinriktad utbildning, som omfattar bedömning av överensstämmelse med kraven inom det område för vilket det anmälda organet har anmälts,

2) tillräcklig kunskap om de krav som gäller bedömningarna och tillräckliga befogenheter att utföra bedömningar,

3) tillräcklig kunskap och insikt om de väsentliga kraven, de tillämpliga harmoniserade standarderna och den relevanta EU-lagstiftningen,

4) förmåga att utarbeta intyg, dokument och rapporter som visar att en bedömning har utförts.

Personalen vid ett anmält organ ska iaktta tystnadsplikt beträffande all information som den erhåller vid utförandet av sina uppgifter i enlighet med en relevant teknisk specifikation för driftskompatibilitet eller de nationella rättsnormer som genomför den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet. Tystnadsplikten vid det anmälda organet omfattar inte myndigheterna i den EES-stat där det anmälda organets verksamhet utförs. De immateriella rättigheterna till de utredningar som utarbetas av det anmälda organet ska dock skyddas.

89 §

Anmälda organs oberoende

Ett anmält organ ska vara oberoende av den organisation som det bedömer eller av tillverkaren av den produkt som det bedömer. Ett organ som hör till en näringslivsorganisation eller branschorganisation som företräder företag delaktiga i utformning, tillverkning, leverans, installation, användning eller underhåll av de produkter som organet bedömer, kan anses vara oberoende, om det kan påvisas att organet är oberoende och att det inte finns några intressekonflikter.

Ett anmält organ, dess högsta ledning och bedömningspersonal ska vara opartiska.

Arvodena till den högsta ledningen och bedömningspersonalen vid ett anmält organ får inte vara beroende av antalet bedömningar som görs eller resultaten av bedömningarna.

Ett anmält organ, dess högsta ledning och den personal som ansvarar för bedömningen av överensstämmelse med kraven får inte utgöras av den som utformar, tillverkar, levererar, installerar, köper, äger, använder eller underhåller de produkter som bedöms och inte heller av den som företräder någon av dessa parter. Detta begränsar inte användningen av sådana bedömda produkter som är nödvändiga för verksamheten vid bedömningsorganet eller sådana produkter som används för personligt bruk.

Ett anmält organ, dess högsta ledning och den personal som ansvarar för bedömningen av överensstämmelse med kraven får inte delta direkt i utformning, tillverkning, uppbyggnad, saluföring, installation, användning eller underhåll av produkterna i fråga, och får inte heller företräda parter som är delaktiga i verksamheterna i fråga. Ett anmält organ, dess högsta ledning och den personal som ansvarar för bedömningen av överensstämmelse med kraven får inte heller delta i någon verksamhet som kan påverka deras oberoende i bedömningsverksamheten eller i den utförda bedömningen. Detta förbud gäller särskilt konsulttjänster.

Anmälda organ ska se till att deras dotterbolags eller underleverantörers verksamhet inte påverkar sekretessen, objektiviteten eller opartiskheten i organens bedömningar av överensstämmelse med kraven.

Anmälda organ och deras personal ska utföra bedömningen av överensstämmelse med kraven med största möjliga yrkesintegritet och ha teknisk kompetens på det specifika området. Anmälda organ och deras personal ska vara fria från alla påtryckningar och incitament, i synnerhet ekonomiska, som kan påverka deras omdöme eller resultaten av deras bedömning av överensstämmelse med kraven, särskilt när det gäller personer eller grupper av personer som berörs av denna verksamhet.

90 §

Anmälda organs ansvarsförsäkring

Ett anmält organ ska ha en ansvarsförsäkring som är tillräcklig med hänsyn till verksamhetens art och omfattning.

91 §

Presumtion om överensstämmelse för anmälda organ

Ett anmält organ uppfyller de krav som föreskrivs för anmälda organ i denna lag, om organet visar att det uppfyller kraven enligt de harmoniserade standarder som tillämpas vid bedömningen och vars referensuppgifter har offentliggjorts i Europeiska unionens officiella tidning.

92 §

Anlitande av underleverantörer eller dotterbolag

Om ett anmält organ anlitar en underleverantör eller ett dotterbolag för vissa uppgifter som hänför sig till bedömning av överensstämmelse med kraven, ska organet se till att underleverantören eller dotterbolaget uppfyller de krav som gäller för att ett bedömningsorgan ska kunna godkännas som anmält organ. Det anmälda organet ska informera Transport- och kommunikationsverket om de underleverantörer eller dotterbolag som organet anlitar för bedömningen.

Det anmälda organet ansvarar för de uppgifter som utförs av underleverantören eller dotterbolaget, oavsett i vilken stat dessa är etablerade.

Ett anmält organ får anlita en underleverantör eller ett dotterbolag för uppgifterna endast om organet avtalat om saken med kunden.

Anmälda organ ska se till att Transport- och kommunikationsverket har tillgång till de dokument som gäller bedömningen av underleverantörens eller dotterbolagets kvalifikationer och det arbete som de har utfört i enlighet med en relevant teknisk specifikation för driftskompatibilitet.

93 §

Anmälda organs skyldighet att delta i standardiseringsarbetet och i arbetet i samordningsgruppen för anmälda organ

Anmälda organ ska delta i eller se till att deras bedömningspersonal känner till det relevanta standardiseringsarbetet och det arbete som utförs i samordningsgruppen för anmälda organ,

som inrättats i enlighet med EU-lagstiftningen, och de ska använda de administrativa beslut och dokument som är resultatet av gruppens arbete som generella riktlinjer.

Anmälda organ som har anmälts för delsystemen för markbaserad trafikstyrning och signalering och för fordonsbaserad trafikstyrning och signalering ska delta i eller se till att deras bedömningspersonal känner till det arbete som utförs i den ERTMS-grupp som avses i artikel 29 i EU-byråförordningen. Anmälda organen ska följa de riktlinjer som tagits fram som ett resultat av gruppens arbete. Om anmälda organ anser att det är oändamålsenligt eller omöjligt att tillämpa riktlinjerna, ska de översända sina synpunkter till ERTMS-gruppen, så att den kan bidra till den kontinuerliga förbättringen av riktlinjerna.

94 §

Ackrediterade interna organ

Ett ackrediterat internt organ används för att utföra bedömningar av överensstämmelse med kraven för genomförandet av de förfaranden som anges i bilaga II till Europaparlamentets och rådets beslut nr 768/2008/EG om en gemensam ram för saluföring av produkter och upphävande av rådets beslut 93/465/EEG samt i bilaga I till kommissionens beslut 2010/713/EU om moduler för förfarandena för bedömning av överensstämmelse, bedömning av lämplighet för användning och EG-kontroll som ska användas i de tekniska specifikationer för driftskompatibilitet som antas i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG. Organet ska utgöra en separat och urskiljbar del av den organisation det bedömer och får inte medverka i utformning, tillverkning, leverans, installation, drift eller underhåll av de produkter som det ska bedöma.

Ett ackrediterat internt organ ska uppfylla följande krav:

- 1) det ska vara ackrediterat i enlighet med ackrediteringsförordningen,
- 2) organet och dess personal ska ha rapporteringsmetoder som säkerställer att organet och dess personal är opartiska och oberoende av organisationen, och detta ska påvisas för det nationella ackrediteringsorganet,
- 3) organet och dess personal får inte ansvara för utformning, tillverkning, leverans, installation, drift eller underhåll av de produkter som det bedömer och får inte delta i någon verksamhet som kan vara oförenlig med ett oberoende omdöme och integritet i bedömningsarbetet,
- 4) organet ska tillhandahålla sina tjänster enbart till den organisation som det är en del av.

Ett ackrediterat internt organ ska inte anmälas till EES-staterna eller kommissionen, men information om dess ackreditering ska lämnas av organisationen som det är en del av eller det nationella ackrediteringsorganet till Transport- och kommunikationsverket på verkets begäran. Närmare bestämmelser om tillämpningen av de av Europeiska unionens rättsakter som nämns i 1 mom. samt om den information som det nationella ackrediteringsorganet ska lämna till Transport- och kommunikationsverket får utfärdas genom förordning av statsrådet.

95 §

Anmälda organs operativa skyldigheter

Anmälda organ ska utföra bedömningar av överensstämmelse med kraven i enlighet med förfarandena för bedömning av överensstämmelse i relevanta tekniska specifikationer för driftskompatibilitet.

Bedömningarna av överensstämmelse med kraven ska vara proportionella så att aktörerna inte belastas i onödan. Anmälda organ ska ta hänsyn till ett företags storlek, bransch, struktur, produktteknik samt om det handlar om massproduktion eller serietillverkning. Anmälda organs uppgift är att bedöma om en produkt överensstämmer med driftskompatibilitetsdirektivet.

Om ett anmält organ konstaterar att en tillverkare inte uppfyller kraven i tekniska specifikationer för driftskompatibilitet eller motsvarande harmoniserade standarder eller tekniska specifikationer, ska det begära att tillverkaren vidtar lämpliga korrigerande åtgärder, och det får inte utfärda ett intyg om överensstämmelse.

Om ett anmält organ vid kontroll av överensstämmelse med kraven efter det att ett intyg har utfärdats konstaterar att en produkt inte längre uppfyller kraven i en relevant teknisk specifikation för driftskompatibilitet, ska det begära att tillverkaren vidtar behövliga korrigerande åtgärder, och det ska vid behov tillfälligt eller helt och hållet återkalla intyget.

Om korrigerande åtgärder inte vidtas eller inte får önskad effekt ska det anmälda organet, beroende på vad som är lämpligt, fastställa begränsningar för användningen av delsystemet eller komponenten i det intyg som beviljas eller återkalla ett beviljat intyg tillfälligt eller helt och hållet.

96 §

Anmälda organs skyldighet att lämna uppgifter

Ett anmält organ ska, oberoende av sekretessbestämmelserna, lämna uppgifter om organets verksamhet till Transport- och kommunikationsverket.

Ett anmält organ ska underrätta Transport- och kommunikationsverket om

1) avslag på ansökan om, begränsning eller återkallande av EG-kontrollintyg för delsystem, EG-intyg om överensstämmelse för driftskompatibilitetskomponenter och EG-intyg om lämplighet för användning för driftskompatibilitetskomponenter,

2) förändringar i omständigheterna som inverkar på det anmälda organets tillämpningsområde och villkor och därigenom på dess förutsättningar att verka som anmält organ,

3) en sådan begäran om information om bedömning av överensstämmelse med kraven som organet har fått av marknadskontrollmyndigheterna,

4) på begäran, bedömningar av överensstämmelse med kraven som gjorts inom ramen för anmälan och om all annan verksamhet, inklusive verksamhet i flera EES-länder och underleverans.

De behöriga nationella säkerhetsmyndigheterna i övriga berörda EES-stater ska också informeras om avslag på ansökan om intyg, begränsning och återkallande av ett intyg enligt 2 mom. 1 punkten.

Ett anmält organ ska ge andra anmälda organ som anmälts i enlighet med driftskompatibilitetsdirektivet och som utför bedömningar av samma delsystem information om negativa bedömningar och på begäran också om positiva bedömningar.

Anmälda organ ska tillhandahålla EU-byrån EG-kontrollintygen för delsystem, EG-intygen om överensstämmelse för driftskompatibilitetskomponenter och EG-intygen om lämplighet för användning för driftskompatibilitetskomponenter.

97 §

Språket vid anmälda organ

Ett anmält organ ska avfatta dokument och korrespondens i samband med EG-kontrollförfaranden på något av de officiella språken i den EES-stat där sökanden är etablerad. Alternativt kan man använda något annat språk som sökanden godkänner. Transport- och kommunikationsverket kan vid behov kräva att dokumenten översätts till finska eller svenska.

98 §

Anmälda organs tjänsteansvar

På det anmälda organets och dess underleverantörers anställda tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när de utför uppgifter som avses i 44, 49 och 50 §. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen.

99 §

Anmälda organs inspektioner

Det anmälda organ som ansvarar för kontrollen av ett projekt i samband med tillverkningen eller uppbyggnaden av ett delsystem ska under projektet regelbundet utföra inspektioner för att säkerställa att driftskompatibilitetsdirektivet, denna lag och med stöd av den utfärdade bestämmelser följs. Det anmälda organet får också utföra oanmälda inspektioner. Organet ska överlämna en inspektionsrapport till sökanden. Inspektionsrapporten ska också fogas till de tekniska dokument som överlämnas i samband med kontrollintyget för delsystemet. Närmare bestämmelser om de inspektionsförfaranden som avses i detta moment och om inspektionsrapporter får utfärdas genom förordning av statsrådet.

En företrädare för det anmälda organet har vid utförandet av uppgifter enligt denna paragraf rätt att få tillträde till byggplatser, tillverkningsanläggningar, lagerutrymmen, provningsanläggningar och övriga platser dit tillträde behövs för genomförande av en inspektion, med undantag för utrymmen som används för boende av permanent natur. Det anmälda organet har vid genomförandet av inspektioner trots sekretessbestämmelserna rätt att få arbetsplaner och andra dokument som behövs för kontrollen. Personalen vid det anmälda organet ska hemlighålla alla de uppgifter som den har fått när den utför de uppgifter som föreskrivs för det anmälda organet i denna lag. Vid inspektionerna tillämpas bestämmelserna i 39 § i förvaltningslagen.

100 §

Transport- och kommunikationsverkets och dess underleverantörers kontroller

De krav på anmälda organ som anges i 86–89 och 91–92 § tillämpas också på Transport- och kommunikationsverket och dess underleverantörer, då dessa utför FI-kontroller som avses i 50 §, dock inte 88 § 1 mom. 3 punkten eller 92 § 4 mom. Transport- och kommunikationsverkets underleverantörer eller det anmälda organet nämnd av verket ska dock ha tillräcklig kunskap och insikt om nationell rätt och se till att myndigheterna har tillgång till dokument som förutsätts i nationella rättsnormer om kontrollen.

De operativa skyldigheter som anges i 95 § tillämpas också på Transport- och kommunikationsverket, dess underleverantörer och det anmälda organet nämnd av verket när de utför de kontroller som avses i denna paragraf, dock så att skyldigheterna i fråga grundar sig på tillämpliga nationella rättsnormer.

Transport- och kommunikationsverkets underleverantörer och det anmälda verket nämnd av verket ska också informera EES-stater om uppgifter motsvarande dem som anges i 96 §.

Transport- och kommunikationsverket, ett anmält organ som verket utsett eller en underleverantör som det anlitar kan göra inspektioner i järnvägsoperatörers, bannätsförvaltares och andra inom järnvägssystemet verksamma verksamhetsutövares lokaler, med undantag för utrymmen som används för boende av permanent natur, för att säkerställa att driftskompatibilitetsdirektivet, denna lag och med stöd av den utfärdade bestämmelser och föreskrifter följs. Också oanmälda inspektioner får utföras. Vid inspektionerna tillämpas bestämmelserna i 39 § i förvaltningslagen. En inspektionsrapport ska överlämnas till sökanden.

101 §

Ett organ som ansvarar för oberoende säkerhetsbedömning

Organ som ansvarar för oberoende säkerhetsbedömning ska ordna en oberoende säkerhetsbedömning av järnvägssystemet och dess delsystem på det sätt som anges i en av Europeiska unionens rättsakter om säkerhetsmetoder för riskvärdering och riskbedömning som gäller vid respektive tidpunkt. En oberoende säkerhetsbedömning görs också vid tillämpningen av tekniska standarder, om dessa förutsätter en oberoende bedömning som en del av bedömningen av systemets säkerhetsnivå.

Ett organ som ansvarar för oberoende säkerhetsbedömning ska visa att det uppfyller kraven på bedömningsorgan genom ett ackrediteringsintyg som utfärdas av ackrediteringstjänsten FINAS.

Ett organ som ackrediterats eller erkänts för uppgiften i fråga i en annan EES-stat får också fungera som organ som ansvarar för oberoende säkerhetsbedömning i Finland.

Närmare bestämmelser om kraven som ställs på ett organ som ansvarar för oberoende säkerhetsbedömning och om dess uppgifter samt om organets kontrollförfarande och kontrollintyg får utfärdas genom förordning av statsrådet.

102 §

Språket vid organ som ansvarar för oberoende säkerhetsbedömning

Ett organ som ansvarar för oberoende säkerhetsbedömning ska avfatta dokument och korrespondens i samband med kontrollförfaranden på något av de officiella språken i den EES-stat där sökanden är etablerad. Alternativt kan man använda något annat språk som sökanden godkänner. Transport- och kommunikationsverket kan vid behov kräva att dokumenten översätts till finska eller svenska.

