

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av järnvägslagen

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I propositionen föreslås att de bestämmelser i järnvägslagen som gäller certifiering av den enhet som ansvarar för underhåll av fordon och de bestämmelser som gäller banregistret ändras. Dessutom föreslås vissa preciseringar i lagen. Enligt gällande lag ska certifiering sökas hos ett ackrediterat organ. Eftersom det tills vidare inte i Finland finns några verksamma ackrediterade organ som avses i paragrafen, föreslås att paragrafen ändras så att certifiering kan beviljas av Trafiksäkerhetsverket, som är säkerhetsmyndighet inom järnvägsbranschen.

Trafikverket svarar för förandet av banregistret när det gäller statens bannät. Tills vi-

dare finns det inget centraliserat banregister för privata spåranläggningar. I enlighet med kraven i den nya EU-lagstiftningen ska medlemsstaterna ta i bruk ett banregister, som omfattar hela bannätet och från vilket uppgifter ska kunna överföras till Europeiska järnvägsbyråns register. I propositionen föreslås att skötseln av banregistret stegvis överförs på Trafiksäkerhetsverket. Det nya banregistret ska utöver statens bannät även omfatta de privata spåranläggningar som hör till järnvägssystemet i Finland.

Lagen avses träda i kraft så snart som möjligt, dock senast den 31 maj 2013.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLL	2
MOTIVERING	3
1 Nuläge och föreslagna ändringar	3
2 Propositionens konsekvenser	5
2.1 Ekonomiska konsekvenser	5
2.2 Konsekvenser för uppgifterna för myndigheterna och övriga aktörer inom branschen.....	6
3 Beredningen av propositionen.....	6
3.1 Beredningsskeden.....	6
3.2 Remissyttranden och hur de har beaktats	6
4 Ikraftträdande	6
5 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning.....	6
LAGFÖRSLAG	7
om ändring av järnvägslagen.....	7
BILAGA	10
PARALLELLTEXT	10
om ändring av järnvägslagen.....	10

MOTIVERING

1 Nuläge och föreslagna ändringar

Genom järnvägslagen (304/2011), som trädde i kraft den 15 april 2011, genomfördes nationellt bl.a. Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG om säkerhet på gemenskapens järnvägar och om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg, nedan *järnvägssäkerhetsdirektivet*, samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen, nedan *järnvägssystemets driftskompatibilitetsdirektiv*. Europeiska kommissionen begärde i januari 2012 en utredning om genomförandet av järnvägssäkerhetsdirektivet av kommunikationsministeriet. I mars 2012 begärde kommissionen dessutom en utredning om genomförandet av järnvägssystemets kompatibilitetsdirektiv av ministeriet. På den första begäran om utredning gav ministeriet sitt svar till kommissionen i mars 2012 och på den senare i maj 2012. Utgående från svaren begärde kommissionen ytterligare utredning av ministeriet i juli 2012 om genomförandet av järnvägssäkerhetsdirektivet och i oktober 2012 om genomförandet av järnvägssystemets driftskompatibilitetsdirektiv. Med anledning av kommissionens begäran om utredningar föreslås att vissa preciseringar som framgår nedan görs i järnvägslagen. Avsikten är att genomföra eventuella andra ändringar i järnvägslagen med anledning av kommissionens begäran om utredningar senare under år 2013.

I 2 § i järnvägslagen fastställs definitioner i järnvägslagen. Det föreslås att definitionen av en upphandlande enhet i paragrafen 27 punkt ändras med anledning av kommissionens utredningsbegäran så, att kravet på att den upphandlande enheten ska svara för genomförandet av ett projekt stryks från definitionen. Med anledning av kommissionens utredningsbegäran föreslås dessutom att till paragrafen fogas en definition av ett långt framskridet projekt, sådan som den framgår

av artikel 2 t i järnvägssystemets driftskompatibilitetsdirektiv. I Finland har begreppet ett långt framskridet projekt tillämpats så som det definieras i nämnda artikel i järnvägssystemets driftskompatibilitetsdirektiv. För att säkerställa att direktivet genomförs i tillräcklig omfattning föreslås att definitionen fogas till 2 §.

