

Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till järnvägslag och till lagar som har samband med den

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås att det stiftas en järnvägslag, en lag om Banförvaltningscentralen, en lag om ändring av lagen om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet och en lag om ändring av 2 § i järnvägstransportlagen.

Genom järnvägslagen upphävs lagen om statens bannät, banhållningen och användningen av bannätet, den år 1889 utfärdade förordningen angående enskilda jernvägar för allmän samfärdse, den samma år givna lagen om lagfart och inteckning av enskild jernväg för allmän samfärdse samt förordningen innefattande förbud för olovligt beträdande av jernvägsområde samt annan verksamhet, varigenom ordningen på järnvägsområde störs. Dessutom föreslås att 2 § i järnvägstransportlagen ändras.

Syftet med propositionen är att nationellt sätta i kraft Europeiska unionens s.k. första järnvägs paket, som består av Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av rådets direktiv om utvecklingen av gemenskapens järnvägar, av Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av rådets direktiv om tillstånd för järnvägsföretag samt av Europaparlamentets och rådets direktiv om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg. Samtidigt föreslås att lagstiftningen om järnvägstrafik ändras också i andra avseenden, särskilt med beaktande av de av grundlagen följande behoven att se över den gällande

järnvägs lagstiftningen.

Avsikten med järnvägs lagen är att skapa förutsättningar för flera än ett järnvägsföretag att bedriva verksamhet på bannätet. Dessutom föreslås att rätten att använda bannätet skall utvidgas när det gäller internationell trafik inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Enligt förslaget kan fortsättningsvis endast VR Aktiebolag beviljas tillträde till bannätet för inhemsk järnvägstrafik. Också järnvägstrafiken mellan Finland och Ryssland skall enligt förslaget fortsätta som förr.

Banförvaltningscentralens uppgifter och ställning skall enligt förslaget regleras i lagen om Banförvaltningscentralen.

Banförvaltningscentralen skall fortsättningsvis fungera som järnvägsmyndighet samt svara för banhållningen och för järnvägstrafikens säkerhet. Banförvaltningscentralen skall också svara för tilldelningen av bankapacitet, ingå avtal med järnvägsföretag och fastställa den i lagen avsedda banavgiften för utnyttjande av bannätet samt svara för trafikledningen. Banförvaltningscentralen skall till behövliga delar utfärda säkerhetsföreskrifter för privata spåranläggningar och övervaka trafiken på sådana.

Avsikten är att de föreslagna lagarna skall träda i kraft den 15 mars 2003.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLLSFÖRTECKNING	2
ALLMÄN MOTIVERING	4
1. Inledning	4
2. Nuläge.....	4
2.1. Finlands lagstiftning.....	4
2.2. Den internationella utvecklingen och utländsk lagstiftning	5
Europeiska unionens utgångspunkter	5
Lagstiftning och praxis i vissa EU- länder	6
Sverige	6
Danmark	6
Tyskland.....	6
Förenade Konungariket.....	7
Situationen i övriga EU-länder	7
2.3. Bedömning av nuläget.....	7
3. Propositionens mål och de viktigaste förslagen.....	8
3.1. Fastställande av banavgiften	8
3.2. Järnvägsföretags tillstånd.....	8
3.3. Tillträde till bannät	8
Godstrafik	8
Persontrafik	9
Museitrafik.....	9
3.4. Beskrivning av bannätet, tilldelning av bankapacitet och trafikledning ..	9
Beskrivning av bannätet	9
Principerna för tilldelning av bankapacitet.....	9
Trafikledning	10
3.5. Skyldigheten att tillhandahålla tjänster	10
3.6. Järnvägstrafikens säkerhet	10
3.7. Regleringsorgan och sökande av ändring	11
3.8. Upphävande av lagen om lagfart och inteckning af enskild järnväg för allmän samfärdsel samt av förordningen om enskilda järnvägar	11
4. Andra lagar i samband med propositionen	12
Lag om Banförvaltningscentralen	12
Ändring av järnvägstransportlagen	12
5. Propositionens verkningar	12
5.1. Ekonomiska verkningar	12
5.2. Verkningarna för företag	13
5.3. Verkningar i fråga om organisation och personal	13
5.4. Miljöverkningar	13
6. Ärendets beredning.....	13
7. Samband med andra propositioner	13

DETALJMOTIVERING	15
1. Motivering till lagförslagen	15
1.1. Järnvägslagen	15
1 kap. Allmänna bestämmelser	15
2 kap. Bedrivande av järnvägstrafik	18
3 kap. Tjänster som skall tillhandahållas järnvägsoperatörer samt banavgift	22
4 kap. Utnyttjande av bannätet samt bankapaciteten	25
5 kap. Järnvägstrafikens säkerhet	30
6 kap. Särskilda bestämmelser	33
1.2. Lag om Banförvaltningscentralen	38
1.3. Lag om ändring av lagen om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet	38
1.4. Järnvägstransportlagen	40
2. Närmare föreskrifter och bestämmelser	40
3. Ikraftträdande	40
4. Lagstiftningsordning	41
LAGFÖRSLAGEN	42
Järnvägslag	42
om Banförvaltningscentralen	58
om ändring av lagen om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet	60
om ändring av 2 § järnvägstransportlagen	62
BILAGA	63
PARALLELLTEXTER	63
om ändring av lagen om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet	63
om ändring av 2 § järnvägstransportlagen	65

ALLMÄN MOTIVERING

1. Inledning

Under de senaste åren har järnvägstrafiken i Europa analyserats och omorganiserats. Orsaken till detta har framförallt varit att man oroat sig för järnvägstransporternas krympande marknadsandel inom Europeiska unionen. Sedan början av 1990-talet har unionens organ genom lagstiftning och andra åtgärder strävat efter att främja järnvägstrafiken inom unionen. Europaparlamentet och rådet uppnådde vid sina förhandlingar i november 2000 samförstånd om det s.k. första järnvägspaketets innehåll. I januari 2002 gav Europeiska kommissionen ett förslag till det andra järnvägspaketet, med fem direktivförslag.

Det första järnvägspaketet innehåller följande direktiv: Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/12/EG om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar, nedan direktivet om ändring av utvecklingsdirektivet, Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/13/EG om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag, nedan direktivet om ändring av tillståndsdirektivet, samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg, nedan kapacitets- och banavgiftsdirektivet.

Det centrala syftet med direktivet om ändring av utvecklingsdirektivet är att öppna tillträde till bannät i den internationella godstrafiken mellan Europeiska unionens medlemsstater. I övrigt är avsikten med det första järnvägspaketet att skapa rättvisa, icke-diskriminerande och öppna förfaranden särskilt när det gäller beviljande av tillstånd, tilldelning av bankapacitet, fastställande av banavgifter samt utfärdande av säkerhetsintyg, för att flera än ett järnvägsföretag skall kunna utnyttja medlemsstaternas bannät på likvärdiga och icke-diskriminerande villkor.

I Finland har staten spelat en viktig roll inom järnvägssektorn. Statsjärnvägarna var ett s.k.

budgetkopplat affärsverk ända till år 1990, då Statsjärnvägarna blev ett sådant statligt affärsverk som avses i lagen om statens affärsverk (627/1987). Sin nuvarande utformning fick verksamhetsområdet år 1995, då banhållningen avskiljades till Banförvaltningscentralens (RHK) ansvarsområde och transportverksamheten överfördes till statsägda VR Group Ab:s dotterbolag VR Aktiebolag. VR Aktiebolag är för närvarande det enda järnvägsföretaget som bedriver järnvägstrafik på statens bannät i Finland. Inom person- och godstrafiken i Finland har VR Aktiebolag ensamrätt till person- och godstrafik med stöd av lagen om statens bannät, banhållningen och användningen av bannätet 21/1995 (nedan bannätslagen 21/1995).

2. Nuläge

2.1. Finlands lagstiftning

Bestämmelser om järnvägstrafik finns för närvarande i bannätslagen, som trädde i kraft den 1 juli 1995. Lagen innebar att rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar, nedan utvecklingsdirektivet, sattes i kraft.

Bannätslagen reviderades år 1997 så att den överensstämmer med gemenskapslagstiftningen (lag 447/1997). Genom ändringen sattes följande direktiv i kraft: rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag, nedan tillståndsdirektivet, samt rådets direktiv 95/19/EG om tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet och uttag av infrastrukturavgifter, nedan tilldelningsdirektivet. Dessutom har bannätslagen ändrats två gånger (lag 905/1995 och 7/1996). I förordningen om koncession för järnvägsföretag (554/1997) ges närmare bestämmelser om järnvägsföretags koncession.