103 §

Tjänsteansvar vid organ som ansvarar för oberoende säkerhetsbedömning

På anställda hos organ som ansvarar för oberoende säkerhetsbedömning tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när de utför uppgifter som avses i 101 §. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen.

16 kap.

Bannätsförvaltares oberoende och ordnande av bannätsförvaltares uppgifter

104 §

Bannätsförvaltares oberoende

Varje bannätsförvaltare ansvarar för driften, underhållet, moderniseringen och utvecklingen av det bannät som denne förvaltar eller på annat sätt ansvarar för och för bannätets funktionsduglighet.

En bannätsförvaltare ska vara rättsligt självständig och helt oberoende av de järnvägsföretag som finns på järnvägsmarknaden.

105 §

Oberoende väsentliga uppgifter hos bannätsförvaltare

Varje bannätsförvaltare ska ordna beslutsprocessen för tilldelning av bankapacitet och linjer samt infrastrukturavgifter i en enhet som är självständig från organisationen och fattar sina be-

slut självständigt, så att dessa väsentliga uppgifter hos bannätsförvaltaren är oberoende av järnvägsföretag och så att järnvägsföretagen eller personer som påverkar övervakningen av dem inte på något sätt kan påverka beslut som gäller dem.

Järnvägsföretag och rättsligt självständiga enheter som har kopplingar till dem får inte ha inflytande över utnämning eller uppsägning av personer som ansvarar för väsentliga uppgifter hos en bannätsförvaltare.

En person som ansvarar för väsentliga uppgifter hos en bannätsförvaltare får inte samtidigt vara medlem i ledningsgruppen eller ett annat motsvarande förvaltningsorgan i ett järnvägsföretag.

En person som ansvarar för väsentliga uppgifter hos en bannätsförvaltare får utses till uppgifter hos ett järnvägsföretag bara om detta inte orsakar intressekonflikter.

106 §

Krav på utnämningar till bannätsförvaltares ledningsorgan

Medlemmar av ledningsgruppen i ett järnvägsföretag får inte utnämnas till medlemmar av en bannätsförvaltares ledningsgrupp eller ett annat motsvarande förvaltningsorgan hos bannätsförvaltaren. Medlemmarna i bannätsförvaltarens ledningsgrupp eller ett annat motsvarande förvaltningsorgan hos bannätsförvaltaren samt direktörerna under dessa ska agera på ett icke-diskriminerande sätt, och intressekonflikter får inte påverka deras oberoende.

107 §

Oberoende trafikledning och underhållsfunktioner

Varje bannätsförvaltare ska se till att trafikledningen och planeringen av underhållet av banan har ordnats på ett icke-diskriminerande och transparent sätt, så att personer som fattar beslut om dessa uppgifter inte påverkas av någon som helst intressekonflikt.

Bannätsförvaltaren ska se till att trafikledningen fungerar effektivt även vid störningar, så att järnvägsoperatörer får all väsentlig information som påverkar deras trafik i rätt tid.

Bannätsförvaltaren ska höra dem som ansöker om bankapacitet och andra intressegrupper om långsiktiga planer för bannätets underhåll och modernisering samt beakta deras åsikter så väl som möjligt vid beredningen av dessa.

Bannätsförvaltaren ska utföra underhållsåtgärder på bannätet och schemalägga åtgärderna så att de orsakar så små störningar som möjligt för järnvägsoperatörerna och så att eventuella störningar påverkar järnvägsoperatörerna jämnt och på ett icke-diskriminerande sätt.

108 §

Utläggning av bannätsförvaltares uppgifter på entreprenad och fördelning av uppgifterna

En bannätsförvaltare får lägga ut sina uppgifter på entreprenad till en annan part som inte får vara ett järnvägsföretag eller ett företag som har bestämmande inflytande över ett järnvägsföretag. Bannätsförvaltaren ska se till att utläggningen av uppgifterna på entreprenad inte orsakar intressekonflikter och se till att konfidentialiteten hos kommersiellt känslig information garanteras.

Bannätsförvaltaren får lägga ut uppgifter i anslutning till utveckling, underhåll och modernisering av järnvägsinfrastrukturen på entreprenad till järnvägsföretag, företag som har bestämmande inflytande över ett järnvägsföretag eller företag över vilket ett järnvägsföretag har bestämmande inflytande.

Om bannätsförvaltaren lägger ut sina uppgifter på entreprenad till en annan part på det sätt som avses i 1 och 2 mom., ansvarar bannätsförvaltaren dock för uppgifterna och för övervakningen av dem.

Om bannätsförvaltaren lägger ut väsentliga uppgifter på entreprenad till en annan part, ska även denna part iaktta 104–107 § i sin verksamhet.

Bestämmelser om upphandling av trafikledningstjänster av en extern tillhandahållare av tjänster finns i 136 §.

Bannätsförvaltaren får också ge en annan bannätsförvaltare i uppdrag att utföra uppgifter i anslutning till förvaltningen av sitt bannät, under förutsättning att även den andra bannätsförvaltaren uppfyller skyldigheterna i 104–107 §.

Om Trafikledsverket i egenskap av förvaltare av statens bannät lägger ut uppgifter i anslutning till tilldelning av bankapacitet och linjer till en extern serviceproducent, ska verket ingå avtal med serviceproducenten om att tjänsterna ska tillhandahållas verket. Serviceproducenten utför uppgifterna under övervakning av verket och enligt verkets instruktioner. På serviceproducentens personal som utför uppgifterna i fråga enligt avtalet tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen.

109 §

Insyn i bannätsförvaltares finansiering samt finansiering av statens bannät

En bannätsförvaltare får använda inkomsterna från förvaltningen av bannätet, inklusive offentliga medel, endast för att finansiera den egna verksamheten. Bannätsförvaltaren får använda inkomsterna i fråga för att amortera lån och betala utdelning till ägarna. Däremot får inte bannätsförvaltaren betala utdelning till ägare av olika delhelheter inom vertikalt integrerade företag som avses i 111 § eller till ägare av sådana företag som har bestämmande inflytande över ett järnvägsföretag eller över bannätsförvaltaren i fråga.

En bannätsförvaltare får varken direkt eller indirekt bevilja lån till järnvägsföretag.

Ett järnvägsföretag får varken direkt eller indirekt bevilja lån till bannätsförvaltare.

Statens bannät underhålls och byggs ut i den utsträckning som statliga budgetanslag och övrig finansiering tillåter. Den banavgift som avses i 19 kap. ska användas för finansiering av banhållningen. Banavgiften beaktas i statsbudgeten.

110 §

Bannätsförvaltares samarbetsavtal med järnvägsföretag

En bannätsförvaltare kan ingå ett samarbetsavtal med ett järnvägsföretag i syfte att sänka kostnaderna för kunderna eller effektivisera verksamheten i en del av bannätet som omfattas av avtalet. Sådana avtal ska dock vara likvärdiga och möjliga för alla järnvägsföretag på ett icke-diskriminerande sätt.

Det regleringsorgan för järnvägssektorn som avses i 20 kap., nedan *regleringsorganet*, ska godkänna samarbetsavtalet innan det träder i kraft. Regleringsorganet har också rätt att övervaka genomförandet av sådana avtal och att få information om dem för sitt tillsynsuppdrag. Om regleringsorganet i samband med tillsynen konstaterar att avtalet är problematiskt med tanke på en icke-diskriminerande och jämlik järnvägsmarknad, kan det kräva att avtalet avslutas.

111 §

Vertikal integration

På ett vertikalt integrerat företag som verkar på järnvägsmarknaden och som förutom att bedriva järnvägstrafik även förvaltar bannät tillämpas utöver detta kapitel också artikel 7.3 d, 7.4 och 7.5 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/2370 om ändring av direktiv 2012/34/EU vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg och styrningen av järnvägsinfrastrukturen.

Ett vertikalt integrerat företag får inte lägga ut sådana väsentliga uppgifter som avses i 105 § på entreprenad till en annan enhet i det vertikalt integrerade företaget, såvida enheten inte uteslutande utför väsentliga uppgifter.

Utöver vad som föreskrivs i 109 § ska villkoren i artikel 7d.4–10 i det direktiv som nämns i 1 mom. iakttas vid finansiella lån mellan olika enheter i ett vertikalt integrerat företag.

112 §

Samarbetsgrupp för bannätsförvaltare och dem som ansöker om bankapacitet

Förvaltaren av statens bannät ska inrätta en samarbetsgrupp, vars uppgift är att samordna behoven hos bannätsförvaltare och dem som ansöker om bankapacitet. Förvaltaren av statens bannät ska bjuda in bannätsförvaltare, järnvägsoperatörer, dem som ansöker om bankapacitet samt enligt egen prövning även andra intressegrupper till samarbetsgruppen. Regleringsorganet kan delta i samarbetsgruppen som observatör. Samordningen enligt denna paragraf begränsar inte rättigheten bland dem som ansöker om bankapacitet att begära omprövning hos regleringsorganet enligt 151 § eller att föra ett ärende som gäller meningsskiljaktigheter till regleringsorganet för avgörande enligt 152 § och begränsar inte heller regleringsorganets befogenheter enligt 20 kap.

Samarbetsgruppens uppgifter är att

1) bedöma behovet av bankapacitet bland dem som ansöker om bankapacitet, bedöma utvecklingsbehovet i anslutning till en ökning av bankapaciteten samt lägga fram förslag till utveckling av metoder för tilldelning av bankapacitet,

2) bedöma och ge rekommendationer om innehållet i och genomförandet av bannätsförvaltarens beskrivning av bannätet som avses i 131 §,

3) lägga fram förslag på incitament enligt 146 § och om hur dessa ska främja genomförandet av prestandamålen,

4) bedöma möjligheterna att utveckla transporternas driftskompatibilitet och ett smidigt samarbete mellan olika färdstätt samt ge rekommendationer om dessa,

5) bedöma andra frågor som rör tillträdet till och användningen av bannätet och kvaliteten på de tjänster som tillhandahålls på bannätet samt villkoren för dem och ge rekommendationer om dessa.

Förvaltaren av statens bannät ska utarbeta mer ingående riktlinjer för samordning av de sakhelheter som avses i 2 mom. i samråd med samarbetsgruppen. Samarbetsgruppen ska sammanträda minst en gång per år. Förvaltaren av statens bannät ska informera om samarbetsgruppens verksamhet på sin egen webbplats.

Förvaltaren av statens bannät representerar Finland i det europeiska samarbetsnätverket för bannätsförvaltare. Förvaltaren av statens bannät ska dela med sig av information om det europeiska samarbetet till andra medlemmar i den samarbetsgrupp som avses i denna paragraf och beakta synpunkterna bland representanterna i samarbetsgruppen i sin funktion som Finlands representant i det europeiska samarbetsnätverket.

17 kap.

Utnyttjande av bannätet samt bankapaciteten

113 §

Tillträde till bannätet och rätt att använda det

Sådan bankapacitet på bannätet som beviljats enligt detta kapitel får användas för järnvägs- trafik av järnvägsföretag som fått koncession av Transport- och kommunikationsverket enligt II avd. 5 kap. 1 § 1 mom. 1 punkten i lagen om transportservice eller som fått koncession för järnvägstrafik i en EES-stat och som också i andra avseenden uppfyller förutsättningarna för bedrivande av järnvägstrafik enligt den paragrafen. Också andra järnvägsoperatörer får för att bedriva trafik använda bankapacitet som beviljats enligt detta kapitel, om förutsättningarna för bedrivande av trafik enligt nämnda paragraf uppfylls.

Järnvägsföretag ska på rättvisa, icke-diskriminerande och transparenta villkor beviljas rätt till tillträde till bannätet för att bedriva persontrafik på järnväg, utan att detta påverkar tillämpningen av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70, nedan *trafikavtalsförordningen*. Järnvägsföretag som uppfyller förutsättningarna i 1 mom. har rätt att tillhandahålla persontrafiktjänster på bannätet och att ta upp och lämna av passagerare på alla stationer längs bannätet. Denna rätt inbegriper också tillträde till anläggningar för tjänster i anslutning till bannätet och de tjänster som tillhandahålls där.

På direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland tillämpas den överens- kommelse som ingåtts om den.

114 §

Begränsning av tillträdesrätten till bannätet

Den behöriga myndigheten kan begränsa rätten att använda statens bannät för persontrafik som avses i 113 § 2 mom. samt ett järnvägsföretags rätt att ta upp och lämna av passagerare på ett banavsnitt mellan en avgångsort och en destination. Rätten kan begränsas om användandet av statens bannät, rätten att ta upp och lämna av passagerare eller en alternativ sträcka omfattas av ett eller flera avtal om allmän trafik och om utövandet av denna rätt skulle äventyra den ekonomiska jämvikten i det eller de berörda avtalen om allmän trafik.

Om den som ansöker om bankapacitet planerar att ansöka om bankapacitet på en sådan del av bannätet för vilken den behöriga myndigheten har ingått ett avtal om allmän trafik med stöd av trafikavtalsförordningen, ska den som ansöker om bankapaciteten meddela den behöriga myndigheten, förvaltaren av statens bannät och regleringsorganet om detta minst 18 månader innan den planerade trafiken ska inledas. För att regleringsorganet ska kunna bedöma de potentiella ekonomiska konsekvenserna för gällande avtal om allmän trafik, ska regleringsorganet säkerställa att de behöriga myndigheter som har ingått eller planerar avtal om allmän trafik samt de järnvägsföretag som ansvarar för avtalen informeras utan dröjsmål och senast inom tio dagar.

Den behöriga myndigheten kan på det sätt som avses i 1 mom. begränsa rätten att använda statens bannät samt rätten att ta upp och lämna av passagerare på stationerna längs bannätet endast om regleringsorganet anser att utövandet av denna rätt skulle äventyra den ekonomiska jämvikten i ett avtal om allmän trafik. Regleringsorganet tar upp bedömningen av den ekonomiska jämvikten i ett avtal om allmän trafik till behandling på begäran av

1) en behörig myndighet som ingått ett avtal om allmän trafik eller en annan behörig myndighet,

2) ett järnvägsföretag som ingått ett avtal om allmän trafik,

3) ett järnvägsföretag som ansöker om tillträdesrätt,

4) förvaltaren av statens bannät.

Den begäran som avses i 3 mom. ska lämnas till regleringsorganet inom en månad efter det meddelande som avses i 2 mom. De aktörer som nämns i 3 mom. 1–4 punkten ska till regleringsorganet ge in alla uppgifter som behövs för beslutsfattandet.

Regleringsorganet ska samråda med parterna inom en månad efter att ha mottagit den begäran som avses i 3 mom. Regleringsorganet ska utifrån de uppgifter det erhållit göra en opartisk ekonomisk analys och på basis av den meddela ett beslut inom sex veckor efter att ha fått alla behövliga uppgifter. Regleringsorganet ska motivera sitt beslut och ange på vilka villkor den berörda behöriga myndigheten eller en annan behörig myndighet, ett järnvägsföretag som ingått ett avtal om allmän trafik, ett järnvägsföretag som ansöker om tillträdesrätt eller förvaltare av statens bannät får begära omprövning av beslutet inom en månad från att ha fått del av beslutet.

Om regleringsorganet utifrån sin ekonomiska analys anser att den ekonomiska jämvikten i avtalet om allmän trafik mellan den behöriga myndigheten och järnvägsföretaget äventyras, ska regleringsorganet föreslå eventuella ändringar i den planerade trafiken som avses i 2 mom. för att säkerställa att förutsättningarna för beviljande av tillträdesrätt enligt 113 § uppfylls.

115 §

Begränsning av utbudet av persontrafik med höghastighetståg

Rätten för en sådan tillhandahållare av tjänster som använder höghastighetståg att tillhandahålla persontrafiktjänster på bannätet samt dennes rätt att ta upp och lämna av passagerare på stationerna längs bannätet kan begränsas bara om regleringsorganet har gett riktlinjer om rätten att begränsa persontrafiktjänster som använder höghastighetståg på bannätet med stöd av denna paragraf. Riktlinjerna ska överensstämma med de allmänna villkoren i 114 §.

Om regleringsorganet med stöd av 114 § anser att den planerade persontrafiken med höghastighetståg mellan en viss avgångsort och en viss destination skulle äventyra den ekonomiska jämvikten i ett avtal om allmän trafik som omfattar samma sträcka eller en alternativ sträcka, ska regleringsorganet på det sätt som föreskrivs i 114 § 6 mom. ange tänkbara ändringar för att säkerställa att de villkor för beviljande av rätt till tillträde som avses i 113 § 2 mom. uppfylls. De ändringar som regleringsorganet lägger fram får inbegripa ett förslag till ändring av den planerade trafiken.

