

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om spårbunden stadstrafik

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

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

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

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

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

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....	1
INNEHÅLL	2
ALLMÅN MOTIVERING	3
1 INLEDNING.....	3
2 NULÄGE	4
2.1 Lagstiftning och praxis.....	7
2.2 Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen i utlandet och i EU.....	9
2.3 Bedömning av nuläget	15
3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN.....	16
3.1 Målsättning	16
3.2 De viktigaste förslagen.....	16
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	17
4.1 Ekonomiska konsekvenser.....	17
4.2 Konsekvenser för myndigheterna	18
4.3 Samhälleliga konsekvenser	18
5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN	19
5.1 Beredningsskeden och beredningsmaterial	19
5.2 Remissyttranden och hur de har beaktats.....	19
6 SAMBAND MED ANDRA PROPOSITIONER.....	22
DETALJMOTIVERING	23
1 LAGFÖRSLAG	23
2 NÄRMARE FÖRESKRIFTER.....	36
3 IKRAFTTRÄDANDE	36
4 FÖRHÅLLANDE TILL GRUNDLAGEN SAMT LAGSTIFTNINGSORDNING	36
LAGFÖRSLAG	40
om spårbunden stadstrafik.....	40

ALLMÄN MOTIVERING

1 Inledning

I Finland finns ingen reglering på lagnivå om metrotrafiken. Inte heller EU-lagstiftningen innehåller bestämmelser om metrotrafik, spårvägstrafik eller lätt spårtrafik eller den materiel som används i nämnda trafik. På spårvägstrafiken tillämpas vägtrafiklagen till den del trafiken äger rum på en väg eller en gata som omfattas av vägtrafiklagens tillämpningsområde.

Riksdagens justitieombudsman gav den 29 april 2013 ett avgörande till två klagomål som gällde metrotrafiken i Helsingfors och dess trafiksäkerhet. I sitt avgörande har justitieombudsmannen konstaterat att det finns inga bestämmelser om metrotrafiken i lagen, varför Helsingfors stad själv tar hand om alla uppgifter som ansluter sig till metrotrafiken. Metrotrafiken har i sin helhet anordnats inom ramen för kommunal självstyrelse, som baserar sig på kommunallagen. Staden ger till exempel anvisningar om, driver och övervakar sin verksamhet självständigt. Helsingfors stads trafikverks (HST) gällande interna anvisning om metrotrafiken, vars innehåll förnyades 2013, baserar sig inte på lagen. Metrotrafikstadgans betydelse har ändrats, när kommunernas ordningsstadgor, som baserade sig på lagen, har upphävts. Enligt justitieombudsmannen har metrotrafikanvisningarnas rättsliga status därefter varit jämförbar med föreskrifter som arbetsgivaren utfärdar med stöd av sin arbetsledningsrätt dvs. direktionsrätt. Metrotrafikstadgan och den interna anvisningen om metrotrafiken, som baserar sig på direktionen, är HST:s internt gällande och bindande normer. Genom att använda direktionen kan man dock inte utfärda regler eller bestämmelser som gäller tredje parter och påverkar deras rättigheter eller skyldigheter.

Justitieombudsmannen har konstaterat att Helsingfors metro kan anses vara en regional infrastrukturjänst som kommunen svarar för. Det är emellertid inte helt klart i vilken mån uppgifterna i anknytning till produktionen och det tekniska underhållet av denna tjänst innebär en offentlig förvaltningsuppgift och i vilken mån verkställande förvaltning inom vilken ingen offentlig makt utövas.

Justitieombudsmannen har jämfört situationen för Helsingfors metro med väg- och järnvägsförvaltningen. I bägge dessa har man skiljt åt myndighetsuppgifterna och produktionen av själva verksamheten. Enligt justitieombudsmannen kan man på samma sätt gällande Helsingfors metro skilja åt uppgifter som hör till antingen myndighetsfunktioner eller till tjänsteproduktion.

Beträffande säkerhetstillsynens oberoende har justitieombudsmannen konstaterat att säkerhetsrisker förknippas med alla trafikformer. Justitieombudsmannen har hänvisat till grundlagsenliga rättigheter och den offentliga maktens skyldigheter i fråga om medborgarnas säkerhet. När det gäller andra trafikformer har den offentliga makten förberett sig på risker genom att ordna säkerhetstillsyn som baserar sig på lagen. Detta gäller dock inte Helsingfors metro. När ingen skyldighet eller rätt till säkerhetstillsyn har anvisats beträffande metrotrafiken i Helsingfors, har Helsingfors stad fått åta sig uppgiften.

Justitieombudsmannen har ansett att problemen i anknytning till tillsynen och regleringen beror på att det inte finns bestämmelser om trafiken med eller säkerheten av Helsingfors metro i någon lag. I sitt avgörande har justitieombudsmannen konstaterat att Helsingfors metro blev färdig innan den nuvarande grundlagen trädde i kraft. Ursprungligen har beslutet att inte föreskriva om metron i lagen fattats då den tidigare regeringsformen var i kraft. Senare, medan den nya grundlagen har varit i kraft, har riksdagen i synnerhet när den har godkänt järnvägslagen (304/2011) och lagen om säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter i järnvägssystemet

(1664/2009) uttryckligen stängt metrotrafiken utanför nämnda lagars tillämpningsområde med stöd av den inskränkning av tillämpningsområdet som EU-lagstiftningen tillåter.

Som slutsats har justitieombudsmannen konstaterat att metroverksamheten och -trafiken i sin helhet baserar sig på kommunens självstyrelse. Justitieombudsmannen anser att ju mer metro- och järnvägstrafiken som verkliga företeelser än jämförbara, dess färre sakliga grunder finns det att helt lämna metrotrafiken utanför reglering på lagnivå. Överhuvudtaget, ju större säkerhetsintresset i anknytning till verksamheten är, dess större är även det allmänna intresset för reglering och tillsyn av verksamheten.

Justitieombudsmannen har ansett att statsmakten ska ta hand om metrotrafikens säkerhetsgarantier genom lagstiftningsåtgärder och föreslagit för kommunikationsministeriet att ministeriet ska vidta åtgärder för att metrotrafiken och framför allt de säkerhetskrav som ansluter sig till den och tillsynen över dem ska omfattas av reglering på lagnivå.

Kommunikationsministeriet tillsatte i april 2013 en Arbetsgrupp för tillsyn av metrotrafiken för att bereda ett förslag om tillsynen över metrotrafiken. Arbetsgruppens rapport blev färdig i november 2013.

2 Nuläge

Såsom konstaterats ovan, omfattas metrotrafiken för närvarande inte av reglering på lagnivå med undantag av vissa nedannämnda lagar samt 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 *kollektivtrafikförordningen*). Därtill gäller vissa trafikregler enligt vägtrafiklagen spårvägstrafiken.

Även om spårbunden stadstrafik, som ska omfatta metro- och spårvägstrafik samt lätt spårtrafik, har begränsats utanför EU-lagstiftningen som gäller järnvägssystemet, har de flesta EU-medlemsstater föreskrivit om metro- och annan lätt spårtrafik (spårbunden stadstrafik) i den nationella lagstiftningen. Det finns lagstiftning om spårbunden stadstrafik bland annat i andra nordiska länder. I Finland omfattar regleringen persontrafiken i alla andra trafikformer. I fråga om persontrafik finns även omfattande EU-lagstiftning. Enbart taxitrafiken har lämnats utanför EU-regleringen på samma sätt som den spårbundna stadstrafiken. Trots detta finns det nationell reglering om taxitrafiken även i Finland.

Även tillståndsreglering gäller på ett omfattande sätt persontrafiken. Det centrala målet med tillståndsregleringen är att säkerställa persontrafikens säkerhet och servicenivå. Samma mål gäller även spårbunden stadstrafik. Det har dock ansetts vara möjligt att uppnå målen genom ett anmälningförfarande, som är lättare än ett myndighetstillstånd och enligt vilket verksamhetsutövaren åläggs lämna in en anmälan om sin verksamhet hos den behöriga myndigheten. Även inom den spårbundna stadstrafiken ska denna myndighet vara Trafiksäkerhetsverket. Spårbunden stadstrafik är i flera avseenden jämförbar med närtågstrafiken, som är tillståndspliktig verksamhet som omfattas av tillsyn av Trafiksäkerhetsverket, som även ansvarar för järnvägssystemets säkerhet. Inom spårbunden stadstrafik transporteras stora mängder av människor, och i synnerhet metrotrafiken förknippas med motsvarande säkerhetsrisker som närtågstrafiken.

HST har sedan sitt grundande 1945 ansvarat för anordnandet av all spårvägstrafik och planeringen av spårvägslinjerna. Grundandet av Samkommunen Helsingforsregionens trafik (HRT) i början av 2010 har ändrat situationen. HRT är verksam inom huvudstadsregionen i egenskap av beställarorganisation av kollektivtrafiken och myndighet. HRT ansvarar för planeringen och beställandet av spårvägstrafiken och HST för anordnandet av trafiken enligt att avtal med

HRT, som är i kraft till slutet av 2024. HRT har grundats med stöd av lagen om samarbete inom avfallshanteringen och kollektivtrafiken mellan kommunerna i huvudstadsregionen (829/2009). I lagens 3 § åläggs kommunerna i huvudstadsregionen att tillsammans ta hand om regionens kollektivtrafik. Enligt lagen kan HRT ge en trafikutövare ensamrätt att bedriva spårvagns- och metrotrafik inom samkommunens verksamhetsområde i högst femton (15) år åt gången.

HRT är en gemensam samkommun för huvudstadsregionens kommuner, som har grundats med stöd av 76 § i kommunallagen (365/1995). En samkommun är en myndighet till vilken kommuner har på det sätt som avtals i grundavtalet överfört myndighetsuppgifter som tillhör kommuner. Utöver ovannämnda lag om samarbete inom avfallshanteringen och kollektivtrafiken finns det bestämmelser om HRT:s uppgifter i kollektivtrafiklagen (869/2009), enligt vars 12 § det är HRT:s uppgift att inom sitt verksamhetsområde fungera som den behöriga myndigheten som ansvarar för kollektivtrafiken.

Till HRT:s uppgifter hör planeringen av kollektivtrafiksystemet, upphandlingen av de nödvändiga trafiktjänsterna samt kollektivtrafikens marknadsföring. HRT är en beställarorganisation, som säljer tjänsterna till konsumenterna och svarar för täckandet av det underskott som uppstår från biljettinkomsterna och tjänsteinköpen. Därtill gör HRT upp regionens trafiksystemplan och tar hand om resebiljettkontrollen. HRT tar inte hand om myndighetsuppgifter i anslutning till trafikproduktionen eller dess säkerhet.

Vid sidan av trafiken låter HRT bygga och sköter infrastrukturen (metro- och spårvägssystemen) för kollektivtrafiken i Helsingfors och ansvarar för den såsom även för järnvägs- och busstrafikens depåer i Helsingforsregionen samt ordnar infartsparkeringen. Om produktionen av kollektivtrafikens infrastruktur tjänster har HST ett så kallat infrastrukturavtal med HRT. Kollektivtrafikens infrastrukturinvesteringar finansieras delvis med en infrastrukturersättning som HRT betalar och delvis med stadens infrastrukturstöd. HST finansierar kollektivtrafikinfrastrukturens samtliga driftsutgifter med de infrastrukturersättningar som HRT betalar.

HST-Spårvägstrafik ansvarar för spårvägstrafikens drift, spårvagnarnas underhåll, reparation och förnyelse samt tar hand om diverse underhålls- och reparationstjänster i anknytning till ban- och elinfrastrukturen. Därtill tar HST-Spårvägstrafik hand om tillverkningen av spårelementen och om banornas rengöring. HST-Metrotrafik sköter metrotrafiken som HRT beställt samt om metromaterielens underhåll. Dessutom tar den hand om metrobanans och elutrustningsinfrastrukturens service- och underhållsarbeten. HST-Infraservice ansvarar för infrastrukturen för Helsingfors kollektivtrafik. Till den hör metrobanorna och spårvägarna samt stations- och depåfastigheterna. Infraservice beställer underhållsuppgifterna och byggandet av metrobanorna och spårvägarna samt banelutrustningen delvis av HST:s metro- och spårvägstrafikenheter. Delvis konkurrensutsätts spårvägarnas byggande hos utomstående entreprenörer. HST-Infraservice tar även hand om underhållsuppgifter i anknytning till biljettautomater, kommunikationsutrustning, hållplatser och fastigheter samt om övervakningen av tekniken och ordningen.

HRT:s och HST:s ovannämnda spårvägstrafikavtal omfattar även spårvägstrafik som sträcker sig över Helsingfors stads gränser eller som i sin helhet sker i ett separat nät, ifall HRT inte enligt en helhetsbedömning beslutar om annat arrangemang. På motsvarande sätt omfattar metrotrafikavtalet mellan HRT och HST trafiken på Helsingfors nuvarande metronät och västmetron. Därtill omfattar avtalet även metrotrafik som sträcker över Helsingfors stads gränser, ifall HRT inte enligt en helhetsbedömning beslutar om annat arrangemang.

Huvudstadsregionens spårtrafiksystem

Helsingfors metro

De nuvarande metrolinjerna har i huvudsak planerats i början av 1960-talet, då de enligt planerna skulle sträcka sig i väst till Esbo köping och i norr till Helsingfors landskommun. Beslutet om en metrobana med metrotåg som avviker från järnvägsmateriel fattades i maj 1969, och banan blev färdig för passagerartrafik år 1982, då den endast utsträckte sig till Helsingfors stads område. På förvaltningen av metrobanan tillämpades samma praxis som rådde på Helsingfors stads spårvägar, dvs. metrotrafiken hörde till stadens myndighetsverksamhet, som staden själv ansvarade för. Första gången blev man tvungen att fundera på en grannkommuns förhållande till metron när banan utvidgades till Mellungsbacka, där omvändsbanan sträckte sig till Vanda. Helsingfors och Vanda kom överens om prissättningen av vandabornas metroresor, men det fanns ingen anledning att avtala om ansvarsfrågorna i anslutning till trafiken.

Fortsättningen av metron till Esbo har varit framme sedan planeringen av den nuvarande metron inleddes. När beslutet om att bygga en metrobana till Esbo år 2006 fattades, kom Helsingfors och Esbo överens om projektets arrangemang gällande ekonomin och skötseln av metrotrafiken och grundade ett gemensamt bolag under namnet Länsimetro Oy, som skulle ansvara för byggnadsarbetet.

För närvarande sköter HST metrotrafiken. I avtalsarrangemanget mellan Helsingfors och Esbo städer, som är utgångspunkten för västmetron, har man avtalat att HST är operatören för trafiken på västmetron även inom Esbo stads område. Detta innebär att Helsingfors stad (HST) anskaffar och finansierar metrotågen för västmetron och deras depåer. Därtill tar HST hand om driften av metrotrafiken och dess kostnader samt om trafikens myndighetsförpliktelser på samma sätt som inom Helsingfors gränser. I och med västmetron kommer säkerhetssystemen för Helsingfors metro och Helsingfors stads anvisningar i anknytning till dem samt annan verksamhet av myndighetsslag i anknytning till metron att sträcka sig till Esbo stads område.

Automatiseringen av Helsingfors metro

HST ingick ett avtal om anskaffandet av ett förarlöst system, dvs. automatmetro, med Siemenskoncernen i december 2008. Det förarlösa systemet ändrar metrosystemet funktion och i synnerhet säkerhetsfrågorna. I automatkörning flyttas övervakningen av tågets funktion och banövervakningen helt till metrokontrollrummet. Innan automatsystemet tas i bruk körs tågen halvautomatiskt, dvs. tåget fungerar automatiskt men det finns alltså en förare i förarhytten. Automatkörningen förutsätter säkerhetssystem av nytt slag som även i undantagssituationer alltid garanterar så trygga lösningar som möjligt. Med tanke på automatmetron kommer det att genomföras flera utvecklingsåtgärder i anslutning till säkerheten. Som helhet förbättrar dessa även märkbart metrons existerande säkerhetssystem.

För tryggheten av passagerarsäkerheten kommer det att på stationerna och på tågen finnas stationsövervakare, som ger handledning, styr och övervakar resandet med metron. Även om det inte ständigt kommer att finnas stationsövervakare på alla stationer och på alla tåg, kommer de att placeras så att det är möjligt för HST:s personal att i undantagssituationer komma till alla tåg och stationer tillräckligt snabbt.

Spårvägstrafiken i Helsingfors

I Helsingfors har det funnits spårvägstrafik sedan 1890-talet. För närvarande är spårvägsnätets totala längd 117 kilometer och antalet passagerare 55–57 miljoner per år. Spårvägstrafiken har ytterligare utvidgats de senaste åren och kommer att utvidgas i den närmaste framtiden.

Planerade reformer

Spår-Jokern är en snabbspårväg mellan Östra Centrum i Helsingfors och Hagalund eller Otnäs i Esbo som erbjuder en stomförbindelse för tvärkollektivtrafiken inom huvudstadsregionen. Spårvägens längd är cirka 25 kilometer, 16 kilometer i Helsingfors och 9 kilometer i Esbo. Spårförbindelsen ersätter den nuvarande stombusslinjen 550, dvs. Buss-Jokern, som är den mest trafikerade busslinjen i Helsingforsregionen.

Målet är att Spår-Jokern i huvudsak ska ha en egen linje, vilket säkerställer spårvagnarnas snabba och störningsfria drift. Inget beslut om Spår-Jokern har än fattats. Helsingfors och Esbo har inlett Spår-Jokerns projektplanering i början av 2014.

Spårvägsplaner i Tammerfors och Åbo

Det planeras nya spårvägssystem även i Tammerfors och Åbo. Städerna gör upp planerna i samarbete. I Tammerfors blev generalplanen över spårvägssystemet färdig tidigt på våren 2014. Beslutet om fortsatt genomförande av projektet har fattats av stadsfullmäktige i juni 2014. Längden av det planerade tvåspåriga spårnätet är cirka 23 kilometer. På basis av fortsättningsbeslutet kan spårvägstrafiken enligt preliminära uppskattningar komma i gång cirka 2020.

Generalplanen för spårvägen i Åbo blev klar sommaren 2014. I Åbo planeras i generalplanen fem grenar från centrum på basis av strukturmodellen 2035 för Åbo stadsregion. Den sammanlagda ruttlängden är cirka 27 kilometer. Enligt uppskattningar inleds spårvägstrafiken i Åbo tidigast på 2020-talet.

Det genomsnittliga hållplatsavståndet för spårvägarna i Tammerfors och Åbo ska vara cirka 500–600 meter. Avsikten är att delvis placera spårvägarna på gatunätets körbana, men delvis ska spårvägen avskiljas som separat led på eller utanför gatuområdet. Den genomsnittliga linjehastigheten blir cirka 20–25 kilometer i timmen, och den högsta hastigheten utanför tätt bebyggd markanvändning cirka 70–80 kilometer i timmen. Enligt planerna ska spårvägen i både Tammerfors och Åbo i följande skeden utvidgas till grannkommunerna.