Genom den nya järnvägslag som föreslås i denna proposition upphävs bannätslagen samt de föreskrifter och bestämmelser som har utfärdats med stöd av den. De föreskrifter som Banförvaltningscentralen har utfärdat med stöd av bannätslagen förblir emellertid i

kraft. De bestämmelser om bemyndigande som ingår i bannätslagen, enligt vilka Banförvaltningscentralen har meddelat sina normer, flyttas till lagen om ändring av lagen om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet (561/2002, nedan lagen om järnvägssystemets driftskompatibilitet.)

I lagen om tillståndspliktig persontrafik på väg (343/1991, nedan persontrafiklagen), finns också bestämmelser om järnvägstrafik. Enligt lagen är kommunikationsministeriet behörig myndighet i Finland i frågor som gäller järnvägstrafik och trafik på inre vattenvägar, enligt rådets förordning (EEG) nr 1191/69, om medlemsstaternas åtgärder i fråga om allmän trafikplikt på järnväg, väg och inre vattenvägar, nedan trafikpliktsförordningen. Huvudstadsregionens samarbetsdelegations (SAD) uppgifter regleras i lagen om Huvudstadsregionens samarbetsdelegation (1269/1996). Enligt lagen har samarbetsdelegationen till uppgift att organisera kollektivtrafiken i regionen och upphandla regionala trafiktjänster samt även i övrigt ha hand om kollektivtrafiksamarbetet mellan medlemskommunerna.

I dessa lagar föreslås inga ändringar i detta sammanhang.

2.2. Den internationella utvecklingen och utländsk lagstiftning

Europeiska unionens utgångspunkter

I Europeiska unionens medlemsländer hade järnvägarna i slutet av 1990-talet en ca 5 procents marknadsandel av persontrafiken och en ca 15 procents marknadsandel av godstrafiken. Under de senaste decennierna har dessa marknadsandelar minskat betydligt. En viktig orsak till minskningen är att konkurrerande trafikformer har ökat sina marknadsandelar genom att erbjuda flexiblere och billigare service.

Ett viktigt problem är att det inom järnvägstrafiken inte finns någon fungerande inre marknad. Den gränsöverskridande järnvägstrafiken bromsas eller stoppas fortfarande av legislativa, tekniska och administrativa hinder, särskilt jämfört med landsvägstrafiken. Kommissionen har målmedvetet arbetat för

att stimulera järnvägstrafiken inom unionen. Dagens utveckling ökar belastningen på Europas vägnät och försämrar unionens möjligheter att uppnå de utsläppsmål som avses i Kyoto-protokollet till Förenta Nationernas ramkonvention om klimatförändringar som godkändes i Kyoto den 11 december 1997. Kommissionen anser att järnvägstrafiken kan utvecklas framförallt genom ökad konkurrens. Kommissionen gav år 1995 ett förslag till ändring av utvecklingsdirektivet (KOM (1995) 337 slutlig). Enligt förslaget skulle rätten att använda bannätet utvidgas till den internationella persontrafiken och till alla typer av frakttjänster. År 1998 gav kommissionen förslaget (KOM/1998/480 slutlig), med ett nytt förslag till ändring av utvecklingsdirektivet samt med förslag till ovan nämnda direktiv om ändring av tillståndsdirektivet samt till kapacitets- och avgiftsdirektiv.

Tillsammans med de ovan nämnda förslagen behandlades det förslag till ändring av utvecklingsdirektivet som kommissionen gav år 1995. Alla fyra direktivförslag behandlades i november 2000 som grund för det första godkända järnvägspaketet. Under behandlingen i Europaparlamentet och rådet ändrades förslagets innehåll avsevärt. Utvidgningen av rätten att tillträda bannätet nådde inte på långt när upp till kommissionens ursprungliga mål. Enligt det godkända förslaget gäller rätten att tillträda bannätet endast den internationella godstrafiken mellan unionens medlemsländer. Också Europaparlamentet förordade en öppnare konkurrens. De vid samordningsförfarandet godkända ändringsdirektiv som hör till det ovan nämnda första järnvägspaketet gavs den 26 februari 2001. De skall sättas i kraft nationellt senast den 15 mars 2003.

Kommissionen har fortsatt sina strävanden att stimulera järnvägstrafiken inom unionen. I unionens organ behandlas som bäst kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om medlemsstaternas åtgärder i fråga om allmänna tjänster avseende persontransporter på järnväg, väg och inre vattenvägar (KOM(2000)7 slutlig), nedan förslaget till tjänstavgiftsförordning. Enligt förslaget skall medlemsländerna konkurrensutsätta den kollektiva persontrafiken, om

monopol beviljas för den eller om den subventioneras. Avsikten med förslaget är att öppna järnvägarnas nationella persontrafik för konkurrens.

Kommissionen har dessutom den 23 januari 2002 godkänt ett förslag till det s.k. andra järnvägspaketet. I paketet ingår sammanlagt fem förslag av vilka det i förslaget till ändring av parlamentets och rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar (KOM(2002) 25 slutlig) föreslås att tillträde till bannätet öppnas också för nationella godstransporter. Avsikten är att öppna järnvägarnas nationella persontrafik för konkurrens genom det ovannämnda förslaget till tjänstavgiftsförordning.

Lagstiftning och praxis i vissa EU-länder

Finland skiljer sig från många andra europeiska länder i det avseendet att endast ett järnvägsföretag idkar järnvägstrafik i Finland. I många länder finns det flera järnvägsföretag som använder samma bannät. Järnvägsföretagen konkurrerar emellertid inte alltid sinsemellan utan de kan ha ett rättsligt monopol för trafiken t.ex. inom en viss region.

Omorganiseringen och konkurrensutsättning av järnvägarna har framskridit på mycket olika sätt. I flera länder håller man på att utforma regler för konkurrensen. I de länder där man har öppnat konkurrensen inom bannätet har man prioriterat öppen konkurrens inom godstrafiken, dvs. säkrat fritt tillträde till bannätet. I många fall har ett enda företag fått sköta den lönsamma kommersiella persontrafiken på längre linjer. Inom den olönsamma persontrafiken har upphandlaren getts möjlighet att låta järnvägsföretagen konkurrera med varandra.

Sverige

Sverige har varit ett föregångsland när det gäller att modernisera järnvägarna och konkurrensutsätta järnvägstrafiken. Omorganiseringen av järnvägarna inleddes 1988, då banhållningen avskiljades från transportverksamheten. Ansvar för den övertogs av affärsverket Statens Järnvägar (SJ) medan banverket övertog ansvaret för infrastrukturen. Tilldelningen av bankapacitet och trafikledning-

en har avskiljts till separata funktioner (Tågtrafikledningen) som staten svarar för.

SJ:s verksamhet bolagiserades år 2000 till två separata bolag som sköter persontrafiken och godstrafiken. I Sverige finns för närvarande över 20 järnvägsföretag som närmast idkar regional trafik eller har specialiserat sig på vissa typer av transporter. Staten, länsmyndigheterna och den myndighet som svarar för trafiken i Storstockholm har konkurrensutsatt den regionala persontrafiken mellan dessa företag. Också en del av persontrafiken på längre sträckor sköts av ett privatföretag, Tågkompaniet.

Danmark

I Danmark öppnades järnvägarnas godstrafik för fri konkurrens från och med början av 1999. Persontrafiken konkurrensutsattes successivt. Målet är att 15 % av persontrafiken skall vara konkurrensutsatt år 2003, varefter man utvärderar resultaten och beslutar om fortsatta åtgärder. Över tio järnvägsföretag sköter person- och godstrafiken i Danmark.

Tyskland

I Tyskland har person- och godstrafiken redan länge skötts av ett flertal trafikoperatörer, även om järnvägstrafiken fortfarande domineras av Deutsche Bahn AG, som är efterträdare till Deutsche Bundesbahn och Deutsche Reichsbahn. I Tyskland har redan beviljats över 200 tillstånd för järnvägsföretag. En bidragande orsak till det stora antalet tillstånd är att spårtrafiken i stor utsträckning är beroende av tillstånd.

De järnvägsföretag som har fått tillstånd får bedriva både gods- och persontrafik på bannätet. Bannätet ägs dock av Deutsche Bahn AG:s dotterbolag DB Netz AG, men på användningen av nätet och banavgifterna tillämpas allmänna gemenskapsrättsliga villkor. De som ordnar regional upphandlad trafik konkurrensutsätter järnvägsföretagen om skötseln av trafiken. Också grunderna för banavgifterna förnyades i september 2000 i syfte att sänka trafikens initialkostnader. Avsikten med reformen var att främja små järnvägsföretags förutsättningar att konkurrera inom Tysklands järnvägstrafik, där den på

fullständig kostnadsansvarighet baserade banavgiften är betydligt högre än i Finland. Hos oss är banavgiften huvudsakligen baserad på marginalkostnader.