116 §

Ramavtal

Bannätsförvaltare kan med dem som ansöker om bankapacitet ingå ett ramavtal, där de preliminärt kommer överens om behovet av bankapacitet för längre tid än en tågplaneperiod samt avtalar om bankapacitetens särdrag och de avgifter som tas ut under samma tid. Ramavtalet ger dock inte sökanden bindande rätt till den bankapacitet som anges i avtalet, och sökanden kan inte beviljas ensamrätt till bannätet i fråga.

Ramavtal får ingås för högst fem år i sänder. Bannätsförvaltare kan av särskilda skäl ingå ramavtal för en längre tid. Grunden för att ingå avtal för längre tid än fem år kan dock endast vara avtal som har samband med en parts transportverksamhet, särskilda investeringar eller särskilda affärsrisker. Även för trafik på en sådan särskild järnvägslinje eller del av den som avses i 118 § kan avtal om bankapacitet ingås för längre tid, dock högst 15 år. Grunden för sådana förlängda avtal kan endast utgöras av omfattande och långsiktiga investeringar, som sökanden ska motivera på tillbörligt sätt.

Ramavtalet ska innan det undertecknas lämnas till regleringsorganet för godkännande. Regleringsorganet ska inom en månad efter att det mottagit ramavtalet meddela parterna i ramavtalet ifall ändringar i avtalet krävs innan det kan godkännas och undertecknas.

Utan hinder av vad som föreskrivs i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) är uppgifterna om ramavtal, för hur lång tid de ingåtts och grunderna för dem samt specifika uppgifter om den bankapacitet som ramavtalet gäller offentliga. Trots sekretessbe-

stämmelser har regleringsorganet rätt att få uppgifter om grunderna för avtalen och om deras innehåll.

117 §

Ansökan om bankapacitet

Ansökan om bankapacitet för varje tågplaneperiod ska göras hos en bannätsförvaltare tidigast tolv och senast åtta månader innan tågplaneperioden börjar. Det går att ansöka om ny bankapacitet eller om ändring av bankapaciteten för regelbunden trafik också efter ett beslut om tilldelning av bankapacitet.

Om den som ansöker om bankapacitet och bannätsförvaltaren har ingått ett sådant ramavtal om användning av bankapacitet som avses i 116 §, ska ansökan om bankapacitet inlämnas i enlighet med det avtalet.

Om bannätsförvaltaren i samband med ansökan om bankapacitet kräver bokningsavgift som avses i 126 § eller säkerheter av den som ansöker om bankapacitet, ska bannätsförvaltaren meddela detta i den beskrivning av bannätet som avses i 131 §.

Närmare bestämmelser om ansökan om bankapacitet och om ansökningstiderna samt om tågplaneperioden, om ändringstidpunkterna under tågplaneperioden och om tidsfristerna i anslutning till dem får utfärdas genom förordning av statsrådet.

Den som ansöker om bankapacitet kan hos förvaltaren av statens bannät ansöka om bankapacitet också för internationella järnvägslinjer inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

118 §

Särskild järnvägslinje eller del av den

Om tillräckligt med alternativa järnvägslinjer kan reserveras för bedrivande av övrig järnvägstrafik, kan en bannätsförvaltare genom ett beslut reservera en viss järnvägslinje eller en del av den som särskild. Bannätsförvaltaren ska höra berörda järnvägsoperatörer innan förvaltaren reserverar en järnvägslinje eller en del av den som särskild. På en särskild järnvägslinje eller en del av den har den trafik för vilken järnvägslinjen eller en del av den har reserverats som särskild prioritet vid tilldelande av bankapacitet. När en järnvägslinje eller en del av den reserveras som särskild får dock inte sådana järnvägsoperatörer som bedriver andra typer av trafik hindras från att använda järnvägslinjen eller delen i fråga, om det på den aktuella linjen finns kapacitet att tillgå.

Bannätsförvaltaren ska i den beskrivning av bannätet som avses i 131 § publicera uppgifter om den särskilda järnvägslinjen eller delen av den.

119 §

Samordningsprocess

Om en bannätsförvaltare under tågplaneprocessen märker att ansökningarna om bankapacitet är oförenliga, ska bannätsförvaltaren sträva efter att samordna ansökningarna så gott det går. Bannätsförvaltaren har rätt att vid samordningsprocessen föreslå alternativ bankapacitet som avviker från den bankapacitet som har ansökts.

Bannätsförvaltaren ska lösa eventuella konflikter genom förhandling med berörda sökande. Förhandlingarna ska bygga på att bannätsförvaltaren ger alla som ansöker om kapacitet följande uppgifter inom rimlig tid, kostnadsfritt och i skriftlig form:

- 1) linjer som begärts av andra sökande på samma linjeavsnitt,
- 2) linjer som preliminärt reserverats för andra sökande på samma linjeavsnitt,

- 3) alternativ bankapacitet på relevanta linjeavsnitt som föreslagits i enlighet med 1 mom.,
- 4) information om de kriterier som används vid tilldelningen av kapacitet.

Bannätsförvaltaren ska fastställa principerna för samordningsprocessen i den beskrivning av bannätet som avses i 131 §. Bannätsförvaltaren är även skyldig att i beskrivningen av bannätet presentera det förfarande genom vilket man löser konflikter som gäller bankapaciteten.

120 §

Överbelastad järnvägslinje eller del av den samt prioritetsordning

Om en bannätsförvaltare efter samordningsprocessen för bankapaciteten och hörandet av sökandena i enlighet med 119 § inte kan fördela bankapaciteten på en järnvägslinje eller på en del av den på ett sätt som tillfredsställer sökandena, ska bannätsförvaltaren meddela att järnvägslinjen eller delen av den i fråga är överbelastad. En järnvägslinje eller en del av den kan även konstateras vara överbelastad om det under tågplaneperioden är uppenbart att järnvägslinjen eller en del av den är överbelastad.

På en överbelastad järnvägslinje eller en del av den kan bannätsförvaltaren ta i bruk en sådan förhöjd grundavgift som avses i 140 §, men om ingen förhöjd avgift har tagits i bruk eller om den inte har lett till att överbelastningen eliminerats, kan bannätsförvaltaren besluta om en prioritetsordning för järnvägslinjen, i enlighet med vilken en viss typ av trafik kan prioriteras när kapaciteten på den överbelastade järnvägslinjen eller delen av den tilldelas. Prioritetsordningen ska beakta tjänstens samhälleliga betydelse i förhållande till de andra trafiktjänsterna. När prioritetsordningen fastställs ska man sträva efter att behandla alla dem som tillhandahåller tjänster så likvärdigt och icke-diskriminerande som möjligt.

Det är möjligt att avvika från prioritetsordningen till förmån för en sökande som bedriver internationell trafik eller en sökande som bedriver trafik som i övrigt upprätthåller eller förbättrar järnvägssystemets eller kollektivtrafikens funktionsduglighet och likaså om ett avslag på ansökan skulle medföra oskälig olägenhet för sökanden eller för affärsverksamhet som bedrivs av dennes kunder. Om man avviker från prioritetsordningen för tilldelning av kapacitet på en överbelastad järnvägslinje eller en del av den förutsätts en sådan kapacitetsanalys som avses i 127 §. Bannätsförvaltaren ska i den beskrivning av bannätet som avses i 131 § publicera principerna för prioritetsordningen för tilldelning av kapacitet på en överbelastad järnvägslinje eller en del av den.

Bannätsförvaltaren har trots sekretessbestämmelserna rätt att för avgörandet av prioritetsordningen konfidentiellt få behövliga uppgifter inklusive motiveringar av dem som ansöker om kapacitet. Bannätsförvaltaren ska avgöra prioritetsordningen inom tio dagar från att den förhandling som avses i 119 § har avslutats.

121 §

Upprättande av tågplaneförslag och hörande av parter

En bannätsförvaltare ska i så stor utsträckning som möjligt sträva efter att tillmötesgå alla ansökningar om bankapacitet samt besvara ansökningarna likvärdigt med hänsyn till alla begränsningar som rör sökandena, även de ekonomiska konsekvenserna för deras affärsverksamhet.

En bannätsförvaltare som har ett bannät med trafik som löper enligt en tågplan ska på basis av ansökningarna upprätta ett tågplaneförslag för den följande tågplaneperioden inom fyra månader från utgången av tiden för ansökan om bankapacitet.

Tågplaneförslaget ska i första hand grunda sig på att den sökta bankapaciteten beviljas. Bannätsförvaltaren kan emellertid erbjuda sökanden bankapacitet som inte väsentligt avviker från den som ansökan gäller, om situationen kräver samordning.

Bannätsförvaltaren ska sända tågplaneförslaget för kännedom till dem som har ansökt om bankapacitet och till övriga berörda parter inom den tid som avses i 1 mom. och höra parterna om tågplaneförslaget samt ge dem en tidsfrist på minst en månad för att framföra sina synpunkter på tågplaneförslaget.

122 §

Tilldelning av bankapacitet

En bannätsförvaltare ska på basis av tågplaneförslaget samt hörandet enligt 121 § 4 mom. besluta om tilldelning av bankapacitet på likvärdiga och icke-diskriminerande grunder för en tågplaneperiod. Bannätsförvaltaren ska då särskilt se till persontrafikens, godstrafikens samt banunderhållets behov och att bannätet utnyttjas på ett effektivt sätt. Beslutet ska, om inte annat följer av detta kapitel, fattas också med beaktande av prioritetsordningen för en särskild eller en överbelastad järnvägslinje eller en del av den. Beslut om att ändra eller omfördela bankapacitet för regelbunden trafik under tågplaneperioden ska fattas på de grunder som anges i 121 § 1 mom. med iakttagande av bestämmelserna i den förordning av statsrådet som utfärdats med stöd av 117 § 4 mom.

Bannätsförvaltaren ska informera alla som har ansökt om bankapacitet om hur förvaltaren har fördelat bankapaciteten mellan sökandena. Om bannätsförvaltaren låter en del av bankapaciteten bli reservkapacitet som ska fördelas senare, ska alla sökande även informeras om detta.

123 §

Brådiskande bankapacitet

Den som ansöker om bankapacitet och behöver tillfällig bankapacitet utan dröjsmål för en eller flera järnvägslinjer kan hos en bannätsförvaltare ansöka om brådiskande bankapacitet också utan att iaktta den tidsfrist för ansökan om bankapacitet för regelbunden trafik som anges i 117 § 1 mom. Ansökningar om bankapacitet som lämnas av museitrafikoperatörer ska alltid behandlas skyndsamt. Bannätsförvaltaren ska avgöra ansökan om bankapacitet inom fem arbetsdagar efter att ansökan har lämnats in. Närmare bestämmelser om ansökan om brådiskande bankapacitet får utfärdas genom förordning av statsrådet.

Bannätsförvaltaren ska bevilja brådiskande bankapacitet enligt ansökan, om tillräcklig bankapacitet kan anvisas för det ändamål som anges i ansökan. Om inte annat följer av 122 § 1 mom., ska brådiskande bankapacitet beviljas den som först har ansökt om den.

124 §

Bankapacitet för underhåll

Ansökningar om bankapacitet för att möjliggöra underhållsarbeten på banan ska lämnas i samband med upprättandet av det tågplaneförslag som avses i 121 §. En bannätsförvaltare ska ta tillräcklig hänsyn till hur planerade underhållsarbeten på banan påverkar de övriga sökande, i tågplaneförslaget förbereda sig på effektivt och systematiskt underhållsarbete samt även beakta behovet av oplanerat underhållsarbete.

Bannätsförvaltaren ska så snart som möjligt informera alla parter ifall bankapacitet inte finns att tillgå till följd av oplanerat underhållsarbete och om detta påverkar andra som innehar bankapacitet.

125 §

Utnyttjande och återkallande av bankapacitet

Andra innehavare av bankapacitet än järnvägsoperatörer kan överlåta bankapacitet som har beviljats dem till järnvägsoperatörer för affärsverksamhet. Till övriga delar får innehavare av bankapacitet inte överlåta bankapacitet som de har beviljats till någon annan, och det är inte tillåtet att bedriva handel med bankapacitet. Om någon som ansöker om eller innehar bankapacitet har sålt kapacitet som tidigare beviljats, får bannätsförvaltaren i fortsättningen inte bevilja denna sökande eller innehavare kapacitet. Innehavare av bankapacitet ska utan dröjsmål meddela bannätsförvaltaren om utnyttjad bankapacitet. Om en innehavare av bankapacitet utnyttjar beviljad bankapacitet i strid med detta moment, ska bannätsförvaltaren höra innehavaren om saken och vid behov återkalla den beviljade bankapaciteten.

Bannätsförvaltaren beslutar om tröskelkvoter för minimiutnyttjande av bankapacitet, vilka ska publiceras i den beskrivning av bannätet som avses i 131 §. En bannätsförvaltare kan, efter att först ha hört innehavaren av bankapaciteten, vid behov återkalla beviljad bankapacitet eller en del av den, om innehavaren under minst 30 dagar har utnyttjat bankapaciteten i lägre utsträckning än tröskelkvoten för en järnvägslinje eller en del av den förutsätter.

Bankapacitet får dock inte återkallas, om den har blivit utnyttjad av andra än ekonomiska skäl som inte är beroende av innehavaren av bankapacitet eller av den järnvägsoperatör som utnyttjar bankapaciteten. Bannätsförvaltaren kan alltid återkalla bankapacitet för sådan tid då en järnvägsoperatör som ansökt om bankapacitet inte har något säkerhetsintyg för bedrivande av järnvägstrafik.

Bannätsförvaltaren kan helt eller delvis återkalla bankapacitet på en järnvägslinje som till följd av ett tekniskt fel i bannätet, en olycka eller ett skadefall tillfälligt har tagits ur bruk. Bannätsförvaltaren ska då i möjligaste mån erbjuda innehavaren av bankapacitet alternativa järnvägslinjer. Bannätsförvaltaren är inte skyldig att betala ersättning för eventuell skada till innehavaren av bankapacitet, om inte annat avtalats med stöd av 129 §.

126 §

Avgift för bokning av bankapacitet

En bannätsförvaltare kan ta i bruk en avgift för bokning av bankapacitet, genom vilken effektivt utnyttjande av bankapaciteten uppmuntras. Bannätsförvaltaren tar ut bokningsavgiften när bankapaciteten tilldelas. Avgiften betalas tillbaka till sökanden i samband med uttagandet av den banavgift som avses i 139 §, om den beviljade bankapaciteten har utnyttjats.

Bokningsavgiften ska tas ut hos sådana som ansöker om bankapacitet som regelbundet har underlåtit att utnyttja beviljade linjer eller delar av dessa. För uttagande av bokningsavgifter ska bannätsförvaltarna i den beskrivning av bannätet som avses i 131 § publicera utvärderingsgrunderna för regelbundet underlåtande att utnyttja kapacitet och linjer eller delar av dem. Dessa utvärderingsgrunder övervakas av regleringsorganet, som har rätt att på begäran få kompletterande uppgifter om dem av bannätsförvaltaren och att avgöra meningsskiljaktigheter som gäller utvärderingsgrunderna.

Närmare bestämmelser om avgifter för bokning av bankapacitet på statens bannät får utfärdas i kommunikationsministeriets förordning om Trafikledsverkets avgiftsbelagda prestationer.

127 §

Kapacitetsanalys och kapacitetsförstärkningsplan

Om en bannätsförvaltare med stöd av 120 § konstaterar att en järnvägslinje är överbelastad, ska bannätsförvaltaren inom sex månader efter konstaterandet av överbelastningen göra en kapacitetsanalys. I analysen ska utredas orsakerna till överbelastningen, utvecklingen av trafiken, hinder för utveckling av bannätet samt de åtgärder på kort och medellång sikt som bannätsförvaltaren kan vidta för att eliminera eller minska överbelastningen på den järnvägslinje

eller den del av den som är föremål för analysen. Dessutom ska bannätsförvaltaren i analysen beskriva de metoder genom vilka alla ansökningar kan tillgodoses fullt ut.

Kapacitetsanalysen ska omfatta bannätet, driften och karaktären av den trafik som bedrivs samt alla dessa faktorerers inverkan på bankapaciteten. De åtgärder som ska beaktas i analysen ska särskilt avse omledning av trafik till andra linjeavsnitt, ändring av tågplaner, ändrade hastigheter och förbättringar av bannätet.