2.1 Lagstiftning och praxis

I Finland finns ingen särskild lagstiftning gällande spårbunden stadstrafik. I lagstiftningen som gäller järnvägar har spårbunden stadstrafik med stöd av EU-lagstiftningen begränsats utanför tillämpningsområdet. Inom den spårbundna stadstrafiken kommer att tillämpas vissa lagar vars tillämpningsområde i vissa fall även täcker systemen för spårbunden stadstrafik. Till sådana lagar hör till exempel vägtrafiklagen, som gäller spårvagnar som rör sig på vägar. Bestämmelserna om el- och brandsäkerhet omfattar även elsystemen och konstruktionernas brandsäkerhet när det gäller spårbunden stadstrafik. Byggnadsbestämmelserna och brandbestämmelserna i anknytning till dem gäller i synnerhet byggnader och lokaler i anknytning till Helsingfors metro samt generellt kollektivtrafikterminaler av olika slag. I kollektivtrafikslagen finns bestämmelser om anordnandet av kollektivtrafiken. Lagen omfattar även den spårbundna stadstrafiken.

Kollektivtrafiklag

Kollektivtrafiklagen trädde i kraft den 3 december 2009. Lagen omfattar bestämmelser som kompletterar EU:s kollektivtrafikförordning. Lagen tillämpas med iakttagande av inskränkningarna enligt 1 § 3 mom. även på spårtrafiken. Enligt 2 § 1 punkten b underpunkten är även spårtrafik som bedrivs enligt kollektivtrafikförordningen kollektivtrafik. I underpunkten har

begreppet spårtrafik inte begränsats utan lagen gäller även spårbunden stadstrafik. Lagens syfte enligt 3 § och bestämmande av nivån på servicen i kollektivtrafiken som myndighetsuppgift enligt 4 § gäller också all spårtrafik. Enligt lagens 14 § 1 mom. är den behöriga myndigheten för järnvägstrafiken kommunikationsministeriet och, inom sitt behörighetsområde, Samkommunen Helsingforsregionens trafik (HRT). Enligt momentet är behöriga myndigheter i ärenden som gäller annan spårtrafik de kommunala myndigheter som nämns i 12 § 2 och 3 mom. inom sitt behörighetsområde. Enligt kollektivtrafiklagen kan samma myndighet bestämma om spårbunden stadstrafik och om järnvägarnas lokala spårtrafik i enlighet med momentet enbart i Helsingforsregionen. I andra delar av Finland har den myndighet som bestämmer om kollektivtrafiken inte enligt kollektivtrafiklagen behörighet att fatta beslut om lokal spårtrafik som anordnas på det allmänna bannätet. I lagens 6 kap. föreskrivs om anordnandet av trafiken enligt kollektivtrafikförordningen. I lagens 36 § finns bestämmelser om upphandlingsförfaranden enligt 6 kap. som gäller annan spårtrafik än järnvägstrafik.

Lag om ansvar i spårtrafik

I lagen om ansvar i spårtrafik (113/1999) föreskrivs om ersättning för person- och sakskador i spårtrafik. I lagen avses med spårfordon utöver tåg även metrotåg och spårvagn. Därmed gäller lagen om ansvar i spårtrafik även spårbunden stadstrafik.

Vägrafiklag

Vägrafiklagen (267/1981) gäller trafik på väg. Vägrafiklagen tillämpas inte på järnvägstrafik. Vägrafiklagen är en allmän lag som gäller trafik på väg. I lagen finns bestämmelser om trafikregler, reglering av trafiken, trafikolyckor och säkerhetsåtgärder, förare av fordon och körrätt, användning av fordon, trafikövervakning och trafikbrott. Eftersom spårvagnar kan gå på vägar, omfattas de även av bestämmelserna i vägrafiklagen. Spårväg har definierats i lagens 2 § 14 punkten. Enligt definitionen är den enbart för spårvagnstrafik avsedd del av väg eller särskild väg. En fil med spårvägsspår men på vilken man även får köra ett fordon är inte en spårväg. I vägrafikförordningen (182/1982) definieras en spårväg som ett spårvägsfält markerat med trafikmärken som har reserverats enbart för spårvagnar.

En spårvagn är inte ett i vägrafiklagen avsett fordon, eftersom anordningar som löper på skenor inte är sådana fordon som avses i lagen. Till följd av denna definition definieras det separat i vägrafikförordningen när trafikmärken även gäller spårvagnar. Enligt 47 § i vägrafiklagen ska förare av spårvagn till tillämpliga delar iaktta de stadganden som gäller förare av fordon, såvida inte annat följer av lagens 14 §. I lagens 14 §, som gäller väjningsplikt, föreskrivs att vägrafikant ska oaktat andas stadganden om väjningsplikt lämna spårvagn fri passage. I vägrafiklagen finns även andra bestämmelser som gäller spårvägstrafiken. Metrotrafiken omfattas inte av vägrafiklagen.

Kommunikationsministeriet har 2013 inlett en helhetsreform av vägrafiklagen. Målet är att under de närmaste åren revidera vägrafiklagen. I reformen kommer man antagligen att hålla kvar bestämmelserna om spårvägstrafiken i vägrafiklagen.

Lag om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser

Genom lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser (525/2011) har upphävts lagen om undersökning av olyckor (373/1985). Genom lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser har man genomfört EU:s direktiv 2004/49/EG om säkerhet på gemenskapens järnvägar och om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (*järnvägssä-*

kerhetsdirektivet). Avvikande från lagen om undersökning av olyckor samordnas förutsättningar för undersökningen av olyckor i järnvägstrafiken och inom annan spårtrafik. I lagens 2 § åläggs Olycksutredningscentralen att utreda allvarliga olyckor enligt definitionen i artikel 3 i järnvägssäkerhetsdirektivet samt motsvarande olyckor i annan privat eller offentlig spårtrafik. Med allvarlig olycka avses varje form av kollision av tåg, metrotåg eller spårvagn eller tågunsparning som resulterar i att minst en person dödas eller att minst fem personer skadas allvarligt eller i omfattande skador på rullande materiel, infrastruktur eller miljön. Med allvarlig olycka enligt direktivet avses även varje annan liknande olycka med uppenbara konsekvenser för regleringen av järnvägssäkerheten eller säkerhetshandlingen. Därtill kan Olycksutredningscentralen enligt lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser undersöka tillbud till stora olyckor samt andra olyckor och tillbud. Olycksutredningscentralen kan även göra en gemensam utredning när det är fråga om flera liknande olyckor eller tillbud (temautredning).

Strafflag

I strafflagen (19.12.1889/39) omfattar äventyrande av trafiksäkerheten (23 kap. 1 §), grovt äventyrande av trafiksäkerheten (23 kap. 2 §), rattfylleri och grovt rattfylleri (23 kap. 3 och 4 §) samt överlämnande av fortskaffningsmedel till berusad (23 kap. 8 §), såsom även förande av fortskaffningsmedel utan behörighet (23 kap. 10 §) och smitning i vägtrafik (23 kap. 11 §) även förare av spårvagn.

Tåg har definierats i 23 kap. 12 § 5 punkten i strafflagen. I definitionen konstateras att man inte med tåg avser spårvagn, vilket innebär att straffbestämmelserna i kapitlet som gäller tågtrafiken inte gäller spårvägstrafiken.

Bestämmelserna om äventyrande av trafiksäkerheten (23 kap. 1 och 2 §) och om smitning i vägtrafik (23 kap. 11 §) har begränsats till situationer i vilka en spårvagn körs som vägtrafikant, dvs. spårvagnen körs på en väg som avses i vägtrafiklagen. Däremot är bestämmelserna om rattfylleri (23 kap. 3 och 4 §), överlämnande av fortskaffningsmedel till berusad (23 kap. 8 §) och förande av fortskaffningsmedel utan behörighet (23 kap. 10 §) till sitt tillämpningsområde allmänna.

23 kap. 12 § 5 punkten i strafflagen gäller även metrotåg. Enligt den avser man i strafflagens 23 kap. med tåg alla spårvägsfordon som drivs med maskinkraft, med undantag för spårvagn. Av bestämmelserna i kapitlet gäller även fylleri i tågtrafik (23 kap. 7 §), överlämnande av fortskaffningsmedel till berusad (23 kap. 8 §) och förande av fortskaffningsmedel utan behörighet (23 kap. 10 §) metrotrafiken.

Lag om upprätthållande av ordning i kollektivtrafik

I lagen om upprätthållande av ordning i kollektivtrafik (472/1977) finns bestämmelser om upprätthållande av ordning i kollektivtrafik. Enligt lagens 1 § avses med kollektivtrafik järnvägarnas persontrafik samt spårvägs-, metro-, och busstrafik.

Lag om kontrollavgift i kollektivtrafik

Lagen om kontrollavgift i kollektivtrafik (469/1979) gäller uppbärande av kontrollavgift av den som i kollektivtrafik färdas utan giltig biljett. Den omfattar även metro- och spårvägstrafik.

2.2 Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen i utlandet och i EU

Europeiska unionens järnvägstransportpolitik baserar sig på unionens transportpolitik. EU:s transportpolitik har framlagts i kommissionens vitböcker. Den senaste av dem ”Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem” godkändes i mars 2011 (vitboken 2011). Målet med EU:s transportpolitik är bland annat att minska trafiköverbelastningar, oljeberoende och växthusgasutsläppen, utveckla trafikens infrastruktur i unionens olika områden och trygga trafikmarknadens funktion inom unionen samt dess konkurrenskraft även på världsmarknaden. Utvecklingen av järnvägstransporter främjar för sin del uppnåendet av EU:s transportpolitiska mål.

I vitboken 2011 har kommissionen presenterat sin syn på det gemensamma europeiska järnvägsområdet dvs. järnvägarnas inremarknad, inom vilket europeiska järnvägsföretag kunde erbjuda tjänster utan onödiga tekniska och administrativa hinder. Inom järnvägstransporter har unionens åtgärder i synnerhet koncentrerats på främjandet av järnvägstransporterna mellan medlemsstaterna. På städernas interna och andra lokala transporter inom en medlemsstats eget område inverkar unionens transportpolitik i huvudsak indirekt. Kraven på miljövänlighet och hållbar teknologi, såsom även om öppnandet av marknaden för konkurrensen, påverkar även lokala och städernas interna och regionala lösningar. Utgångspunkten är dock att unionen inte ingriper i de tekniska och administrativa lösningarna för stadstrafiken eller annan lokal, intern trafik inom en medlemsstat.

Inom främjandet av järnvägstransporterna mellan EU:s medlemsstater är enhetliga tekniska lösningar nödvändiga, eftersom målet är att tågen ska kunna trafikeras på ett så ohindrat och flexibelt sätt som möjligt på medlemsstaternas järnvägsnät och i trafiken mellan medlemsstaterna. Inom städernas interna och stadsregioners regionala trafik, till exempel med metrotåg och spårvagnar, sker trafiken inom ett slutet, lokalt eller regionalt spårtrafiksysteem. Den unionsvida tvingande harmoniseringen är därför med anledning av trafikens lokala eller regionala karaktär inte nödvändig inom den spårbundna stadstrafiken.

EU:s lagstiftning om spårtrafiken omfattar medlemsstaternas järnvägstrafik och det bannät som används i trafiken. Spårbunden stadstrafik har lämnats utanför tillämpningsområdet för EU-lagstiftning som gäller järnvägstrafiken och -systemet. Med EU:s bestämmelser begränsar man dock inte det att man nationellt kan införa föreskrifter och bestämmelser även om den spårbundna stadstrafiken. Även om EU-bestämmelserna om järnvägstrafiken inte direkt gäller spårbunden stadstrafik, finns det i unionens övriga lagstiftning bestämmelser som tillämpas även på den spårbundna stadstrafiken.

EU:s kollektivtrafikförordning

EU:s kollektivtrafikförordning gäller tillhandahållandet av allmännyttiga tjänster inom kollektivtrafiken. Förordningen begränsar inte metro- och spårvägstrafik eller annan lätt spårtrafik utanför sitt tillämpningsområde. Enligt 1.2 artikel tillämpas förordningen på nationell och internationell kollektivtrafik på järnväg och andra spårburna transportsätt, och på väg. Förordningen tillämpas som EU-förordning utan nationell genomförandelagstiftning.

Internationell jämförelse

Inom Europeiska unionen finns 23 medlemsstater med ett system för spårbunden stadstrafik. Säkerhetsförfaranden gällande medlemsstaternas spårbundna stadstrafik har undersökts i EU-projektet MODSafe, vars resultat har publicerats 2010. År 2010 fanns det inom EU utöver Finland fyra medlemsstater om vilkas spårbundna stadstrafik det inte fanns nationell lagstiftning och vars tillsyn inte handhades av en nationell säkerhetsmyndighet. I dessa stater ansvarar operatörerna för den spårbundna stadstrafiken själva för säkerheten och för införandet av systemen. Operatörerna kan dock använda utomstående hjälp, till exempel kontrollinstitut el-

ler andra myndigheter, vilket också är nödvändigt då någon del av systemet är underställd annan lagstiftning än sådan som gäller trafiken.

I de flesta EU-medlemsstater är det allmän praxis att en nationell myndighet utövar tillsyn över den spårbundna stadstrafikens säkerhet. Praxis och lagstiftning kan dock variera. Med tanke på Finland är de viktigaste länder där den spårbundna stadstrafiken omfattas av lagstiftning i synnerhet de övriga nordiska länderna och Tyskland. De tyska bestämmelserna om den spårbundna stadstrafiken är även i praktiken på ett omfattande sätt i bruk utanför Tyskland, eftersom tyska normer har blivit den internationella industristandarden för framför allt spårvägar men även för metro.

Sverige

I Sverige finns en ikraftvarande lag och förordning om säkerhet vid tunnelbana och spårväg (1990:1157 lag om säkerhet vid tunnelbana och spårvagn och 1990:1165 förordning om säkerhet vid tunnelbana och spårvagn). Transportstyrelsen, som motsvarar som myndighet Trafiksäkerhetsverket i Finland, är ansvarig för metrotrafiken (i Sverige tunnelbana). Förvaltningen av tunnelbanans infrastruktur (spårinnehav) och bedrivandet av tunnelbanetrafiken (trafikutövning) har skiljts åt. Till infrastrukturens förvaltning hör bland annat tunnelbanorna, trafikledningen och tunnelbanestationerna. För bägge funktioner krävs ett tillstånd av Transportstyrelsen. Tillstånd får beviljas den som med hänsyn till ”yrkeskunnande, laglydnad samt ekonomiska och andra förhållanden av betydelse” kan anses uppfylla kraven i lagen. Förvaltningen av tunnelbaneinfrastrukturen i Stockholm handhas av Storstockholms Lokaltrafik (SL), som ägs av Stockholms läns landsting. I praktiken motsvarar SL:s uppgifter HRT:s uppgifter.

Regleringen av byggandet av tunnelbana i Sverige har nyligen reviderats genom lag 2012:440. Den tidigare gällande lagen om byggande av järnväg gällde som sådan även tunnelbana och spårväg, och planeringen av tunnelbanan jämfördes med byggandet av järnväg. Om tunnelbaneprojekt skulle genomföras en förhandsutredning, baneutredning och en bedömning av miljökonsekvenser. Landets regering fattade beslut om byggandet av tunnelbanan. Numera behöver dock bestämmelserna i lagen i fråga inte tillämpas om en tunnelbana eller en spårväg byggs med stöd av en detaljplan enligt plan- och bygglagen. Förfarandet enligt lagen kan dock tillämpas i situationer i vilka en tunnelbana ska byggas på mark utanför detaljplanen. Efter att en tunnelbana har byggts ska Transportstyrelsen godkänna den för bruk. Även en ny eller väsentligt ombyggd tunnelbanetågenhet kan införas i trafiken enbart med Transportstyrelsens tillstånd. Transportstyrelsen granskar konstruktionsunderlaget och materielen i ”den omfattning som myndigheten finner nödvändig”.

Lagens bestämmelser om säkerheten är av allmän karaktär. Det är tillståndshavarens skyldighet att upprätthålla tunnelbanans infrastruktur och bedriva tunnelbanetrafik på ett ”säkert sätt”. Den som är sysselsatt i verksamheten ska ha god kännedom om de förhållanden, föreskrifter och villkor som gäller för verksamheten och som berör hans arbetsuppgifter. Säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter på tunnelbanan får endast skötas av den som med hänsyn till yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt anses lämplig. Transportstyrelsen utfärdar närmare föreskrifter om hälsokraven och om hälsogranskningarna.

I Sverige avses med ”trafiktjänsteman” en tunnelbaneförare eller någon annan som för övrigt på basis av sin uppgift eller sitt uppdrag upprätthåller ordning och säkerhet i tunnelbanetrafiken. Det kan vara fråga om vilken som helst person som på grund av anställning eller uppdrag hos ett trafikföretag som driver trafik med tunnelbana bär uniform eller märke eller på något annat sätt tydligt visar att han är ”trafiktjänsteman”. En trafiktjänsteman kan ge passagerarna nödvändiga anvisningar och bestämmelser om upprätthållande av allmän ordning och säkerhet.

Till sitt innehåll motsvarar ordningsreglerna ungefär bestämmelserna i Helsingfors metrotrafikstadga och metrons transportvillkor. Alkohol får inte förtäras, man får inte gå till baneområdet eller det förbjudna området, det är förbjudet att inneha farliga ämnen eller föremål. Därtill är rökning, nedsmutsning och resa utan giltig biljett förbjudet. I Sverige är det en straffbar gärning att resa utan biljett, men i praktiken påförs en felavgift.

Norge

Landets enda metro finns i Oslo, där det också finns en spårväg. Utöver Oslo finns det en ny spårväg i Bergen och en gammal spårväg i Trondheim. I Oslo fungerar spårvägen och metron delvis på samma spår. Detta beror på den spårbundna stadstrafikens historia i Oslo. I Oslo har funnits flera spårvägsföretag som har haft egna banor till olika förorter eller till landsbygden. Senare har dessa kombinerats till ett enhetligt system, och metron uppstod ursprungligen så att en del av detta system byggdes i en tunnel i Oslo centrum. Efter detta har några före detta förstads- och spårvägsbanor omvandlats till metrobanor med strömskena och långa, höga peronger.

Den norska järnvägslagen från 1993 gäller järnväg, spårväg, metro och pendeltåg. Den ansvariga myndigheten är kommunikationsministeriet (Samferdselsdepartementet). Under den fungerar järnvägsförvaltningen, Jernbaneverket. Den norska järnvägslagen skiljer åt infrastrukturen, trafikledningen, trafikverksamheten (person- och godstransporter) och järnvägsverksamheten. I huvudsak grundar sig byggandet av metrobanan på markanvändnings- och bygglagen, på samma sätt som enligt den nya lagen i Sverige. Kommunikationsministeriet kan dock ge bestämmelser om banans tekniska konstruktion, om detta med tanke på säker och effektiv trafik är nödvändigt. Regeringen godkänner alltid en metrobana innan den tas i bruk.