Enligt 9 § 4 mom. i järnvägslagen är Trafiksäkerhetsverket skyldigt att utan dröjsmål underrätta kommunikationsministeriet (*ministeriet*), bannätsförvaltarna och Europeiska järnvägsbyrån om att ett säkerhetsintyg som avses i 4 § återkallats. Enligt lagens 19 § 3 mom. är verket på motsvarande sätt skyldigt att utan dröjsmål underrätta ministeriet, järnvägsoperatörerna och Europeiska järnvägsbyrån om att ett säkerhetstillstånd som avses i 16 § återkallats. Det föreslås att den anmälningsskyldighet som avses i bestämmelserna utvidgas med anledning av kommissionens utredningsbegäran så att den, utöver anmälan om återkallande av säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd, även förbinder verket att anmäla beviljande, förnyande och ändring av säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd till dem som avses i bestämmelserna. Anmälningarna ska alltid göras till järnvägsoperatörerna och bannätsförvaltarna, eftersom de ansvarar för en trygg användning av järnvägssystemet och för hantering av de risker som användningen medför. I praktiken ska anmälningarna om säkerhetsintyg göras via Europeiska järnvägsbyråns informationssystem ERADIS. Där är uppgifterna tillgängliga för alla aktörer i branschen. Aktuell information om säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd ska också finnas att tillgå på Trafiksäkerhetsverkets webbplats. Bestämmelserna föreslås ingå i en ny 94 a § som ska fogas till lagens 17 kap. Det föreslås också att till paragrafen fogas bestämmelsen i 9 § 4 mom., med stöd av vilken Trafiksäkerhetsverket, utöver anmälan om återkallande av säkerhetsintyg, även utan dröjsmål ska anmäla återkallande av ett säkerhetsintygs A-del eller B-del till den säkerhetsmyndighet i en medlemsstat i Europeiska unionen som har utfärdat den andra delen av intyget.

I 44 § i järnvägslagen bestäms om tillstånd för ibruktagande av strukturella delsystem. Den delvis felaktiga ordalydelsen i paragrafens 3 mom. föreslås med anledning av kommissionens utredningsbegäran bli preciserad så, att den exakt motsvarar artikel 15.2 i järnvägssystemets driftskompatibilitetsdirektiv. Enligt bestämmelsen ska Trafiksäkerhetsverket vid behandlingen av tillståndsansökan också granska att delsystemen uppfyller de krav som gäller drift och underhåll i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet till den del som kraven ska tillämpas.

Enligt 59 § i järnvägslagen som gäller certifiering av enheter som ansvarar för underhåll av godsvagnar krävs det att en underhållsansvarig enhet är certifierad av ett ackrediterat organ i enlighet med artikel 14 a i järnvägssäkerhetsdirektivet. I Finland finns det tills vidare inte några ackrediterade organ, som kan bevilja certifieringar i enlighet med 59 § i järnvägslagen. Därför föreslås att paragrafen ändras så att certifiering beviljas utöver av erkända och ackrediterade organ även av Trafiksäkerhetsverket.

I paragrafens 1 mom. krävs det i enlighet med den gällande paragrafen att den enhet som ansvarar för underhåll av godsvagnar är certifierad på det sätt som föreskrivs i artikel 14 a i järnvägssäkerhetsdirektivet. Enligt 2 mom. ska certifiering ansökas hos ett behörigt certifieringsorgan inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Enligt momentet ska Trafiksäkerhetsverket kunna vara ett ackrediteringsorgan i Finland utöver ett organ som särskilt ackrediterats för certifieringsuppgiften.

Certifiering ska enligt paragrafens 3 mom. beviljas på ansökan i enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 445/2011 om ett certifieringssystem för enheter som ansvarar för underhåll av godsvagnar och om ändring av förordning (EG) nr 653/2007, nedan *certifieringsförordningen*.

Trafiksäkerhetsverket föreslås kunna vara certifieringsorgan för de enheter som ansvarar för underhåll av godsvagnar och dessutom kunna certifiera underhållsfunktioner, dvs. enheter som utför endast en viss del av den underhållsansvariga enhetens uppgifter. En sådan funktion kan enligt certifieringsförordningen vara en underhållsutvecklings-

funktion, funktion för styrning av underhållet av vagnparken eller en funktion för utförande av underhåll. De underhållsansvariga enheterna kan exempelvis ordna sin egen verksamhet så att de i stället för att utföra särskilda kontroller på depåerna ansöker om ett certifikat för underhållsfunktionen för depån hos ett separat certifieringsorgan.

Det föreslås att Trafiksäkerhetsverket inte särskilt ska behöva påvisa sin kompetens för att få fungera som certifieringsorgan, men verket ska inom sitt certifieringsuppdrag tillämpa samma förfaranden enligt certifieringsförordningen som ackrediterade certifieringsorgan inom den privata sektorn.