Om en bannätsförvaltare har gjort en kapacitetsanalys enligt 1 mom. ska förvaltaren inom sex månader efter det att analysen blivit klar upprätta en kapacitetsförstärkningsplan. Bannätsförvaltaren ska upprätta en kapacitetsförstärkningsplan med vilken förvaltaren, efter att ha hört dem som använder den överbelastade järnvägslinjen eller delen av den, strävar efter att minska kapacitetsbegränsningarna och orsakerna till överbelastningen. I kapacitetsförstärkningsplanen ska anges orsakerna till överbelastningen, den sannolika utvecklingen av järnvägstrafiken, hinder för utveckling av bannätet, alternativ och kostnader för kapacitetsförstärkning samt en tidsplan för genomförandet av planen.

Om de åtgärder som fastställs i bannätsförvaltarens kapacitetsförstärkningsplan inte leder till att orsakerna till överbelastningen elimineras, ska bannätsförvaltaren avbryta att ta ut den banavgift som avses i 139 §. Bannätsförvaltaren ska meddela kommunikationsministeriet och regleringsorganet om detta. Bannätsförvaltaren får dock fortsätta att ta ut banavgifter, om regleringsorganet på ansökan av bannätsförvaltaren har konstaterat att kapacitetsförstärkningsplanen inte kan genomföras på grund av faktorer som står utanför bannätsförvaltarens kontroll eller att de alternativ för eliminering av överbelastningen som står till buds inte är ekonomiskt hållbara.

128 §

Tilldelning och samordning av bankapacitet

Bannätsförvaltare ska sköta förfarandet vid tilldelning av bankapacitet och ska i den beskrivning av bannätet som avses i 131 § publicera principerna och kriterierna för tilldelning av kapacitet. Bannätsförvaltare ska i enlighet med EU-lagstiftningen, denna lag och bestämmelser som utfärdats med stöd av den se till att kapaciteten tilldelas på ett rättvist sätt och utan att diskriminera någon. Bannätsförvaltare ska behandla sådana uppgifter konfidentiellt som omfattas av affärshemligheter och som de har fått av dem som ansöker om bankapacitet.

Bannätsförvaltare ska samarbeta för att samordna bankapaciteten så att smidighet i trafiken garanteras.

129 §

Avtal om användning av bannät

Bannätsförvaltare ska ingå avtal om användning av bannätet med järnvägsföretag, och i avtalet ska det bestämmas om användningen av de i 132 § avsedda tjänster som bannätsförvaltaren tillhandahåller och andra praktiska arrangemang i anslutning till järnvägstrafiken.

Bannätsförvaltare ska ingå användningsavtal med varje järnvägsföretag på likvärdiga, transparenta och skäliga villkor. Bannätsförvaltare ska publicera de förfaranden som gäller användningsavtalet i sin beskrivning av bannätet. Avtalet ska främja en effektiv användning av bannätet och järnvägstrafikens punktlighet samt förebygga sådana driftavbrott i bannätet som beror på järnvägstrafik och banhållning. Avtal ska ingås för varje tågplaneperiod med beaktande av den bankapacitet som beviljats för perioden. Avtalet kan ändras, om de beslut om tilldelning av bankapacitet som ingåtts under tågplaneperioden eller andra för avtalet relevanta faktorer kräver detta.

Bannätsförvaltare får även ingå avtal om användning av bannätet med andra järnvägsoperatörer under de förutsättningar som föreskrivs i denna paragraf.

Bannätsförvaltare får inte ingå avtal om användning av bannätet förrän järnvägsföretaget uppfyller de förutsättningar för bedrivande av järnvägstrafik som anges i II avd. 5 kap. 1 § 1 mom. 1–3 och 5 punkten i lagen om transportservice. Bannätsförvaltare får inte ingå avtal om användning av bannätet med en annan järnvägsoperatör förrän järnvägsoperatören har ett i 18 § avsett säkerhetsintyg och i övrigt uppfyller förutsättningarna för bedrivande av järnvägstrafik. Andra som ansöker om bankapacitet ska ange den järnvägsoperatör som ska utnyttja bankapaciteten som tilldelas sökanden. Bannätsförvaltaren ingår i detta fall avtal om användning av bannätet med den angivna järnvägsoperatören i fråga.

130 §

Verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande

I syfte att effektivisera användningen av bannätet och främja järnvägstrafikens punktlighet samt minska sådana driftavbrott i bannätet som beror på järnvägstrafik och banhållning, ska järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare motiveras att begränsa störningar som beror på deras verksamhet och höja bannätets prestanda med hjälp av verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande i enlighet med denna paragraf. Systemet ska vara opartiskt, icke-diskriminerande och förenligt med proportionalitetsprincipen. Bannätsförvaltarna och järnvägsoperatörerna ska vid verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande följa grundprinciperna i punkt 2 i bilaga VI till järnvägsmarknadsdirektivet.

En järnvägsoperatör ska betala bannätsförvaltaren ersättning i enlighet med verksamhetsstyrningen genom kvalitetskrav på utförande, om den trafik som järnvägsföretaget bedriver, av skäl som beror på järnvägsföretaget, väsentligt avviker från den bankapacitet som beviljats företaget. Bannätsförvaltaren ska betala järnvägsoperatören ersättning i enlighet med verksamhetsstyrningen genom kvalitetskrav på utförande, om bannätets användbarhet på grund av trafikstörningar som beror på bannätsförvaltaren avviker väsentligt från den bankapacitet som tilldelats järnvägsoperatören och om detta inverkar negativt på järnvägssystemets funktionsduglighet.

Om järnvägsoperatören och bannätsförvaltaren är av olika åsikt i en fråga som gäller verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande, ska de begära att regleringsorganet avgör ärendet. Regleringsorganet ska fatta ett beslut inom tio arbetsdagar efter det att järnvägsoperatören eller bannätsförvaltaren har sänt alla de dokument som rör ärendet till regleringsorganet.

131 §

Beskrivning av bannätet

Bannätsförvaltare ska, efter att ha hört berörda parter, separat för varje tågplaneperiod upprätta och publicera en beskrivning av bannätet på finska och svenska, eller alternativt på något annat av Europeiska unionens officiella språk. Beskrivningen av bannätet ska innehålla den information som anges i bilaga IV till järnvägsmarknadsdirektivet.

En bannätsförvaltare ska i sin beskrivning av bannätet publicera uppgifter om bannätets art och omfattning samt ge närmare uppgifter om det minimipaket av tillträdestjänster som avses i 132 § samt om de förutsättningar som rör rätten att utnyttja de anläggningar för tjänster som finns i anslutning till bannätsförvaltarens bannät och tillhandahållandet av tjänster på anläggningarna i fråga. Dessutom ska bannätsförvaltaren i sin beskrivning av bannätet publicera uppgifter om de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av denna lag i fråga om

- 1) tillträdesrätt till bannätet,
- 2) grunderna för fastställande av banavgifter,
- 3) ansökan om bankapacitet och om tidsfrister som gäller ansökan,
- 4) krav på och godkännande av järnvägarnas rullande materiel,

5) andra omständigheter som gäller förutsättningarna för bedrivande och inledande av järnvägstrafik.

När en bannätsförvaltare upprättar en beskrivning av bannätet ska förvaltaren höra innehavarna av bankapacitet samt dem som ansöker om bankapacitet och vill ha tillträde till Finlands bannät. Om de uppgifter som avses i 2 mom. förändras under beskrivningens giltighetstid, ska bannätsförvaltaren höra innehavarna av bankapacitet och dem som ansöker om bankapacitet om de uppgifter som ändras och utan dröjsmål publicera de nya uppgifterna.

Beskrivningen av bannätet ska publiceras i elektronisk form på bannätsförvaltarens webbplats minst fyra månader innan den tidsfrist för ansökan om bankapacitet som avses i 117 § upphör. Beskrivningen av bannätet ska uppdateras regelbundet. Förvaltaren av statens bannät ska se till att de beskrivningar av bannätet som förvaltare av privata spåranläggningar publicerar i elektronisk form länkas till bannätsförvaltarens gemensamma webbplats.

18 kap.

Tjänster och avgifter för dem

132 §

Minimipaket av tillträdestjänster samt tilläggstjänster och extra tjänster

En bannätsförvaltare ska som ersättning för den banavgift som avses i 139 § på likvärdiga och icke-diskriminerande villkor tillhandahålla järnvägsoperatörer det minimipaket av tillträdestjänster som avses i punkt 1 i bilaga II till järnvägsmarknadsdirektivet. Bannätsförvaltaren ska som ersättning för banavgiften dessutom garantera tillträdesrätt till bannätet för att komma till de anläggningar för tjänster som avses i 133 §.

Om en tjänsteleverantör producerar tilläggstjänster som avses i punkt 3 i bilaga II till järnvägsmarknadsdirektivet, ska tjänsteleverantören på begäran tillhandahålla dessa till järnvägsoperatörer likvärdigt och utan att diskriminera någon.

Om en tjänsteleverantör till någon utomstående som behöver tjänster tillhandahåller extra tjänster som avses i punkt 4 i bilaga II till järnvägsmarknadsdirektivet, ska tjänsteleverantören på begäran tillhandahålla dessa till alla som behöver tjänster likvärdigt, på lika villkor och utan att diskriminera någon. Tjänsteleverantörer är inte skyldiga att tillhandahålla extra tjänster om de produceras endast för eget bruk.

Om sådana tilläggstjänster som avses i 2 mom. eller sådana extra tjänster som avses i 3 mom. tillhandahålls av endast en aktör, får den avgift som tas ut för tjänsterna inte överstiga kostnaden för att tillhandahålla tjänsterna plus en skälig avkastning.

Uppgifter om detaljer om bannätsförvaltarens tjänster som avses i denna paragraf och tillgången på dem samt om tillgängliga spårförbindelser ska tas in i den beskrivning av bannätet som avses i 131 §. Sådana tjänsteleverantörer som inte står under en bannätsförvaltarens kontroll ska lämna uppgifter om de avgifter som tas ut för rätten att utnyttja anläggningarna för tjänster och de avgifter som tas ut för tjänsterna samt uppgifter om de tekniska förutsättningarna för tillträdesrätt, så att de kan inkluderas i beskrivningen av bannätet, eller informera bannätsförvaltaren om den webbplats där uppgifterna offentligt finns att tillgå kostnadsfritt.

Även de förvaltare av privata spåranläggningar som avses i 3 § 1 mom. ska garantera ett öppet och icke-diskriminerande tillträde till sitt bannät och till de minimipaket av tillträdestjänster som tillhandahålls där. Prissättningen av användningen av privata spåranläggningar och de tjänster som tillhandahålls på dem ska vara skäligen och likvärdig. Regleringsorganet har rätt till information om tilldelning av kapacitet, tjänsteutbud och prissättning av tjänster på privata spåranläggningar.

Närmare bestämmelser om de tjänster som avses i denna paragraf och om villkoren för dem får utfärdas genom förordning av statsrådet.

Tjänster som omfattas av skyldigheten att tillhandahålla tjänster

Bannätsförvaltare och tjänsteleverantörer ska på icke-diskriminerande villkor tillhandahålla dem som ansöker om tjänster de tjänster som avses i punkt 2 i bilaga II till järnvägsmarknadsdirektivet samt spårförbindelser. Om dessa tjänster tillhandahålls av någon annan än en bannätsförvaltare, ska den som tillhandahåller tjänsterna ha separata konton för alla dessa tjänster och anläggningar för tjänster, inklusive separata balans- och resultaträkningar, ifall regleringsorganet anser att särredovisning är nödvändig för att organet ska kunna övervaka utbudet av tjänster. Vid behov får regleringsorganet fastställa närmare riktlinjer om särredovisning. Uppgifter om detaljer om bannätsförvaltarens tjänster som avses i denna paragraf och tillgången på dem samt om tillgängliga spårförbindelser ska tas in i den beskrivning av bannätet som avses i 131 §. Övriga tjänsteleverantörer ska lämna uppgifter om de avgifter som tas ut för rätten att utnyttja anläggningarna för tjänster och de avgifter som tas ut för tjänsterna samt uppgifter om de tekniska förutsättningarna för tillträdesrätt, så att de kan inkluderas i beskrivningen av bannätet, eller informera bannätsförvaltaren om den webbplats där uppgifterna offentligt finns att tillgå kostnadsfritt.

Tjänsteleverantörer ska så fort som möjligt svara på den anhållan om att få tillgång till de tjänster och spårförbindelser som avses i 1 mom. eller om att utnyttja en anläggning för tjänster som framställts av den som ansöker om tjänster, även i det fall att det föreligger flera anhållanden om tillgång till tjänster eller utnyttjande av en anläggning för tjänster. Regleringsorganet ska sätta ut en tid inom vilken en tjänsteleverantör ska besvara anhållan från den som ansöker om en tjänst. En tjänsteleverantör får avslå anhållan om tjänster endast om det finns sådana praktiskt möjliga alternativ till tjänsten i enlighet med marknadsförhållandena som möjliggör bedrivande av persontrafiken eller godstrafiken i fråga på samma eller ett alternativt linjeavsnitt under ekonomiskt godtagbara förutsättningar. Den som vägrar tillhandahålla tjänster är skyldig att skriftligen motivera det nekande beslutet och ska instruera den som ansöker om tjänster var och på vilka villkor praktiskt möjliga alternativ finns att tillgå. En tjänsteleverantör är inte skyldig att investera i tjänster för att kunna bemöta alla anhållanden om tjänster på det sätt som anges i ansökningarna. Den som ansöker om tjänster kan begära avgörande av regleringsorganet, om en tjänsteleverantör vägrar tillhandahålla tjänster. Regleringsorganet kan vidta de åtgärder det anser behövliga för att se till att en lämplig andel av kapaciteten för tillhandahållande av tjänster tilldelas utomstående sökande.

Den ersättning som tas ut för tjänster eller för utnyttjande av anläggningar för tjänster ska vara likvärdig för alla som ansöker om tjänster. Ersättningen får inte vara högre än kostnaden för att tillhandahålla tjänsterna plus en skäligen avkastning. I prissättningen av tjänster eller utnyttjande av anläggningar för tjänster får inte finnas ogrundade villkor eller begränsningar och inte heller villkor eller begränsningar som uppenbart begränsar konkurrensen. Ersättningen ska betalas till tjänsteleverantören, och den ska användas för finansieringen av tjänsteleverantörens verksamhet.

Närmare bestämmelser om de tjänster och spårförbindelser som avses i denna paragraf och om ordnandet av dem får utfärdas genom förordning av statsrådet.

Om en tjänsteleverantör under minst två på varandra följande år inte har använt en sådan anläggning för tjänster som avses i denna paragraf eller i den förordning av statsrådet som utfärdats med stöd av den och om de som ansöker om tjänster för tjänsteleverantören har uttryckt sitt intresse för rätten att utnyttja anläggningen för tjänster i fråga, ska anläggningens ägare offentliggöra att driften av anläggningen helt eller delvis kan hyras. Ägare till anläggningar för tjänster har dock inte denna skyldighet, om de kan visa att en pågående omstruktureringsprocess hindrar att anläggningen i fråga används av dem som ansöker om tjänster. Regleringsorganet kan på begäran av dem som ansöker om tjänster avgöra sådana frågor om uthyrning av anläggningar för tjänster som avses i denna paragraf.

134 §

Krav på åtskillnad i tjänsteutbudet

Om ett järnvägsföretag med dominerande marknadsställning är ansvarigt för att tillhandahålla följande tjänster, ska tjänsterna ordnas på ett sådant sätt att de i organisatoriskt avseende och i fråga om beslutsfattande är separata samt oberoende i förhållande till järnvägsföretagets övriga organisation:

- 1) stationer för passagerare med tillhörande byggnader och övriga faciliteter, inklusive förmedling av reseinformation och utrop och lokaler lämpliga för biljettförsäljning,
- 2) godsterminaler,
- 3) rangerbangårdar och tågbildningsmöjligheter, inklusive växlingsanläggningar,
- 4) sidospår för uppställning,
- 5) havs- och inlandshamnanläggningar som är kopplade till järnvägsverksamhet,
- 6) bränsledepåer och bränsleförsörjning i dessa depåer, för vilken avgifter på fakturorna ska anges separat från avgifterna för bränslet.

Dessutom ska ett järnvägsföretag med dominerande marknadsställning separat från järnvägsföretagets övriga verksamhet ha ett konto, inklusive separat balans- och resultaträkning, för alla tjänster i punkt 2 i bilaga II till järnvägsmarknadsdirektivet.

135 §

Tillhandahållande av utbildningstjänster

En läroanstalt som avses i II avd. 8 kap. 3 § i lagen om transportservice ska på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt mot ersättning tillhandahålla utbildningstjänster till bolag och sammanslutningar som bedriver verksamhet enligt denna lag, om utbildningen behövs för uppfyllande av kraven för erhållande av säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd. Ersättningen ska vara likvärdig och rimlig i förhållande till kostnaderna för utbildningen och en skälig avkastning.