Kommunikationsministeriet beviljar trafiktillstånd för bedrivande av metrotrafiken. Verksamheten av den som driver metrotrafik ska omfatta trafikledning, ifall kommunikationsministeriet inte ger ett undantagstillstånd att skilja åt trafiken och trafikledningen. Verksamheten får inte delas upp i alltför små delar. Det tillstånd som ministeriet beviljar kan vara tämligen detaljerat och innehålla bestämmelser om bland annat de professionella, ekonomiska och personliga krav som sälls på trafikutövaren, om personalens behörighet, säkerheter som ställs med tanke på olyckor, rapporteringsplikter samt om säkerhetsbestämmelser och ett internt säkerhetsstyrningssystem.

Bedrivandet av metrotrafiken konkurrensutsätts på samma sätt som i Sverige. Såsom i Sverige krävs också i Norge ett tillstånd för bedrivandet av metrotrafik. När tillståndet har beviljats, är det verksamhetsutövaren som ansvarar för personalens behörighet, metrotågens kondition samt om säkerhetsstyrningen. I lagen finns allmänna bestämmelser om tågtrafikfylleri, hälsokrav, hälsogranskningar och utbildning. Bestämmelserna gäller alla personer som arbetar med säkerheten i metrotrafiken. Kommunikationsministeriet kan utfärda närmare föreskrifter om dessa. En särskild lag om undersökning av olyckor omfattar bestämmelser om bland annat de skador och tillbud som ska anmälas samt om verksamhetsutövarens skyldighet att medverka i undersökningen av en olycka. Det räcker att bara en person skadas allvarligt för att olycksutredning ska inledas. När det gäller tillbud motsvarar bestämmelserna de svenska bestämmelserna. I lagen finns vissa ordningsregler gällande passagerarna samt bestämmelser om färdbiljetter. Största delen av ordningsreglerna finns antingen i strafflagen eller i Oslo stads ordningsstadga. Lagen om passagerares rättigheter från 2012 omfattar även metrotrafiken.

Danmark

Det enda spårbundna stadstrafiksystemet i Danmark är Köpenhamns metro. Ett beslut om byggandet av den första nya spårvägen har fattats, och även andra spårvägar och en utvidg-

ning av Köpenhammetron, Cityringen, är under planering. Den danska järnvägslagen gäller till största delen även Köpenhammetron. Enligt lagen kan kommunikationsministeriet dock inte utfärda utbildningsbestämmelser om metron eller bestämma om särskilda rapporterings-skyldigheter.

Trafikstyrelsen i Danmark är en myndighet som motsvarar Trafiksäkerhetsverket och som även beviljar tillstånden för förvaltningen av infrastrukturen i all spårtrafik. Tillståndet förutsätter bland annat soliditet och det att företaget inte har begått ekonomiska brott. I Danmark förutsätts att infrastrukturförvaltaren har inom sin organisation fastställt ett säkerhetsstyrningssystem. Om ett företag har fått tillstånd att bedriva infrastrukturförvaltning, ansvarar det för lagenligheten av sin egen verksamhet. I lagen finns ett eget kapitel som beskriver hur infrastrukturförvaltaren ska förbereda sig på risker i sitt säkerhetsstyrningssystem. Planen ska utarbetas i samarbete med Trafikstyrelsen, men myndigheten varken fastställer eller godkänner säkerhetsplanen.

För förvaltningen av statens allmänna bannät ansvarar Banedanmark, som är ett affärsverk underställt ministeriet. Metron skiljer sig från järnvägstrafiken så att Metro Service A/S har ett tillstånd att både förvalta infrastrukturen och bedriva spårtrafiken.

Kommunikationsministeriet ingår ett avtal om offentlig service med metrotrafikföretaget. Bedrivandet av metrotrafiken konkurrensutsätts. I avtalet kan ministeriet bestämma bland annat om tarifferna, rutterna och andra villkor för bedrivandet av verksamheten. Trafikutövaren ska ha ett säkerhetsstyrningssystem. Trafikstyrelsen kan ge bestämmelser om bland annat tillsynen över de personers hälsotillstånd som sköter säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter samt om uppföljningen av bruket av beroendeframkallande ämnen. Trafikstyrelsen övervakar bland annat iakttagandet av bestämmelserna om hälsotillstånd, säkerheten av infrastrukturen och metrotåg samt iakttagandet av säkerhetsstyrningssystemet. Trafikstyrelsen godkänner metrotåg och annan metroenhet för bruk.

I Danmark finns bestämmelserna om olycksutredningen i järnvägslagen. Om olycksutredningsnämndens rätt att få information och skyldighet att upprätta en rapport om olyckor finns rätt detaljerade bestämmelser. Ordningsreglerna för passagerare är annorlunda än i Sverige och Norge. De danska reglerna förbjuder vistelse på banområdet och det förbjudna området. Till andra delar har den allmänna rätten att ge muntliga eller skriftliga bestämmelser på ett sätt som binder passagerarna delegerats till trafikutövaren. Personalen har rätt att avlägsna den som brutit mot reglerna.

Tyskland

I Tyskland finns en lag om spårvägstrafik BOStrab (*Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen*), som styr den spårbundna stadstrafiken och som stiftades 1938, då det fanns cirka 200 spårvägar i Tyskland. Därtill fanns det även annan spårbunden stadstrafik i Berlin och Hamburg (*S-Bahn och U-Bahn*). I den tyska lagstiftningen jämföras metrotrafiken med spårvägstrafiken. Om metrotrafiken föreskrivs i förordningen om byggande och drift av spårvägar. Dessutom finns det i Tyskland en detaljerad lag om persontrafik, som innehåller bestämmelser om såväl förvaltningen av metroinfrastrukturen som konkurrensutsättandet av bedrivandet av metrotrafiken. I persontrafiklagen definieras offentlig lokal persontrafik (*Öffentlicher Personennachverkehr*) som persontrafik som betjänar staden, förorterna och den övriga regionen i huvudsak inte längre än på högst 50 kilometers avstånd eller på en resetid som inte överskrider en timme. Den tyska modellen avviker från de nordiska regleringsmodellerna framför att för att den är så detaljerad.

Trots konkurrensutsättande är det alltså tyska offentliga samfund som sköter den tyska metrotrafiken. Metro-, spårvägs-, buss- och färjetrafiken i Berlin bedrivs av Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), som är ett offentligrättsligt affärsverk som ägs av staden Berlin. Metrotrafiken i München bedrivs av Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG), som samarbetar med Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVG). I Hamburg ansvarar Hamburger Hochbahn AG (HHA), som ägs av delstaten Hamburg, för metrotrafiken. Undantagsvis äger det även metrobanan och metrons infrastruktur. Metron i Nürnberg är den första automatmetron i Tyskland. För metrons infrastruktur svarar metrobyggverket i staden Nürnberg (U-Bahnbaudienst). För bedrivande av trafiken ansvarar Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg (VAG) i Nürnberg. Eftersom metron sträcker sig till Fürth, ansvarar ett annat kommunalt aktiebolag för trafiken där.

Persontrafiklagen omfattar spårvägarna på gatorna samt spårtrafiken, som på tyska har definierats som Hoch- und Untergrundbahnen und Schwebbahnen, (luftbanor, underjordiska banor och hängbanor). Därtill gäller lagen andra särskilda banlösningar som är avsedda för stadstrafik.

I praktiken har lagarna i Tyskland tolkats så att alla spårvägar och de fyra tyska U-Bahns (Berlin, Hamburg, München och Nürnberg) hör till persontrafiklagens tillämpningsområde och S-Bahn, inklusive de system i Berlin och Hamburg som inte är förenliga med det allmänna bannätet, till järnvägslagens tillämpningsområde. Spårvägarna definieras teknisk i spårvägstrafiklagen (BOStrab). Järnvägar har definierats tekniskt i två lagar. Järnvägar med normalspår definieras i lagen Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung och med smala spår i lagen Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen. Den centrala skillnaden mellan spårvägstrafiklagen och lagen om byggnad och trafik på järnväg, dvs. den juridiska definitionen av spårvägar samt U-Bahn och S-Bahn, är spårgeometrin.

Förenade kungariket

Landet har ett nationellt bannät i form av aktiebolag, som är öppet för de bedrivare av järnvägstrafik som uppfyller kraven. Det finns två underjordiska stadstrafiksystem, det omfattande systemet i London och ett system med en cirkelformad bana i Glasgow. Dessutom finns sju lättare spårbundna stadstrafiksystem. Sex av dessa är spårvägar och ett, Docklands Light Railway, ett system med strömskena på en helt separat bana. I namnen på tre av spårvägarna förekommer ordet "metro".

I Storbritannien finns en lag från 2006 om järnvägar och andra styrda trafiksystem, som kräver att alla trafikutövare ska upprätthålla ett säkerhetsstyrningssystem och skaffa ett säkerhetscertifikat, som beviljas av det nationella säkerhetsverket (Office of Rail Regulation, ORR). Ett säkerhetsstyrningssystem krävs av bedrivare av metrotrafik, innehavare av metrons infrastruktur och av alla underhållsenheter. De viktigaste bestämmelserna i lagen gäller säkerhetsstyrningssystemet, säkerhetscertifikatet, riskbedömningen, den årliga säkerhetsrapporten, samarbetskyldigheten, den kontinuerliga uppföljningen av lämpligheten av de personer som arbetar med säkerhet i metron samt ett fungerande system med metrotågsdepåer. När det gäller säkerhetsstyrningssystemet ska förvaltaren av infrastrukturen och bedrivaren av metrotrafiken bevisa att en ny teknik kan tas i bruk på ett säkert sätt och att man ingriper i upptäckta risker, antingen inom eller utanför organisationen, på ett oberoende sätt. Metrotrafikens besiktigas och ORR auktoriserar de personer som sköter säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter på metron. Metron i London har bildats till ett separat offentligrättsligt bolag 1985. År 2003 blev det en del av ett offentligrättsligt verk som heter Transport of London.

Även om den centrala utgångspunkten i reformen av järnvägstrafiken i Storbritannien har varit privatisering och funktionell delning, har dessa inte påverkat Londonmetrons verksamhet. En-

bart London Underground Limited LUL har ett certifikat som både förvaltare av metroinfrastrukturen och bedrivare av metrotrafiken. London med sitt säkerhetsstyrningssystem är ett modellexempel på hur man kan förbereda sig på fri konkurrens. Om metrotrafiken har en färdig säkerhetsplan, finns det inga problem att få ett tillstånd för såväl infrastrukturförvaltningen som bedrivandet av metrotrafiken. I Storbritannien bedriver utländska konkurrenter trafik i andra system för lätt spårtrafik och på järnvägen. I Storbritannien bedriver sammanlagt 45 järnvägsföretag persontrafik på järnvägar med öppet bannät och 26 järnvägsföretag godstrafik. De största verksamhetsutövarnas marknadsandel av persontrafiken är bara tio procent.

Nederländerna

I Nederländerna finns det metro i Amsterdam och i Rotterdam. Bägge dessa städer har även en spårväg. Dessutom finns det spårväg i Haag och i Utrecht. Tillsynen av den spårbundna stads- trafikerna handhas av den nationella säkerhetsmyndigheten (*Inspectie Verkeer en Waterstaat IVW*). Den övervakar säkerheten och utfärdar kraven och trafiktillstånden. Metro och spårvägar hör till järnvägslagens tillämpningsområde. IVW har dock en separat säkerhetsnorm för den spårbundna stadstrafiken (*Normdocument veiligheid lightrail*), som tillämpas på annan spårtrafik än den som hör till det allmänna bannätet. Det finns separata tillståndskrav för metro och spårväg.

2.3 Bedömning av nuläget

För närvarande är myndighetsuppgifterna i anknytning till metrosystemet och tillsynen över metrosystemet Helsingfors stads interna verksamhet. Statliga myndigheter har för närvarande ingen roll i myndighetsuppgifterna eller i tillsynen över metrosystemet. Metrotrafikens myndighetsuppgifter har anordnats internt inom HST på basis av instruktionen för HST. Instruktionen för HST fastställer även direktions och verkställande direktörens uppgifter. I metrotrafiken iaktas metrotrafikstadgan, som har godkänts av HST:s direktion, och HST:s interna anvisningar om metrotrafiken, som har godkänts av HST:s verkställande direktör. HST beviljar godkännanden i anslutning till metrosystemet. Ansvar för säkerhetsövervakningen i anslutning till metrosystemet har fördelats mellan HST-Metrotrafik och HST:s byggnadsenhet. Den operativa verksamheten och säkerhetsövervakningen, som handhas av HST-Metrotrafik och HST:s byggnadsenhet, har skilts åt med HST:s interna arrangemang.

Nuläget är inte ändamålsenligt framför allt med tanke på ansvarsfrågorna. Metrotrafiken har en betydande ställning inom kollektivtrafiken. Inom metrotrafiken görs årligen mer än 60 miljoner resor. Passagerarmängderna håller på att öka i och med utvidgningen av metabannätet. Det finns ingen omfattande reglering på lagnivå om metrotrafiken. Inte heller detta kan anses vara ändamålsenligt med tanke på metrotrafikens trafikpolitiska och övriga samhällseliga betydelse. När metrotrafiken utvidgas utanför Helsingfors stads gränser, kan det inte anses vara ändamålsenligt att Helsingfors stads myndigheter ansvarar för metrotrafik som bedrivs på en annan kommuns område. Ansvar för tillsynen i anknytning till metrosystemets säkerhet ska överföras till statliga myndigheter senast då trafiken på den så kallade västmetron år 2016 inleds. I detta sammanhang ska reglering på lagnivå även omfatta metrosystemet.

Även regleringen av spårvägstrafik på lagnivå är för närvarande bristfällig. Inom den närmaste framtiden kommer spårvägstrafiken att utvidgas avsevärt. På samma sätt som metrotrafiken kommer spårvägstrafiken att sträcka sig till flera olika kommuners områden. Därför ska ansvarsfrågorna inom spårvägstrafiken också klarläggas och spårvägstrafiken ska omfattas av reglering på lagnivå. Metrotrafiken och den övriga så kallade lätta spårtrafiken har begränsats utanför EU-lagstiftningen. Trots detta har de flesta av EU:s medlemsstater föreskrivit om metro- och annan lätt spårtrafik genom nationell lagstiftning. Metro- och spårvägstrafik bedrivs lokalt eller regionalt. Med undantag för vissa, närmast i Tyskland förekommande undan-

tag har metro- och spårvägssystemen ingen förbindelse med järnvägssystemet. Tillsammans bildar de ett spårbundet stadstrafiksystem, och det är ändamålsenligt att systemet ska omfattas av samma reglering på lagnivå.

3 Målsättning och de viktigaste förslagen

3.1 Målsättning

Målsättningen med förslaget är att metro- och spårvägstrafiken (spårbunden stadstrafik) ska omfattas av särskild reglering på lagnivå till den del den inte för närvarande omfattas av reglering på lagnivå. Syftet med förslaget är att Trafiksäkerhetsverket ska utses till den myndighet som har tillsyn över metro- och spårvägstrafiken. Enligt förslaget ska bedrivaren av metro- och spårvägstrafik och förvaltaren av det bannät som används för bedrivandet av trafiken med stöd av lagen om spårbunden stadstrafik lämna en anmälan om sin verksamhet till Trafiksäkerhetsverket.

3.2 De viktigaste förslagen

Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/123/EG om tjänster på den inre marknaden, nedan *tjänstedirektivet*, utfärdades den 12 december 2006. Syftet med tjänstedirektivet är att främja tjänsteleverantörernas etableringsfrihet och den fria rörligheten för tjänster genom att undanröja tillståndssystem och andra begränsningar för etableringen som kunde hindra tjänsteleverantörernas inträde på marknaden i andra medlemsstater. Därtill ska direktivet säkerställa en fullt utvecklad inre marknad för tjänster genom att undanröja de hinder som begränsar dem, stärka konsumenternas rättigheter när de utnyttjar tjänster, främja kvaliteten på tjänster och upprätta ett effektivt administrativt samarbete mellan medlemsstater. Tjänstedirektivet gäller tjänster som vanligen tillhandahålls mot ekonomisk ersättning och som bestämmelserna om varornas, kapitalets eller personers fria rörlighet inte täcker. Enligt artikel 9 i direktivet får tillståndssystem som begränsar tjänsteverksamhet endast tillämpas om de inte är diskriminerande, om de är motiverade av tvingande hänsyn till allmänintresset och det eftersträfvade målet inte kan uppnås med en mindre begränsande åtgärd, i synnerhet därför att en efterhandskontroll skulle ske för sent för att få någon reell verkan. Avsikten är att den spårbundna stadstrafiken ska omfattas av ett anmälningsförfarande som är lättare än det tillståndsförfarande som avses i direktivet. Den föreslagna regleringen har inte ansetts strida mot tjänstedirektivet eller dess syften.

Det föreslås att Trafiksäkerhetsverket ska utses till tillsynsmyndighet för metro- och spårvägstrafiken på motsvarande sätt som verket är den myndighet som svarar för järnvägssystemets säkerhet. Tillsynsuppgiften ska föras över till Trafiksäkerhetsverket innan trafiken på den så kallade västmetron inleds 2016.

Om bedrivande av metro- och spårvägstrafik såsom även om förvaltningen av ett metrobans- och spårvägsnät ska enligt förslaget göras en anmälan till Trafiksäkerhetsverket. Genom den föreslagna modellen med separata anmälningar om bedrivandet av trafiken och om förvaltningen av bannätet gör man det lättare att framöver eventuellt konkurrensutsätta bedrivandet av trafiken. Bedrivandet av verksamheten ska uppfylla de i lagen föreskrivna förutsättningarna. Verksamhetsutövaren ska i sin anmälan bevisa att den uppfyller nämnda förutsättningar. Enligt förslaget är verksamhetsutövarens säkerhetsstyrningssystem en central förutsättning. I järnvägssystemet krävs ett säkerhetsstyrningssystem som uppfyller kraven som förutsättning för ett säkerhetsintyg som beviljas åt ett järnvägsföretag och ett säkerhetstillstånd som beviljas åt bannätsförvaltaren. Avsikten är dock inte att kräva ett separat säkerhetsintyg eller -tillstånd inom metro- och spårvägstrafiken. Verksamhetsutövaren ska genom sitt säkerhetsstyrningssystem säkerställa att en så hög säkerhetsnivå som möjligt uppnås i verksamheten.

Det anses inte vara ändamålsenligt att överföra den tekniska normgivningsbefogenheten gällande metro- och spårvägstrafik till Trafiksäkerhetsverket med beaktande av bland annat det att EU-lagstiftningen inskränker metrotrafiken och den så kallade lätta spårtrafiken utanför EU:s säkerhetsreglering och reglering gällande tekniska krav. Dessutom finns det inga krav på tekniska frågor som används globalt utan inom EU har varje verksamhetsutövare själv fått bestämma hur olika tekniska frågor kring infrastrukturen eller materielen ska lösas. Förslaget innebär att verksamhetsutövaren även framöver ska ge interna anvisningar om den materiel och det bannät som används i metro- och spårvägstrafiken. Dessa ska inte gälla externa aktörer. Verksamhetsutövaren ska svara för sina anvisningar genom sitt säkerhetsstyrningssystem.