De föreslagna certifieringsuppgifterna är nya uppgifter för Trafiksäkerhetsverket. Verket har inte nödvändigtvis till alla delar den sakkunskap som krävs för uppgifterna. Därför anses det nödvändigt att verket för bistånd i skötseln av certifieringsuppgifterna kan anlita utomstående sakkunniga eller sakkunnigorganisationer, som förutsätts ha sakkunskap och i övrigt tillräckliga förutsättningar för att sköta uppgifterna. De ansökningar som avses bli behandlade av Trafiksäkerhetsverket ska emellertid alltid riktas till verket, som fattar nödvändiga administrativa beslut. Det föreslås att bestämmelser om anlitande av en utomstående sakkunnig tas in i paragrafens 4 mom.

I paragrafens 5 mom. avgränsas från certifieringsskyldigheten de underhållsansvariga enheter, som ansvarar för godsvagnar som endast används i musei- eller växlingstrafik. Avgränsningen anses vara behövlig på grund av trafikens karaktär. Museitrafik är till sin natur icke-kommersiell trafik som bedrivs endast på de delar av bannätet som särskilt anvisats för detta ändamål. Inom växlingstrafiken transporteras vagnar likaså i huvudsak endast på ett avgränsat område.

Närmare bestämmelser om certifiering och om de krav som ställs på utomstående sakkunniga ska med stöd av bemyndigandet i 6 mom. utfärdas genom förordning av statsrådet.

Järnvägslagens 70 § innehåller bestämmelser om banregistret till de delar som gäller statens bannät. Enligt artikel 35 i järnvägssystemets driftskompatibilitetsdirektiv förutsätts att medlemsstaterna tar i bruk ett regis-

ter över infrastruktur som omfattar hela järnvägssystemet och som i Finland är banregistret. På grund av direktivet och kommissionens beslut 2011/633/EU av den 15 september 2011, som gäller tekniska specifikationer för registret över järnvägsinfrastruktur, ska i Finland tas i bruk ett banregister, som utöver statens bannät även omfattar privata spåranläggningar som hör till järnvägssystemet. Hittills har banregistret förts av Trafikverket, som endast ansvarar för det banregister som gäller statens bannät. Därför föreslås det att 70 § i järnvägslagen ändras så, att Trafiksäkerhetsverket ska ansvara för banregistret eftersom verket även i övrigt ansvarar för registreringsuppgifterna inom sitt ansvarsområde. Det nya banregistret ska omfatta hela det bannät som hör till järnvägssystemet i Finland. Trafiksäkerhetsverket ska i egenskap av registermyndighet i enlighet med ovannämnda beslut av kommissionen överföra uppgifter från banregistret till Europeiska järnvägsbyrån. Bestämmelser om överföringen av uppgifter är för närvarande under beredning i kommissionen. Enligt kommissionens beslut ska verket första gången överföra uppgifter till Europeiska järnvägsbyrån i fråga om nya banor senast den 16 mars 2015.

Enligt paragrafens 2 mom. ska bannätsförvaltarna åläggas att till banregistret lämna uppdaterade uppgifter om det bannät de förvaltar. Dessutom ska bannätsförvaltarna för förändringar av banregistret till Trafiksäkerhetsverket lämna nödvändiga uppgifter om ändringar som utförs i bannätet.

Närmare bestämmelser om lämnande av uppgifter till registret och om därtill hörande tidsfrister utfärdas med stöd av bemyndigandet i paragrafens 3 mom. genom förordning av statsrådet.

Med stöd av 70 § är bannätsförvaltaren skyldig att lämna uppgifter om bannätet. Bannätsförvaltare är enligt 2 § 3 punkten i järnvägslagen utöver Trafikverket dessutom förvaltare av privata spåranläggningar som omfattas av järnvägslagens tillämpningsområde. I Finland finns drygt 200 sådana förvaltare av privata spåranläggningar. Enligt kommissionens beslut ska uppgifter som gäller privata spåranläggningar införas i banregistret i fråga om de hamnspår som omfat-

tas av det europeiska transportnätet senast den 16 mars 2017 och i fråga om övriga privata spåranläggningar senast den 16 mars 2019. Därför föreslås att nödvändiga övergångsbestämmelser fogas till lagen. Enligt förslaget ska de uppgifter om bannätet som behövs för registret överföras från Trafikverket till Trafiksäkerhetsverket senast den 31 december 2014.