Förenade Konungariket

I Förenade Konungariket har järnvägstrafiken privatiserats och funktionerna differentierats. Persontrafiken har delats in i 25 områden, inom vilka staten konkurrensutsätter trafiken enligt franchising-principen. Godstrafiken har fritt tillträde till bannätet. Modellen i Förenade Konungariket innebär att användningen av bannätet administreras av två järnvägsmyndigheter (the Office of the Rail Regulator och the Strategic Rail Authority).

Förutom transportverksamheten har även bannätet privatiserats. Bannätet har tillhört bolaget Railtrack plc, men på grund av bolagets ekonomiska och administrativa svårigheter har företaget nu övertagits av en specialförvaltning som staten tillsatt. En omorganisering av Railtrack utreds, men några beslut har inte ännu fattats i ärendet.

En omständighet som är central med tanke på utvärderingen av Förenade Konungarikets erfarenheter är att också bannätet har privatiserats. Denna lösning avviker från de mål som ställs upp i Europeiska kommissionens förslag till öppnandet av järnvägstrafiken för konkurrens. Enligt kommissionens bedömning har den konkurrensutsatta godstrafiken utvecklats positivt, oberoende av de svårigheter som förekommer inom järnvägstrafiken i Förenade Konungariket.

Situationen i övriga EU-länder

Unionens medlemsländer har förhållit sig på olika sätt när det gäller att öppna bannätet för konkurrens. Vissa medlemsländer har gått in för att kraftigt främja konkurrensen medan andra förhåller sig kritiskt till konkurrensutsättningen. I synnerhet Frankrike, Belgien och Luxemburg förhåller sig skeptiskt till konkurrensen på bannätet. I dessa länder anser man att järnvägstrafiken fungerar effektivt då den är organiserad inom ramen för ett statsägt företag. Man befärar att konkurrens uppkommer endast på de mest lönsamma linjerna medan trafiken på övriga linjer blir li-

dande. Dessutom är man av den åsikten att konkurrensutsättningen leder till nya organisationer och byråkrati och sålunda ökar kostnaderna.

Det är svårt att överblicka verkningarna av att järnvägarna omorganiseras och öppnas för konkurrens. Genom att de drivs som företag ökar effektiviteten och förlusterna minskar. Konkurrensutsättning av persontrafiken har i regel lett till kostnadsbesparingar. Omsorgsfulla förberedelser och framskridande steg för steg förefaller ha varit förutsättningar för en smidig utveckling.

2.3. Bedömning av nuläget

I Finland infördes järnvägarnas nuvarande organisation år 1995. I och med att banhållningen har avskilts från transportverksamheten har de olika aktörernas ansvarsområden preciserats samtidigt som banhållningen och transportverksamheten har effektiviserats. Järnvägstrafiken har klarat sig bra i konkurrensen med andra trafikformer och dess marknadsandel har under de senaste åren hållit sig i stort sett oförändrad. VR Aktiebolag har också lyckats förbättra sin effektivitet som bolag och är ett av Europas få lönsamma järnvägsföretag.

Genom verkställigheten av det första järnvägspaketet fortsätts och förstärks den utveckling som inleddes år 1995. Det blir inte fråga om några större förändringar. Genom att separera Banförvaltningscentralen (förvaltaren av bannätet) och VR Aktiebolag (järnvägsföretaget) i ekonomiskt och organisatoriskt hänseende har man skapat en god utgångspunkt för verkställigheten av direktiven. Verkställigheten av järnvägspaketet innebär i detta skede att Banförvaltningscentralens uppgifter utökas, vilket även förutsätter att den får mera uppgifter och större befogenheter.

Utöver verkställigheten av direktiven innebär förslaget att vissa bestämmelser i den gällande lagstiftningen ändras så att de stämmer överens bl.a. med de krav som den nya grundlagen ställer. Straffbestämmelsen om olovligt beträdande av järnvägsområde föreslås bli upphöjd till lagnivå. Avsikten är dessutom att i lagen beakta behoven av att reglera museitrafiken.

3. Propositionens mål och de viktigaste förslagen

Syftet med propositionen är att åstadkomma en modern och heltäckande järnvägslagstiftning som uppfyller de krav som gemenskapsrätten ställer. Den föreslagna lagstiftningen innebär att flera än ett järnvägsföretag kan bedriva trafik på statens bannät. Det finns emellertid inte ännu något behov av större ändringar i nuvarande praxis. På sikt skall propositionen trygga förutsättningarna för järnvägstrafik i Finland.

3.1. Fastställande av banavgiften

Då banhållningen avskiljades från bedrivandet av trafiken började en banavgift debiteras för användningen av banan. Ett effektivt utnyttjande av statens bannät garanteras genom en marginal kostnadsprissättning, som innebär att trafikoperatören behöver betala endast de direkta kostnaderna för utnyttjandet av bannätet, såsom det av trafiken orsakade slitage. Vid fastställandet av banavgiften beaktas dessutom de miljö- och olycksrelaterade kostnaderna. Eftersom olika trafikformer i olika hög grad täcker de samhällsrelaterade kostnader som de förorsakar, beaktas vid fastställande av banavgiften också busstrafikens och lastbilstrafikens samhällsekonomiska kostnadsansvarighet.

VR Aktiebolag betalade år 2001 ca 315 miljoner mark i banavgift som fastställdes på det sätt som beskrivs ovan. Banavgiften täcker endast en del av banhållningsutgifterna, vilket innebär att en betydande del betalas av statsmedel. År 2002 hade i statsbudgeten reserverats ca 330 miljoner euro för banhållningsutgifter.

Banförvaltningscentralen svarar för de funktioner som har samband med den egentliga banhållningen. Banförvaltningscentralen förvaltar statens bannät och därtill hörande perongområden för persontrafiken, allmänna lastningsspår, tågmötesplatser samt övriga trafikplatser med rangeringsbangårdar och uppställningsspår, trafikledningssystem samt stationernas informations- och utropssystem. Användningen av dem ingår i banavgiften. Dessutom sköter Banförvaltningscentralen

till bannätet anslutna kommersiella funktioner, såsom en del av persontrafikens stationer samt sådana lastningsområden för godstrafiken som inte ingår i banavgiften.

Förslaget stämmer i stort sett överens med nuläget. Avsikten är att banavgiften fortsättningsvis skall användas för banhållningsutgifterna. Den skall också i fortsättningen baseras på marginalkostnadsprissättning. Enligt kapacitets- och banavgiftsdirektivet berättigas medlemsstaterna dessutom att ta i bruk vissa förfaranden som kan betyda en avvikelse från marginalkostnadsprissättningen. I Finland är det framförallt fråga om miljörelaterade tilläggsavgifter, investeringsavgifter och begränsade rabatter.

3.2. Järnvägsföretags tillstånd

Direktivet om ändring av tillståndsdirektivet innebär att ett enhetligt europeiskt tillstånd för järnvägsföretag tas i bruk. Ett tillstånd som har beviljats i en EES-stat gäller sålunda inom hela Europeiska ekonomiska samarbetsrådet. Enbart ett sådant tillstånd ger emellertid inte tillträde till bannätet. I direktivet om ändring av tillståndsdirektivet föreskrivs om förutsättningarna för beviljande och återkallande av tillstånd.

3.3. Tillträde till bannät

Godstrafik

I direktivet om ändring av utvecklingsdirektivet förutsätts att järnvägarnas internationella godstrafik öppnas för konkurrens inom det skilt preciserade TERFN-nätet (Trans-European Rail Freight Network) samt på därtill anslutna matarlinjer. Inom TERFN-nätet definieras de viktigaste godstrafiklinjerna i Europa. I Finland hör de banavsnitt till TERFN-nätet som definieras i Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (nedan TEN-riktlinjebeslutet).

Enligt förslaget skall den internationella godstrafiken öppnas för konkurrens utan att TERFN-nätet skilt specificeras. Till TERFN-nätet hör också matarlinjer samt förbindelser till hamnar och industrianläggningar.

TERFN-nätet täcker sålunda i praktiken Finlands hela järnvägsnät.

Finland och Ryssland har ingått avtal om järnvägstrafiken mellan länderna i samband med överenskommelsen om direkt samtrafik. Trafiken i Ryssland hänförs inte till unionens inre internationella trafik och den öppnas sålunda inte för konkurrens.