Regleringsorganet övervakar att utbudet av utbildningstjänster och själva utbildningstjänsterna samt den arbetshandledning som hör samman med dem är likvärdiga och icke-diskriminerande och att de ersättningar som tas ut för utbildningstjänsterna är rimliga, likvärdiga och icke-diskriminerande. Regleringsorganet kan avgöra en fråga om utbildningstjänster i enlighet med 149 §.

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

136 §

Trafikledning och avtal om trafik

En bannätsförvaltare ansvarar för trafikledningen på sitt bannät eller för att trafikledningen ordnas på det sätt som trafiken på bannätet kräver och ser till att trafikledningstjänster tillhandahålls på lika villkor.

Förvaltaren av statens bannät ansvarar för att ordna och koordinera trafikledningen på statens bannät i hela landet. Förvaltare av privata spåranläggningar får avtala med förvaltaren av statens bannät om ordnandet av trafikledningen på sitt bannät eller på en del av det.

Bannätsförvaltarna ska se till att avtala om de praktiska trafikarrangemangen och trafikledningsarrangemangen om deras bannät står i förbindelse med varandra och det bedrivs trafik mellan dem.

Om en bannätsförvaltare upphandlar trafikledningstjänster av en extern tillhandahållare av tjänster, ska det bolag eller en annan sammanslutning som tillhandahåller trafikledningstjän-

ter tillhandahålla tjänster opartiskt och på lika villkor för alla järnvägsoperatörer och för de bannätsförvaltare som begär tjänster av bolaget eller sammanslutningen och vars spåranläggningar har tillräcklig teknisk beredskap och andra förutsättningar för mottagande av tjänster. Bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar tillämpas på bolagets eller sammanslutningens anställda när de sköter trafikledningstjänster som avses i denna paragraf.

137 §

Bedömning av prissättning av tjänster

Tjänsteleverantörer ska tillhandahålla regleringsorganet uppgifter om prissättningen av tjänster och anläggningar för tjänster. Tjänsteleverantörer ska kunna visa att deras avgifter tas ut i enlighet med det förfarande som meddelats i beskrivningen av bannätet. Om regleringsorganet behandlar ett ärende om prissättning av sådana tjänster som avses i detta kapitel, ska tjänsteleverantören visa att det pris som tas ut för dess produkt eller tjänst är rimligt och icke-diskriminerande med beaktande av kostnaderna. Regleringsorganet är vid bedömningen av prissättningen inte bundet till de principer som används i tjänsteleverantörens kostnadsredovisning.

Tjänsteleverantörerna ska ha tillgång till verifierbara metoder och regler, på basis av vilka kostnaderna justeras och bokförs enligt anläggning, separat för tjänsterna som helhet och för faciliteterna med utrustning. Tjänsteleverantörerna är skyldiga att påvisa sambandet mellan kostnadsredovisningen och prissättningen.

Regleringsorganet kan genom sitt beslut på förhand fastställa metoderna för prissättning för en tjänsteleverantör eller av en enskild tjänst, om det finns problem som gäller utbudet av tjänster på marknaden och om prissättningen i enlighet med 1 mom. inte räcker för att korrigera dessa. Regleringsorganet ska på förhand kunna bedöma om en tjänsteleverantör i sin prissättning följer de metoder som regleringsorganet fastställt.

Närmare bestämmelser om prissättning av tjänster som avses i detta kapitel får utfärdas genom förordning av statsrådet.

19 kap.

Avgifter för användning av bannät

138 §

Ramverk för avgifter samt behörig myndighet

Kommunikationsministeriet är den behöriga myndighet som på begäran ska lämna kommissionen uppgifter om principerna för avgifter för användningen av bannät. Ministeriet har rätt att för detta ändamål på begäran få uppgifter av bannätsförvaltarna om deras praxis för avgifter.

En bannätsförvaltares praxis för avgifter ska vara enhetlig på hela bannätet, med undantag för de i 140 § 4 mom. avsedda förhöjda avgifter på nya delar av bannätet som tas ut för att täcka investeringskostnaderna för byggandet av dem. Bannätsförvaltare får inte fastställa avgifter som strider mot EU-lagstiftningen, denna lag och bestämmelser som utfärdats med stöd av den.

139 §

Banavgift

Som banavgift för användning av bannät uttas en grundavgift och andra särskilt föreskrivna avgifter som har samband med banavgiften. Den grundavgift som tas ut för det minimipaket av tillträdestjänster som avses i 132 § 1 mom. ska vara direkt baserad på kostnaderna för bedrivande av järnvägstrafik.

Bannätsförvaltare ska på likvärdiga och icke-diskriminerande villkor ta ut en grundavgift för minimipaketet av tillträdestjänster av järnvägsoperatörerna.

Banavgiften ska betalas till den bannätsförvaltare vars bannät eller tjänster järnvägsoperatören har utnyttjat. Bannätsförvaltarna ska använda de avgifter som tas ut till finansiering av kostnader för underhåll av bannätet. Bannätsförvaltarna ska behandla sådana uppgifter konfidentiellt som omfattas av affärshemligheter och som de har fått av järnvägsoperatörer i samband med uttagande av avgifter.

140 §

Rabatter på och förhöjning av grundavgiften

Bannätsförvaltare får uppmuntra järnvägsoperatörer att minska bullret från järnvägstrafiken genom att bevilja rabatt för tågmateriel som förorsakar lite buller och för utrustande i efterhand med bromsteknik för låga bullernivåer. Bannätsförvaltarna får även uppmuntra till att det system som följer den europeiska standarden för automatisk tågkontroll installeras i tågen genom att bevilja rabatt på banavgiften. Bannätsförvaltarna får även höja grundavgiften för att nå de mål som avses i detta moment.

Bannätsförvaltarna får ta i bruk tidsbundna rabatter på banavgiften för att uppmuntra till utveckling av ny järnvägstrafik eller rabatter som uppmuntrar till utnyttjande av lågtrafikerade banor. Enhetliga rabattsystem ska tillämpas för likartade tjänster. Rabatter ska beviljas alla järnvägsoperatörer på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt, och de får gälla endast de avgifter som tas ut på delen av bannätet i fråga.

Om en del av bannätet är överbelastad i sin helhet eller under vissa tider, får bannätsförvaltare ta ut en förhöjd banavgift på delen av bannätet i fråga. Bannätsförvaltare ska använda den förhöjda banavgiften till att täcka kostnaderna för eliminering av överbelastningen.

Bannätsförvaltare får även ta ut en förhöjd avgift på nya delar av bannätet för att täcka investeringskostnaderna för byggandet av dem.

Utgångspunkten är att de rabatter på och förhöjningar av grundavgiften som avses i denna paragraf är 80 procent av nivån på grundavgiften. Om en ännu större förhöjning av banavgiften krävs för att de mål som avses i 1, 3 och 4 mom. ska kunna nås, ska bannätsförvaltaren skriftligen motivera den förhöjning av banavgiften. Ur motiveringen ska framgå varför bannätsförvaltaren använder förhöjningar av i stället för rabatter på grundavgiften för att nå de mål som avses i 1 mom. Ur motiveringen ska även framgå de åtgärder som bannätsförvaltaren vidtar för att eliminera den överbelastning som avses i 3 mom. samt den tidsperiod under vilken en förhöjd avgift tas ut.

Bannätsförvaltarna ska innan de tar i bruk de rabatter och förhöjningar som avses i denna paragraf höra de järnvägsoperatörer som bedriver trafik på det bannät som omfattas av rabatten eller förhöjningen, dem som ansöker om bankapacitet och vill bedriva trafik på bannätet i fråga samt regleringsorganet och kommunikationsministeriet.

141 §

Tilläggsavgifter

Bannätsförvaltare får, om marknaden kan tåla detta, ta ut tilläggsavgifter i enlighet med principerna om effektivitet, öppenhet och icke-diskriminering. En förutsättning för att tilläggsavgifter ska kunna tas i bruk är att bannätsförvaltaren klassificerar marknaden åtminstone i enlighet med järnvägsmarknadsdirektivet och bedömer hur tilläggspriset påverkar mark-

naden. Avgifterna får inte vara så höga att de järnvägsoperatörer som endast kan betala grundavgiften och ett vinstuttag som marknaden i fråga kan bära hindras från att utnyttja bannätet. Marknadsklassificeringen ska publiceras i beskrivningen av bannätet, och den ska ses över minst vart femte år. Närmare bestämmelser om klassificeringen av marknaden och om avgifterna för användning av bannät i enlighet därmed får utfärdas genom förordning av statsrådet.

Om Trafikledsverket i egenskap av förvaltare av statens bannät tar i bruk tilläggsavgifter, ska verket i beskrivningen av bannätet visa de tilläggstjänster och extra tjänster som i marknadsklassen i fråga erbjuds som ersättning för tilläggsavgifterna på bannätet. Trafikledsverket i egenskap av förvaltare av statens bannät ska i fråga om tilläggsavgifterna följa lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992) och grunderna för prissättningen som utfärdats med stöd av den lagen.

Innan tilläggsavgifterna fastställs ska bannätsförvaltaren höra järnvägsoperatörerna samt regleringsorganet. Regleringsorganet ska informera bannätsförvaltaren om huruvida tilläggsavgifterna följer EU-lagstiftningen, denna lag och bestämmelser som utfärdats med stöd av den. Tilläggsavgifterna kan inte fastställas förrän regleringsorganet har konstaterat att de följer gällande bestämmelser.

Bannätsförvaltarna ska vart femte år till kommunikationsministeriet och regleringsorganet avlägga rapport om tilläggsavgifterna och om huruvida tilläggsavgifterna har uppmuntrat järnvägsoperatörerna till att förbättra sin produktivitet och konkurrenskraft på det sätt som avses i järnvägsmarknadsdirektivet.

142 §

Publicering av grunderna för avgifter i beskrivningen av bannätet

Bannätsförvaltare ska publicera avgifterna och grunderna för dem i sin beskrivning av bannätet. Bannätsförvaltarna ska även tillhandahålla regleringsorganet den information om avgifterna och grunderna för dem som behövs i dess tillsynsuppdrag.

143 §

Uttag av banavgifter

Bannätsförvaltare beslutar om debitering av banavgiften och tar ut avgiften av järnvägsoperatörerna kalendermånadsvis eller annars så som man särskilt kommer överens om. De banavgifter som en bannätsförvaltare har debiterat är direkt utsökbara.

144 §

Bannätsförvaltares egendomsregister

Varje bannätsförvaltare ska ha ett register eller annat motsvarande system med uppdaterade uppgifter om sin egendom eller den egendom bannätsförvaltaren är ansvarig att förvalta. I registret ska ingå uppgifter om ombyggnad och modernisering av bannätet och om kostnader för detta.

145 §

Bannätsförvaltares förfarande för fördelning av kostnader mellan järnvägsföretag

Varje bannätsförvaltare ska fastställa en metod för hur kostnaderna ska fördelas mellan de tjänstekategorier som järnvägsföretag erbjuds och de kostnader som dessa medför. Bannäts-

förvaltaren ska tillhandahålla regleringsorganet information om den metod som används, och regleringsorganet övervakar att förfarandet är likvärdigt och icke-diskriminerande.

146 §

Bannätsförvaltares incitament

Kommunikationsministeriet ska ge bannätsförvaltarna incitament till kostnadseffektivitet i förvaltningen av bannät.

Under förhandlingarna om resultatmålen mellan kommunikationsministeriet och förvaltaren av statens bannät ska det följas upp hur förvaltaren av statens bannät har lyckats förbättra kostnadseffektiviteten. Om man tack vare förbättrad kostnadseffektivitet har kunnat sänka de avgifter som tas ut av järnvägsoperatörerna utan att ge avkall på järnvägssäkerheten och en hög servicenivå, kan ministeriet föreslå att extra finansiering i statsbudgeten beviljas för bannätet, inom anslagsramen.

Om kommunikationsministeriet och en förvaltare av en privat spåranläggning har ingått ett sådant avtal som avses i 4 a § 2 mom. i banlagen (110/2007), kan förfarandet i 2 mom. i denna paragraf även tillämpas på förvaltaren av den privata spåranläggningen.

20 kap.

Regleringsorgan

147 §

Regleringsorgan

I anslutning till Transport- och kommunikationsverket finns ett regleringsorgan för järnvägssektorn. Regleringsorganet ska ordnas som organisatoriskt, funktionellt, hierarkiskt och i fråga om beslutsfattande rättsligt självständig myndighetsverksamhet vid verket.

Personalen vid regleringsorganet ska handla oberoende av och utan koppling till bannätsförvaltare, dem som ansöker om bankapacitet, järnvägsoperatörer och sådana myndigheter som deltar i tilldelning av ett avtal om allmän trafik.

Generaldirektören för Transport- och kommunikationsverket har inte rätt att förbehålla sig rätten att avgöra ärenden som hör till regleringsorganets behörighet.

148 §

Regleringsorganets chef

Statsrådet utnämner chefen för regleringsorganet för fem år i sänder. Behörighetsvillkor för tjänsten som chef för regleringsorganet är lämplig högre högskoleexamen, god förtrogenhet med järnvägstrafikbranschen eller en annan nätbransch och med de uppgifter som ingår i tjänsten samt erfarenhet av ledarskap.

Chefen för regleringsorganet får inte sägas upp på grund av en orsak som har samband med hans eller hennes beslutsfattande. När tjänsteförhållandet för chefen för regleringsorganet upphör får han eller hon under de följande 12 månaderna inte övergå till anställning hos företag på järnvägsmarknaden, bannätsförvaltare eller sådana sammanslutningar eller företag som verkar som tjänsteleverantörer.

Chefen för regleringsorganet får vid skötseln av sitt uppdrag inte ta emot instruktioner av andra myndigheter eller andra offentliga eller privata sammanslutningar.

Chefen för regleringsorganet ska handla oberoende av alla marknadsintressen kopplade till järnvägssektorn och får inte ha någon koppling till några företag eller sammanslutningar som

är föremål för regleringen inom järnvägssektorn. Chefen för regleringsorganet ska årligen senast den 31 december lämna en åtagande- och intresseförklaring till kommunikationsministeriet. Ur förklaringen ska framgå de direkta eller indirekta intressen och åtaganden som kan anses inverka negativt på hans eller hennes oberoende och som kan påverka utförandet av hans eller hennes uppgifter.

Utöver vad som i förvaltningslagen föreskrivs om jäv ska chefen för regleringsorganet inte delta i beslut i ärenden som rör ett företag till vilket han eller hon hade en direkt eller indirekt anknytning under de 12 månaderna före inledandet av ett förfarande.

149 §

Regleringsorganets uppgifter

Regleringsorganet ska övervaka, kontrollera och främja att järnvägsmarknaden är fungerande, opartisk och icke-diskriminerande. Regleringsorganet ska utöver vad som föreskrivs någon annanstans i denna lag

- 1) utöva tillsyn över efterlevnaden av denna lag och krav som utfärdats med stöd av den,
- 2) fungera som myndighet som behandlar begäranden om omprövning och besvär på järnvägsmarknaden,
- 3) särskilt säkerställa att förfarandena för beviljande av tillträdesrätt till bannätet och de avgifter som tas ut för tillträdesrätten, de tjänster som tillhandahålls aktörer inom järnvägsbranschen och prissättningen av tjänsterna, trafikledningen, planeringen av arbeten för att modernisera bannätet, planerat och oplanerat banunderhåll, samt beskrivningen av bannätet och informationen om alla ovan nämnda frågor i beskrivningen av bannätet är icke-diskriminerande och motsvarar föreskrivna krav,
- 4) övervaka bannätsförvaltarnas oberoende och att bannätsförvaltarnas uppgifter har ordnats på det sätt som föreskrivs i 16 kap.,
- 5) avgöra meningsskiljaktigheter mellan järnvägsoperatörer, dem som ansöker om bankapacitet, bannätsförvaltare, tjänsteleverantörer, dem som ansöker om tjänster, läroanstalter som tillhandahåller utbildningstjänster och som avses i II avd. 8 kap. 3 § i lagen om transportservice, företag som behöver utbildningstjänster samt de behöriga myndigheter som avses i IV avd. 1 kap. 5 § i lagen om transportservice,
- 6) övervaka konkurrenssituationen på järnvägsmarknaden, inklusive särskilt marknaden för persontrafik med höghastighetståg,
- 7) besluta om åtgärder för att motverka snedvridning av konkurrensen på järnvägsmarknaden, diskriminering och all annan icke önskvärd utveckling, dock utan att detta påverkar konkurrensmyndighetens behörighet,
- 8) granska statsägda järnvägsföretags bokföring och lämna uppgifter till statsunderstödsmyndigheterna, om organet upptäcker missbruk av understöd, dock utan att detta påverkar statsunderstödsmyndigheternas behörighet,
- 9) sköta övriga sådana uppgifter enligt denna lag, järnvägsmarknadsdirektivet och genomförandeförordningar som utfärdats med stöd av det, i vilka ingår rätten att utöva tillsyn över och avgöra ärenden som hör samman med dessa uppgifter samt rätten att få information av aktörer på järnvägsmarknaden för skötseln av uppgifterna i fråga,
- 10) delta i samarbetet mellan regleringsorganen inom Europeiska unionen och vid behov i beredningen av beslut om internationella järnvägslinjer.