Bannätsförvaltarna kan även i fortsättningen för eget bruk samla in uppgifter om det bannät som de förvaltar, eftersom de för förvaltningen även behöver sådana uppgifter som inte ingår i det banregister som avses i kommissionens beslut. Exempelvis kan Trafikverket således även i fortsättningen förvalta sådana uppgifter om statens bannät som det behöver.

I lagförslaget föreslås dessutom att vissa hänvisningar till paragrafer och lagar ändras. I 71 § 3 mom. som gäller Trafiksäkerhetsverket som regleringsorgan ska den felaktiga paragrafhänvisningen ändras. Momentet bör innehålla en hänvisning till 78 § i stället för 80 §. I 81 § som gäller skyldighet att vidta förberedelser ska hänvisningen till den upphävda beredskapslagen (1080/1991) ersättas med en hänvisning till den nya beredskapslagen (1552/2011) som trädde i kraft den 1 mars 2012. På motsvarande sätt ska 91 § som gäller järnvägslagens förhållande till konkurrenslagstiftningen ändras så, att hänvisningen till den upphävda lagen om konkurrensbegränsningar (480/1992) ersätts med en hänvisning till konkurrenslagen (948/2011).

2 Propositionens konsekvenser

2.1 Ekonomiska konsekvenser

Överföringen av de uppgifter om statens bannät som ingår i det nuvarande banregistret från Trafikverket till Trafiksäkerhetsverket och införandet av uppgifterna om privata spåranläggningar i det nya banregistret föranleder en del kostnader för Trafiksäkerhetsverket. Anläggningskostnaderna av engångsnatur för registret beräknas uppgå till 100 000–150 000 euro. De uppgifter som anknyter till förändringar av registret medför rätt små merkostnader för verket. Kostnader

uppkommer i varje fall på grund av att Finland ska ta i bruk ett register från vilket uppgifter kan överföras till Europeiska järnvägsbyrån samt på grund av insamling av de uppgifter om privata spåranläggningar som avses i kommissionens beslut. Överföringen av uppgifter till det banregister som ska föras av Trafiksäkerhetsverket beräknas orsaka Trafikverket kostnader på ca 50 000 euro.

För innehavare av privata spåranläggningar uppskattas lämnandet av de uppgifter som ska anmälas medföra mycket små extra kostnader.

2.2 Konsekvenser för uppgifterna för myndigheterna och övriga aktörer inom branschen

Trafiksäkerhetsverket kan sköta certifieringsorganets uppgifter med nuvarande personalresurser. Uppgifterna beräknas kräva sammanlagt högst 10 arbetsdagar per år.

De uppgifter som anknyter till förandet av banregistret beräknas kräva en arbetsinsats av 1–2 personer vid Trafiksäkerhetsverket. Verket kan överföra behövliga personalresurser från andra uppgifter. Verket har för avsikt att koncentrera de uppgifter som anknyter till registreringen till Rovaniemi där även banregisteruppgifterna ska placeras.

Trafiksäkerhetsverkets nya uppgifter i anknytning till anmälningsskyldigheten kommer att öka verkets uppgifter endast i ringa utsträckning.

3 Beredningen av propositionen

3.1 Beredningsskeden

Propositionen har beretts av kommunikationsministeriet och Trafiksäkerhetsverket tillsammans.

3.2 Remissyttranden och hur de har beaktats

Utlåtanden om förslaget till regeringsproposition har begärts av Trafiksäkerhetsverket, Trafikverket, VR-Group Ab, Proxion Train Oy, Destia Rail Oy, Finlands Hamnförbund rf och organisationer inom järnvägs-

branschen. Trafikverket föreslog i sitt utlåtande vissa preciseringar i förslaget. VR-Group Ab fäste uppmärksamhet vid att certifieringen inte onödigt får öka kostnaderna för den aktör som ansvarar för underhållet av fordon och att införandet av uppgifterna om privata spåranläggningar som en del av banregistret kommer att öka kostnaderna för förvaltarna av privata spåranläggningar. I övrigt hade remissinstanserna inget särskilt att anmärka på i fråga om förslaget.

4 Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft så snart som möjligt dock senast den 31 maj 2013.

5 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

Den föreslagna lagen innehåller bestämmelser om vissa nya uppgifter för Trafiksäkerhetsverket som fungerar som nationell säkerhetsmyndighet inom järnvägsbranschen. Enligt 59 § i lagförslaget ska verket kunna använda utomstående sakkunniga som bistår i skötseln av certifieringsuppgifterna.