Direktivet innebär att 30—40 % av Europeiska unionens godstrafik skall öppnas för konkurrens. I Finland får direktivet en begränsad betydelse eftersom endast ca 3 % av Finlands internationella godstrafik hänförs till unionens inre trafik.

Persontrafik

Den i järnvägspaketet ingående gemenskapslagstiftningen förutsätter inga ändringar i rätten att utnyttja järnvägsnätet för persontrafik. I propositionen förslås inga ändringar i nuvarande praxis. Enligt förslaget skall VR Aktiebolag fortfarande ha ensamrätt att bedriva persontrafik i Finland.

Museitrafik

Enligt förslaget skall också museitrafik i viss utsträckning kunna bedrivas på bannätet. Avsikten med museitrafik är inte att tillhandahålla egentliga transporttjänster och den konkurrerar sålunda inte med egentlig persontrafik. Avsikten är att tillhandahålla museala upplevelser på en sporadisk och okommersiell basis. Eftersom museitrafik inte betraktas som egentlig järnvägstrafik behövs enligt förslaget inget järnvägsföretagstillstånd för sådan trafik. Museitrafikoperatören måste emellertid teckna en ansvarsförsäkring och på museitrafiken skall i första hand tillämpas också alla övriga krav som gäller idkande av järnvägstrafik.

3.4. Beskrivning av bannätet, tilldelning av bankapacitet och trafikledning

Möjligheterna att utnyttja bannätet begränsas av bankapaciteten, av behovet att koordinera trafiken samt av de säkerhetskrav som gäller järnvägstrafiken. En förutsättning för att flera järnvägsföretag skall kunna verka inom samma bannät är att bankapaciteten fördelas

mellan sökandena. I kapacitets- och banavgiftsdirektivet finns bestämmelser om utnyttjande av bannätet. Direktivet innehåller emellertid inga detaljerade bestämmelser om tilldelningen utan närmast anvisningar om förfaranden och tidsfrister.

Beskrivning av bannätet

En förutsättning för att ett järnvägsföretag skall kunna verka inom bannätet är att det i god tid får tillgång till all information som behövs för trafiken. I nätbeskrivningen skall därför tas in all väsentlig information om utnyttjandet av bannätet.

Beskrivningen skall informera om det bannät som står till buds och om dess egenskaper. Dessutom skall den informera om alla faktorer i samband med användningen av bannätet, såsom banavgiftselementen, förutsättningarna för tilldelning av bankapacitet, omständigheter i samband med ansökan om kapacitet samt principerna för tilldelningen. Banförvaltningscentralen skall enligt förslaget höra parterna i samband med att beskrivningen utarbetas. Publiceringen av beskrivningen i Banförvaltningscentralens bestämmelsesamling garanterar att villkoren för användningen av bannätet får tillräckligt offentlighet.

Principerna för tilldelning av bankapacitet

Bankapaciteten indelas i järnvägsföretagens trafik på bannätet och i underhållet av bannätet. Målet är att bannätet och den rullande materielen används så effektivt som möjligt. Enligt förslaget skall järnvägsföretagen tillställa Banförvaltningscentralen sina kapacitetsansökningar. Om ansökningarna överlappar varandra skall Banförvaltningscentralen försöka samordna behoven och avgöra eventuella tvister. Vid behov kan Banförvaltningscentralen föreslå smärre ändringar till den ansökta bankapaciteten.

Bankapacitet skall tilldelas rättvist och icke-diskriminerande, för en tågplaneperiod i sänder. Om ett järnvägsföretag och Banförvaltningscentralen har ingått ett ramavtal skall Banförvaltningscentralen om möjligt tilldela järnvägsföretaget kapacitet för längre tid än en tågplaneperiod. Järnvägsföretaget måste

emellertid ansöka om kapacitet skilt för varje tågplanepperiod.

Vid kapacitetstilldelning kan prioriteringsordningar uppställas i två fall. I beskrivningen kan ett bestämt banavsnitt anvisas för en viss typ av trafik. Denna typ av trafik har i så fall förtur på banavsnittet. Om det finns outnyttjad kapacitet får annan trafik inte hindras att använda banavsnittet. Som exempel kan nämnas huvudstadsregionens stadsbanor till Dickursby och Alberga.

Prioriteringar kan göras också i det fall att en viss bankapacitet är överbelastad. I så fall skall prioriteringsordningen för respektive banavsnitt fastställas i beskrivningen av bannätet.

Trafikledning

Trafikledningen skall säkra att tågplaneenlig järnvägstrafik kan bedrivas på bannätet på ett säkert och effektivt sätt. Trafikledningen är viktig för järnvägstrafikens säkerhet. Trafikledningsfunktionerna är viktiga också för tryggheten av konkurrens på lika villkor.

Trafikledningens funktioner och anordningar utgör en del av banhållningen. Trafikledningen är en myndighetsuppgift som Banförvaltningscentralen ansvarar för. För närvarande upphandlar Banförvaltningscentralen trafikledningstjänsterna av VR Aktiebolag, enligt ett årligt avtal. Om flera trafikoperatörer börjar idka trafik på bannätet måste Banförvaltningscentralen säkerställa att trafikledningstjänster tillhandahålls på ett icke-diskriminerande och rättvist sätt.

Enligt förslaget kommer Banförvaltningscentralen fortfarande att ansvara för trafikledningen. Banförvaltningscentralen kan fortsättningsvis upphandla dessa tjänster av VR Aktiebolag eller ordna trafikledningen på något annat sätt. För att säkerställa konkurrens på lika villkor måste Banförvaltningscentralen i fortsättningen säkerställa icke-diskriminerande och opartiska trafiklednings-tjänster.

3.5. Skyldigheten att tillhandahålla tjänster

Idkande av järnvägstrafik förutsätter att järnvägsföretagen utöver bannätet har tillgång

också till andra funktioner som är viktiga för trafiken, t.ex. terminaler, stationer för persontrafik, tankningsställen, privata bangårdsfunktioner samt service-, underhålls- och depåfunktioner.

Enligt kapacitets- och banavgiftsdirektivet skall järnvägsföretag tillhandahålla alla dessa för bedrivande av järnvägstrafik viktiga funktioner samt ges rätt till tjänster inom dessa funktioner. En del av funktionerna kontrolleras av VR-Group och en del av vissa andra företag. Till dessa hör framförallt de viktigaste funktionerna för passagerartrafik, godsterminaler och underhåll. Enligt direktivet kan den som sköter dessa funktioner inte vägra att tillhandahålla tjänster om det finns endast en leverantör på marknaden som tillhandahåller dem. En förutsättning är dessutom att tjänsterna inte skäligen kan ordnas på något annat sätt.

Skyldigheten att tillhandahålla tjänster gäller enligt förslaget endast verksamhetsformer som är nödvändiga för bedrivande av järnvägstrafik. T.ex. användning av stationer för passagerartrafik innebär sålunda endast rätt till fysisk användning av byggnaden, inte t.ex. tillträde till andra företags utrymmen. Tillträde till terminaler gäller inte företags interna terminaler och lastningsställen som används endast för ifrågavarande företags verksamhet.

För användningen av tjänster uppbärs naturligtvis ersättning. Ersättningen skall vara rättvis och baseras på faktiska kostnader. Ersättningen fastställs enligt avtal mellan köparen och säljaren. Skyldigheten att tillhandahålla tjänster får inte bli en ekonomisk börda för de företag som säljer tjänsterna.

3.6. Järnvägstrafikens säkerhet

I lagen föreslås ett särskilt kapitel om järnvägstrafikens säkerhet. I kapitlet ingår bestämmelser om grunderna för säker järnvägstrafik, om Banförvaltningscentralens behörighet i ärenden som gäller järnvägstrafikens säkerhet, om trafikledningen och om säkerhetsintyg.

Banförvaltningscentralen bemyndigas enligt förslaget att utfärda normer för att trygga järnvägstrafikens säkerhet. De nödvändiga bestämmelserna om bemyndigande inklude-

ras i lagen om ändring av lagen om järnvägs-systemets driftskompatibilitet. Banförvaltningscentralen föreslås få normgivningsbefogenheter i ärenden av teknisk natur. Med stöd av bemyndigandet kan ämbetsverket utfärda närmare bestämmelser om trafiken på bannätet, om banhållningen, om bananordningarna och bankonstruktionerna samt om användningen av rullande materiel. Med tanke på järnvägstrafikens säkerhet är det nödvändigt att utfärda sådana bestämmelser. På grund av att normerna är synnerligen tekniska och detaljerade är det inte ändamålsenligt att utfärda dem på lag- eller förordningsnivå. Bestämmelserna berör inte heller enskilda individers eller juridiska personers rättigheter eller skyldigheter utan de har uttryckligen betydelse för de inom järnvägsbranschen verk-samma företagen och dessas personal. För passagerarnas säkerhet har de endast en indi-rekt betydelse.