Regleringsorganet prövar och avgör ärenden som hör till dess behörighet på eget initiativ eller på initiativ av järnvägsoperatörer, bannätsförvaltare, dem som ansöker om bankapacitet, tjänsteleverantörer, dem som ansöker om tjänster, läroanstalter som tillhandahåller utbildningstjänster, företag som behöver utbildningstjänster, de behöriga myndigheter som avses i IV avd. 1 kap. 5 § i lagen om transportservice eller andra vars rättigheter ärendet kan gälla. Regleringsorganet ska i samband med avgörandet av ett ärende besluta om lämpliga åtgärder

för att motverka diskriminering, snedvridning av konkurrensen och all annan icke önskvärd utveckling.

Regleringsorganet får använda de metoder som Transport- och kommunikationsverket enligt 16 § har rätt att använda i sitt tillsynsuppdrag.

Regleringsorganet ska minst en gång vartannat år rådfråga företrädare för användare av järnvägstjänster för godstransport och persontrafik i syfte att ta hänsyn till deras syn på järnvägsmarknaden.

150 §

Regleringsorganets rätt att få uppgifter samt beslutsfattande

Regleringsorganet har trots sekretessbestämmelserna rätt att utan obefogat dröjsmål av järnvägsoperatörer, bannätsförvaltare, dem som ansöker om bankapacitet, läroanstalter som avses i II avd. 8 kap. 3 § i lagen om transportservice, företag som behöver utbildningstjänster, tjänsteleverantörer, dem som ansöker om tjänster, behöriga myndigheter som avses i IV avd. 1 kap. 5 § i lagen om transportservice och andra berörda aktörer få de uppgifter och utredningar som behövs för tillsynen över och uppföljningen av järnvägsmarknaden eller för behandlingen av ärenden som organet fått i uppgift eller på eget initiativ åtagit sig att avgöra.

Den information som begärts ska lämnas till regleringsorganet inom den rimliga tidsperiod som regleringsorganet fastställer och som inte får vara längre än en månad, om inte regleringsorganet i undantagsfall tillåter att denna tidsperiod får förlängas med högst två veckor. Regleringsorganet kan förena begäran om lämnande av uppgifter med administrativt tvång som avses i 179 §.

Bokföringsinformation som avses i bilaga VIII till järnvägsmarknadsdirektivet ska på begäran lämnas till regleringsorganet. Regleringsorganet har rätt att utföra inspektioner i bannätsförvaltares, tjänsteleverantörers och järnvägsoperatörers lokaler för att kontrollera att de krav på separata konton som avses i 133 § 1 mom. och 185 § iakttas samt att insynen i bannätsförvaltarens finansiering enligt 109 § förverkligas. Regleringsorganet har rätt att utföra inspektioner hos alla rättssubjekt i vertikalt integrerade företag. Den tjänsteman som utför inspektionen har rätt att granska dokument och uppgifter som kan vara av betydelse för tillsynen och att gratis ta kopior av dem. Regleringsorganets rätt att utföra inspektioner gäller dock inte utrymmen som används för boende av permanent natur. På förfarandet vid inspektioner tillämpas 39 § i förvaltningslagen. Regleringsorganet kan vid inspektionerna anlita sakkunniga som organet bemyndigat, om det behövs för inspektionerna. En sakkunnig som bistår regleringsorganet ska vara förtrogen med bokföringsinformationen och relaterade krav. På de sakkunniga tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när de sköter sådana uppgifter som avses i denna paragraf. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen.

Regleringsorganet ska inom en månad efter att ha mottagit ett besvärssärende påbörja behandlingen av besväret och begära in relevant kompletterande information för avgörande av ärendet, om inte något annat föreskrivs i denna lag. Organet ska avgöra besväret och delge parterna sitt beslut senast inom sex veckor efter att ha mottagit all den information enligt 1 mom. som behövs för avgörande av ärendet.

Regleringsorganets beslut är bindande för parterna, och regleringsorganet kan säkerställa att besluten följs genom att använda påföljder i enlighet med 178-180 §. Regleringsorganets beslut ska publiceras i elektronisk form på regleringsorganets webbplats.

151 §

Begäran om omprövning av vissa beslut av bannätsförvaltare

En part får begära omprövning hos regleringsorganet, om ett beslut av förvaltaren av statens bannät gäller

- 1) överbelastad järnvägslinje eller del av den samt prioritetsordning enligt 120 §,
- 2) tilldelning av bankapacitet enligt 122 §,
- 3) tilldelning av brådslande bankapacitet enligt 123 §,
- 4) återkallande av bankapacitet enligt 125 §,
- 5) banavgifter enligt 139 §,
- 6) rabatter på och förhöjning av grundavgiften enligt 140 §, eller
- 7) tilläggsavgifter enligt 141 §.

Omrövning som avses i 1 mom. begärs hos regleringsorganet så som föreskrivs i förvaltningslagen. Regleringsorganet ska avgöra en sådan begäran om omrövning som avses i denna paragraf inom sex veckor efter att ha fått tillgång till den utredning som behövs för avgörande av ärendet. Ett beslut med anledning av en begäran om omrövning ska dock i ärenden som gäller prioritetsordning i enskilda fall, tilldelning av bankapacitet och tilldelning av brådslande bankapacitet meddelas inom tio dagar efter det att regleringsorganet har fått tillgång till den utredning som behövs för att avgöra ärendet.

Om ett beslut om ärenden som avses i 1 mom. har fattats av en förvaltare av en privat spår-anläggning, får en part överklaga beslutet genom besvär hos regleringsorganet. Ändring i ett beslut som meddelats av en förvaltare av en privat spår-anläggning ska sökas inom 30 dagar efter att beslutet meddelades. Regleringsorganet ska avgöra besväret inom sex veckor efter att ha fått tillgång till den utredning som behövs för avgörande av ärendet. Ett beslut med anledning av besväret ska dock i ärenden som gäller prioritetsordning i enskilda fall, tilldelning av bankapacitet och tilldelning av brådslande bankapacitet meddelas inom tio dagar efter det att regleringsorganet har fått tillgång till den utredning som behövs för att avgöra ärendet.

152 §

Andra meningsskiljaktigheter

Järnvägsoperatörer, de som ansöker om bankapacitet, de som ansöker om tjänster, företag som behöver utbildningstjänster, bannätsförvaltare, tjänsteleverantörer och andra som tillhandahåller tjänster samt behöriga myndigheter som avses i IV avd. 1 kap. 5 § i lagen om transportservice kan föra andra ärenden än sådana som avses i 151 § till regleringsorganet för prövning och avgörande, om de anser att någon handlar i strid med denna lag eller krav som utfärdats med stöd av den eller i strid med kravet på icke-diskriminering och opartiskhet. Regleringsorganet kan också på eget initiativ ta ett ärende till prövning.

Ett ärende som gäller meningsskiljaktigheter och som förts till regleringsorganet för prövning ska i första hand avgöras genom förlikning. Om förlikningen inte leder till resultat, ska regleringsorganet ge sitt avgörande inom sex veckor efter att ha fått tillgång till den utredning som behövs för att avgöra ärendet.

Ett ärende som regleringsorganet på eget initiativ åtagit sig att avgöra ska i första hand avgöras genom förhandlingar. Om förhandlingarna inte leder till resultat, ska regleringsorganet ge sitt avgörande inom sex veckor efter att ha fått tillgång till den utredning som behövs för att avgöra ärendet.

153 §

Samarbete mellan regleringsorganet och andra myndigheter

Regleringsorganet ska samarbeta och utbyta information med Transport- och kommunikationsverket, som är tillståndsmyndighet enligt järnvägsmarknadsdirektivet och nationell säkerhetsmyndighet för järnvägarna, i syfte att motverka skadliga effekter på konkurrensen och säkerheten inom järnvägsmarknaden.

Regleringsorganet kan ge Transport- och kommunikationsverket rekommendationer i ärenden som kan påverka konkurrensen på järnvägsmarknaden. Transport- och kommunikations-

verket kan ge regleringsorganet rekommendationer i ärenden som kan påverka järnvägssystemets säkerhet.

Den myndighet som har fått rekommendationer ska beakta rekommendationerna i sitt beslutsfattande, utan att detta ändå begränsar myndighetens självständighet i ärenden som hör till dess behörighet. Om myndigheten väljer att avvika från rekommendationen, ska den skriftligen presentera orsakerna till att den avviker från rekommendationen.

21 kap.

Förvaltning av spårbunden stadstrafik

154 §

Krav på bannätsförvaltare

I detta kapitel avses med bannätsförvaltare en förvaltare av ett metrobannät eller ett spårvägsnät inom spårbunden stadstrafik.

En bannätsförvaltare ska uppfylla följande krav:

1) bannätsförvaltaren ska ha en organisation som garanterar säkerheten och ett säkerhetsstyrningssystem,

2) bannätsförvaltaren ska genom sitt säkerhetsstyrningssystem kunna trygga säker planering, säkert byggande och underhåll samt säker förvaltning av bannätet,

3) bannätsförvaltaren ska vara tillförlitlig och de som har utsetts att sköta uppgifter inom bannätsförvaltarens operativa ledning ska ha gott anseende och vara yrkesmässigt kompetenta,

4) bannätsförvaltaren ska vara så solvent att en bedömning av de omständigheter som är kända visar att bannätsförvaltaren förmår att i minst ett år fullgöra alla sina faktiska och förväntade skyldigheter och åtaganden,

5) bannätsförvaltaren ska ha en tillräcklig ansvarsförsäkring eller något annat motsvarande arrangemang för att utöva verksamheten.

Om bannätsförvaltaren inte uppfyller kraven i 1 mom., ska Transport- och kommunikationsverket omedelbart efter att ha fått en anmälan enligt 156 § eller efter att annars ha fått veta om ärendet reservera bannätsförvaltaren möjlighet att redogöra för bristfälligheten och de åtgärder med vilka bannätsförvaltaren ämnar se till att kraven uppfylls. Om bannätsförvaltaren inte uppfyller kraven inom en rimlig tid, som inte får vara kortare än två månader, kan verket förbjuda bannätsförvaltaren 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.

155 §

Närmare krav och begränsningar som gäller bannätsförvaltare

Den som har utsetts att sköta uppgifter inom bannätsförvaltarens operativa ledning uppfyller inte kravet på gott anseende enligt 154 § 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, skuldförhållanden, bedrivande av trafik eller trafiksäkerhet och gärningen visar att personen är uppenbart olämplig att sköta uppgifter inom bannätsförvaltarens operativa ledning.

Den som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen uppfyller kravet på yrkesmässig kompetens enligt 154 § 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.

Bannätsförvaltaren uppfyller inte solvenskravet enligt 154 § 1 mom. 4 punkten, om

1) bannätsförvaltaren 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) bannätsförvaltaren har obetalda skatter eller lagstadgade socialavgifter som förfallit till betalning och som uppgår till betydande belopp och har orsakats av verksamheten.

156 §

Bannätsförvaltares skyldighet att göra en anmälan om sin verksamhet

En bannätsförvaltare ska till Transport- och kommunikationsverket lämna en skriftlig anmälan om den verksamhet enligt detta kapitel som bannätsförvaltaren bedriver. Anmälan ska innehålla bannätsförvaltarens namn och fullständiga kontaktuppgifter. Dessutom ska bannätsförvaltaren i sin anmälan påvisa att kraven i 154 § uppfylls. Anmälan ska göras senast tre månader innan verksamheten inleds.

Bannätsförvaltaren ska utan dröjsmål skriftligen underrätta Transport- och kommunikationsverket 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 bannätsförvaltare.

Transport- och kommunikationsverket har trots sekretessbestämmelserna rätt att få uppgifter om bannätsförvaltaren och dess verkställande direktör och andra personer som har utsetts att sköta uppgifter inom dess operativa ledning ur straffregistret, bötesregistret, utökningsregistret och beskattningens datasystem för behandling av den anmälan som avses i denna paragraf och för tillsynen enligt 162 §.

Om de anmälda uppgifterna är bristfälliga eller om anmälan i övrigt är bristfällig, ska Transport- och kommunikationsverket utan dröjsmål ge bannätsförvaltaren möjlighet att komplettera sin anmälan inom en rimlig tid som inte får vara kortare än två veckor.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter som behövs för tillsynen om innehållet i de uppgifter som ska anmälas enligt denna paragraf och om hur de ska ges in till Transport- och kommunikationsverket.

157 §

Bannätsförvaltares ansvar

En bannätsförvaltare svarar för säkerheten inom metrobannätet och spårvägsnätet samt för hanteringen av de risker som har samband med driften av bannätet, i fråga om den verksamhet som bannätsförvaltaren bedriver. Bannätsförvaltaren ska i sin verksamhet beakta de säkerhetsmål för metro- och spårvägstrafiksystemet som Transport- och kommunikationsverket ställt upp med stöd av 2 mom.

Transport och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om minimisäkerhetsnivån för metro- och spårvägstrafiksystemet och dess delar samt om säkerhetsmålen för metro- och spårvägstrafiksystemet.

158 §

Bannätsförvaltares säkerhetsstyrningssystem inom spårbunden stadstrafik

En bannätsförvaltare ska ha ett säkerhetsstyrningssystem för att systematiskt identifiera faror och hantera risker samt för att säkerställa att de åtgärder genom vilka de identifierade farorna och riskerna hanteras är effektiva. Säkerhetsstyrningssystemet ska säkerställa hanteringen av de risker som sammanhänger med organisationens verksamhet.

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

Säkerhetsstyrningssystemet ska upprättas skriftligen. Det ska innehålla en säkerhetspolicy som godkänts av organisationens verkställande direktör eller av någon annan direktör som hör till den högsta ledningen och som meddelats hela personalen, kvalitativa och kvantitativa mål för upprätthållande och förbättring av säkerheten 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.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i säkerhetsstyrningssystemet.

159 §

Trafikledning på bannätet

Trafikledningen på metrobannät och spårvägsnät ska vara säker och tillhandahållas på lika villkor. För ordnandet av trafikledningstjänster svarar en bannätsförvaltare, ett kommunalt af-färsverk, ett bolag eller någon annan sammanslutning som bedriver spårbunden stadstrafik som verksamhetsutövare. Bannätsförvaltarens svarar för trafikledningen när flera än en trafik-utövare bedriver trafik på bannätet. En verksamhetsutövare kan själv ordna trafiklednings-tjänsterna eller skaffa dem hos en annan verksamhetsutövare eller hos offentliga eller privata serviceproducenter.

160 §

Register över spårbunden stadstrafik

Transport- och kommunikationsverket för ett register över spårbunden stadstrafik i fråga om metrobannät och spårvägsnät. Verket får använda registret för att sköta sina uppgifter och skyldigheter enligt detta kapitel.

I registret antecknas bannätsförvaltarens namn och företags- och organisationsnummer, eventuell bifirma, adress- och andra kontaktuppgifter samt andra uppgifter i den anmälan som bannätsförvaltarens lämnat med stöd av 156 §.

Bannätsförvaltarens ska ge in uppgifterna via en teknisk anslutning eller på annat sätt i elektronisk form i enlighet med vad som avtalas med Transport- och kommunikationsverket. Innan en teknisk anslutning öppnas ska den som ger in uppgifter lägga fram en redogörelse som visar att uppgifterna skyddas på behörigt sätt.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om de uppgifter som avses i 2 mom. och om hur de ska ges in.

161 §

Rätt att få uppgifter från myndigheter

Trots sekretessbestämmelserna har Transport- och kommunikationsverket rätt att för sköt-seln av sina uppgifter enligt detta kapitel få upplysningar ur befolkningsdatasystemet om en

persons namn, namnändring, personbeteckning, adress och annan kontaktinformation, hemkommun, kontaktspråk, finskt medborgarskap och dödsfall samt om spärrmarkering enligt 36 § 1 mom. i lagen om befolkningsdatasystemet och Befolkningsregistercentralens certifikattjänster (661/2009).