Det är närmast fråga om sakkunnighjälp av teknisk natur vid skötseln av certifieringsuppgifterna. Denna sakkunnighjälp ska inte omfatta någon utövning av offentlig makt. Verket sköter de administrativa uppgifter som anknyter till certifieringsuppgifterna och ansvarar för certifieringen i egenskap av myndighet. Sakkunnighjälpen ska inte betraktas som överföring av offentliga förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter enligt grundlagens 124 §. Lagförslaget innehåller bemyndiganden med stöd av vilka statsrådet får utfärda närmare bestämmelser om vissa i lagen fastställda ärenden av teknisk natur. De ärenden som ska regleras genom förordning av statsrådet är sådana som till sin allmänna betydelse är ringa och som riktar sig till en snäv målgrupp.

I enlighet med det ovanstående har det vid beredningen av propositionen ansetts att lagförslaget kan behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

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

*Lagförslag***Lag****om ändring av järnvägslagen**

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i järnvägslagen (304/2011) 9 § 4 mom. och 19 § 3 mom.,
ändras 2 § 27 och 30–31 punkten, 44 § 3 mom., 59 och 70 §, 71 § 3 mom., 81 § 1 mom. och
 91 § 1 mom. samt
fogas till 2 § en ny 32 punkt och till lagen en ny 94 a § som följer:

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

27) *upphandlande enhet* en fysisk eller juridisk person som beställer projektering, uppbyggnad, modernisering eller ombyggnad av ett delsystem,

30) *gemensamma säkerhetsmetoder* de metoder som avses i artikel 6 i järnvägssäkerhetsdirektivet och som utarbetats för beskrivning av hur uppnåendet av säkerhetsnivå och säkerhetsmålen samt iakttagandet av andra säkerhetskrav bedöms,

31) *anmälda organ* de organ som har till uppgift att bedöma driftskompatibilitetskomponenternas överensstämmelse eller lämplighet för användning eller att handlägga förfrågandet för EG-kontroll av delsystem,

32) *långt framskridet projekt* ett projekt vars planerings- eller uppbyggnadsfas är i ett sådant skede att en ändring av de tekniska specifikationerna inte är möjlig av rättsliga, ekonomiska eller finansiella orsaker eller av avtalsmässiga orsaker i övrigt, samhälleliga eller miljömässiga orsaker eller orsaker som kan jämföras med dessa.

44 §

Tillstånd för ibruktagande av strukturella delsystem

Verket ska vid behandlingen av tillståndsansökan också granska att delsystemet uppfyller de krav i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet som gäller drift och underhåll till den del som kraven ska tillämpas.

59 §

Certifiering av underhållsansvariga enheter

Den enhet som ansvarar för underhåll av godsvagnar ska vara certifierad i enlighet med artikel 14 a i järnvägssäkerhetsdirektivet.

Certifiering för organ som ansvarar för underhåll av godsvagnar ska ansökas hos ett behörigt certifieringsorgan inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. I Finland får Trafiksäkerhetsverket och organ som särskilt ackrediterats för certifieringsuppgiften vara certifieringsorgan.

Certifiering ska beviljas på ansökan i enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 445/2011 om ett certifieringssystem för enheter som ansvarar för underhåll av godsvagnar och om ändring av förordning (EG) nr 653/2007. Certifieringen gäller inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Trafiksäkerhetsverket kan vid behov för bistånd i skötseln av certifieringsuppgifterna anlita utomstående sakkunniga med behövlig sakkunskap och i övrigt tillräckliga förutsättningar för att bistå vid skötseln av uppgifterna.

Bestämmelserna i denna paragraf tillämpas inte på en enhet som ansvarar för underhåll av godsvagnar som endast används i musei- eller växlingstrafik.

Närmare bestämmelser om certifiering av en enhet som ansvarar för underhåll eller av en underhållsfunktion och om de krav som ställs på utomstående sakkunniga utfärdas genom förordning av statsrådet.

70 §

Banregister

Trafiksäkerhetsverket ska för främjande av järnvägssystemets driftskompatibilitet föra ett banregister. I banregistret införs uppgifter om egenskaperna hos delsystemen i bannätet och hos delsystemens delar samt om dessas kompatibilitet med de egenskaper som anges i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet.

Bannätsförvaltarna ska till registret lämna uppdaterade uppgifter i fråga om det bannät

de förvaltar. Dessutom ska bannätsförvaltarna till registret lämna uppdaterade uppgifter om ändringar i bannätet.

Närmare bestämmelser om hur uppgifterna ska lämnas och inom vilka tidsfrister utfärdas genom förordning av statsrådet.