I lagen föreslås också bestämmelser om Ban-förvaltningscentralens rätt och skyldighet att övervaka järnvägstrafikens säkerhet. Banför-valtningscentralen har enligt förslaget rätt att utfärda säkerhetsintyg och att godkänna sä-kerhetsintyg som har beviljats i något annat EES-land. Ett järnvägsföretag skall ha en gällande försäkring för hela den tid som det idkar trafik.

3.7. Regleringsorgan och sökande av ändring

Kommunikationsministeriet, nedan ministeriet, svarar för den allmänna styrningen och övervakningen av järnvägsbranschen och järnvägstrafiken samt främjar förutsättningarna för järnvägstrafik. Då flera järnvägsoperatörer bedriver verksamhet på bannätet kan det uppkomma konfliktsituationer. Sådana oförutsedda konflikter som kan uppkomma i en ny verksamhetsmiljö måste kunna lösas så snabbt som möjligt. Bl.a. eventuella meningsskiljaktigheter i samband med tilldelningen av bankapacitet måste kunna lösas snabbt för att järnvägsoperatörerna skall kunna fortsätta trafikeringen störningsfritt. I kapacitets- och banavgiftsdirektivet förut-sätts att medlemsländerna upprättar ett i di-

rektivet avsett regleringsorgan som har i uppgift att se till att järnvägsföretagen be-handlas rättvist. Regleringsorganet skall ock-så fungera som besvärsgorgan i fråga om vissa av banhållarens beslut. Regleringsorganets beslut skall vara överklagbara. Enligt försla-get skall kommunikationsministeriet fungera som regleringsorgan i Finland. Ändring i be-slut som Banförvaltningscentralen har fattat i egenskap av bannätets förvaltare skall enligt förslaget sökas genom rättelseförfarande. Övriga beslut av Banförvaltningscentralen kan enligt förslaget överklagas i enlighet med förvaltningsprocesslagen (586/1996). Enligt huvudregeln skall ministeriet avgöra rättelse-yrkanden inom två månader, för att den oklarhet som en tvist innebär skall bli så kortvarig som möjligt. Besvär över ministeri-ets beslut kan i enlighet med förvaltningspro-cesslagen anföras hos högsta förvaltnings-domstolen.

Om konkurrensen inom järnvägstrafiken ökar kan det bli aktuellt att ompröva regleringsorganets roll.

3.8. Upphävande av lagen om lagfart och inteckning af enskild järnväg för allmän samfärdsel samt av förordningen om enskilda järnvägar

Förordningen om enskilda järnvägar för allmän samfärdsel är från år 1889 (16/1889). Den gäller som en lag. Förordningen innehåller tämligen detaljerade bestämmelser om byggande av och trafiken på enskilda järnvägar samt om transportvillkoren.

Aktiebolaget Karhulan-Sunilan Rautatie Oy är landets enda bolag för enskilda järnvägar som ännu bedriver trafik. Senaten beviljade år 1897 aktiebolaget tillstånd enligt förordningen. Bolaget har ett gällande samtrafikavtal med VR Aktiebolag.

Förordningen om enskilda järnvägar är för-åldrad och föga anpassad till dagens förhål-landen. Det finns överhuvudtaget inga skäl att begränsa näringsfriheten genom att förut-sätta tillstånd för byggande av en enskild järnväg, eftersom en sådan järnväg sannolikt ansluts till statens bannät. Det är inte heller sannolikt att sådana järnvägar som avses i förordningen kommer att byggas. Därför fö-reslås att förordningen upphävs och att det

inte längre skall krävas tillstånd för byggande av enskilda järnvägar.

Det föreslås dessutom att lagen om lagfart och inteckning af enskild järnväg för allmän samfärdsel (16/1889) upphävs samtidigt.

4. Andra lagar i samband med propositionen

Lag om Banförvaltningscentralen

Bestämmelser om Banförvaltningscentralens ställning och uppgifter finns i lagen om statens bannät, banhållningen och användningen av bannätet. Närmare bestämmelser finns dessutom i förordningen om Banförvaltningscentralen (283/1995).

Till följd av de ökade uppgifter som ämbetsverket tilldelas anses det nödvändigt att stifta en separat lag om Banförvaltningscentralen. Enligt den skall Banförvaltningscentralen fungera som ansvarig myndighet för järnvägsbranschen. Banförvaltningscentralens

myndighetsuppgifter inkluderar emellertid inte upphandling eller produktion av trafik tjänster. Den föreslagna lagen innebär inga betydande ändringar i Banförvaltningscentralens ställning eller nuvarande organisatoriska struktur.

Banförvaltningscentralen fungerar som förvaltare av statens bannät, med huvuduppgift att underhålla och utveckla bannätet. Banförvaltningscentralen svarar dessutom för säkerhets- och myndighetsuppgifterna i samband med banhållningen samt utfärdar säkerhetsföreskrifter för järnvägstrafiken och övriga föreskrifter om skötseln av trafiken och övervakar att de efterlevs.

Lag om ändring av lagen om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet

Banförvaltningscentralen har utfärdat de gällande normerna med stöd av den bestämmelse om bemyndigande som ingår i bannätslagen. Avsikten är att normerna fortfarande skall kunna tillämpas som sådana efter att den nya järnvägsagstiftningen trätt i kraft. En bestämmelse om detta föreslås ingå i

järnvägslagens övergångsbestämmelser. Eftersom bannätslagen upphävs, föreslås att de bestämmelser om bemyndigande som ingår i den flyttas i specificerad form till lagen om ändring av lagen om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet, till vilken de hör med tanke på sitt sakinnehåll. Lagen innehåller bestämmelser om de krav angående det transeuropeiska järnvägssystemet som framöver kommer att ersätta de nämnda nationella bestämmelserna.

Ändring av järnvägstransportlagen

Lagen föreslås bli ändrad eftersom begreppet järnvägsföretag i dess 2 § definieras med en hänvisning till 2 a § i lagen om statens bannät, banhållningen och användningen av bannätet. Avsikten med förslaget till järnvägslag är att upphäva bannätslagen i dess helhet. Definitionen av järnvägsföretag har dessutom ändrats till följd av den ändring som har gjorts i utvecklingsdirektivet.

5. Propositionens verkningar

5.1. Ekonomiska verkningar

Förslaget innebär att unionens inre internationella godstrafik på järnvägarna öppnas för konkurrens i Finland. Detta betyder att ca 3 % av godstrafikmarknaden på närmare 350 miljoner euro öppnas för konkurrens. Nya järnvägsföretag kan etablera sig i den järnvägsfärjetrafik som för närvarande bedrivs mellan Åbo och Stockholm respektive Åbo och Travemünde. Järnvägsförbindelsen mellan Torneå och Haparanda gör det dessutom möjligt för t.ex. svenska företag att trafikera i Finland. På Torneå trafikplats finns två spårvidder, medan specialmateriel förutsatts för trafik i det övriga Finland på grund av olika spårvidder.

Eftersom lagen inte kommer att leda till att bannätet i någon större utsträckning öppnas för unionens inre internationella järnvägstrafik, blir dess ekonomiska verkningar i detta skede synnerligen marginella. Den föreslagna lagens huvudsakliga betydelse kommer att vara att den i enlighet med gemenskapslagstiftningen skapar beredskap för en sådan si-

tuation där också andra järnvägsföretag än VR Aktiebolag bedriver trafik på Finlands bannät.

5.2. Verkningarna för företag

Förslaget kommer inte inom en överskådlig tid att påverka VR-Group Ab:s ställning på marknaden. Även om också andra järnvägsföretag i något skede börjar bedriva trafik på Finlands bannät, har VR-Group Ab en synnerligen stark position. Då konkurrensen öppnas innebär detta att också VR-Group Ab får nya etableringsmöjligheter.

Förslaget kommer knappast att inverka på de företags ställning som behöver järnvägstransporter.

5.3. Verkningar i fråga om organisation och personal

Banförvaltningscentralens ökade uppgifter kommer under de närmaste åren att förutsätta vissa personalökningar. Eftersom propositionen till att börja med inte kommer att få några större praktiska konsekvenser är det i detta skede svårt att bedöma det faktiska behovet av tilläggsarbetskraft inom organisationen.