Av ovan presenterade skäl föreslås det inte heller att godkännandet av den materiel eller det bannät som används i den spårbundna stadstrafiken ska överföras till Trafiksäkerhetsverket. Verksamhetsutövaren ska svara för användningen av materielen och bannätet samt för deras trygga användning genom sitt säkerhetsstyrningssystem. Trafiksäkerhetsverket ska inte heller godkänna metrotågets förare eller andra personer som sköter säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter inom metrotrafiken att sköta sina arbetsuppgifter. Verksamhetsutövaren ska i fråga om sin egen verksamhet svara för materielregistret för den materiel som används i metro- och spårvägstrafiken, infrastrukturregistret samt behörighetsregistret för de personer som sköter säkerhetsrelaterade uppgifter.

För upprätthållandet av trafiksystemets lägesbild och systemets helhetstillsyn ska Trafiksäkerhetsverket ha information om verksamhetsutövarens godkända materiel och infrastruktur samt en förteckning över de personer som sköter säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter och de godkända behörigheterna. Trafiksäkerhetsverket ska i samband med myndighetstillsynen även ha rätt att granska verksamhetsutövarens register.

4 Propositionens konsekvenser

4.1 Ekonomiska konsekvenser

Det ökade administrativa arbetet bedöms endast orsaka tämligen låga kostnader. Förslaget innebär kostnader för verksamhetsutövaren närmast till följd av ett säkerhetsstyrningssystem som uppfyller lagens krav, grundandet och upprätthållandet av nya register samt av rapporteringen av olyckor och tillbud. Enligt uppskattningar uppstår de mest betydelsefulla kostnadsverkningarna till följd av expertarbete i anknytning till säkerhetsstyrningssystemet. Som helhet bedöms kostnadsverkningarna vid ibruktagandet av nya system och förfaringssätt uppgå till högst 400 000 – 600 000 euro. Därtill kommer de årliga drifts- och upprätthållandekostnaderna på uppskattningsvis 100 000 – 150 000 euro.

Även de avgifter som föranleds av nya myndighetsuppgifter och tillsynen bedöms vara rätt låga. Trafiksäkerhetsverkets uppgifter kommer att öka i viss mån. Syftet är dock verket ska kunna ta hand om de ökade uppgifterna med sina nuvarande resurser genom interna arrangemang. Verket har högklassig sakkännedom om järnvägssystemets säkerhets- och koncessionsuppgifter. Denna sakkännedom kunde utnyttjas även i uppgifter som ansluter sig till metrosystemet. De viktigaste ekonomiska konsekvenser som hänför sig till myndighetsverksamheten uppstår på grund av de informationssystem som behövs. Engångskostnaderna i anslutning till informationssystemen bedöms vara 200 000 – 400 000 euro beroende på systemets omfattning och egenskaper. Därtill uppskattas det att upprätthållandet och användningen av informationssystemen kostar cirka 77 000 euro per år.

4.2 Konsekvenser för myndigheterna

Överföringen av metrosystemet till sådan verksamhet som omfattas av anmälningförfarandet kommer att i viss mån öka verksamhetsutövarens och Trafiksäkerhetsverkets administrativa arbete. Trots uppdaterings- och anmälningsskraven på säkerhetsstyrningssystemet, som är förutsättningen för bedrivandet av verksamheten, gäller förfarandet bara några verksamhetsutövare, och uppgifterna i anknytning till förfarandet kommer att orsaka administrativt arbete relativt sällan. De nya auditeringsförfarandena bedöms kräva cirka 0,2 årsverken. De föreslagna kraven riktar sig till säkerhetsstyrningen, som anses höra till säkerhetsmyndighetens kärnkunnande. Inte heller till den här delen ökar förslaget kraven på säkerhetsmyndighetens kunnande. När det gäller myndighetstillsyn ökar förslaget inte märkbart antalet aktörer som säkerhetsmyndigheten ska ha tillsyn över utan tillsynen över dessa få aktörer i branschen blir en naturlig del av säkerhetsmyndighetens övriga risk- och prestationsbaserade tillsyn.

Avsikten är att göra anmälningförfarandet så flexibelt som möjligt, vilket innebär att verksamhetsutövarens uppgifter i anslutning till förfarandet orsakar arbete relativt sällan. Verksamhetsutövaren förutsätts ha ett säkerhetsstyrningssystem, som HST för närvarande redan förbereder. Därtill kommer registren enligt förslaget att orsaka administrativt arbete.

4.3 Samhälleliga konsekvenser

Syftet med förslaget är att klargöra nuläget. Enligt förslaget ska bedrivandet av spårbunden stadstrafik och förvaltningen av den spårbundna stadstrafikens bannät omfattas av ett anmälningförfarande och tillsyn. Målet är transparensen av administrativa strukturer samt, genom anmälningar till en myndighet som är oberoende av verksamhetsutövaren och genom myndighetstillsynen, transparensen och öppenheten av beslutsfattandet samt framför allt framhållandet av säkerhetsfaktorer i beslutsfattandet och i de övriga lösningarna. Genom myndighetstillsyn strävar man efter en öppen utveckling av de nuvarande verksamhetsmodellerna och även en kritisk bedömning av nuvarande lösningar från säkerhetssynvinkeln. Det centrala målet med regleringen är att säkerställa persontrafikens säkerhet och därmed även servicenivåns kvalitet.

Genom definition av de krav och motiveringar som används i beslutsfattandet och i riskhanteringen genom juridiskt bindande bestämmelser skapar man en jämlik och klar verksamhetsomgivning för nuvarande och kommande verksamhetsutövare.

Förslaget har inga direkta konsekvenser för medborgarna eller passagerarna inom den spårbundna stadstrafiken. Förslaget ökar aktörernas engångskostnader men det anses inte ha några inverkaner på till exempel biljettpiserna. Det kan anses att bestämmelserna om påföljder som lyfts på lagnivå förstärker förebyggandet av brott i och med att straffbarheten effektiviserar.

Genom förslaget kommer man även att påverka säkerhetstillsynen genom att förnya och effektivisera den. Förslaget innebär att tillsynsprocessen blir effektivare då olika aktörer svarar för själva verksamheten och säkerhetstillsynen. Verksamhetsutövarens säkerhetsmedvetenhet ökar i och med kravet på ett säkerhetsstyrningssystem samt tillsynen över dess funktion. Verksamhetsutövarens skyldighet att anteckna verksamheten och lösningarna samt kartlägga riskerna, som baserar sig på kravet på ett säkerhetsstyrningssystem, avses förbättra dokumenteringen av systemet med spårbunden stadstrafik och den effektiva förvaltningen av säkerhetskritiska funktioner. Även den i bestämmelserna ingående skyldigheten att hålla säkerhetsstyrningssystemet uppdaterat, genom vilken man strävar efter uppföljningen av förändrade omständigheter och bearbetningen av verksamheten enligt dem med beaktande av de aktuella riskerna och deras systematiska hantering, överensstämmer med detta mål.

5 Beredningen av propositionen

5.1 Beredningsskeden och beredningsmaterial

Arbetsgruppen för tillsyn av metrotrafiken, som tillsattes av kommunikationsministeriet, utarbetade 2013 ett förslag om tillsynen över metrotrafiken och lagstiftningen gällande den. Om arbetsgruppens förslag bads remissyttranden av justitieministeriet, arbets- och näringsministeriet, inrikesministeriet, Trafiksäkerhetsverket, Trafikverket, Olycksutredningscentralen, Helsingfors stads trafikverk, samkommunen Helsingforsregionens trafik, Kommunförbundet, Esbo stad, Tammerfors stad och Åbo stad samt Förbundet för den offentliga sektorn och välfärdsområdena JHL. Förslaget till regeringens proposition bereddes på basis av arbetsgruppens förslag och remissyttranden om det. Om förslaget till regeringens proposition ombads remissyttranden av ovannämnda parter i februari-mars 2015.

I ministeriets interna beredning har det våren 2015 beslutats att revidera lagförslaget så att man avstår från tillståndsmodellen och övergår till en modell där verksamhetsutövarna åläggs att göra en anmälan om den verksamhet som de bedriver till den behöriga myndigheten, som alltjämt ska vara Trafiksäkerhetsverket. Ministeriet har i juni 2015 bett remissyttranden om det nya förslaget av de remissinstanser som gav ett utlåtande om det tidigare förslaget.

Förslaget till regeringens proposition har beretts som tjänsteuppdrag vid kommunikationsministeriet i samarbete med Trafiksäkerhetsverket och HST.

Förslaget till regeringens proposition har behandlats genom samrådsförfarande enligt 11 § i kommunallagen (410/2015) och ärendet har behandlats vid delegationen för kommunal ekonomi och kommunalförvaltning.

5.2 Remissyttranden och hur de har beaktats

I sina remissyttranden om det första lagförslaget har remissinstanserna omfattat förslaget att om spårbunden stadstrafik ska stiftas med lag och att den ska enligt lagen vara tillståndspliktig verksamhet. Även det att Trafiksäkerhetsverket ska bli den behöriga myndigheten och den myndighet som svarar för säkerhetstillsynen av den spårbundna stadstrafiken har fått brett stöd. Helsingfors stad har dock ansett att behovet av reglering för spårvägstrafikens del inte är likadant som gällande metrotrafiken, eftersom spårvägstrafiken redan till vissa delar hör till vägtrafiklagens tillämpningsområde. Helsingfors stad har konstaterat att spårvägstrafik i huvudsak bedrivs på ett gatunät i anknytning till den övriga fordonstrafiken och att den nuvarande spårvägstrafiken även annars, med anledning av sin verksamhetsmiljö och sitt system, avviker från metrotrafiken. Utvidgningen av lagens tillämpningsområde att även täcka spårvägstrafiken ska enligt staden utredas på mer omfattande sätt i det skede då de spårvägssystem som är under planering och som avviker från den nuvarande spårvägstrafiken tas i bruk. Staden har ansett det vara viktigt att det planerade tillståndssystemet ska genomföras på ett flexibelt sätt utan onödig byråkrati. Därtill har staden ansett att trafikledningen ska handhas av trafikutövaren i stället för förvaltaren av bannätet. Inom metrotrafiken avviker trafikledningen från ledningen av järnvägstrafiken. Ledningen av metrotrafiken och metrotågstrafiken är nära kopplade med bedrivandet av trafiken, och inom metrotrafiken finns inget behov att bevilja bankapacitet, eftersom trafiken enbart bedrivs av en trafikutövare. Inte heller metrobannätets fasta säkerhetsanordningar sköts operativt av förvaltaren av metrobannätet. Vid övergången till automatmetrosystemet blir trafikledningen i högre grad än nu en kärnuppgift inom bedrivandet av trafiken. Även i Sverige och Danmark är det bedrivaren av metrotrafiken som tar hand om trafikledningen.

Även Kommunförbundet har ansett att lagstiftningen inte ska omfatta kommunernas interna spårvägstrafik. Däremot kan det vara motiverat att spårvägstrafik som sträcker sig till flera kommuners område ingår i lagens tillämpningsområde. Dessutom har Kommunförbundet omfattat HST:s åsikter om anordnandet av trafikledningssuppgifterna.

Tammerfors stad och Åbo stad har ansett att det är ändamålsenligt och en rätt åtgärd att den spårbundna stadstrafiken ska omfattas av lagstiftningen och att lagen även ska täcka de spårvägstrafikprojekt som planeras i Tammerfors och Åbo. Åbo stad har ansett att bannätsförvaltaren ska, om den så vill, kunna överföra trafikledningssuppgifterna till trafikutövaren, om bannätsförvaltaren inte själv bedriver trafik på nätet.

Trafiksäkerhetsverket har understött förslaget om att bannätsförvaltaren ska ansvara för trafikledningen. Därtill har verket föreslagit vissa specificeringar i lagförslagets bestämmelser om verksamhetsutövarens ansvar, säkerhetsstyrningssystemet, behörighetskraven och hälso- och säkerhetsgranskningar av personer som sköter säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter, tillsynen och ingripande i åtgärd eller händelse.

Förbundet för den offentliga sektorn och välfärdsområdena JHL har föreslagit att förfaranden om anordnandet av säkerhet i arbetet och trygga arbetstider ska läggas till säkerhetsstyrningssystemets grundläggande krav och att det till behörighetskraven för personer som sköter säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter ska läggas kravet på avläggande av ett utbildningsprogram som introducerar i uppgifternas trygga skötsel. Förbundet har föreslagit att lagförslagets bestämmelser som gäller behörighetskraven och hälso- och säkerhetsgranskningar av personer som sköter säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter ska specificeras med bland annat krav på personens psykologiska egenskaper. Till straffbestämmelserna har förbundet föreslagit ett hot av fängelsestraff för att man ska kunna trygga möjligheten att ta fast en person som obehörigt rör sig på metrobanan. Förbundet har vidare föreslagit att till lagen ska läggas bemyndiganden. Med stöd av dem ska kommunikationsministeriet befullmäktigas att genom förordning utfärda närmare föreskrifter för säkerställande av säkerheten om bland annat materielen och dess införande, om underhåll och besiktigande av fordon, om banan och dess underhåll samt om utbildningsprogrammet för personer som sköter säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter samt om arbetstiderna och arbetsförhållandena. Därtill har förbundet föreslagit till lagförslaget nya bestämmelser om den materiel som används i trafiken och om banan.

I sitt remissyttrande har justitieministeriet lyft fram vissa frågor i anknytning till offentliga administrativa uppdrag och inskränkningen av näringsfriheten och ansett att lagförslaget och dess motiveringar till den här delen ska specificeras enligt grundlagens krav. Därtill har justitieministeriet föreslagit vissa lagtekniska specificeringar i lagförslagets bestämmelser om tillstånd och beviljande av tillstånd, anmälan om olyckor och tillbud, registret och tillsynen över spårbunden stadstrafik samt i lagförslagets straffbestämmelser. Dataombudsmannen har föreslagit vissa specificeringar i bestämmelserna gällande registret över spårbunden stadstrafik, övriga begränsningar om överlåtande av information samt i bestämmelserna om kommunikationen och inspelningarna inom den spårbundna stadstrafiken.

De övriga remissinstanserna har varit för lagförslaget och föreslagit vissa specificeringar i lagförslagets bestämmelser om bland annat definitioner, säkerhetsstyrningssystemet och myndighetstillsynen. Inrikesministeriet har meddelat att det har inget att anmärka mot propositionens innehåll.

Kommunikationsministeriet sände den vid ministeriet beredda nya propositionen på remiss den 29 juni 2015. Den viktigaste förändringen i det nya lagförslaget är att man har avstått från det att det för bedrivandet av verksamheten ska behövas ett tillstånd. I stället för ett tillstånd ska verksamhetsutövaren enligt förslaget underrätta Trafiksäkerhetsverket om den verksamhet

som den bedriver. I det nya lagförslaget har det på basis av remissyttranden gjorts ändringar i paragrafen gällande definitioner, i paragrafen gällande säkerhetsstyrningssystemet, i paragrafen gällande behörighetskrav av personer som sköter säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter inom spårbunden stadstrafik, i paragrafen gällande registret över spårbunden stadstrafik, i paragrafen om anmälan om olyckor och olyckstillbud, i paragrafen gällande kommunikation samt dokumentation från inspelningar inom spårbunden stadstrafik samt i straffbestämmelser och i ikraftträdande och övergångsbestämmelser. De övriga ändringarna är närmast lagtekniska och deras betydelse är ringa. Därtill har alla bestämmelser som gällde tillståndet samt bestämmelserna om övriga begränsningar för överlåtande av information slopats från lagförslaget.

Helsingfors stad har i sitt nya remissyttrande meddelat att den inte har någonting att anmärka om det att tillståndspraxis i det nya lagförslaget ändrats till ett anmälningsförfarande samt därifrån resulterande tillsyn i efterhand. Staden har ansett att det är bra att regleringen av den spårbundna stadstrafiken och den tillsyn som genomförs på basis av den har en flexibel administration. På samma sätt som i sitt tidigare remissyttrande anser staden att trafikledningen ska handhas av trafikutövaren och inte av bannätsförvaltaren, eftersom trafikledningen är en central del av de till trafikutövaren hörande uppgifterna. Beträffande årsavgiften för den spårbundna stadstrafiken har staden ansett att den ska fastställas per aktör. Då ska HST inte fastställas en separat årsavgift för förvaltningen av bannätet och bedrivandet av trafiken. Staden stöder förslaget att lagen ska omfatta spårvägstrafiken från början av 2018, dvs. först efter en övergångsperiod.

I sitt nya remissyttrande har Trafiksäkerhetsverket uppmärksammat de föreslagna bestämmelserna om årsavgiften för den spårbundna stadstrafiken samt vissa frågor gällande bedömningen av hälsotillståndet och verksamhetsutövarens pålitlighet. Verket har föreslagit att det i lagen ska ingå bestämmelser om nolltolerans och att bestämmelserna om anmälan av olyckor och olyckstillbud ska specificeras.

Olycksutredningscentralen har i sitt remissyttrande föreslagit vissa specificeringar i utredningen av olyckor samt i bestämmelserna om anmälan av olyckor och olyckstillbud och i deras motiveringar. Därtill har Olycksutredningscentralen ansett att trafikutövaren inom den spårbundna stadstrafiken inte ska ha rätt att använda inspelningar från kommunikationen för övervakning. Detta motsvarar 84 § 3 mom. i järnvägslagen. Trafikutövarens rätt att få använda inspelningar av talkommunikation ska inte heller omfatta uppföljningen av kommunikationen i realtid. Man ska få behandla inspelningar från talkommunikation och identifieringsuppgifter för utredning av olyckor och tillbud i verksamhetsutövarens verksamhet för att förebygga motsvarande händelser. Det ska inte få vara tillåtet att behandla informationen för att övervaka iakttagandet av anställningsskyldigheter.

Förbundet för den offentliga sektorn och välfärdsområdena JHL har vid sidan av de ändringar och tillägg som det föreslog i sitt tidigare remissyttrande föreslagit ändringar i paragrafen om lagens tillämpningsområde, i paragrafen om behörighetskrav och hälsogranskningar av personer som sköter säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter inom spårbunden stadstrafik, specificering av vissa definitioner samt nya bestämmelser om förarbevis för personer som sköter säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter och om verksamhetsutövarens rapporteringsskyldighet.

Samkommunen Helsingforsregionens trafik (HRT) har ansett att det är en bra lösning att i det nya lagförslaget avstå från tillståndsförfarandet som förutsättningen för drivandet av verksamheten och ersätta det med ett anmälningsförfarande. HRT har också ansett att den tidpunkt då lagen träder i kraft och övergångsperioderna är motiverade. Därtill har HRT lyft fram den föreslagna årsavgiften. Även Kommunförbundet har i sitt remissyttrande lyft fram den föreslagna årsavgiften och hänvisat till regeringsprogrammet, enligt vilket sådan reglering som inte ger klart mervärde ska undvikas såsom även nya avgifter som ökar kommunernas utgifter.