Uppgifterna ges in via en teknisk anslutning eller på annat sätt i elektronisk form i enlighet med vad som avtalas med Transport- och kommunikationsverket.

162 §

Tillsyn

Transport- och kommunikationsverket utövar tillsyn över

- 1) iakttagande av kraven som gäller 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.

Transport- och kommunikationsverket kan utföra sitt tillsynsuppdrag med eller utan förhandsanmälan.

Transport- och kommunikationsverket har för skötseln av sitt tillsynsuppdrag rätt att

- 1) i den utsträckning som tillsynen förutsätter få tillträde till bannätsförvaltares och inom metro- och spårvägstrafiksystemet verksamma företags verksamhetslokaler, andra lokaler och fordon som ägs eller förvaltas av tillsynsobjektet, med undantag för utrymmen som används för boende av permanent natur,
- 2) övervaka sådana personers verksamhet som är anställda hos verksamhetsutövare som avses i 1 punkten,
- 3) trots sekretessbestämmelserna få tillgång till dokument som är relevanta för tillsynsuppdraget.

Transport- och kommunikationsverket kan anlita sakkunnighjälp om det behövs för tillsynen. De sakkunniga ska vara insatta i kraven på den spårbundna stadstrafiken. På de sakkunniga tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när de sköter sådana uppgifter som avses i denna paragraf. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen. Bestämmelser om polisens skyldighet att ge handräckning finns i 9 kap. 1 § i polislagen.

163 §

Kommunikation samt dokumentation från inspelningar inom spårbunden stadstrafik

Bannätsförvaltare och sådana verksamhetsutövare som avses i 159 § 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 kommunikation i anslutning till trafiksäkerhet och trafikledning inom spårbunden stadstrafik får inte användas för annan kommunikation.

Bannätsförvaltare och sådana verksamhetsutövare som avses i 159 § 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 tillbud upptas och förvaras så att den är skyddad mot obehörig insyn. Informationen ska förstöras när den inte längre behövs för sitt syfte.

Om inte något annat följer av annan lagstiftning, får Transport- och kommunikationsverket och sådana verksamhetsutövare som avses i 159 § använda i denna paragraf avsedda inspelningar av tele- och radiokommunikation inom den spårbundna stadstrafiken och identifieringsuppgifterna för inspelningarna enligt följande:

1) Transport- och kommunikationsverket för skötseln av sina uppgifter inom myndighetstillsynen, och

2) verksamhetsutövarna för övervakning som hänför sig till deras säkerhetsstyrningssystem, för övervakning och utveckling av trafiksäkerheten samt för utredning av tillbud och olyckor i sin verksamhet i syfte att förebygga motsvarande händelser.

Den rätt till information som avses i 3 mom. 2 punkten gäller endast sådana inspelningar i vilka en sådan verksamhetsutövare som avses i 159 § själv eller dess personal är part.

Om Olycksutredningscentralen beslutar att inleda säkerhetsutredning i fråga om en händelse, får inspelningar och identifieringsuppgifter om dem dock utlämnas och användas först när centralen har fått de inspelningar och identifieringsuppgifter som behövs för utredningen och bedömer att det inte är till skada för utredningen att de lämnas ut och används.

164 §

Årsavgift

Bannätsförvaltare och sådana verksamhetsutövarare som avses i 159 § ska till Transport- och kommunikationsverket tillsammans betala en årsavgift som årligen anges i kommunikationsministeriets förordning, med iakttagande av vad som föreskrivs i lagen om grunderna för avgifter till staten. 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 utveckling av och tillsyn över säkerheten i den spårbundna stadstrafiken samt för föring av registret över spårbunden stadstrafik som avses i 160 § och skötseln av verkets uppgifter i anslutning till registret enligt V avd. 1 kap. 1 § i lagen om transportservice samt för verkets andra administrativa myndighetsuppgifter inom den spårbundna stadstrafiken.

Årsavgiften 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 den räntesats som avses i 4 § 1 mom. i räntelagen (633/1982). I stället för dröjsmålsränta kan Transport- och kommunikationsverket av verksamhetsutövaren ta ut en dröjsmålsavgift om fem euro, om beloppet på dröjsmålsräntan är lägre än detta. Årsavgiften ska betalas till fullt belopp också under det första verksamhetsåret, även om verksamheten inleds mitt under året. Årsavgiften återbetalas inte fastän verksamhetsutövaren upphör med sin verksamhet under året.

22 kap.

Olycksutredning och beredskap

165 §

Anmälan av olyckor och tillbud

Järnvägsoperatörer, bannätsförvaltare och sådana verksamhetsutövarare som avses i 159 § ska, utöver vad som föreskrivs någon annanstans i lag, anmäla olyckor och tillbud som de fått kännedom om till Transport- och kommunikationsverket. I fråga om den spårbundna stadstrafiken gäller anmälningsskyldigheten allvarliga olyckor samt andra olyckor och tillbud i metrotrafiken än sådana som till sin allmänna betydelse är ringa.

Information om olyckor och tillbud anmäls till Transport- och kommunikationsverket via en teknisk anslutning.

Den information som avses i 1 mom. är sekretessbelagd med stöd av 24 § i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet. Dessutom kan Transport- och kommunikationsverket

hemlighålla en omständighet som gäller den information som avses i 1 mom., om utlämnandet av uppgifter om omständigheten skulle äventyra de framtida möjligheterna att få information.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om anmälan av uppgifter om olyckor och tillbud.

166 §

Utredning av olyckor och tillbud

Bestämmelser om utredning av olyckor och tillbud inom spårtrafiken finns i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser (525/2011). En olycka eller ett tillbud som inte utreds med stöd av den lagen kan dock utredas av Transport- och kommunikationsverket, om detta behövs för att främja spårtrafikens säkerhet.

167 §

Användning av information om olyckor eller tillbud

Transport- och kommunikationsverket får inte vidta rättsliga åtgärder på grund av oöverlagda eller oavsiktliga överträdelser som verket får kännedom om enbart på grund av en anmälan med stöd av 165 §, 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).

Järnvägsoperatörer, bannätsförvaltare och andra verksamhetsutövare som avses i denna lag får inte på ett diskriminerande sätt bemöta arbetstagare i sin tjänst eller andra personer som lämnar en rapport om ett eventuellt tillbud som de känner till.

168 §

Kommunikation samt dokumentation från inspelningar inom järnvägstrafiken

Kommunikationstjänster som tillhandahålls av en bannätsförvaltare inom järnvägstrafiken får användas endast för kommunikation som gäller trafiksäkerheten. Trafikledsverket ska se till att tele- och radiokommunikationen inom järnvägstrafiken, data från säkerhetsanordningar samt annan information som behövs för undersökning av tillbud och olyckor upptas och förvaras så att den är skyddad mot obehörig insyn. Informationen ska förstöras när den inte längre behövs för sitt syfte.

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

1) Transport- och kommunikationsverket för utredning av järnvägsolyckor och tillbud samt för skötseln av sina uppgifter inom myndighetstillsynen, och

2) Trafikledsverket för övervakning som hänför sig till verkets säkerhetsstyrningssystem, för övervakning och utveckling av trafiksäkerheten samt för utredning av tillbud och olyckor i sin verksamhet i syfte att förebygga motsvarande händelser.

Om inte något annat följer av annan lagstiftning, har järnvägsoperatörer, förvaltare av privata spåranläggningar och bolag som erbjuder trafikledningstjänster rätt att få inspelningar av talkommunikation inom järnvägstrafiken och identifieringsuppgifter som gäller dem för utredning av tillbud och olyckor i verksamhetsutövarens verksamhet i syfte att förebygga motsvarande händelser samt för att utveckla den talkommunikation som hänför sig till säkerheten inom järnvägstrafiken. Den rätt till information som avses i detta moment gäller endast sådana inspelningar av talkommunikation inom järnvägstrafiken där verksamhetsutövaren själv eller dess personal är part.

Om Olycksutredningscentralen beslutar att inleda en säkerhetsutredning i fråga om en händelse, får de inspelningar som avses i 2 och 3 mom. och identifieringsuppgifterna om dem dock användas enligt 2 mom. och utlämnas med stöd av 3 mom. först när centralen har fått de inspelningar och identifieringsuppgifter som behövs för utredningen och bedömer att det inte är till skada för utredningen att de lämnas ut och används.

169 §

Skyldighet att sörja för riskhanteringen i fråga om kommunikationsnät och informationssystem samt anmälan om störning i informationssäkerheten

Förvaltaren av statens bannnät samt den som tillhandahåller trafikledningstjänster ska sörja för riskhanteringen i fråga om de kommunikationsnät och informationssystem som denne använder.

Förvaltaren av statens bannnät samt den som tillhandahåller trafikledningstjänster ska utan dröjsmål lämna Transport- och kommunikationsverket en anmälan om betydande informationssäkerhetsrelaterade störningar som är riktade mot kommunikationsnät eller informationssystem.

Om det ligger i allmänt intresse att en störning anmäls kan Transport- och kommunikationsverket ålägga den som tillhandahåller tjänsten att informera om saken eller, efter att ha hört den anmälningsskyldiga, själv informera om saken.

Transport- och kommunikationsverket ska bedöma om en sådan störning som avses i 2 mom. berör de övriga EES-staterna i Europeiska unionen och vid behov underrätta de berörda medlemsstaterna.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om när en sådan störning som avses i 2 mom. är betydande samt om innehållet i och utformningen av anmälan och hur den ska lämnas in.

170 §

Säkerhetsrekommendationer

Transport- och kommunikationsverket ska se till att rekommendationer som getts med stöd av lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser blir vederbörligen beaktade och att bannnätsförvaltare och järnvägsoperatörer på basis av dem vidtar åtgärder som behövs för att trygga järnvägssystemets säkerhet. Transport- och kommunikationsverket kan vid behov använda administrativt tvång enligt 179 § om en verksamhetsutövare inom järnvägssystemet inte vidtar rekommenderade åtgärder.

171 §

Beredskap

Bannnätsförvaltare, bolag eller en annan sammanslutning som tillhandahåller trafikledningstjänster och sådana verksamhetsutövare som avses i 159 § 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 störningar under normala förhållanden. De ska på det sätt som deras verksamhet kräver delta i beredskapsplanering och på förhand förbereda verksamhet som bedrivs under undantagsförhållanden och vid störningar under normala förhållanden. För detta ska en bannnätsförvaltare, bolag eller en annan sammanslutning som tillhandahåller trafikledningstjänster och sådana verksamhetsutövare som avses i 159 § göra upp en beredskapsplan med en lista över de organ som ska underrättas om ett tillbud eller en störning i spårtrafiken. Om störningarna påverkar gränsöverskridande trafik, ska bannnätsförvaltaren utbyta all relevant information med andra bannnätsförval-

tare vars bannät och trafik kan påverkas av störningarna i fråga. De berörda bannätsförvaltarna ska samarbeta för att den gränsöverskridande trafiken ska kunna återupprättas.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om ordnandet av beredskapsplaneringen för beredskap inför undantagsförhållanden och störningar under normala förhållanden.

172 §

Anmälan av uppgifter som behövs för att skapa en lägesbild

Järnvägsoperatörer, bannätsförvaltare, bolag eller en annan sammanslutning som tillhandahåller trafikledningstjänster och sådana verksamhetsutövare som avses i 159 § ska, utöver vad som föreskrivs någon annanstans i lag, utan dröjsmål anmäla sådana händelser som de fått kännedom om och som kan påverka skapandet av en lägesbild till Transport- och kommunikationsverket. Transport- och kommunikationsverket kan begära kompletterande uppgifter om den anmälda händelsen av den som gjort anmälan.

Den information som avses i 1 mom. är sekretessbelagd med stöd av 24 § i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet. Dessutom kan Transport- och kommunikationsverket hemlighålla en omständighet som gäller den information som avses i 1 mom., om utlämnandet av uppgifter om omständigheten skulle äventyra de framtida möjligheterna att få information.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om de händelser som ska anmälas och om anmälan av dem.

173 §

Åtgärder i händelse av störningar

I händelse av störningar på grund av tekniska missöden eller olyckor inom spårtrafiken ska bannätsförvaltare vidta alla behövliga åtgärder för att återställa situationen till det normala.

I en sådan situation som avses i 1 mom. och om det är nödvändigt på grund av en störning som gör att bannätet under en period blir oanvändbart, får de linjer som tilldelats tas ur bruk utan förvarning under den tid som behövs för att reparera systemet. En bannätsförvaltare kan kräva att järnvägsoperatörer ger tillgång till de resurser som bannätsförvaltaren anser vara behövliga för att återställa situationen till det normala så snart som möjligt. Järnvägsoperatörer har rätt att ta ut en skälig ersättning för användningen av resurserna.

Regleringsorganet ska kontrollera att järnvägsföretagen behandlas likvärdigt vid störningar. Regleringsorganet ska dessutom kontrollera att järnvägsföretagen följer de krav på resurser som en bannätsförvaltare kan ställa enligt 2 mom. i denna paragraf.

23 kap.

Påföljder

174 §

Straffbestämmelser

Den som uppsåtligt eller av oaktsamhet

- 1) bedriver järnvägstrafik utan ett i 18 § avsett säkerhetsintyg,
- 2) verkar som bannätsförvaltare utan sådana förutsättningar som avses i 4, 5 eller 21 kap.,
- 3) verkar som enhet ansvarig för underhåll av fordon som avses i 13 kap.,
- 4) utnyttjar bankapacitet i strid med 17 kap.,

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

6) obehörigen rör sig eller vistas på metrobannätet, metrons bangårdsområde, en metrobro eller i en metrotunnel som allmänheten inte har tillträde till,

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

175 §

Straff för användning av berusningsmedel i järnvägstrafiken

Den förare som arbetar inom järnvägstrafiken eller den person som sköter en annan uppgift som väsentligt påverkar järnvägssäkerheten och som utför sin arbetsuppgift trots att han eller hon till följd av alkoholförtäring har förhöjd alkoholhalt i blodet eller har använt något annat berusningsmedel så att det i hans eller hennes kropp finns en konstaterbar mängd av ämnet ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för användning av berusningsmedel i järnvägstrafiken dömas till böter.

176 §

Straff för brott mot kraven på driftskompatibilitet hos järnvägssystem

Den som uppsåtligen i strid med 8, 9, 10, 11 eller 14 kap. tar i bruk en driftskompatibilitetskomponent eller ett delsystem eller använder, släpper ut på marknaden, saluför, säljer eller annars överlåter en driftskompatibilitetskomponent eller ett delsystem ska, om gärningen inte är ringa eller om inte strängare straff för den föreskrivs någon annanstans i lag, för brott mot kraven på driftskompatibilitet hos järnvägssystem dömas till böter.

177 §

Åtgärdseftergift

Den som bryter mot en skyldighet som har ålagts eller ett förbud som har meddelats med stöd av denna lag och som har förenats med vite, med hot om tvångsutförande eller med hot om avbrytande behöver inte dömas till straff för samma gärning, om gärningen är ringa och inte strängare straff för den föreskrivs någon annanstans i lag.

178 §

Anmärkning och varning

Transport- och kommunikationsverket och regleringsorganet kan ge järnvägsoperatörer, bannätsförvaltare eller sådana verksamhetsutövare som avses i 159 § eller andra verksamhetsutövare som avses i denna lag en anmärkning eller varning, om de handlar i strid med denna lag eller de bestämmelser som utfärdats med stöd av den. En varning kan ges, om en anmärkning med beaktande av de omständigheter som framgår i ärendet som helhet inte kan anses vara tillräcklig.

En anmärkning kan ges muntligt eller skriftligt. En varning ska ges skriftligt.

179 §

Transport- och kommunikationsverkets och regleringsorganets rätt att använda administrativt tvång

Transport- och kommunikationsverket kan ålägga järnvägsoperatörer, bannätsförvaltare, sådana verksamhetsutövare som avses i 159 § eller andra verksamhetsutövare som avses i denna lag att avhjälpa fel eller försummelser samt ålägga dem skyldigheter eller förbjuda en åtgärd, om de trots en anmärkning eller varning handlar i strid med denna lag eller de bestämmelser som utfärdats med stöd av den. Transport- och kommunikationsverket kan förena åläggandet med vite eller med hot om att verksamheten avbryts helt eller delvis eller att en åtgärd blir utförd på vederbörandes bekostnad.

Regleringsorganet kan förena besvarande av begäran och iakttagande av beslut med vite eller hot om att verksamheten avbryts helt eller delvis eller att en åtgärd som försummats blir utförd på vederbörandes bekostnad.

Bestämmelser om vite, hot om tvångsutförande och hot om avbrytande finns i viteslagen (1113/1990).