5.4. Miljöverkningar

Järnvägstrafik är ett miljövänligare alternativ än landsvägstrafik. Propositionens eventuella positiva miljöverkningar är beroende av hur järnvägstrafikens transportvolym utvecklas. Propositionen kommer inte direkt att påverka transportvolymerna, även om målet på sikt är att hålla kvar åtminstone de nuvarande marknadsandelarna. Om förslaget leder till en ökning av järnvägstrafikens transportandelar, kan förslagets miljöverkningar anses vara positiva. I helhet blir miljöverkningarna emellertid sannolikt små.

6. Ärendets beredning

Trafikministeriet tillsatte i september 1997

en arbetsgrupp för att utreda möjligheterna att öppna Finlands bannät för konkurrens. Arbetsgruppen överlämnade sitt betänkande till trafikministeriet i april 1998. Arbetsgruppen föreslog att den inhemska och den på EU-länderna inriktade godstrafiken samt den regionala persontrafiken öppnas för konkurrens.

Betänkandet sändes på remiss till de berörda ministerierna samt till organisationer som företräder arbetsgivarna, arbetstagarna, industrin och kunderna. De flesta utlåtandena var positiva till öppnandet av konkurrensen på det sätt som arbetsgruppen föreslagit. Vissa utlåtanden, särskilt personalorganisationernas, var negativa till öppnandet av konkurrensen.

I september 1998 tillsatte trafikministeriet en arbetsgrupp för att utgående från arbetsgruppens förslag bereda en proposition med förslag till revidering av bannätslagen. Arbetsgruppen publicerade sitt propositionsutkast den 8 april 1999.

Denna proposition har beretts utgående från de nämnda betänkandena, likväl med den ändringen att tillträdet till bannätet inte föreslås bli öppnat i större utsträckning än gemenskapslagstiftningen förutsätter. I propositionen har dessutom beaktats de till det första järnvägspaketet hörande nya direktiv som trädde i kraft under den tid som propositionen bereddes. Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet som tjänsteuppdrag. Den sändes också i detta skede ut på en omfattande remissomgång. I april 2002 ordnades dessutom ett möte där representanter för de berörda ministerierna och intressegrupperna hördes.

Justitieministeriet har gett tillstånd att föredra förslaget till lag om ändring av 2 § järnvägslagen.

7. Samband med andra propositioner

I 23 § 3 mom. järnvägslagförslaget hänvisas till lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet. Regeringspropositionen (RP 17/2002 rd) är fortfarande under arbete i riksdagen. I 30 § järnvägslagförslaget hänvisas bl.a. till lagen om förvalt-

ningsförfarande (598/1982) och till språklagen (148/1922). Riksdagen behandlar regeringens proposition med förslag till förvaltningslag och till lag om ändring av förvaltningsprocesslagen (RP 72/2002 rd) och regeringens proposition med förslag till ny

språklag och lagstiftning som har samband med den (RP 92/2002 rd). Genom förvaltningslagen upphävs lagen om förvaltningsförfarande och på motsvarande sätt upphävs språklagen från 1922 genom den nya språklagen.

DETALJMOTIVERING

1. Motivering till lagförslagen

1.1. Järnvägslagen

1 kap. Allmänna bestämmelser

1 §. *Lagens syfte och tillämpningsområde.* I denna paragraf föreskrivs om lagens syfte och tillämpningsområde. Syftet med lagen är att främja järnvägstrafiken och användningen av bannätet. Man vill skapa legislativa förutsättningar för en effektiv och mångsidig järnvägstrafik på statens bannät. Genom lagen skapas också förutsättningar för flera företagare att bedriva järnvägstrafik. Konkurrensen öppnas emellertid endast så mycket som förutsätts i direktivet om ändring av utvecklingsdirektivet för järnvägarna. Ett syfte är dessutom att förbättra järnvägstrafikens säkerhet genom bestämmelser som dels uppfyller kraven i de direktiv som verkställs genom lagen, dels anger målsättningarna för en säker järnvägstrafik.

I paragrafens 2 mom. avgränsas lagens tillämpningsområde till bedrivandet av järnvägstrafik och till järnvägstrafikens säkerhet på statens bannät samt till användningen och finansieringen av statens bannät. Lagen föreslås bli tillämpad på privata spåranläggningar endast i den utsträckning som föreskrivs i 28 §, 31 § 1 mom. och i 39 §. Den i 35 § föreskrivna skyldigheten att tillhandahålla tjänster gäller samtliga i bestämmelsen nämnda tjänster i Finland.

Sådana privata spåranläggningar som avses i lagen är närmast industriföretags fabrikkspår samt kommunägda hamnspår. Metrospår och smalspåriga museijärnvägar hör däremot inte till lagens tillämpningsområde.

2 §. *Definitioner.* I lagen föreslås definitioner av vissa för lagen centrala begrepp. I paragrafens 1 punkt definieras begreppet järnvägsföretag. Ett järnvägsföretag förutsätts ha ett i Finland eller i någon annan EES-stat beviljat tillstånd att som sin huvudsakliga verk-

samhet bedriva järnvägstrafik med rullande materiel som det har i sin besittning. Också ett bolag eller en annan sammanslutning som endast tillhandahåller dragkraft skall anses vara ett sådant järnvägsföretag som avses i lagen. Däremot kan ett bolag eller en annan sammanslutning som enbart har vagnmateriel i sin besittning inte anses vara ett sådant järnvägsföretag som avses i lagen. Med huvudsaklig verksamhet avses att järnvägs-transporter skall utgöra den klart största delen av bolagets eller företagets affärsverksamhet.

En förutsättning för ändringen av definitionen av järnvägsföretag är att också 2 § i järnvägstransportlagen ändras, eftersom definitionen av järnvägsföretag i paragrafen innehåller en hänvisning till ifrågavarande bestämmelse i bannätslagen.

Definitionen av begreppet bannät är central för lagens tillämpningsområde. Enligt 2 punkten i den föreslagna paragrafen avses med bannät statens bannät som förvaltas av Banförvaltningscentralen. Bannätet består av banan inklusive bananordningar och bankonstruktioner.

I paragrafens 3 punkt definieras begreppet banhållning. Banhållningen omfattar enligt förslaget sådana bygg- och underhållsåtgärder som preciseras i definitionen. Med konstruktioner, byggnader och anläggningar avses bl.a. inom bannätet installerade säkerhets-, trafiklednings- och elektrifieringssystem. Banhållningen omfattar enligt definitionen också sådana direkt relaterade funktioner som inte finns i omedelbar närhet av banan, t.ex. säkerhetsanordningar och kommunikationslinjer för det övriga trafikledningssystemet samt matarstationernas ellinjer.

Enligt paragrafens 4 punkt avses med bedrivande av järnvägstrafik sådan trafik som järnvägsföretag och museitrafikoperatörer bedriver på bannätet. Definitionen avser all sådan egentlig järnvägstrafik som kan bedrivas på bannät.

I paragrafens 5 punkt definieras begreppet trafikering, som utöver trafik som bedrivs av en järnvägsoperatör omfattar all sådan trafik med spårfordon som hör till eller har samband med banhållningen. Begreppet spårfordon definieras i lagen om ansvar i spårtrafik (113/1999). Till trafikeringen räknas enligt förslaget också annan trafik som sträcker sig till spårområdet, dock inte i vägtrafiklagen avsedd vägtrafik i plankorsning.

Syftet med definitionen är att täcka all eventuell trafik som kan sträcka sig till ett spårområde som är reserverat uteslutande för spårfordon. Definitionen omfattar sålunda också alla arbetsmaskiner som används för banarbeten då dessa framförs på spårområde som används för järnvägstrafik.

I paragrafens 6 punkt definieras begreppet bankapacitet som en järnvägslinjes av bannätets egenskaper beroende förmåga att förmedla tågtrafik under en viss period. Med tågtrafik avses sådant utnyttjande av bankapacitet enligt lagens 4 kap., som är baserat på järnvägstrafik enligt tågplanen. Till bankapaciteten hör emellertid inte tågtrafik i omedelbar anslutning till banhållningen.

Bankapaciteten korrelerar med bannätets egenskaper, t.ex. antalet spår, den trafiktäthet som säkerhetsanordningarna tillåter samt banhållningsarbeten. I bankapaciteten ingår utöver järnvägslinjerna också bangårdarnas spår för tågtrafik. I den definierade och i 4 kap. reglerade bankapaciteten ingår inte användning av rangeringsbangårdar och spår för s.k. växlingstrafik. Med Banförvaltningscentralen skall avtalas särskilt om sådan trafik. Med växlingstrafik avses närmast rangering av vagnar och lokomotiv samt sammansättning av tåg.