Kommunförbundet har ansett att det föreslagna anmälningförfarandet är lättare och mer flexibelt än det tidigare föreslagna tillståndssystemet. Förbundet har hänvisat till sitt ställningstagande i det tidigare remissyttrandet, dvs. att regleringen inte ska omfatta kommunernas interna spårvägstrafik. Kollektivtrafiknämnden för Åbo stadsregion har konstaterat att det inte är nödvändigt att ändra dess tidigare remissyttrande med anledning av ändringarna i lagförslaget. Regleringsmodellen som baserar sig ett tillstånd verkar dock vara mer ändamålsenlig än anmälningförfarandet.

De övriga remissinstanserna har ställt sig bakom det nya lagförslaget.

Remissyttranden har i mån av möjlighet beaktats vid den fortsatta beredningen.

6 Samband med andra propositioner

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

DETALJMOTIVERING

1 Lagförslag

1 §. Lagens tillämpningsområde. Lagen ska tillämpas på metro- och spårvägstrafik samt på förvaltningen av metrobannätet och spårvägsnätet om inte något annat föreskrivs i någon annan lag. Enligt förslaget är metro- och spårvägstrafiken spårbunden stadstrafik, som till sin karaktär och verksamhet avviker från järnvägstrafiken. Den spårbundna stadstrafiken har avgränsats utanför järnvägslagens tillämpningsområde i 1 § 3 mom. 1 punkten i järnvägslagen (304/2011), enligt vilken järnvägslagen inte tillämpas på metro- och spårvagnstrafik och inte heller på andra system för lätt spårtrafik. Inte heller lagen om säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter i järnvägssystemet (1664/2009) tillämpas enligt lagens 2 § 4 mom. på metrobannor, spårvagnar eller andra spårvägssystem.

Metrotrafik är trafik på ett separat metrobannät som har avskilts från den övriga trafiken med materiel som är avsedd för metrotrafiken. Till sin verksamhetsomgivning och sitt verksamhetssystem kan metrotrafiken jämföras med den närtrafik som i Helsingfors och de närliggande områdena bedrivs inom järnvägstrafiken och som huvudsakligen äger rum på spår som är reserverade för närtrafiken. Spårvägstrafik, som sker i gatuomgivningen, bedrivs i huvudsak på gatunätet tillsammans med annan fordonstrafik på ett spårvägsnät som har byggts för spårvägstrafiken. Körhastigheterna i den traditionella spårvägstrafiken som sker på gatorna är tämligen låga. Den avviker även för övrigt från metrotrafiken på grund av sin verksamhetsomgivning och sitt verksamhetssystem. Det finns dock skäl att även spårvägstrafiken ska omfattas av reglering på lagnivå och Trafiksäkerhetsverkets tillsyn. Om spårvägstrafikens trafikregler föreskrivs i vägtrafiklagen. Till andra delar gäller reglering på lagnivå i regel inte spårvägstrafiken. Andra EU-staters motsvarande lagstiftning gäller utöver metrotrafik även spårvägstrafik. Spårvägstrafiken avses även omfatta den planerade snabbspårvägstrafiken, som till sin verksamhetsomgivning och sitt verksamhetssystem till stor del motsvarar metrotrafiken. I regel kommer snabbspårvägstrafiken att bedrivas på ett spårvägsnät som är separat från gatunätet. Avsikten är att ledningen av snabbspårvägstrafiken sköts på motsvarande sätt som i metrotrafiken, centraliserat från ett trafikledningscentrum. Även körhastigheterna i snabbspårvägstrafiken kommer att motsvara hastigheterna i metrotrafiken mer än hastigheterna i spårvägstrafiken på gatunätet.

2 §. Definitioner. I paragrafen fastställs lagens centrala begrepp.

I 1 punkten definieras *förvaltningen av bannät*, med vilken avses byggande, underhåll och administration av metrobannät eller spårvägsnät. Förvaltningen av metrobannätet och spårvägsnätet motsvarar förvaltningen av det bannät som används i järnvägstrafiken.

Med *bannätsförvaltare* avses enligt 2 punkten ett kommunalt affärsverk eller bolag eller något annat bolag eller någon annan sammanslutning som svarar för förvaltningen av ett metrobannät eller spårvägsnät. Som begrepp motsvarar bannätsförvaltaren förvaltaren av ett bannät inom järnvägssystemet, vars uppgifter och ansvar i huvudsak är de samma som metrobannätsförvaltarens.

Med *bedrivande av trafik* avses enligt 3 punkten bedrivandet av persontrafik på ett metrobannät eller ett spårvägsnät. Definitionen motsvarar 2 § 4 punkten i järnvägslagen om bedrivandet av järnvägstrafik.

I 4 punkten definieras *trafikutövare*, med vilken det avses ett kommunalt affärsverk eller bolag eller något annat bolag eller någon annan sammanslutning som bedriver metrotrafik på ett metrobannät eller spårvägstrafik på ett spårvägsnät.

I paragrafens 5 punkt definieras *verksamhetsutövare*, med vilken det avses den i 2 punkten avsedda bannätsförvaltaren och den i 4 punkten avsedda trafikutövaren. Med tanke på lagen är verksamhetsutövaren ett centralt begrepp. I lagen ska ingå flera bestämmelser som gäller verksamhetsutövaren, såväl de krav som ställs på verksamhetsutövaren som verksamhetsutövarens skyldigheter och ansvar.

Enligt 6 punkten avses *säkerhetsstyrningssystemet* vara ett system som erbjuder ett systematiskt förfarande för identifiering av faror och förvaltning av risker som förekommer inom den spårbundna stadstrafiken och samtidigt säkerställer att de åtgärder genom vilka de identifierade faror och risker är effektiva. Ett säkerhetsstyrningssystem inom den spårbundna stadstrafiken ska motsvara ett säkerhetsstyrningssystem inom järnvägstrafiken. Enligt 40 § 1 mom. i järnvägslagen ska man med systemet säkerställa förvaltningen av alla risker som är förknippade med järnvägsoperatörens och bannätsförvaltarens verksamhet.

3§. Krav på verksamhetsutövare. I paragrafen finns bestämmelser om de krav som verksamhetsutövaren ska uppfylla för att trygga den säkra förvaltningen av bannätet eller det säkra bedrivandet av trafiken. Kraven motsvarar till lämpliga delar kraven gällande förutsättningarna för beviljandet av säkerhetsintyg för ett järnvägsföretag enligt 6 § i järnvägslagen, gällande förutsättningarna för beviljandet av säkerhetstillstånd för bannätsförvaltaren enligt 17 § i nämnda lag och gällande förutsättningarna för beviljande av koncession för bedrivande av järnvägstrafik enligt 12 § i nämnda lag. Kraven ska anses vara motiverade på grund av metro- och spårvägstrafikens samhälleliga och trafikpolitiska betydelse och med tanke på de trafiksäkerhetsrisker som förknippas med metro- och spårvägstrafiken.

I 1 punkten i paragrafen förutsätts att verksamhetsutövarens ska ha en organisation som tryggar säkerheten och att verksamhetsutövaren har tagit i bruk det i 7 § avsedda säkerhetsstyrningssystemet, som motsvarar ett säkerhetsstyrningssystem som inom järnvägssystemet förutsätts av bannätsförvaltaren och järnvägsoperatören. Av verksamhetsutövaren förutsätts enligt förslaget ett säkerhetsstyrningssystem för att trygga förvaltningen av de risker som finns i dess egen organisation och som allmänt hör till dess verksamhet.

Enligt 2 punkten ska verksamhetsutövaren påvisa att den genom sitt säkerhetsstyrningssystem kan trygga den säkra planeringen och förvaltningen samt det säkra byggandet och underhållet av bannätet, om verksamhetsutövaren är bannätsförvaltare, eller det säkra bedrivandet av trafiken, om verksamhetsutövaren är trafikutövare. I praktiken ska verksamhetsutövaren påvisa att kravet har uppfyllts med den anmälan som den med stöd av 5 § lämnar till Trafiksäkerhetsverket.

I 3 punkten i paragrafen förutsätts att verksamhetsutövaren ska vara tillförlitlig och att den person som har utsetts att sköta uppgifter inom dess operativa ledning har gott anseende och är yrkesmässigt kompetent. Kravet motsvarar 12 § 1 mom. 3 punkten i järnvägslagen. Med personen som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen avses verksamhetsutövarens verkställande direktör eller någon annan person i ledande ställning som ansvarar för organisationens operativa ledning.

Enligt 4 punkten ska personer som har utsetts till verksamhetsutövarens säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter uppfylla de föreskrivna behörighetskraven och vara yrkesmässigt kompetenta. Enligt lagens 8 § 1 mom. är säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter framförande av metro, spårvagn och fordon som används för bannätets underhåll samt trafikledning, när man genom den kan ingripa i framförandet av ovannämnda trafikmedel. Om behörighetskraven för den som utför säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter föreskrivs i 8 § 2 mom.

Solvenskravet enligt 5 punkten motsvarar 12 § 1 mom. 4 punkten i järnvägslagen, i vilken motsvarande solvens förutsätts av den som ansöker om koncession för järnvägstrafik. För närvarande är det bara Helsingfors stads trafikverk (HST) som bedriver metro- och spårvägstrafik. Det är motiverat att även av andra eventuella verksamhetsutövare kräva sådan tillräcklig solvens som avses i punkten.

I 6 punkten i paragrafen krävs av verksamhetsutövaren en tillräcklig ansvarsförsäkring eller något annat motsvarande arrangemang på motsvarande sätt för att bedriva verksamhet som det i 12 § 1 mom. 5 punkten i järnvägslagen krävs av den som ansöker om koncession för järnvägstrafik. Även nämnda krav ska anses vara motiverat inom den spårbundna stadstrafiken på samma grunder som solvenskravet enligt 5 punkten.

4 §. Närmare krav och begränsningar gällande verksamhetsutövaren. I 4 § i lagförslaget föreskrivs om de närmare krav gällande verksamhetsutövaren som motsvarar de specificerade kraven för koncessionen för bedrivande av järnvägstrafik i 12 § 2-4 mom. i järnvägslagen. Trafiksäkerhetsverket kunde efter att ha fått verksamhetsutövarens anmälan på basis av de närmare kraven bedöma om verksamhetsutövaren uppfyller kraven på gott anseende, yrkesmässig kompetens och solvens enligt 3 §.

I paragrafens 1 mom. föreskrivs om de orsaker på grund av vilka den som har utsetts att sköta uppgifter inom verksamhetsutövarens operativa ledning inte kan anses uppfylla kravet på gott anseende som avses i 3 § 1 mom. 3 punkten.

I paragrafens 2 mom. föreskrivs om de grunder enligt vilka den som har utsetts att sköta uppgifter inom verksamhetsutövarens operativa ledning ska anses uppfylla kravet på yrkesmässig kompetens som avses i 3 § 1 mom. 3 punkten.

I paragrafens 3 mom. föreskrivs om de orsaker på grund av vilka den som har utsetts att sköta uppgifter inom verksamhetsutövarens operativa ledning inte kan anses uppfylla kravet på solvens som avses i 3 § 1 mom. 5 punkten.

5 §. Verksamhetsutövarens skyldighet att göra en anmälan om sin verksamhet. Enligt 1 mom. ska verksamhetsutövaren underrätta Trafiksäkerhetsverket skriftligen om den verksamhet som den bedriver. Anmälan anses vara nödvändig för att Trafiksäkerhetsverket ska kunna ta hand om säkerhetstillsynen i anknytning till den spårbundna stadstrafiken. På basis av anmälan kan verket också föra det register över den spårbundna stadstrafiken som avses i 10 §. Anmälan ska innehålla verksamhetsutövarens namn och fullständiga kontaktuppgifter. Därtill ska verksamhetsutövaren i sin anmälan bevisa att den uppfyller de i 3 § föreskrivna kraven. Trafiksäkerhetsverket ska inte ge ett tillstånd eller annat godkännande, men det kan på basis av anmälan konstatera om verksamhetsutövaren uppfyller de förutsättningar som krävs för bedrivandet av verksamheten.

I 2 mom. åläggs verksamhetsutövaren att utan dröjsmål skriftligen anmäla om ändringar i de uppgifter som avses i 1 mom. till Trafiksäkerhetsverket. Anmälan ska även göras om avslutande av verksamheten eller om dess överförande till en annan verksamhetsutövare. Anmälningsskyldigheten anses vara nödvändig för att verket alltid ska ha uppdaterade uppgifter om verksamheten och verksamhetsutövaren för tryggnad av förutsättningarna för verkets tillsynsplikt.

För att Trafiksäkerhetsverket ska ha tillräckliga förutsättningar att bedöma uppfyllandet av kraven gällande verksamhetsutövaren och annan person som har utsetts att sköta uppgifter inom dess operativa ledning föreslås det att det i 3 mom. ska föreskrivas om verkets rätt att få uppgifter om verksamhetsutövaren och en person som har utsetts att sköta uppgifter inom dess

operativa ledning ur brottsregistret, bötesregistret, utsökningsregistret och beskattningens informationssystem för behandlingen av anmälan. Verket ska vid behov även kunna be nämnda uppgifter för genomförande av den myndighetstillsyn som avses i 13 §. Enligt 4a § i straffregisterlagen (770/1993) lämnas ur straffregistret uppgifter om personer ut till myndigheter i ärenden som gäller bland annat sådana tillstånd eller godkännanden av myndighet som är beroende av personens tillförlitlighet samt säkerhetskontroll. Om de uppgifter som lämnas ur bötesregistret föreskrivs i 50 § i lagen om verkställighet av böter (672/2002), enligt vars 2 mom. ska rättsregistercentralen utan hinder av sekretessen på begäran få lämna ut uppgifter till dem vilkas rätt att få nämnda uppgifter regleras särskilt genom lag. Enligt 1 kap. 33 § i utsökningsbalken (705/2007) har myndigheter rätt att utan hinder av sekretessbestämmelserna ur utsökningsregistret få de ärendehanteringsuppgifter som de behöver för skötseln av sina åligganden för en tid av fyra år före begäran. Om uppgifter som lämnas från beskattningens informationssystem föreskrivs i lagen om offentlighet och sekretess i fråga om beskattningsuppgifter (1346/1999).

Om de anmälda uppgifterna är bristfälliga eller om anmälan för övrigt är bristfällig, ska Trafiksäkerhetsverket enligt 4 mom. i enlighet med kravet på god förvaltningssed ge verksamhetsutövaren möjlighet att komplettera sin anmälan inom skälig tid. Den skäliga tiden ska anses vara minst två veckor.

I 5 mom. ges Trafiksäkerhetsverket med anledning av sina tillsynsuppgifter rätten att utfärda nödvändiga närmare föreskrifter av teknisk karaktär om innehållet av de uppgifter som avses ovan i paragrafen och om deras inlämnande till verket.

6 §. Verksamhetsutövarens ansvar. I paragrafen ska föreskrivas om verksamhetsutövarens ansvar för säkerheten av den verksamhet som den bedriver. Verksamhetsutövaren ska svara för den trygga driften av systemet för spårbunden stadstrafik samt för förvaltningen av de risker som är förknippade med driften. Ansvar ska omfatta det att verksamheten är så säker som möjligt med tanke på såväl passagerarna som verksamhetsutövarens personal och den övriga trafiken. Verksamhetsutövarens ansvar ska även täcka ansvaret för den säkra konditionen av det bannät och den materiel som används i verksamheten och för det att nätet och materielen uppfyller de tekniska krav gällande dem som allmänt iaktas i branschen. Verksamhetsutövaren ska i sin verksamhet ta i beaktande de säkerhetsmål som Trafiksäkerhetsverket med stöd av 3 mom. föreskriver. Därtill ska verksamhetsutövarna vid behov genomföra de nödvändiga riskförvaltningsåtgärderna i samarbete med varandra. Utgångspunkten är alltså att varje aktör svarar för den egna verksamhetens säkerhet.

I paragrafens 2 mom. ingår en hänvisningsbestämmelse enligt vilken lagen om ansvar i spårtrafiken ska tillämpas på ersättande av person- och sakskador till följd av spårbunden stadstrafik.

I 3 mom. ges Trafiksäkerhetsverket rätten att utfärda närmare föreskrifter om minimisäkerhetsnivån för metro- och spårvägstrafiksystemet och dess delar samt om säkerhetsmålen för metro- och spårvägstrafiksystemet. Verket ska definiera minimisäkerhetsnivån i samarbete med verksamhetsutövarna. Säkerhetsmålen avses främst gälla de kvalitativa säkerhetsmålen som ställs för verksamhetsutövarna och som baserar sig på data om trafikhändelser och på deras bedömning. I EU:s järnvägssystem ställs varje medlemsstat numeriska säkerhetsmål för systemets olika delområden. Säkerhetssituationen för medlemsstaternas järnvägstrafik får inte försämrats. Säkerhetsmålen för systemet med spårbunden stadstrafik avses i huvudsak vara kvalitativa mål.

7 §. Säkerhetssyrningssystem. I paragrafen föreskrivs om det huvudsakliga innehållet av det säkerhetsstyrningssystem som i 3 § förutsätts av verksamhetsutövarna. Syftet med säkerhets-

styrningssystemet är att styra säkerheten av organisationens verksamhet samt riskförvaltningen.

Säkerhetsstyrningssystemet ska till tillämpliga delar motsvara de krav som i järnvägssäkerhetsdirektivets bilaga III ställs på säkerhetsstyrningssystemet och de i bilaga III föreskrivna grunderna för säkerhetsstyrningssystemet i järnvägssystemet. Dessa ska omarbetas så att de lämpar sig för ett nationellt, slutet trafiksystem.

Syftet med säkerhetsstyrningssystemet är att trygga säkerheten av organisationens verksamhet samt riskförvaltningen. Enligt 1 mom. ska verksamhetsutövaren med sitt säkerhetsstyrningssystem bevisa att den kan trygga förvaltningen av alla risker som är förknippade med dess verksamhet, som även omfattar underhåll, leveranser av material och anlita av underleverantörer. I säkerhetsstyrningssystemet ska man även ta hänsyn till de risker som andra aktörers verksamhet ställer på verksamheten.

Verksamhetsutövaren ska ta hänsyn till de förfaranden och principer som ingår i säkerhetsstyrningssystemet i sin dagliga verksamhet och på olika nivåer av organisationen. Verksamhetsutövarens högsta ledning ska svara för ibruktage och upprätthållandet av säkerhetsstyrningssystemet. I 2 mom. åläggs högsta ledningen att svara för att säkerhetsstyrningssystemet tas i bruk och upprätthålls effektivt inom den organisation som den leder.