180 §

Ingripande i åtgärd eller händelse

Transport- och kommunikationsverket har rätt att avbryta en åtgärd eller annan händelse som hotar eller påverkar spårtrafiken, om det finns grundad anledning att anta att spårtrafiksystemets säkerhet eller människors liv eller hälsa är hotade. På samma grunder kan Transport- och kommunikationsverket eller regleringsorganet avbryta en åtgärd eller händelse som orsakar betydande egendoms- eller miljöskador eller annan sådan verksamhet som inverkar negativt på verksamheten på spårtrafiksmarknaden.

24 kap.

Särskilda bestämmelser

181 §

Samarbete mellan myndigheterna i Finland och Sverige i fråga om arrangemangen inom gränstrafiken

Transport- och kommunikationsverket kan avtala med den nationella säkerhetsmyndigheten i Sverige om de praktiska, tekniska och administrativa arrangemang som behövs för att trygga en säker trafik och smidig järnvägssamtrafik mellan järnvägsgränsstationerna i Torneå och Haparanda.

182 §

Försäkringsplikt

En järnvägsoperatör ska ha en gällande tillräcklig ansvarsförsäkring eller ha vidtagit motsvarande arrangemang för att täcka skada som orsakas någon annan genom användning av fordon på bannätet och som operatören enligt lag eller avtal ansvarar för. Vid bedömningen av försäkringens eller arrangemangets tillräcklighet ska hänsyn tas till verksamhetens art och omfattning samt till de risker som verksamheten medför. Försäkringen ska vara i kraft under hela den tid som verksamheten bedrivs.

183 §

Ersättning för skador

Bestämmelser om ersättning för person- och sakskador i spårtrafiksystemet finns i lagen om ansvar i spårtrafik (113/1999).

184 §

Lagens förhållande till konkurrenslagstiftningen

Om ett ärende som regleringsorganet behandlar gäller ett förfarande som kan bryta mot bestämmelserna om konkurrensbegränsningar i konkurrenslagen (948/2011), kan regleringsorganet hänskjuta ärendet till behandling i enlighet med den lagen till den del det är fråga om konkurrensbegränsningar.

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

185 §

Järnvägsföretags verksamhetsplan och bokföring

Järnvägsföretag ska upprätta en verksamhetsplan som innehåller investerings- och finansieringsprogram. I verksamhetsplanen och i programmen i enlighet med den ska anges medlen för hur järnvägsföretaget ska uppnå ekonomisk balans och övriga tekniska, ekonomiska och finansiella mål.

Järnvägsföretag ska i sin bokföring iaktta relevant EU-lagstiftning och relevant nationell lagstiftning. Järnvägsföretag ska i bokföringen presentera separata resultaträkningar och balansräkningar för affärsverksamhet som gäller bedrivande av järnvägstrafik och för affärsverksamhet som gäller förvaltning av bannätet. Dessutom ska separata resultaträkningar och balansräkningar presenteras för affärsverksamhet som gäller tillhandahållande av godstransport och persontrafik på järnvägarna. Offentlig finansiering till sådana persontrafiktjänster på järnvägarna som tillhandahålls som offentliga tjänster ska bokföras på separata konton enligt artikel 7 i trafikavtalsförordningen och får inte överföras till affärsverksamhet som gäller tillhandahållande av järnvägsföretagets övriga trafiktjänster eller till annan affärsverksamhet.

Järnvägsföretagen ska lämna de resultaträkningar och balansräkningar som avses i 2 mom. samt sammandrag av dem till regleringsorganet, som kontrollerar att järnvägsföretagens bokföring följer särredovisning av funktionerna samt att offentligt stöd inte överförs till stöd av annan affärsverksamhet och att inte inkomster från någon verksamhet har använts för att täcka kostnader för annan affärsverksamhet. Om regleringsorganet anser att organet inte på ett tillräckligt sätt kan kontrollera ett järnvägsföretags bokföring och den särredovisning som avses i 2 mom., ska järnvägsföretaget genomföra de ändringar i åtskillnaden av funktionerna och i bokföringen över dem som regleringsorganet kräver.

186 §

Lokaliseringsskyldighet inom spårtrafiken

En innehavare av koncession för järnvägstrafik eller dennes företrädare samt en utövare av spårbunden stadstrafik ska se till att de har tillgång till information om ett transportmedels position när transportmedlet är i trafik i anslutning till tjänsteutbudet. Lokaliseringen ska grunda sig på satellitpositionering eller på någon annan lika tillförlitlig metod.

Koncessionshavaren eller dennes företrädare samt en utövare av spårbunden stadstrafik får behandla i 1 mom. avsedd information i anslutning till en säker och smidig trafik och till planering och utveckling av trafiksystemet. I fråga om skyldigheten att lämna ut information gäller särskilda bestämmelser. Vid lokalisering av transportmedel ska krav som ställs i annan lagstiftning beaktas.

Informationen ska behandlas i realtid och får inte bevaras längre än vad som krävs för att samla in och lämna ut informationen.

187 §

Omprövningsförfarande

Omprövning av ett beslut som fattats av Transport- och kommunikationsverket med stöd av 21-23, 26-28, 36, 41, 52, 55-58, 63-64, 66-68, 70, 74-80, 82, 85, 154, 156 och 164 § får begäras i enlighet med förvaltningslagen. En begäran om omprövning ska behandlas skyndsamt och i alla händelser inom två månader efter mottagandet av begäran.

Om begäran om omprövning gäller ett beslut som fattats enligt 70 §, ska Transport- och kommunikationsverket tillfälligt upphäva beslutet om återkallande. Transport- och kommunikationsverket ska behandla en begäran om omprövning av ett beslut som fattats enligt 70 § inom en månad efter mottagandet av begäran.

188 §

Överklagande

Transport- och kommunikationsverkets beslut med anledning av begäran om omprövning enligt 187 § samt andra beslut som fattats med stöd av denna lag får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen, om inte något annat föreskrivs i denna lag. Om besväret gäller ett beslut med anledning av begäran om omprövning enligt 187 § 2 mom., är besvärstiden två månader från delgivningen av det beslut som meddelats med anledning av begäran om omprövning.

Förvaltningsdomstolens beslut i ärenden som gäller återkallande av säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd, återkallande av tillstånd för ibruktagande av delsystem, återkallande av tillstånd för utsläppande av fordon på marknaden och tillstånd för ibruktagande av fordon, återkallande av certifiering av enheter som ansvarar för underhåll av fordon, återkallande av utseende av anmälda organ eller organ som ansvarar för oberoende säkerhetsbedömning, återkallande av bankapacitet, ett åläggande, en skyldighet eller ett förbud enligt 179 § eller ingripande i åtgärd eller händelse enligt 180 § får överklagas på det sätt som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen. Annat beslut av förvaltningsdomstolen får överklagas genom besvär endast om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd.

Om ett ärende som avses i 21, 26, 53, 55, 63, 79 eller 151 § inte har avgjorts inom angiven tid får sökanden anföra besvär. Besvären anses avse ett avslag på ansökan. Besvär får anföras tills ett beslut har meddelats med anledning av ansökan. Transport- och kommunikationsverket och regleringsorganet ska underrätta besvärsmyndigheten om att ett beslut har meddelats. På anförande och behandling av besvär tillämpas i övrigt förvaltningsprocesslagen.

Regleringsorganets beslut som meddelats med stöd av 151 § med anledning av en begäran om omprövning får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen. Regleringsorganets beslut som meddelats med stöd av 152 § i ett ärende som gäller meningsskiljaktigheter får överklagas genom besvär hos marknadsdomstolen. Ett beslut av marknadsdomstolen får överklagas genom besvär hos högsta förvaltningsdomstolen på det sätt som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen.

Ett beslut som fattats med stöd av denna lag ska iakttas även om det överklagas, om så bestäms i beslutet och om besvärsmyndigheten inte bestämmer något annat.

En innehavare av ett säkerhetsintyg, vars intyg har begränsats eller återkallats av Transport- och kommunikationsverket, har rätt att överklaga ärendet enligt artikel 10.12 i järnvägssäkerhetsdirektivet.

189 §

Myndigheternas rätt att få upplysningar

Järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare ska trots affärs- eller yrkeshemligheter kostnadsfritt ge Transport- och kommunikationsverket de upplysningar som verket behöver för att bevilja tillstånd och intyg enligt denna lag, för tillsynen enligt 2 kap. samt för skötseln av sådana registreringsuppgifter som avses i denna lag.

Järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare ska trots affärs- eller yrkeshemligheter ge regleringsorganet de upplysningar det behöver för skötseln av de uppgifter som avses i 18 kap.

Järnvägsoperatörer ska trots affärs- eller yrkeshemligheter ge Trafikledsverket de upplysningar som verket behöver för att bestämma banavgifterna enligt 139 §.

Järnvägsoperatörer och förvaltare av privata spåranläggningar ska trots affärs- eller yrkeshemligheter ge Transport- och kommunikationsverket de upplysningar som verket behöver för statistik och forskning.

190 §

Upplysningar som ska ges till förvaltare av privata spåranläggningar för uttagande av banavgifter

Järnvägsoperatörer ska på begäran ge förvaltare av privata spåranläggningar de upplysningar som de behöver för att ta ut de banavgifter som avses i 139 §.

191 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2019.

Lagens 2-4 och 6-13 kap. träder dock i kraft först den 16 juni 2019, med undantag för 7 §, som träder i kraft redan den 1 januari 2019.

Genom denna lag upphävs järnvägslagen (304/2011) och lagen om spårbunden stadstrafik (1412/2015).

192 §

Övergångsbestämmelser

Järnvägslagens 3, 6, 7, 8, 9, 10 ja 12 kap. är i kraft till den 16 juni 2018 tills denna lags 2-4 och 6-13 kap. träder i kraft.

Statsrådets förordning om tjänster som ska tillhandahållas järnvägsoperatörer (1489/2015) förblir i kraft tills något annat bestäms.

Säkerhetsintyg som beviljats med stöd av 7 § i järnvägslagen och säkerhetstillstånd som beviljats med stöd av 17 § i järnvägslagen är i kraft som sådana under den tid för vilken de har beviljats, såvida inte ett säkerhetsintyg eller ett säkerhetstillstånd måste ändras eller återkallas med stöd av 20, 21, 25 eller 26 § i denna lag.

Tillstånd för ibruktagande av strukturella delsystem vilka beviljats med stöd av 44 § i järnvägslagen, användningstillstånd för delsystem för byggtiden vilka beviljats med stöd av 47 § i järnvägslagen, tillstånd för provkörning för testning av delsystem till fordon vilka beviljats med stöd av 47 a § i järnvägslagen, tillstånd för ibruktagande av ett delsystem till ett fordon vilka beviljats med stöd av 48 a § i järnvägslagen, tillstånd för ibruktagande av fordon vilka beviljats med stöd av 51, 52 a och 52 b § i järnvägslagen, godkännanden av fordonstyper vilka beviljats med stöd av 53 § i järnvägslagen samt kompletterande tillstånd för ibruktagande av

fordon vilka beviljats med stöd av 54-56 § i järnvägslagen är i kraft som sådana under den tid för vilken de har beviljats.

Tillstånd för ibruktagande som med stöd av 57 § i järnvägslagen har beviljats fordon som används i direkt internationell järnvägstrafik och som anländer från Ryska federationen är i kraft som sådana under den tid för vilken de har beviljats.

Certifiering som med stöd av 59 § i järnvägslagen har beviljats enheter som ansvarar för underhåll av godsvagnar är i kraft under den tid för vilken den har beviljats.

Undantag som gäller anvisande och certifiering av underhållsansvariga enheter för fordon från tredjeländer och som beviljats med stöd av 60 § i järnvägslagen är i kraft som sådana under den tid för vilken de har beviljats.

Beslut om att utse anmälda organ med stöd av 61 § i järnvägslagen är i kraft till den 16 juni 2020.

Beslut om att utse organ som ansvarar för oberoende säkerhetsbedömning med stöd av 66 § i järnvägslagen är i kraft under den tid för vilken de har beviljats.

Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter som meddelats med stöd av järnvägslagen fortsätter att gälla tills något annat bestäms.

Förvaltare av privata spåranläggningar som har ett säkerhetstillstånd och som ska välja ett anmälningförfarande som avses i 5 kap., inte behöver säkerhetstillstånd enligt denna lag, ska anmäla sin verksamhet enligt 5 kap. till Transport- och kommunikationsverket senast sex månader innan det gällande säkerhetstillståndet upphör att gälla.

Förvaltare av privata spåranläggningar som inte har något säkerhetstillstånd ska anmäla sin verksamhet enligt 5 kap. till Transport- och kommunikationsverket senast den 31 december 2019.

Ett järnvägsföretag som även ansvarar för förvaltningen av ett bannät ska ordna förvaltningen av bannätet på det sätt som förutsätts i 104-107, 109 och 111 § i denna lag senast den 1 juli 2019.

En anmälan som gjorts om banförvaltning med stöd av 5 § i lagen om spårbunden stadstrafik gäller tills anmälan måste förändras på grund av denna lag.

Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter som meddelats med stöd av lagen om spårbunden stadstrafik fortsätter att gälla tills något annat bestäms.

Denna lag träder i kraft den xx xxx 20 .

2.

Lag

om ändring av lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut
fögas i lagen om transportservice (320/2017) till II avd. 5 kap. 6 §, sådan den lyder i lag 301/2018, ett nytt 2 mom., varvid det nuvarande 2 mom. blir 3 mom., till II avd. 6 kap. 8 §, sådan den lyder i lag 301/2018, ett nytt 2 mom., varvid det nuvarande 2 mom. blir 3 mom. samt till III avd. 3 kap. 1 § ett nytt 4 mom. som följer:

AVDELNING II

TRAFIKMARKNADEN

5 kap.

Marknaden för järnvägstrafik

6 §

Beredskap för undantagsförhållanden och störningar

Ett järnvägsföretag som bedriver persontrafik ska göra upp en beredskapsplan för att kunna erbjuda passagerare assistans i den mening som avses i artikel 18 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer, i händelse av en allvarlig störning i trafiktjänsterna. Vid beredningen av planen ska järnvägsföretaget beakta synpunkterna bland olika aktörer i järnvägssystemet.

6 kap.

Bedrivande av spårbunden stadstrafik

8 §

Beredskap för undantagsförhållanden och störningar

En utövare av spårbunden stadstrafik ska göra upp en beredskapsplan för att kunna erbjuda passagerare assistans i den mening som avses i artikel 18 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer, i händelse av en allvarlig störning i trafiktjänsterna. Vid beredningen av planen ska utövaren av spårbunden stadstrafik beakta synpunkterna bland olika aktörer i systemet för spårbunden stadstrafik.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Bestämmelserna i III avd. 3 kap. 1 § 4 mom. träder dock i kraft den 25 december 2023.

Helsingfors den 30 augusti 2018

Statsminister

Juha Sipilä

Kommunikationsminister Anne Berner

2.

Lag

om ändring av lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut
fogas i lagen om transportservice (320/2017) till II avd. 5 kap. 6 §, sådan den lyder i lag 301/2018, ett nytt 2 mom., varvid det nuvarande 2 mom. blir 3 mom., till II avd. 6 kap. 8 §, sådan den lyder i lag 301/2018, ett nytt 2 mom., varvid det nuvarande 2 mom. blir 3 mom. samt till III avd. 3 kap. 1 § ett nytt 4 mom. som följer:

Gällande lydelse

(fogas)

Föreslagen lydelse

AVDELNING II

TRAFIKMARKNADEN

5 kap.

Marknaden för järnvägstrafik

6 §

Beredskap för undantagsförhållanden och störningar

Ett järnvägsföretag som bedriver persontrafik ska göra upp en beredskapsplan för att kunna erbjuda passagerare assistans i den mening som avses i artikel 18 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer, i händelse av en allvarlig störning i trafiktjänsterna. Vid beredningen av planen ska järnvägsföretaget beakta synpunkterna bland olika aktörer i järnvägssystemet.

6 kap.

Bedrivande av spårbunden stadstrafik

8 §

Beredskap för undantagsförhållanden och

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

störningar

—————
En utövare av spårbunden stadstrafik ska göra upp en beredskapsplan för att kunna erbjuda passagerare assistans i den mening som avses i artikel 18 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer, i händelse av en allvarlig störning i trafiktjänsterna. Vid beredningen av planen ska utövaren av spårbunden stadstrafik beakta synpunkterna bland olika aktörer i systemet för spårbunden stadstrafik.
—————

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

Bestämmelserna i III avd. 3 kap. 1 § 4 mom. träder dock i kraft den 25 december 2023.
—————