Inte heller banarbetstrafik kan hänföras till den bankapacitet som avses i definitionen, eftersom den verksamhet som banhållningen förutsätter och det därtill anslutna arbetet på bannätet minskar den för tågtrafik disponibla bankapaciteten. Detsamma gäller för växlingstrafik, som i praktiken kan bedrivas endast till den del som bankapaciteten inte utnyttjas för tågtrafik.

I paragrafens 7 punkt definieras begreppet sökande av spårkapacitet. Utöver ett sådant

järnvägsföretag som avses i lagen kan sökanden vara en internationell sammanslutning av järnvägsföretag, kommunikationsministeriet, nedan ministeriet, och Huvudstadsregionens samarbetsdelegation. Enligt artikel 2 i kapacitets- och banavgiftsdirektivet avses med sökande i första hand järnvägsföretag. Definitionen utvidgas på det sätt som direktivet tillåter till att gälla myndigheter som ordnar offentliga järnvägstjänster i Finland. Ansökan om bankapacitet görs enligt med bestämmelserna i lagens 4 kap.

Enligt paragrafens 8 punkt avses med trafikledning i första hand de funktioner som på bannätet tryggar en säker och effektiv tågtrafik enligt tågplanen. Alla tåg på bannätet skall följa rutt- och körplaner, dvs. tågplaner som upprättas i överensstämmelse med besluten om tilldelning av bankapacitet. Tilldelningen av beviljad bankapacitet skall således skötas under överinseende av trafikledningen. Trafikledningen omfattar också växlingstrafik och trafik som förutsätts av banhållningen (banarbetstrafik) samt styrning och kontroll också av all annan trafik på bannätet.

När det gäller annan än egentlig tågtrafik kan en del av trafikledningsuppgifterna lokalt överföras på deras ansvar som sköter växlingstrafik eller banarbetstrafik. I så fall kan t.ex. en växlingsarbetsenhet självständigt verka inom ett område som trafikledningen anvisat. Inom detta område hör trafiken eller styrningen av den inte till den definierade trafikledningen. Hela bannätet skall emellertid trafikeras under trafikledningens styrning och kontroll. Definitionen av trafikledningen motsvarar nuvarande praxis.

I enlighet med paragrafens 9 punkt avses med överbelastad bankapacitet en sådan järnvägslinje för vilken det under en viss period inte är möjligt att godkänna alla ansökningar om kapacitet, trots att Banförvaltningscentralen med stöd av lagens 20 § har försökt samordna ansökningarna.

I paragrafens 10 punkt definieras museitrafik som trafik som på bannätet bedrivs med museimateriel eller med därmed jämförbar materiel. Som museitrafik kan överhuvudtaget betraktas endast sådan mindre omfattande trafik som en sammanslutning bedriver utan vinstsyfte.

Med museimateriel avses i definitionen rullande järnvägsmateriel som är i slutet av sin livscykel eller som annars till sina egenskaper, på grund av att sitt samband med tekniska experiment eller på grund av sin speciella historia, skiljer sig sådan rullande materiel som är i allmän användning.

Vad gäller museitrafikens omfattning är det av betydelse om den kan utnyttjas för sedvanlig kollektivtrafik eller godstrafik. Avsikten är att museitrafiken inte skall vara ansluten till sedvanlig kollektivtrafik och att kommersiell godstrafik inte bedrivs inom ramen för den. T.ex. sommartid kan trafiken emellertid vara regelbunden, men dess huvudsyfte skall vara själva användningen av museimaterielen eller den därmed jämförbara materielen eller också att trafiken bedrivs på ett lågtrafikerat banavsnitt eller spårssystem där det inte förekommer regelbunden persontrafik. Eventuell godstrafik inom ramen för museitrafiken skall inskränka sig till användning av godsvagnar som en del av museitrafiken.

Museitrafikoperatören får inte bedriva museitrafiken i vinstsyfte. Frågan om trafiken bedrivs i sådant vinstsyfte som avses i definitionen skall bedömas som en helhet. Museitrafikoperatören får sälja resebiljetter eller uppbära andra transportavgifter men inkomsterna skall huvudsakligen användas för att täcka skäliga kostnader för museitrafiken. Som ett tecken på att verksamheten bedrivs utan vinstsyfte kan anses att materielen underhålls och trafiksäkerhetsuppgifterna sköts genom frivilliga arbetsinsatser. Ett i stiftelseurkunden eller bolagsordningen intaget omnämnande om sammanslutningens allmännyttiga syfte är ett indicium på att trafiken har karaktären av museitrafik.

Enligt paragrafens 11 punkt avses med privat spåranslaggning andra spåranslaggningar än sådana som förvaltas av Banförvaltningscentralen. Här avses t.ex. fabriksspår och hamnbanor som ägs av industrier och kommuner. En privat spåranslaggning kan anslutas till statens bannät i en privatspårsanslutning som förutsätter tillstånd enligt vad som föreskrivs i lagens 39 §.

3 §. *Finansiering av banhållningen.* I denna

paragraf föreskrivs om den finansiella ramen för banhållningen. Paragrafen motsvarar 2 § 2 och 3 mom. i bannätslagen. Avsikten är att bannätet också i fortsättningen huvudsakligen skall finansieras genom statsbudgeten. Bannätet skall enligt paragrafen underhållas och byggas ut i den utsträckning som de i statsbudgeten anvisade anslagen och den övriga finansieringen tillåter. Den övriga finansieringen är emellertid endast marginell och utgör ett komplement till budgetfinansieringen. Det kunde vara t.ex. kommunens eller industrianläggningars finansiering av banhållningen. Den i lagen avsedda grunddelen av banavgiften som uppbärs hos järnvägsoperatörerna skall med undantag av investeringsavgiften anvisas för banhållning och beaktas i statsbudgeten.

4 §. *Beskrivning av bannätet.* I denna paragraf föreskrivs om Banförvaltningscentralens beskrivning av bannätet. I kapacitets- och banavgiftsdirektivet finns bestämmelser om detta för järnvägstrafiken och bannätet viktiga dokument. Beskrivningen skall innehålla information om de centrala bestämmelser och föreskrifter som gäller förutsättningarna för inledande och bedrivande av järnvägstrafik samt bestämmelser om bankapaciteten.

I kapacitets- och banavgiftsdirektivet ställs inga formkrav på beskrivningen av bannätet, men avsikten är att bannätsförvaltarna inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet skall samordna sina bannätsbeskrivningar. En gemensam mall främjar syftet med att offentliggöra bannätsbeskrivningarna, genom att säkra tillgången på standardiserad information om järnvägstrafiken i olika länder.

Enligt paragrafens 1 mom. skall Banförvaltningscentralen i beskrivningen av bannätet informera om de centrala bestämmelserna om järnvägstrafik i järnvägslagen och i lagen om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet (561/2002), nedan kompatibilitetslagen, samt om de bestämmelser och föreskrifter som utfärdas med stöd av de nämnda lagarna. Enligt paragrafens 2 mom. skall av beskrivningen av bannätet framgå uppgifter om bannätets art och omfattning samt närmare uppgifter om de tjäns-

ter som avses i 13 § samt om tillgången på dem.

Enligt förslaget är nätbeskrivningen den centrala informationskällan för dem som ansöker om bankapacitet. Nätbeskrivningen styr också Banförvaltningscentralens förvaltning av bannätet. Beskrivningen skall förnyas för varje tågplaneperiod. Järnvägsoperatörerna skall kunna lita på att uppgifterna i beskrivningen inte förändras under tågplaneperioden.

Nätbeskrivningen åsidosätter emellertid inte de bestämmelser och föreskrifter som utfärdas i syfte att trygga järnvägstrafikens säkerhet och kontinuitet under tågplaneperioden.

När Banförvaltningscentralen upprättar beskrivningen av bannätet skall den höra de sökande av bankapacitet som är etablerade i Finland samt andra sökande som vill få tillträde till Finlands bannät. Banförvaltningscentralen skall publicera nätbeskrivningen i sin bestämmelsesamling varje tågplaneperiod, senast fyra månader före utgången av den tid då kapacitetsansökningarna skall lämnas in, för att sökandena i tid skall få för sin affärsverksamhet behövlig information om omständigheter som är relevanta för kapacitetsansökan samt om grunderna för fastställande av banavgiften. Enligt paragrafens 3 mom skall Banförvaltningscentralen också publicera sådana uppgifter i nätbeskrivningen som har ändrats under dess giltighetstid.