Enligt 3 mom. ska verksamhetsutövaren upprätta säkerhetsstyrningssystemet skriftligt. Systemet ska innehålla en säkerhetspolitik som godkänts av verksamhetsutövarens verkställande direktör eller någon annan med ansvar för den operativa ledningen och meddelats all personal samt kvantitativa och kvalitativa mål för upprätthållande och förbättring av säkerhet samt planer för uppnåendet av målen.

Enligt 4 mom. ska man i säkerhetsstyrningssystemet särskilt beakta ansvarsfördelningen och skyldigheterna inom organisationen samt övervakningen av den dagliga verksamheten och uppgifterna. Syftet med säkerhetsstyrningssystemet ska vara att engagera organisationens hela personal i verksamhetens säkerhet och dess förbättring. Därför ska det i säkerhetsstyrningssystemet beskrivas hur personalen deltar i beslutsfattandet om säkerhetsstyrningssystemet och hur verksamhetsutövaren säkerställer och genomför den kontinuerliga förbättringen av säkerhetsstyrningssystemet.

Om säkerhetsstyrningssystemets närmare innehåll ska föreskrivas genom bestämmelser som Trafiksäkerhetsverket ger med stöd av 5 mom.

8 §. Behörighetskrav och hälsoundersökning för dem som sköter säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter inom spårbunden stadstrafik. I paragrafen ska föreskrivas om behörighetskrav och hälsogranskningar av de personer som sköter säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter inom spårbunden stadstrafik. Enligt 1 mom. avses det med säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter uppgifter som har en direkt inverkan på den spårbundna stadstrafikens säkerhet. Sådana uppgifter är framförande av metrotåg, spårvagn eller fordon som används för underhållet av bannätet samt trafikledning, när man genom den direkt kan ingripa i framförandet av ovannämnda trafikmedel.

Spårtrafikens ledning påverkar inte direkt spårvägstrafikens säkerhet, och på grund av detta avses ledningsuppgifterna inom spårvägstrafiken inte vara i paragrafen avsedda säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter. På spårvägstrafik som äger rum på gatunätet tillämpas vägtrafiklagen och ansvaren enligt den. Dessutom kör en förare inom spårvägstrafiken på basis av syniakttagelser och ledningen av spårvägstrafiken kan inte på samma sätt som i metrotrafiken direkt ingripa i trafiken eller ge sådana kommandon eller order som överträder förarens verksamhet.

För att trygga säkerheten i metro- och spårvägstrafiken anses det vara nödvändigt att föreskriva om behörighetskraven för ovannämnda personalgrupper som sköter säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter i lag. Behörighetskraven ska till tillämpliga delar motsvara de behörighetskrav som förutsätts i 5 § i lagen om säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter, nedan *behörighetslagen*, av personer som sköter säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter inom järnvägssystemet.

Av den som sköter säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter krävs enligt 2 mom. att han eller hon är lämplig för uppgiften, har sådan hälsa som föreskrivs i lagen, i tillräcklig omfattning behärskar och förstår det språk som används vid skötseln av metro- och spårvägstrafiken och uppfyller lagens bestämmelser om åldersgräns. Enligt 4 punkten i momentet ska minimiåldersgränsen vara 18 år, vilket motsvarar den minimiålder som inom järnvägssystemet krävs av lokförare och andra personer med säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter. Med stöd av 6 mom. ska Trafiksäkerhetsverket utfärda närmare föreskrifter om andra behörighetskrav.

I paragrafens 3 mom. förutsätts att den som sköter säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter genom läkarintyg bevisar att han eller hon på basis av sitt hälsotillstånd är behörig att sköta sina uppgifter. Kravet anses vara nödvändigt och rätt dimensionerat med tanke på de säkerhetsrisker som är förknippade med de säkerhetsrelaterade arbetsuppgifterna. I momentet ska ingå en bestämmelse som motsvarar 20 § 1 mom. i behörighetslagen, enligt vilken verksamhetsutövaren ska försäkra sig om att personer genomgår en hälsoundersökning innan de inleder i 1 mom. avsedda säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter. Därefter ska en person som sköter säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter regelbundet genomgå läkarundersökning. Med stöd av 6 mom. ska Trafiksäkerhetsverket utfärda närmare föreskrifter om hur ofta läkarundersökningar ska genomgå.

Om den som sköter säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter låter bli att genomgå läkarundersökningarna, ska verksamhetsutövaren enligt 4 mom. ha rätt att överföra honom eller henne till andra uppgifter som inte förutsätter den i paragrafen avsedda behörigheten.

I paragrafens 5 mom. föreskrivs om verksamhetsutövarens ansvar. Enligt bestämmelsen är utgångspunkten att verksamhetsutövaren svarar för att de som är anställda hos verksamhetsutövaren och sköter säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter uppfyller de föreskrivna behörighetsvillkoren. Verksamhetsutövaren kan ta hänsyn till kravet i sitt säkerhetsstyrningssystem och ge de nödvändiga anvisningarna om detta.

I paragrafens 6 mom. ska ingå ett bemyndigande med stöd av vilket Trafiksäkerhetsverket kan utfärda närmare föreskrifter om kraven gällande behörighet och hälsotillstånd och om läkarundersökningar och om det hur ofta en person som sköter säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter ska bevisa sin behörighet. Enligt bemyndigandet ska verket bland annat kunna bestämma hur ofta en person som sköter säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter ska genomgå läkarundersökning.

9 §. Trafikledning på bannätet. I paragrafen förutsätts att trafikledningen är säker och tillhandahålls på lika villkor. Utgångspunkten ska vara att varje verksamhetsutövare själv ansvarar för de trafikledningstjänster som den behöver. Numera producerar de organisationer inom HST som bedriver trafik själva de trafikledningstjänster som de behöver, såväl på metrobannätet som på spårvägsnätet. Trafikledningstjänsterna används bara av HST i den trafik som det själv bedriver. Situationen kan dock förändras i framtiden, om det kommer nya verksamhetsutövare till metro- eller spårvägstrafiken. Därför ska man i bestämmelsen förutsätta att det alltid är bannätsförvaltaren som ansvarar för trafikledningen om flera än en trafikutövare bedriver trafik på bannätet.

Verksamhetsutövaren ska kunna bestämma om den anordnar trafikledningen själv eller om den köper tjänsterna av andra serviceproducenter. Om verksamhetsutövaren köper tjänsterna

av utomstående befriar inte verksamhetsutövaren från ansvaret och riskförvaltningen i anknytning till trafikledningstjänsterna.

10 §. Register över spårbunden stadstrafik. Enligt paragrafens 1 mom. ska Trafiksäkerhetsverket ansvara för det register som bildas i samband med de uppgifter som lämnas för tillsynen. Avsikten är att Trafiksäkerhetsverket får använda registret vid skötseln av sina i lag föreskrivna uppgifter och förpliktelser. Registret ska även innehålla personuppgifter, och därför ska man föreskriva om det på lagnivå.

I paragrafens 2 mom. föreskrivs om de uppgifter som förs i registret, dvs. uppgifter för identifiering av verksamhetsutövaren samt övriga uppgifter som verksamhetsutövaren lämnat in i den anmälan som baserar sig på 5 §. Anmälan ska även omfatta uppgifter om personer som har utsetts att sköta uppgifter inom verksamhetsutövarens operativa ledning samt personer som sköter säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter. På behandlingen av personuppgifter och på datasäkerheten gällande dem och på förvaringen av uppgifter ska personuppgiftslagen (523/1999) tillämpas.

Enligt 3 mom. ska verksamhetsutövaren översända uppdaterade uppgifter som behövs för behandlingen av anmälan och i tillsynen genom teknisk anslutning eller på annat sätt i elektronisk form i enlighet med vad som avtalas med Trafiksäkerhetsverket. Innan en teknisk anslutning öppnas, ska den som sänder uppgifter lägga fram information som visar att uppgifterna skyddas på behörigt sätt.

Enligt ett bemyndigande som ingår i 4 mom. ges Trafiksäkerhetsverket rätten att utfärda närmare föreskrifter om de i 2 mom. avsedda uppgifterna och om deras sändande.

11 §. Rätt att få uppgifter från myndigheter. I paragrafens 1 mom. ingår en förteckning över de myndigheter som ger sådan information som vid behov kan sparas i registret eller användas för att upprätthålla registeruppgifterna. Syftet med bestämmelsen är att bättre säkra att informationen i registret är uppdaterad och korrekt. Trots sekretessbestämmelserna ska Trafiksäkerhetsverket ha rätt att få upplysningar ur befolkningsdatasystemet om en persons namn, namnändring, personbeteckning, adress och annan kontaktinformation, hemkommun, kontaktspråk, finstkt medborgarskap och dödsfall samt om spårmarkeringar som avses i 36 § 1 mom. i lagen om befolkningsdatasystemet och Befolkningsregistercentralens certifikattjänster (661/2009). Enligt förslaget ska verket få informationen enbart för att handha sina uppgifter.

Enligt 2 mom. ska uppgifterna översändas genom teknisk anslutning eller på annat sätt i elektronisk form i enlighet med vad som avtalas med Trafiksäkerhetsverket. Med stöd av 1 mom. är det möjligt för verket att spara enskilda uppgifter direkt i registret. Överföringen av information till exempel som elektronisk batchöverföring ska vara möjligt med stöd av 2 mom.

12 §. Tillsyn. I paragrafen föreskrivs om tillsynen över metro- och spårvägstrafiksystemet. Enligt 1 mom. ska tillsynsmyndigheten vara Trafiksäkerhetsverket. Hittills har metro- och spårvägstrafiken inte omfattats av myndighetstillsyn. Den myndighetstillsyn som avses i paragrafen är en av lagens mest centrala reformer. Syftet är att Trafiksäkerhetsverkets säkerhetstillsyn som riktas till den spårbundna stadstrafiken ska motsvara verkets nuvarande tillsyn över järnvägssystemet.

I paragrafens 2 mom. specificeras verkets tillsynsansvar. Verket ska utöva tillsyn över iakttagande av kraven gällande metro- och spårvägstrafiksystemet, överensstämelsen av verksamhetsutövarnas säkerhetsstyrningssystem med kraven samt förberedelsen för undantagsförhållanden och störningar i metro- och spårvägstrafiksystemen.

De krav som avses i 2 punkten är skyldigheter och ansvar om vilka det föreskrivs i denna lag och som Trafiksäkerhetsverket bestämt med stöd av lagen. Förberedelse för undantagsförhållanden och störningar enligt 3 punkten ska verket även övervaka genom verksamhetsutövarens säkerhetsstyrningssystem.

13 §. Utförande av myndighetstillsynen. Enligt 1 mom. ska Trafiksäkerhetsverket kunna utföra sitt tillsynsuppdrag med förhandsanmälan eller som överraskningsinspektioner utan förhandsanmälan. Trafiksäkerhetsverket ska i sina tillsynsuppdrag följa 39 § i förvaltningslagen (434/2003). Enligt nämnda paragraf ska en myndighet underrätta en part om tidpunkten då en inspektion inleds. Anmälan krävs dock inte om den äventyrar verkställandet av syftet med tillsynen. Enligt paragrafen har den berörda parten rätten att vara närvarande vid en inspektion. Därtill innehåller paragrafen bestämmelser om den berörda partens övriga rättigheter vid tillsynen samt om upprättandet av tillsynsprotokoll och förfaranden i anknytning till tillsynen.

I paragrafens 2 mom. 1 punkten föreskrivs om verkets rätt att få tillträde till verksamhetsutövarens och inom metro- och spårvägstrafiksystemet verksamma företags verksamhetslokaler och andra lokaler med undantag för utrymmen som används för permanent boende. Verkets tillträde till aktörens verksamhetslokaler och andra lokaler begränsas för det första så att det med tanke på tillsynen ska vara motiverat och dessutom ska det begränsas till den utsträckning som tillsynen förutsätter. Å andra sidan ska det inte finnas rätt att få tillträde till utrymmen som används för permanent boende. Genom detta tryggas verksamhetsutövarens och dess personals grundläggande rättigheter. De företag som enligt punkten likställs med trafikutövare och bannätsförvaltare och som handhar andra uppgifter som hör till systemet för spårbunden stadstrafik kan vara bland annat företag som sköter underhållet av en metrobana eller en spårväg och underhållsverkstäder samt företag som tillhandahåller trafikledningstjänster. För att kunna sköta sina tillsynsuppgifter ska verket ha tillträde till fordon som ägs eller förvaltas av tillsynsobjektet.

Enligt 2 punkten i momentet ska verket för att sköta sina tillsynsuppgifter även ha rätt att övervaka sådana personers verksamhet som är anställda hos verksamhetsutövare och därtill enligt 3 punkten trots sekretessbestämmelserna få tillgång till alla dokument som är relevanta för tillsynsuppdraget. Därtill ska verket enligt 4 punkten ha rätt att granska verksamhetsutövarens uppgifter i anknytning till den spårbundna stadstrafiken som är nödvändiga för tillsynsuppdragen i anslutning till den spårbundna stadstrafiken.

Avsikten är att verket får utnyttja sina fullmakter som omfattas av tillsynsrätten enbart då genomförandet av ett tillsynsuppdrag förutsätter detta. Vid genomförandet av tillsynen ska verket iakttä de ovannämnda bestämmelserna i 39 § i förvaltningslagen och andra krav som ställs i förvaltningslagen.

I 3 mom. föreslås det att verket för tillsynen kan anlita sakkunnighjälp om det är nödvändigt för genomförandet av tillsynen. Av de sakkunniga ska förutsättas att de är insatta i den spårbundna stadstrafiken och kraven på dess bedrivande. Av dessa krav, om vilka det föreskrivs i 3 §, kan framför allt bedömningen av kraven på affärsverksamhetens solvens kräva specialkunnande. På samma sätt kan bedömningen av kraven på det säkerhetsstyrningssystem som avses i 7 § förutsätta specialkunnande. Verkets rätt att vid tillsynen vid behov anlita sakkunnighjälp är nödvändig, eftersom verket inte nödvändigtvis till alla delar har tillräcklig sakkännedom om den spårbundna stadstrafiken och kraven gällande den då lagen träder i kraft. Å andra sidan har verket med anledning av de knappare resurserna inte nödvändigtvis alltid tillräckliga personalresurser för myndighetstillsynen. Avsikten är dock att vid tillsynen enbart anlita sakkunniga som hjälp för verkets egna tjänstemän. På de sakkunniga ska straffrättsliga bestämmelser om tjänsteansvar och skadeståndsansvar tillämpas när de sköter sådana uppgifter som avses i denna paragraf även då de inte är anställda av en statlig myndighet. Polisens ska

vid behov lämna handräckning i ärenden som gäller tillsynen. Till den här delen hänvisas det i momentet till 9 kap. 1 § i polislagen (873/2011).

14 §. Utredning av olyckor. I paragrafen hänvisas till den gällande lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser beträffande undersökningen av olyckor och tillbud som sker i metro- och spårvägstrafiken. Enligt 2 § 1 mom. 3 punkten i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser är Olycksutredningscentralen skyldig att undersöka allvarliga olyckor i järnvägstrafiken samt motsvarande olyckor i annan privat eller ofentlig spårtrafik. Med stöd av bestämmelsen ska Olycksutredningscentralen även bli skyldig att utreda en allvarlig olycka i metro- eller spårvägstrafiken. Enligt 2 § 2 mom. i lagen om säkerhetsutredning av olyckor kan Olycksutredningscentralen även undersöka tillbud till stora olyckor samt andra olyckor och tillbud. På samma sätt som inom järnvägssystemet är det meningen att Trafiksäkerhetsverket ska kunna undersöka en olycka eller ett tillbud i metro- eller spårvägstrafiken som inte undersöks med stöd av lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser, om undersökningen av olyckan är nödvändig för att främja säkerheten i metro- eller spårvägstrafiken.

Andra olyckor i spårvägstrafiken än olyckor som avses i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser ska enligt 2 mom. undersökas som vägtrafikolyckor på det sätt som det föreskrivs i lagen om undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng (24/2001).

15 §. Anmälan om olyckor och olyckstillbud. Paragrafen motsvarar anmälningsskyldigheten enligt 82 § i järnvägslagen, som även är i bruk inom luft- och sjöfartstrafiken. Enligt 1 mom. ska de verksamhetsutövare som avses i lagen utan dröjsmål underrätta Trafiksäkerhetsverket om allvarliga olyckor och andra olyckor och olyckstillbud i metrotrafiken som de fått kännedom om med undantag av olyckor och tillbud i metrotrafiken som till sin allmänna betydelse är ringa. Anmälningsskyldigheten avses inte omfatta olyckor i spårvägstrafiken, som behandlas som vägtrafikolyckor, ifall de inte har väsentlig betydelse med tanke på den spårbundna stadstrafikens säkerhet. Inom spårvägstrafiken är tillbud som riktar sig till andra vägtrafikanter tillbud inom vägtrafiken, på grund av vilket det är meningen att låta trafikutövaren bestämma om deras anmälning. Å andra sidan ska det med tanke på den enhetliga tillsynen och undersökningen av trafikformer anses vara nödvändigt att Trafiksäkerhetsverket, som ansvarar för säkerhetstillsynen inom den spårbundna stadstrafiken, även regelbundet ska underrättas om andra olyckor och tillbud inom den spårbundna stadstrafiken.

I 16 § i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser föreskrivs bland annat om Trafiksäkerhetsverkets, Trafikverkets och trafikutövers skyldighet att underrätta Olycksutredningscentralen om en händelse som enligt anmälarens bedömning kan bli föremål för utredning enligt nämnda lag. I momentet hänvisas till nämnda anmälningsskyldighet. Anmälan till Trafiksäkerhetsverket görs i ett annat syften än anmälan till Olycksutredningscentralen. Som säkerhetsmyndighet är verket ansvarigt för att uppfölja och övervaka säkerheten inom det spårbundna stadstrafiksystemet. För att kunna handha denna uppgift ska det samla in information om olyckor och tillbud.

Med stöd av 2 mom. ska Trafiksäkerhetsverket kunna utfärda närmare föreskrifter om anmälningsskyldigheten och dess innehåll till den del som anmälningarna gör till verket. Verkets rätt att ge bestämmelser ska enligt förslaget inte gälla sådana anmälningar som görs till Olycksutredningscentralen med stöd av lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser.

16 §. Användning av information om olyckor eller olyckstillbud. Paragrafen motsvarar 82 a § i järnvägslagen (939/2013). I paragrafens 1 mom. föreskrivs om Trafiksäkerhetsverkets skyl-

dighet att inte vidta rättsliga åtgärder på grund av oöverlagda eller oavsiktliga överträdelser som det får kännedom om enbart på grund av en anmälan som gjorts med stöd av anmälnings-skyldigheten enligt 15 §. Skyldigheten att inte vidta åtgärder gäller dock inte om det är fråga om en sådan försummelse av skyldigheter som kan betraktas som grov oaktsamhet eller ett förfarande som enligt strafflagen är straffbart. De tillämpliga bestämmelserna i strafflagen ska i varje händelse tillämpas. Syftet med bestämmelsen är att skydda de som gör en anmälan om avvikelser från påföljder och försäkra att det fås så heltäckande information som möjligt om olyckor och tillbud. Avsikten med bestämmelsen är att skydda anmälaren och säkerställa att anmälningar erhålls på motsvarande sätt som i 82–82 a § i järnvägslagen och i 133–134 § i luftfartslagen.