71 §

Trafiksäkerhetsverket som regleringsorgan

Verket har trots sekretessbestämmelserna rätt att utan obefogat dröjsmål av järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare få den information och utredning som behövs för behandlingen av ärenden. Verket kan i egen- skap av regleringsorgan använda de metoder som det enligt 78 § har rätt att använda i sitt tillsynsuppdrag.

81 §

Förberedelse för undantagsförhållanden och störningar

Trafiksäkerhetsverket, Trafikverket och andra bannätsförvaltare samt järnvägsoperatörerna ska vidta sådana förberedelser att deras verksamhet kan fortsätta så störningsfritt som möjligt också under sådana undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen (1552/2011). Trafiksäkerhetsverket och Trafikverket ska förutom att säkerställa sin egen verksamhet se till att bannätet hålls i trafikabelt skick också under olika slag av undantagsförhållanden och vid störningar.

91 §

Lagens förhållande till konkurrenslagstiftningen

Om ett ärende som Trafiksäkerhetsverket behandlar gäller ett förfarande som kan bryta mot bestämmelserna om konkurrensbegränsningar i konkurrenslagen (948/2011), kan verket hänskjuta ärendet till behandling i enlighet med nämnda lag till den del det är fråga om konkurrensbegränsningar.

94 a §

Vissa anmälningsskyldigheter

Trafiksäkerhetsverket ska utan dröjsmål anmäla beviljande, förnyande, ändring och återkallande av säkerhetsintyg enligt 4 § till ministeriet, järnvägsoperatörerna, bannätsförvaltarna och Europeiska järnvägsbyrån. Dessutom ska verket utan dröjsmål anmäla återkallande av ett säkerhetsintygs A-del eller B-del till den säkerhetsmyndighet i en medlemsstat som har utfärdat den andra delen av intyget.

Verket ska utan dröjsmål anmäla beviljande, förnyande, ändring och återkallande av säkerhetstillstånd enligt 16 § till ministeriet, järnvägsoperatörerna, bannätsförvaltarna och Europeiska järnvägsbyrån.

Denna lag träder i kraft den 2013.

Trafiksäkerhetsverket ansvarar för det banregister som avses i 70 § från och med den 1 januari 2015. Trafikverket ska överföra uppgifterna i det banregister som verket administrerar till Trafiksäkerhetsverket senast den 31 december 2014. De förvaltare av sådana privata spåranläggningar som finns inom en kusthamn eller ett hamnområde som omfattas av det transeuropeiska transportnät som avses i Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, ska till Trafiksäkerhetsverket lämna de uppgifter som avses i 70 § 2 mom. senast den 16 mars 2017. Övriga bannätsförvaltare ska till Trafiksäkerhetsverket lämna de uppgifter som avses i 70 § 2 mom. senast den 16 mars 2019.

Helsingfors den 7 mars 2013

Statsministerns ställföreträdare, finansminister

JUTTA URPILAINEN

Bostads- och kommunikationsminister *Krista Kiuru*

Lag

om ändring av järnvägslagen

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i järnvägslagen (304/2011) 9 § 4 mom. och 19 § 3 mom.,
ändras 2 § 27 och 30–31 punkten, 44 § 3 mom., 59 och 70 §, 71 § 3 mom., 81 § 1 mom. och
91 § 1 mom. samt
fogas till 2 § en ny 32 punkt och till lagen en ny 94 a § som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §

2 §

Definitioner

Definitioner

I denna lag avses med

I denna lag avses med

27) upphandlande enhet en fysisk eller juridisk person som beställer projektering, uppbyggnad, modernisering eller ombyggnad av ett delsystem *samt svarar för genomförandet av detta,*

27) upphandlande enhet en fysisk eller juridisk person som beställer projektering, uppbyggnad, modernisering eller ombyggnad av ett delsystem,

30) gemensamma säkerhetsmetoder de metoder som avses i artikel 6 i järnvägssäkerhetsdirektivet och som utarbetats för beskrivning av hur säkerhetsnivån och uppnåendet av säkerhetsmålen och uppfyllandet av andra säkerhetskrav bedöms, *och*

30) gemensamma säkerhetsmetoder de metoder som avses i artikel 6 i järnvägssäkerhetsdirektivet och som utarbetats för beskrivning av hur *uppnåendet av säkerhetsnivån och säkerhetsmålen samt iakttagandet av andra säkerhetskrav* bedöms,

31) anmälda organ de organ som har till uppgift att bedöma driftskompatibilitetskom-

31) anmälda organ de organ som har till uppgift att bedöma driftskompatibilitetskom-

*Gällande lydelse**Föreslagen lydelse*

ponenternas överensstämmelse eller lämplighet för användning eller att handlägga förfarandet för EG-kontroll av delsystem.