Enligt paragrafens 2 mom. får sådana verksamhetsutövare som avses i lagen inte på ett diskriminerande sätt bemöta arbetstagare eller någon annan person som gör en anmälan om ett tillbud som denna eventuellt är medveten om. Syftet med även denna bestämmelse är att skydda de som gör en anmälan om undantag från påföljder och att främja anmälande av undantag.

17 §. Kommunikation samt dokumentation från inspelningar inom spårbunden stadstrafik. I paragrafen ska ingå bestämmelser om kommunikation och inspelningar inom den spårbundna stadstrafiken som motsvarar bestämmelserna i 84 § järnvägslagen. Verksamhetsutövaren får enligt 1 mom. för sådan kommunikation som verksamheten förutsätter använda ett kommunikationsnät efter att ha försäkrat sig om att användningen av kommunikationsnätet är säkert. I bestämmelsen begränsas användningen av kommunikationsförbindelser som används för den spårbundna stadstrafikens trafiksäkerhet och trafikledning genom att förbjuda deras användning för annan kommunikation. Med anledning av detta ska nämnda kommunikationsförbindelser inte användas till exempel för metrotågförarens övriga samtal. HST:s avsikt är att inom den spårbundna stadstrafikens kommunikation ta i bruk statens myndighetsnät VIRVE, som för närvarande används av bland annat polis- och räddningsmyndigheter i deras egen kommunikation.

Enligt paragrafens 2 mom. ansvarar verksamhetsutövaren för sin egen verksamhets del för att det för kommunikationen inom den spårbundna stadstrafiken finns tillräckliga kommunikationsmedel och -nät. Bannätsförvaltaren och trafikutövaren, som ansvarar för nätet, ska se till att tele- och radiokommunikationen inom den spårbundna stadstrafiken, data från säkerhetsanordningarna samt annan information som behövs för undersökning av olyckor och olyckstillbud upptas och förvaras så att den är skyddad mot obehörig insyn. Informationen ska förstöras när den inte längre behövs för sitt syfte.

I 3 mom. föreskrivs i vilket syfte å ena sidan Trafiksäkerhetsverket och å andra sidan verksamhetsutövaren får använda inspelningar från kommunikationen inom den spårbundna stadstrafiken som avses i paragrafen samt identifieringsuppgifterna gällande dem. Inspelningar från den spårbundna stadstrafiken är talkommunikation mellan trafikledningen, föraren av metrotåg och spårvagn och personer som ansvarar för spårarbete inom stadsbannätet samt uppgifter som registreras av säkerhetsanordningar. Identifieringsuppgifter är tidpunkten för samtalet, uppringarens position samt numret till uppringarens anslutning och ett eventuellt nummer för uppgiften i fråga. Trafiksäkerhetsverket ska med stöd av 1 mom. få använda inspelningar och identifieringsuppgifterna gällande dem för undersökning av olyckor och olyckstillbud inom den spårbundna stadstrafiken samt för skötsel av sina uppgifter inom myndighetstillsynen. HST är för närvarande den enda verksamhetsutövaren inom den spårbundna stadstrafiken. HST ska som bannätsförvaltare och trafikutövare enligt 2 mom. få använda inspelningar och deras identifieringsuppgifter för övervakning som hänför sig till dess säkerhetsstyrningssystem, för övervakningen och utvecklandet av säkerheten inom den spårbundna

stadstrafiken samt för undersökning av olyckstillbud och olyckor i sin verksamhet i syfte att förebygga motsvarande händelser.

Verksamhetsutövarens rätt att få upplysningar ska i 4 mom. begränsas att endast gälla sådana inspelningar i vilka verksamhetsutövaren själv eller dess personal är part.

I paragrafens 5 mom. ska rätten att få upplysningar på motsvarande sätt som i 84 § 4 mom. i järnvägslagen begränsas för att säkerställa säkerhetsundersökningen vid Olycksutredningscentralen. Om Olycksutredningscentralen beslutar att inleda säkerhetsutredning gällande en händelse som avses i paragrafen, kan inspelningar och identifieringsuppgifter gällande dem överlåtas och användas först efter att Olycksutredningscentralen har fått de inspelningar och identifieringsuppgifter som behövs för undersökningen och Olycksutredningscentralen bedömer att deras överlåtande och användning inte stör undersökningarna. Syftet med bestämmelsen är att säkerställa förutsättningarna för olycksfallsutredningen vid Olycksutredningscentralen.

18 §. Förberedelse för undantagsförhållanden och störningar. I paragrafen ska ingå bestämmelser om förberedelse som motsvarar 81 § järnvägslagen. Enligt paragrafens 1 mom. ska verksamhetsutövaren förbereda sig för undantagsförhållanden och se till att verksamheten fortgår så störningsfritt som möjligt också under sådana undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen (1552/2011) och vid därmed jämförbara störningar under normala förhållanden. För att säkerställa samhällets funktioner även i undantagsförhållanden anses det vara nödvändigt att det genom lag föreskrivs även om verksamhetsutövarnas skyldighet till förberedelse inom den spårbundna stadstrafiken. Metro- och spårvägstrafiken bedrivs på ett slutet bannät, som är känsligt för störningar på samma sätt som järnvägstrafiken. Därför anses det vara nödvändigt att skyldigheten till förberedelse inte bara gäller undantagsförhållanden utan också därmed jämförbara störningar.

För att säkerställa verksamhetsutövarnas verksamhetsberedskap ska de enligt 2 mom. på det sätt som deras verksamhet kräver delta i beredskapsplanering och på förhand förbereda verksamhet som bedrivs under undantagsförhållanden och vid därmed jämförbara störningar under normala förhållanden på motsvarande sätt som aktörerna inom järnvägstrafiken enligt 81 § i järnvägslagen.

19 §. Trafiksäkerhetsverkets rätt att använda administrativt tvång och förbud mot att bedriva verksamhet. Paragrafens 1 mom. motsvarar 87 § i järnvägslagen. I momentet finns bestämmelser om de administrativa tvång som Trafiksäkerhetsverket enligt förslaget ska få använda i egenskap av branschens säkerhetsmyndighet. Med stöd av den kan Trafiksäkerhetsverket ålägga en verksamhetsutövare att avhjälpa fel eller försummelser samt ålägga denne förpliktelser eller förbjuda en åtgärd, om denne handlar i strid med lagen om spårbunden stadstrafik eller bestämmelser som har utfärdats med stöd av den. Verket kan förena åläggandet med vite, hot om tvångsutförande eller hot om avbrytande i enlighet med viteslagen (1113/1990).

Om verksamhetsutövaren inte uppfyller kraven enligt 3 §, ska verket med stöd av 2 mom. omedelbart efter att ha fått den anmälan som avses i 5 § eller efter att annars ha fått veta om saken till exempel i samband med myndighetstillsynen reservera verksamhetsutövaren en möjlighet att redogöra för bristen och de åtgärder med vilka verksamhetsutövaren tänker se till att kraven uppfylls. Bristen kan gälla till exempel verksamhetsutövarens säkerhetsstyrningssystem, som verket inte till alla delar anser överensstämma med kraven. Om verksamhetsutövaren inte uppfyller kraven inom en rimlig tid på minst två månader, kan verket förbjuda verksamhetsutövaren att fortsätta med sin verksamhet antingen tillsvidare eller under en viss period. Förbudet att fortsätta med verksamheten kan komma i fråga endast då bristen är så väsentlig att den kan äventyra verksamhetens säkerhet. Bestämmelsen motsvarar förutsättningarna för återkallandet av säkerhetsintyget i 9 § i järnvägslagen. Om bristen är ringa, kan verket

enligt förslaget ställa en ny, rimlig period på minst två veckor för avhjälpandet av bristen. Som ringa brist kan anses till exempel det att verksamhetsutövarens ansvarsförsäkring till alla delar inte anses vara helt tillräcklig med tanke på de risker som är förknippade med den bedrivna verksamheten.

Verkets rätt att i sista hand förbjuda den fortsatta verksamheten med stöd av 2 mom. ska anses vara motiverad med tanke på de risker som förknippas med den spårbundna stadstrafiken. På grund av den spårbundna stadstrafikens samhälleliga och trafikpolitiska betydelse ska man på bedrivandet av den spårbundna stadstrafiken ställa stränga krav som motsvarar kraven på bedrivandet av järnvägstrafiken och förvaltningen av bannätet inom järnvägssystemet.

20 §. *Ingripande i åtgärd eller händelse.* Paragrafen motsvarar 88 § i järnvägslagen. Enligt paragrafen ska Trafiksäkerhetsverket ha rätt att avbryta en åtgärd eller annan händelse som hotar eller påverkar metro- eller spårvägstrafiken, om det finns grundad anledning att anta att metro- eller spårvägstrafiksystemets säkerhet eller människors liv eller hälsa är hotade. På samma grunder kan verket avbryta en åtgärd eller en händelse som orsakar betydande egendoms- eller miljöskador. Verket ska höra parterna innan det vidtar åtgärder ifall situationen inte förutsätter omedelbara åtgärder.

Trafiksäkerhetsverkets i paragrafen avsedda rätt att ingripa i en åtgärd eller händelse ska anses vara nödvändig med tanke på verkets tillsynsuppgift och de säkerhetsrisker som förknippas med metro- och spårvägstrafiken.

21 §. *Årsavgift.* I paragrafen ska föreskrivas om den årsavgift som betalas till Trafiksäkerhetsverket. I paragrafens 1 mom. föreskrivs om beloppet på avgiften och dess grunder. För årsavgiften kan inte direkt bevisas ett vederlag från Trafiksäkerhetsverket. Det ska anses vara en avgift av skattekaraktär, och regleringen gällande den ska uppfylla skattelagstiftningens krav. De föreslagna bestämmelserna uppfyller dessa krav. Årsavgiften avses vara 40 000 euro. Meningen är att den tas ut per aktör. Detta innebär att den årsavgift som HST vid lagens ikraftträdande betalar täcker HST:s verksamhet både som förvaltare av metrobannätet och som bedrivare av metrotrafik. Avgiftsbeloppet baserar sig på Trafiksäkerhetsverkets bedömning, enligt vilken verket kommer att sammanlagt använda cirka 0,3 årsverken för skötseln av de för verket i lagen om spårbunden stadstrafik anvisade uppgifterna. Meningen är att avgiften ska justeras i början av 2018, då lagen även ska gälla spårvägstrafiken. Årsavgiften ska motsvara de utgifter som orsakas för verket med anledning av utvecklingen av och tillsynen över säkerheten av den spårbundna stadstrafiken samt för registerföring i anslutning till den spårbundna stadstrafiken och för andra administrativa myndighetsuppgifter inom den spårbundna stadstrafiken. Registret över spårbunden stadstrafik är ett nytt register för Trafiksäkerhetsverket. I och för sig är det ett ganska begränsat register, men dess grundande och upprätthållande orsakar rätt mycket administrativt arbete.

Även de övriga i momentet nämnda uppgifterna är enligt förslaget nya uppgifter för verket, vars kostnader ska täckas med årsavgiften. Utgångspunkten är att personalresurserna inom Trafiksäkerhetsverket inte kommer att ökas för att ta hand om uppgifterna i anknytning till den spårbundna stadstrafiken. För utvecklingen av säkerheten av den spårbundna stadstrafiken ska Trafiksäkerhetsverket anlita de sakkunniga som verket anlitar i utvecklingen av järnvägssystemets säkerhet. På samma sätt är det meningen att vid tillsynen av den spårbundna stadstrafikens säkerhet, som i huvudsak är tillsyn i efterhand, använda sakkunniga som är insatta i järnvägssystemet. Med anledning av sin natur och verksamhetsmiljö avviker systemet för den spårbundna stadstrafiken dock betydligt från järnvägssystemet. Därför ska de sakkunniga först sätta sig in i systemet med spårbunden stadstrafik. Vid behov kan verket vid myndighetstillsynen enligt 13 § anlita utomstående sakkunniga, vilket också orsakar kostnader för verket.

Enligt 2 mom. ska årsavgiften tas ut till fullt belopp även under det första verksamhetsåret, även om verksamheten inleddes mitt i ett år. På motsvarande sätt ska avgiften inte återbetalas även om verksamhetsutövaren avslutade sin verksamhet mitt i året. Syftet med bestämmelsen är att trygga det att Trafiksäkerhetsverkets kostnader till fullo täcks även i de fall som avses i momentet. För närvarande är det bara HST som bedriver spårbunden stadstrafik, och det ansvarar även för förvaltningen av metro- och spårvägsnätet. Det uppskattas att antalet verksamhetsutövare även framöver är bara några stycken. Därför kommer paragrafens bestämmelser att bara tillämpas sporadiskt.

På grund av naturen av Trafiksäkerhetsverkets beslut om de i paragrafen avsedda avgifterna föreslås det i 3 mom. att det ska vara möjligt att begära omprövning av besluten såsom det föreskrivs i 7a kap. i förvaltningslagen. Enligt 22 § 1 mom. ska det vara möjligt att överklaga verkets beslut om begäran om omprövning enligt normal besvärsexpraxis.

I paragrafens 4 mom. föreskrivs enligt vedertagen praxis att de avgifter som avses i paragrafen får drivas in utan dom eller beslut på det sätt som föreskrivs i lagen om verkställighet av skatter och avgifter (706/2007). Även momentets hänvisning till dröjsmålsränta på en försenad betalning, som avses i 4 § 1 mom. i räntelagen (633/1982), överensstämmer med vedertagen praxis.

22 §. Överklagande. Trafiksäkerhetsverkets beslut om en begäran om omprövning som meddelats enligt lagens 21 § 3 mom. och andra beslut som verket meddelat med stöd av lagen om spårbunden stadstrafik får enligt 1 mom. överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen (586/1996). Det anses inte vara nödvändigt att inkludera i lagen möjligheten att begära omprövning med anledning av verkets övriga förvaltningsbeslut med stöd av lagen om spårbunden stadstrafik eftersom verkets nämnda beslut kommer att vara fåtaliga och gälla en mycket begränsad målgrupp.

På grund av ärendenas natur ska ändring i förvaltningsdomstolens beslut med anledning av ett besvär om Trafiksäkerhetsverkets beslut enligt 2 mom. få sökas bara om högsta domstolen meddelar besvärstillstånd.

23 §. Straffbestämmelser. Enligt paragrafen ska gärningar vara straffbara om de begås antingen uppsåtligen eller av grov oaktsamhet. I 1 mom. 1 punkten i paragrafen ska föreskrivas att bedrivande av spårbunden stadstrafik utan sådana förutsättningar som avses i lagen är straffbart för att säkerställa metro- och spårvägstrafikens störningsfria och säkra verksamhet. Enligt 2 punkten i momenten ska sådana gärningar vara straffbara som kan äventyra säkerheten av metrotrafiken och av personer som vistas på områden som hör till metrotrafiken. Genom bestämmelsen ska man förbjuda obehörig rörelse eller vistelse i de områden som nämns i bestämmelsen och som allmänheten inte har tillträde till. Kravet motsvarar 85 § 2 mom. 4 punkten i järnvägslagen. För de gärningar som nämns i momentet kan dömas till böter för brott mot lagstiftningen om spårbunden stadstrafik, om gärningen inte är ringa och om inte strängare straff föreskrivs någon annanstans i lag.

Enligt paragrafens 2 mom. behöver den som bryter mot en förpliktelse som har ålagts eller ett förbud som har meddelats med stöd av lagen om spårbunden stadstrafik och som förenats med vite, hot om tvångsutförande eller hot om avbrytande inte dömas till straff för samma gärning.

För klarhetens skull föreslås det att det i paragrafens 3 mom. ska ingå hänvisningsbestämmelser till 23 och 21 kap. i strafflagen. Hänvisningarna är till sin natur informativa och genom dem utvidgas inte området för straffbart beteende.

24 §. Ikraftträdande och övergångsbestämmelser. Det föreslås att lagen ska träda i kraft så fort som möjligt efter att riksdagen har godkänt lagförslaget, dock senast den 1 mars 2016. Enligt 2 mom. ska lagen dock tillämpas på spårvägstrafiken först från den 1 januari 2018. Den föreslagna övergångsperioden för spårvägstrafiken anses vara motiverad, eftersom HST ska ges tillräckligt med tid att förbereda ett säkerhetsstyrningssystem för spårvägstrafiken och för att genomföra andra förpliktelser gällande spårvägstrafiken. Enligt uppskattningar kommer spårvägstrafiken i Tammerfors och Åbo att komma igång först efter den föreslagna övergångsperioden.

Trafiken med västmetron uppskattas komma igång i augusti 2016. Därför ska HST enligt 3 mom. göra en anmälan om förvaltningen av metrobannätet och bedrivandet av metrotrafiken till Trafiksäkerhetsverket senast den 31 juli 2016. Om sådan verksamhet som avses i denna lag kommer i gång först efter att lagen har trätt i kraft ska anmälan göras senast tre månader innan verksamheten inleds.

Enligt 4 mom. i paragrafen fortsätter de behörigheter till de säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter som avses i denna lag att vara i kraft för de personer som sköter samma säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter när denna lag träder i kraft.

2 Närmare föreskrifter

I lagförslaget föreslås att Trafiksäkerhetsverket med stöd av 5 § 5 mom. ska utfärda närmare föreskrifter om innehållet av de uppgifter som avses i 5 § och om deras inlämnande till Trafiksäkerhetsverket, med stöd av 6 § 4 mom. om minimisäkerhetsnivån för metro- och spårvägs- trafiksystemet och dess delar samt om säkerhetsmålen för metro- och spårvägstrafiksystemet, med stöd av 7 § 5 mom. om innehållet av säkerhetsstyrningssystem, med stöd av 8 § 6 mom. om kraven gällande sådana personers hälsotillstånd och läkarundersökningar som sköter säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter samt med stöd av 15 § 2 mom. om anmälningsskyldigheten gällande olyckor och tillbud och om dess innehåll.

De bestämmelser som Trafiksäkerhetsverket enligt förslaget kan ge med stöd av bemyndiganden har ringa allmän betydelse och är av teknisk natur och dessutom riktar de sig till en begränsad målgrupp. Regleringen på lägre nivå innehåller inga bestämmelser som generellt berör individens rättigheter eller skyldigheter eller som annars måste utfärdas genom lag.

3 Ikraftträdande

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

4 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

I lagförslaget ingår ett antal bestämmelser som det är skäl att betrakta från statsförfattningsrättslig synpunkt. Sådana är bland annat bestämmelser om bemyndiganden att ge normer på lägre nivå, om näringsfrihet, om anlitan av sakkunniga vid myndighetstillsynen samt om årsavgiften som betalas till Trafiksäkerhetsverket. Regleringen på lägre nivå har förklarats under punkten "Närmare föreskrifter" ovan. Den har ringa allmän betydelse och målgrupperna är snäva. Det föreslås att de grundläggande förutsättningarna i detta avseende regleras genom lag.

Förslaget ska även granskas med tanke på den i 18 § 1 mom. i grundlagen föreskrivna näringsfriheten. Enligt bestämmelsen har var och en i enlighet med lag rätt att skaffa sig sin försörjning genom arbete, yrke eller näring som han eller hon valt fritt. Enligt lagförslaget ska man

göra en anmälan om bedrivandet av metro- och spårvägstrafik samt om förvaltningen av metroban- och spårvägsnätet till den behöriga myndigheten, som avses vara Trafiksäkerhetsverket. Anmälningsskyldigheten kan anses begränsa näringsfriheten, även om det för närvarande bara är Helsingfors stads trafikverk (HST) som bedriver metro- och spårvägstrafik. HST är också den enda förvaltaren av ett metrobans- och spårvägsnät. Riksdagens grundlagsutskott har behandlat frågor i anknytning till näringsfriheten i flera av sina utlåtanden (bland annat GrUU 23/2000, GrUU 28/2001, GrUU 53/2001, GrUU 14/2004 och GrUU 9/2005). Enligt utskottets utlåtanden får näringsfriheten inte begränsas utan synnerligen vägande skäl. Som sådant skäl kan betraktas till exempel skyddandet av personernas hälsa och säkerhet eller andra viktiga och starka samhälleliga intressen. Inskränkningarna ska framgå av lagen, eftersom det är fråga om en inskränkning av en grundläggande rättighet. Utskottet har i sin utlåtandepraxis ansett att det i exceptionella fall kan vara möjligt att göra näringsverksamhet tillståndspliktig. Vad beträffar regleringens innehåll har utskottet ansett det vara viktigt att bestämmelserna om förutsättningarna för och varaktigheten av ett tillstånd gör myndighetsverksamheten tillräckligt förutsägbar. Från den här synvinkeln är det även av betydelse i vilken mån myndighetens behörighet baserar sig på bunden prövning eller ändamålsenlighetsprövning. Förvaltningen av bannätet och bedrivandet av trafik, som avses i lagen, ska enligt förslaget inte vara tillståndspliktig verksamhet. Det föreslås att de ska omfattas av ett administrativt förfarande som är lättare än tillståndsförfarandet. Enligt det ska verksamhetsutövaren åläggas att underrätta tillsynsmyndigheten om sin verksamhet. Anmälan är nödvändig med tanke på det effektiva genomförandet av Trafiksäkerhetsverkets tillsynsbehörighet. Därtill kan anmälningsskyldigheten anses vara befogad även med tanke på det att järnvägstrafik, som kan likställas med metrotrafik, är tillståndspliktig näringsverksamhet.

Syftet med verksamheten är inte att få ekonomisk vinst. Om begränsandet av friheten att förvalta metroban- och spårvägsnätet och bedriva metro- och spårvägstrafik, som ansluter sig till näringsfriheten, ska enligt förslaget förskrivas genom lag. Begränsningarna anses inte inskränka näringsfriheten på ett sätt som strider mot de grundläggande rättigheterna.

Förvaltningen av bannätet kan anses ha drag av offentliga förvaltningsuppgifter. Enligt förslaget ska bannätförvaltaren dock till exempel inte tilldela bankapacitet för trafik på bannätet, eftersom bara en trafikutövare kommer att bedriva trafik på nätet. Verksamheten ska inte heller för övrigt innehålla betydande utövning av offentlig makt utan den gäller i huvudsak utveckling och underhåll av bannätet. Tillsynsmyndigheten avses vara Trafiksäkerhetsverket. På basis av det som presenterats ovan ska förvaltningen av bannätet inte heller då verksamheten bedrivs av en aktör utanför den offentliga förvaltningen anses vara problematiskt i den bemärkelse som avses i grundlagens 124 §.

Verksamhetsutövaren ska ansvara för trafikledningen i den verksamhet som den bedriver. Den ska kunna upphandla trafikledningstjänsterna hos offentliga eller privata serviceproducenter. Verksamhetsutövaren förblir dock ansvarig för trafikledningen. Trafikledningstjänster är operativa uppgifter som inte är förknippade med betydande utövning av offentlig makt eller andra drag av offentliga förvaltningsuppgifter. Trafiksäkerhetsverket avses också övervaka trafikledningen. Därför ska verksamhetsutövarens ansvar för trafikledningen eller upphandlingen av trafikledningstjänster hos utomstående serviceproducenter inte anses vara problematiskt med tanke på grundlagens 124 §.

Enligt 13 § 2 mom. i förslaget ska Trafiksäkerhetsverket vid utövande av myndighetstillsyn i den utsträckning som tillsynen förutsätter få tillträde till verksamhetsutövarens och till inom metro- och spårvägstrafiksystemet verksamma företags verksamhetslokaler samt trots sekretessbestämmelserna få tillgång till dokument som är relevanta för tillsynsuppdraget. Verkets tillsynsrätt, som föreslås i bestämmelsen, har begränsats med beaktande av bestämmelserna om hemfrid i grundlagens 10 §. Enligt förslaget ska Trafiksäkerhetsverket enligt 13 § 3 mom.

vid tillsynen kunna anlita sakkunnighjälp. I momentet föreskrivs om den sakkunniges behörighet och straffrättsliga tjänsteansvar. Enligt förslaget kan verket anlita sakkunnighjälp om det är nödvändigt för genomförandet av tillsynen. I synnerhet genast då lagen har trätt i kraft har verket inte nödvändigtvis tillräckligt med sakkännedom om spårbunden stadstrafik. Trots detta har verket tillsynsskyldighet enligt lagen om spårbunden stadstrafik genast efter att lagen har trätt i kraft. Å andra sidan kommer verkets personalresurser inte att ökas för skötseln av de nya uppgifter om vilka det föreskrivs i lagen. Med anledning av detta är det nödvändigt att verket har rätt att anlita sakkunniga vid genomförandet av myndighetstillsynen. Sakkunniga ska inte utöva tillsyn självständigt eller använda sådana behörigheter som hör till myndigheten utan avsikten är att de hjälper verket vid tillsynen, till exempel vid bedömningen av huruvida säkerhetsstyrningssystemet överensstämmer med kraven. Den tillsynsrätt som föreslås för verket i lagförslagets 13 § 2 mom. och rätten att anlita sakkunniga vid myndighetstillsynen enligt 3 mom. ska anses vara motiverade för att verket ska kunna ta hand om sitt tillsynsuppdrag och den föreslagna regleringen tillräckligt exakt och noga avgränsad. Därför ska den föreslagna regleringen inte anses vara problematiskt med tanke på tryggandet av hemfriden enligt grundlagens 10 § eller med tanke på grundlagens 124 §.

Enligt lagförslagets 17 § 3 mom. ska Trafiksäkerhetsverket och verksamhetsutövaren få använda inspelningar från kommunikationen inom den spårbundna stadstrafiken samt identifieringsuppgifterna gällande dem såsom de föreskrivs i momentet. Grundlagsutskottet har i sitt utlåtande GRUU 62/2010 rd konstaterat att syftet med grundlagens 10 § 2 och 3 mom. om hemligheten i fråga om förtroliga meddelanden är i första hand att skydda innehållet i ett meddelande som är avsett att vara förtroligt mot utomstående. Trafiksäkerhetsverket ska ha rätt att få inspelningar och identifieringsuppgifter gällande dem enbart i den utsträckning som tillsynen förutsätter och verksamhetsutövaren endast för övervakning som hänför sig till dess säkerhetsstyrningssystem, för tillsynen över och utvecklandet av trafiksäkerheten samt för undersökning av olyckstillbud och olyckor i sin verksamhet i syfte att förebygga motsvarande händelser. Enligt 84 § i järnvägslagen har Trafiksäkerhetsverket och andra aktörer i järnvägssystemet motsvarande rätt inom järnvägssystemet. Därtill ska man ta i beaktande att man enligt lagförslagets 17 § i mom. får använda de kommunikationsförbindelser som används för tele- och radiokommunikationen inom den spårbundna stadstrafiken enbart i sådan kommunikation som hänför sig till trafiksäkerheten och trafikledningen. Den föreslagna regleringen ska anses uppfylla de krav på acceptabilitet, proportionalitet, exakthet och noga avgränsning som gäller för inskränkningar i grundläggande fri- och rättigheter.

Enligt grundlagens 81 § 1 mom. bestäms det om statsskatt genom lag, som ska innehålla bestämmelser om grunderna för skattskyldigheten och skattens storlek samt om de skattskyldigas rättsskydd. Skattskyldighetens omfattning ska entydigt framgå av en skattelag. Bestämmelserna i lagen ska också vara exakta på ett sådant sätt att de tillämpande myndigheterna i sin prövning är bundna av dem när skatten fastställs. Enligt 81 § 2 mom. i grundlagen ska bestämmelser om avgifter samt de allmänna grunderna för storleken av avgifter för de statliga myndigheternas tjänsteåtgärder, tjänster och övriga verksamhet utfärdas genom lag.

Grundlagsutskottet har behandlat gränsdragningen mellan skatter och avgifter i bland annat sitt utlåtande om järnvägslagen GrUU 66/2002 rd, sitt utlåtande om Finansinspektionen GrUU 67/2002 rd samt i sina utlåtanden GrUU 61/2002 rd och GrUU 3/2003 rd, som båda gällde kommunikationsmarknadslagen. Ärendet har även behandlats i grundlagsutskottets utlåtande GrUU 9/2004 rd angående lagen om dataskydd vid elektronisk kommunikation. Enligt grundlagsutskottets vedertagna tolkningspraxis är det utmärkande för avgifter att de utgör ersättningar eller vederlag för service som erbjuds av den offentliga makten. Övriga betalningar till staten är däremot i konstitutionellt hänseende i allmänhet skatter.

Grundlagsutskottet har i sina utlåtanden skissat vissa villkor som ska uppfyllas för att en avgift i konstitutionellt hänseende är avgift, inte skatt. De prestationer som betingar en avgift ska kunna specificeras. Om ett penningbelopp tas ut allmänt för att finansiera en verksamhet är det konstitutionellt sett snarare fråga om en skatt än en avgift. Även om förutsättningen för penningprestationens karaktär av avgift inte är full kostnads motsvarighet ska avgiftens storlek och grunderna för bestämmande av den likväl bevara något slag av samband med de kostnader som föranleds av prestationen. Ju större skillnad det är mellan en avgift och kostnaderna för prestationen, i synnerhet i samband med en offentligrättslig uppgift, desto närmare ligger det till hands att betrakta prestationen som en skatt. Det kan också spela en viss roll om det är frivilligt eller obligatoriskt att ta emot prestationen. Det talar för skatt att det inte går att tacka nej till prestationer som måste betalas och att betalningsskyldigheten direkt med stöd av lag gäller rättssubjekt som uppfyller vissa karakteristika. Att en penningprestation eventuellt har ett begränsat användningsändamål har enligt grundlagsutskottets utlåtandep Praxis ingen betydelse för bedömningen av prestationens konstitutionella karaktär.

I förslaget 21 § paragraf föreskrivs om en årsavgift som betalas till Trafiksäkerhetsverket. Med avgiften ska man täcka de kostnader som föranleds för Trafiksäkerhetsverket med anledning av dess uppgifter enligt lagen om spårbunden stadstrafik, vilket tyder på att den är av skattkaraktär.

Sambandet mellan grunderna för bestämmandet av avgiften och de kostnader som föranleds av prestationen kan bedömas som följer. Avgifterna har bara en betalningsklass. Betalningsskyldigheten bestäms således enligt allmänna kriterier utan att avgiftens storlek fästs specifikt vid någon prestation som verksamhetsutövaren av spårbunden stadstrafik tar emot. Betalningsskyldigheten kopplas allmänt till finansieringen av en viss verksamhet vid Trafiksäkerhetsverket, och det är därmed inte fråga om ett vederlag som ansluter sig till verkets prestationer som separat kan specificeras. Utifrån en bedömning enligt detta kriterium ska avgifterna betraktas snarare som en skatt än som en avgift.

Till vilken del det är obligatoriskt att ta emot prestationen kan bedömas på följande sätt. Avgifterna ska betalas om verksamhetsutövaren gör en anmälan om inledandet av sådan verksamhet som avses i lagen om spårbunden stadstrafik och bedriver verksamheten. Också utifrån en bedömning enligt detta kriterium ska avgifterna betraktas snarare som en skatt än som en avgift för en direkt prestation. Av bestämmelserna framgår åtminstone grunderna för skattskyldighet och skattens storlek, de skattskyldigas rättsskydd och vilka de skattskyldiga är på det sätt som förutsätts i 81 § i grundlagen. Bestämmelserna ska anses uppfylla kraven i grundlagens 81 §.

På de grunder som angetts ovan kan lagförslagen behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

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

Lag

om spårbunden stadstrafik

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

Lagens tillämpningsområde

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

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

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

3 §

Krav på verksamhetsutövare

Verksamhetsutövaren ska uppfylla följande krav:

- 1) verksamhetsutövaren ska ha en organisation som garanterar säkerheten och ett säkerhetsstyrningssystem,
- 2) verksamhetsutövaren ska påvisa att säkerhetsstyrningssystemet fungerar så att verksamhetsutövaren kan trygga säker planering, säkert byggande och underhåll samt säker förvaltning av bannätet eller säkert bedrivande av trafik.
- 3) verksamhetsutövaren ska vara tillförlitlig och de som har utsetts att sköta uppgifter inom verksamhetsutövarens operativa ledning ska ha gott anseende och vara yrkesmässigt kompetenta,
- 4) de som har utsetts att sköta verksamhetsutövarens säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter ska uppfylla de föreskrivna behörighetskraven och vara yrkesmässigt kompetenta,

5) verksamhetsutövaren ska vara så solvent att en bedömning av de omständigheter som är kända visar att verksamhetsutövaren förmår att i minst ett år fullgöra alla sina faktiska och förväntade skyldigheter och åtaganden,

6) verksamhetsutövaren ska ha en tillräcklig ansvarsförsäkring eller något annat motsvarande arrangemang för att utöva verksamheten.

4 §

Närmare krav och begränsningar gällande verksamhetsutövaren

Den som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen uppfyller inte kravet på gott anseende enligt 3 § 1 mom. 3 punkten, om han eller hon under de senaste fem åren har dömts till fängelsestraff eller under de senaste tre åren till bötesstraff för allvarligt brott mot bestämmelser eller föreskrifter om anställningsförhållanden, näringsutövning, bokföring, skuldförhållanden, bedrivande av trafik eller trafiksäkerhet och gärningen visar att personen är uppenbart olämplig att sköta uppgifter inom bannätsförvaltarens eller trafikutövarens operativa ledning.

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

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

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

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

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

5 §

Verksamhetsutövarens skyldighet att göra en anmälan om sin verksamhet

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

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

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

Om de anmälda uppgifterna är bristfälliga eller om anmälan i övrigt är bristfällig, ska Trafiksäkerhetsverket utan dröjsmål ge verksamhetsutövaren möjlighet att inom skäligen tid komplettera sin anmälan. Tidsfristen får inte vara kortare än två veckor.

Trafiksäkerhetsverket kan utfärda närmare föreskrifter som behövs för tillsynen om innehållet i de uppgifter enligt denna paragraf som ska anmälas och om hur de ska ges in till Trafiksäkerhetsverket.

6 §

Verksamhetsutövarens ansvar

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

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

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

7 §

Säkerhetsstyrningssystem

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

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

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

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

Trafiksäkerhetsverket kan utfärda närmare föreskrifter om innehållet i säkerhetsstyrningssystemet.

8 §

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

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

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

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

Av den som utför säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter krävs att han eller hon

1) är lämplig för uppgiften,

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

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

4) är minst 18 år gammal.

Endast den som genom läkarintyg visat att han eller hon på basis av sitt hälsotillstånd är lämplig att sköta säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter får utföra nämnda uppgifter. Verksamhetsutövaren ska säkerställa att den som sköter säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter enligt 1 mom. genomgår en hälsoundersökning innan han eller hon påbörjar skötseln av dessa uppgifter. Därefter ska den som sköter säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter regelbundet genomgå läkarundersökning.

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

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

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

9 §

Trafikledning på bannätet

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

10 §

Register över spårbunden stadstrafik

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

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

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

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

11 §

Rätt att få uppgifter från myndigheter

Trots sekretessbestämmelserna har Trafiksäkerhetsverket rätt att för skötseln av sina uppgifter enligt denna lag få upplysningar ur befolkningsdatasystemet om en persons namn, namnändring, personbeteckning, adress och annan kontaktinformation, hemkommun, kontaktspråk, finskt medborgarskap och dödsfall samt om spärrmarkering enligt 36 § 1 mom. i lagen om befolkningsdatasystemet och Befolkningsregistercentralens certifikattjänster (661/2009).

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

12 §

Tillsyn

Trafiksäkerhetsverket svarar för tillsynen över metro- och spårvägstrafiksystemet.

Trafiksäkerhetsverket utövar tillsyn över

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

13 §

Utförande av myndighetstillsynen

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

Verket har för skötseln av sitt tillsynsuppdrag rätt att

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

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

14 §

Utredning av olyckor

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

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

15 §

Anmälan om olyckor och olyckstillbud

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

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

16 §

Användning av information om olyckor eller olyckstillbud

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

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

17 §

Kommunikation samt dokumentation från inspelningar inom spårbunden stadstrafik

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

Verksamhetsutövaren ska se till att tele- och radiokommunikationen inom den spårbundna stadstrafiken, data från de säkerhetsanordningar som används i den spårbundna stadstrafiken samt annan information som behövs för utredning av olyckor och olyckstillbud upptas och förvaras så att den är skyddad mot obehörig insyn. Informationen ska förstöras när informationen inte längre behövs för sitt syfte.

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

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

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

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

18 §

Förberedelse för undantagsförhållanden och störningar

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

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

19 §

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

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

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

20 §

Ingripande i åtgärd eller händelse

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

21 §

Årsavgift

Verksamhetsutövaren ska till Trafiksäkerhetsverket i årsavgift för den spårbundna stadstrafiken betala 40 000 euro per år. Med årsavgiften täcks de kostnader som orsakas verket av utvecklandet av och tillsynen över säkerheten i den spårbundna stadstrafiken samt för registerföring i anslutning till den spårbundna stadstrafiken och för andra administrativa myndighetsuppgifter inom den spårbundna stadstrafiken.

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

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

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

22 §

Överklagande

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

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

23 §

Straffbestämmelser

Den som uppsåtligt eller av grov oaktsamhet

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

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

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

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

24 §

Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

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

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

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

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

Helsingfors den 28 september 2015

Statsministerns ställföreträdare, utrikesminister

Timo Soini

Kommunikationsminister Anne Berner