(fogas en ny 32 punkt)

ponenternas överensstämmelse eller lämplighet för användning eller att handlägga förfarandet för EG-kontroll av delsystem,

32) *långt framskridet projekt ett projekt vars planerings- eller uppbyggnadsfas är i ett sådant skede att en ändring av de tekniska specifikationerna inte är möjlig av rättsliga, ekonomiska eller finansiella orsaker eller av avtalsmässiga orsaker i övrigt, samhälleliga eller miljömässiga orsaker eller orsaker som kan jämföras med dessa.*

9 §

9 §

*Återkallande av säkerhetsintyg**Återkallande av säkerhetsintyg*

Verket ska utan dröjsmål underrätta kommunikationsministeriet, nedan ministeriet, bannätsförvaltarna och Europeiska järnvägsbyrån om att ett säkerhetsintyg återkallats. Dessutom ska verket utan dröjsmål underrätta den medlemsstats säkerhetsmyndighet om återkallandet av ett säkerhetsintygs A-del eller B-del som har utfärdat den andra delen av intyget.

(upphävs 9 § 4 mom.)

19 §

19 §

*Återkallande av säkerhetstillstånd**Återkallande av säkerhetstillstånd*

Verket ska utan dröjsmål underrätta ministeriet, järnvägsoperatörerna och Europeiska järnvägsbyrån om att ett säkerhetstillstånd har återkallats.

(upphävs 19 § 3 mom.)

44 §

44 §

*Tillstånd för ibruktagande av strukturella delsystem**Tillstånd för ibruktagande av strukturella delsystem*

Verket ska vid behandlingen av tillståndsansökan också granska att delsystemen är förenliga med de tekniska specifikationer för driftskompatibilitet som gäller drift och trafikledning, till den del som specifikationerna ska tillämpas.

Verket ska vid behandlingen av tillståndsansökan också granska att *delsystemet uppfyller de krav i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet som gäller drift och underhåll* till den del som *kraven ska tillämpas*.

59 §

Certifiering av underhållsansvariga enheter

Den enhet som ansvarar för underhåll av godsvagnar ska vara certifierade av ett ackrediterat organ i enlighet med artikel 14 a i järnvägssäkerhetsdirektivet. *Certifieringen är giltig inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.*

59 §

Certifiering av underhållsansvariga enheter

Den enhet som ansvarar för underhåll av godsvagnar ska vara certifierad i enlighet med artikel 14 a i järnvägssäkerhetsdirektivet.

Certifiering för organ som ansvarar för underhåll av godsvagnar ska ansökas hos ett behörigt certifieringsorgan inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. I Finland får Trafiksäkerhetsverket och organ som särskilt ackrediterats för certifieringsuppgiften vara certifieringsorgan.

Certifiering ska beviljas på ansökan i enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 445/2011 om ett certifieringssystem för enheter som ansvarar för underhåll av godsvagnar och om ändring av förordning (EG) nr 653/2007. Certifieringen gäller inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Trafiksäkerhetsverket kan vid behov för bistånd i skötseln av certifieringsuppgifterna anlita utomstående sakkunniga med behövlig sakkunskap och i övrigt tillräckliga förutsättningar för att bistå vid skötseln av uppgifterna.

Bestämmelserna i denna paragraf tillämpas inte på en enhet som ansvarar för underhåll av godsvagnar som endast används i musei- eller växlingstrafik.

Närmare bestämmelser om certifiering av en enhet som ansvarar för underhåll eller av en underhållsfunktion och om de krav som ställs på utomstående sakkunniga utfärdas genom förordning av statsrådet.

70 §

Banregister

Trafikverket ska för främjande av järnvägssystemets driftskompatibilitet föra ett banregister. I banregistret förs det in uppgifter om egenskaperna hos delsystemen i statens bannät och om delsystemens delar samt om dessas kompatibilitet med de egenskaper som

70 §

Banregister

Trafiksäkerhetsverket ska för främjande av järnvägssystemets driftskompatibilitet föra ett banregister. I banregistret införs uppgifter om egenskaperna hos delsystemen i bannätet och hos delsystemens delar samt om dessas kompatibilitet med de egenskaper som anges

*Gällande lydelse**Föreslagen lydelse*

anges i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet.

i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet.

Bannätsförvaltarna ska till registret lämna uppdaterade uppgifter i fråga om det bannät de förvaltar. Dessutom ska bannätsförvaltarna till registret lämna uppdaterade uppgifter om ändringar i bannätet.

Närmare bestämmelser om hur uppgifterna ska lämnas och inom vilka tidsfrister utfärdas genom förordning av statsrådet.

71 §

71 §

*Trafiksäkerhetsverket som regleringsorgan**Trafiksäkerhetsverket som regleringsorgan*

Verket har trots sekretessbestämmelserna rätt att utan obefogat dröjsmål av järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare få den information och utredning som behövs för behandlingen av ärenden. Verket kan i egenskap av regleringsorgan använda de metoder som det enligt 80 § har rätt att använda i sitt tillsynsuppdrag.

Verket har trots sekretessbestämmelserna rätt att utan obefogat dröjsmål av järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare få den information och utredning som behövs för behandlingen av ärenden. Verket kan i egenskap av regleringsorgan använda de metoder som det enligt 78 § har rätt att använda i sitt tillsynsuppdrag.

81 §

81 §

*Förberedelse för undantagsförhållanden och störningar**Förberedelse för undantagsförhållanden och störningar*

Trafiksäkerhetsverket, Trafikverket och andra bannätsförvaltare samt järnvägsoperatörerna ska vidta sådana förberedelser att deras verksamhet kan fortsätta så störningsfritt som möjligt också under sådana undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen (1080/1991). Trafiksäkerhetsverket och Trafikverket ska förutom att säkerställa sin egen verksamhet se till att bannätet hålls i trafika-belt skick också under olika slag av undantagsförhållanden och vid störningar.

Trafiksäkerhetsverket, Trafikverket och andra bannätsförvaltare samt järnvägsoperatörerna ska vidta sådana förberedelser att deras verksamhet kan fortsätta så störningsfritt som möjligt också under sådana undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen (1552/2011). Trafiksäkerhetsverket och Trafikverket ska förutom att säkerställa sin egen verksamhet se till att bannätet hålls i trafika-belt skick också under olika slag av undantagsförhållanden och vid störningar.

91 §

91 §

*Lagens förhållande till konkurrenslagstiftningen**Lagens förhållande till konkurrenslagstiftningen*

Om ett ärende som Trafiksäkerhetsverket behandlar gäller ett förfarande som kan bryta mot bestämmelserna i lagen om konkurrens-

Om ett ärende som Trafiksäkerhetsverket behandlar gäller ett förfarande som kan bryta mot bestämmelserna om konkurrensbegräns-

begränsningar (480/1992), kan Trafiksäkerhetsverket hänskjuta ärendet till behandling i enlighet med nämnda lag till den del det är fråga om konkurrensbegränsningar.

ningar i konkurrenslagen (948/2011), kan verket hänskjuta ärendet till behandling i enlighet med nämnda lag till den del det är fråga om konkurrensbegränsningar.

(Fogas en ny 94 a §)

94 a §

Vissa anmälningsskyldigheter

Trafiksäkerhetsverket ska utan dröjsmål anmäla beviljande, förnyande, ändring och återkallande av säkerhetsintyg enligt 4 § till ministeriet, järnvägsoperatörerna, bannätsförvaltarna och Europeiska järnvägsbyrån. Dessutom ska verket utan dröjsmål anmäla återkallande av ett säkerhetsintygs A-del eller B-del till den säkerhetsmyndighet i en medlemsstat som har utfärdat den andra delen av intyget.

Verket ska utan dröjsmål anmäla beviljande, förnyande, ändring och återkallande av säkerhetstillstånd enligt 16 § till ministeriet, järnvägsoperatörerna, bannätsförvaltarna och Europeiska järnvägsbyrån.

Denna lag träder i kraft den 2013.

Trafiksäkerhetsverket ansvarar för det banregister som avses i 70 § från och med den 1 januari 2015. Trafikverket ska överföra uppgifterna i det banregister som verket administrerar till Trafiksäkerhetsverket senast den 31 december 2014. De förvaltare av sådana privata spåranläggningar som finns inom en kusthamn eller ett hamnområde som omfattas av det transeuropeiska transportnät som avses i Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, ska till Trafiksäkerhetsverket lämna de uppgifter som avses i 70 § 2 mom. senast den 16 mars 2017. Övriga bannätsförvaltare ska till Trafiksäkerhetsverket lämna de uppgifter som avses i 70 § 2 mom. senast den 16 mars 2019