2 kap. Bedrivande av järnvägstrafik

5 §. *Tillstånd.* Enligt paragrafens 1 mom. krävs kommunikationsministeriets tillstånd för bedrivande av järnvägstrafik. Enligt 1 mom. kan tillståndet på ansökan begränsas så att det gäller endast person- eller godstrafik. En förutsättning för en sådan begränsning är sökandens uttryckliga viljeyttring. Ministeriet har inte som tillståndsmyndighet rätt att begränsa tillståndet utan att sökanden har bitt om det. Detta är nödvändigt för sökandens rättssäkerhet, med beaktande av att tillståndet enligt förslaget skall gälla i alla länder inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Avsikten med förslaget är att det skall bli lättare för små företag som

bedriver regional person- eller godstrafik att få tillträde till marknaden.

Tillstånd beviljas av ministeriet. Enligt paragrafens 2 mom. kan ministeriet emellertid i enlighet med tillståndsdirektivet ompröva tillståndet och dess villkor vart femte år efter att det har beviljats. Dessutom berättigas ministeriet att kontrollera om järnvägsföretaget iakttar de förpliktelser som det t.ex. i tillståndet har ålagts enligt järnvägslagen eller någon annan lag, om det föreligger allvarliga tvivel om saken. Den övervakningsrätt som tillståndsmyndigheten har enligt direktivet är motiverad i synnerhet i sådana fall då trafikoperatörer med små resurser bedriver järnvägstrafik som förutsätter solvens och särskild tillförlitlighet.

På tillståndsbehandlingen skall enligt förslaget tillämpas lagen om förvaltningsförfarande (598/1982). I paragrafens 3 mom. föreskrivs i överensstämmelse med tillståndsdirektivet att ett tillstånd som har beviljats i en EES-stat är i kraft inom hela Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Ministeriet skall enligt förslaget informera den behöriga tillståndsmyndigheten i det fall att ett järnvägsföretag som har fått tillstånd i någon annan EES-stat inte längre uppfyller tillståndsförutsättningarna, för att den behöriga myndigheten skall kunna vidta åtgärder i ärendet.

6 §. *Förutsättningarna för beviljande av tillstånd.* I paragrafens 1 mom. föreskrivs om de förutsättningar för beviljande av tillstånd som motsvarar kraven i tillståndsdirektivet. Till innehållet motsvarar bestämmelsen förordningen om koncession för järnvägsföretag (554/1997). Sökanden skall vara etablerad i Finland. Sökandens avsikt skall vara att som sin huvudsakliga verksamhet bedriva järnvägstrafik eller tillhandahålla dragkraft. Sökanden skall ha ett sådant av Banförvaltningscentralen utfärdat eller godkänt säkerhetsintyg som avses i lagens 11 § eller också skall sökanden ge motsvarande utredning om sin verksamhet.

På grund av det särskilda tillförlitlighetskrav som ställs på järnvägstrafiken och för att säkerheten i järnvägstrafiken skall kunna

tryggas förutsatts att sökanden är tillförlitlig samt att de som utses till trafikledningsuppgifter är väl ansedda och yrkesmässigt kompetenta. Eftersom järnvägstrafik kräver stora ekonomiska insatser förutsatts sökanden enligt paragrafens 1 mom. 4 punkten dessutom vara solvent. Dessutom skall sökanden i enlighet med 5 punkten ha en i 10 § avsedd tillräcklig ansvarsförsäkring eller något annat motsvarande arrangemang.

Enligt artikel 6 i tillståndsdirektivet skall medlemsstaterna definiera villkoren för att kraven på gott anseende skall anses vara uppfyllda för att garantera att det järnvägsföretag som ansöker om tillstånd eller de personer som ansvarar för dess skötsel inte har dömts för allvarliga brott eller för allvarliga överträdelse av särskild lagstiftning som är tillämplig på transporter och inte heller för allvarlig eller upprepad underlåtenhet att uppfylla skyldigheter enligt social- eller arbetsrättslig lagstiftning, inklusive skyldigheter enligt lagstiftningen om arbetarskydd, eller skyldigheter enligt tulllagstiftning när det gäller ett företag som önskar bedriva gränsöverskridande godstransporter som skall genomgå tullförfaranden. I paragrafens 2 mom. föreskrivs i enlighet med artikel 6 i direktivet om i vilka fall en person som har förordnats sköta uppgifter i företagsledningen inte uppfyller kravet på gott anseende. I 3 mom. föreskrivs på motsvarande sätt i överensstämmelse med artikel 8 i direktivet om kravet på yrkesmässig kompetens.

I paragrafens 4 mom. föreskrivs i enlighet med direktivet och dess bilagor om i vilka fall det i 1 mom. 4 punkten angivna solvenskravet inte uppfylls. Ministeriet berättigas emellertid att av särskilda skäl besluta om undantag från detta krav. Ett undantag kan komma i fråga t.ex. i det fall att en person som har förordnats sköta ledningsuppgifter i företaget har ansökt om skuldsanering som inte har någon större betydelse för företagets affärsverksamhet och då en annan person som uppfyller kraven förordnas sköta ledningsuppgifterna.

Genom paragrafen verkställs artiklarna 5-9 i tillståndsdirektivet samt dess bilagor, sådana de lyder i direktivet om ändring av

tillståndsdirektivet.

7 §. Ansökan om och beviljande av tillstånd. I paragrafens 1 mom. åläggs den som ansöker om tillstånd att tillställa ministeriet de i bestämmelsen nämnda uppgifterna för att ministeriet på ett tillförlitligt sätt skall kunna bedöma förutsättningarna för beviljande av tillstånd. Bestämmelsen motsvarar de krav som ställs i artikel 5 i tillståndsdirektivet samt i bilagan till direktivet. Informationen kan innehålla också uppgifter som omfattas av affärshemligheten eller sådant som annars skall hållas hemligt. Ministeriet är å andra sidan i egenskap av offentlig myndighet bundet av de i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) ingående bestämmelserna om tystnadsplikt i fråga om uppgifter av detta slag.

Enligt paragrafens 2 mom. får ministeriet vid behov avkräva sökanden en auktoriserad revisors eller en revisionssammanslutnings analys av sökandens ekonomiska tillstånd. Denna bestämmelse måste anses behövlig för att ministeriet i egenskap av tillståndsmyndighet under alla förhållanden skall kunna få tillräckligt tillförlitlig information om sökandens ekonomiska tillstånd.

Enligt paragrafens 3 mom. skall ministeriet besluta om en tillståndsansökan i enlighet med tillståndsdirektivet, dvs. inom tre månader efter att det för avgörandet av ärendet behövliga uppgifterna har sänkts in till ministeriet.

Avsikten är att sätta i kraft artikel 11 i tillståndsdirektivet sådan den lyder i direktivet om ändring av tillståndsdirektivet. Principerna överensstämmer med bestämmelserna i förordningen om koncession för järnvägsföretag, men alternativen utökas.

8 §. Återkallande av tillstånd. Ministeriet skall återkalla tillståndet i de situationer som anges i tillståndsdirektivet. Situationerna preciseras i paragrafens 1 mom. För det första skall ministeriet alltid återkalla tillståndet om tillståndshavaren inte längre uppfyller tillståndsförutsättningarna. Tillståndshavarens konkurs leder till att tillståndet återkallas, om tillståndshavarens ekonomiska ställning inte inom en skälig tid

når upp till den nivå som den tillståndsenliga trafiken förutsätter. I det sistnämnda fallet skall ministeriet göra en objektiv bedömning av tillståndshavarens ekonomiska situation, med beaktande av den tillståndsenliga trafikens art och omfattning. Samma kriterier skall beaktas vid bedömningen av den skäligen tid som avses i bestämmelsen.

Enligt bestämmelsen berättigas ministeriet att tillåta fortsatt trafik i enlighet med tillståndet eller i begränsad omfattning för högst sex månader. Beslutet om fortsatt trafik skall fattas samtidigt som ministeriet konstaterar att tillståndshavaren inte längre uppfyller solvensförutsättningen. Tillståndshavaren får emellertid inte fortsätta bedriva trafik om detta skulle äventyra järnvägstrafikens säkerhet. Den föreslagna bestämmelsen överensstämmer med artikel 11 i tillståndsdirektivet.

Enligt paragrafens 2 mom. berättigas ministeriet att återkalla koncessionen helt eller för viss tid i sådana fall då tillståndshavaren har brutit mot tillståndsvillkoren eller mot föreskrifterna eller bestämmelserna om järnvägstrafik. När det är fråga om obetydliga överträdelser kan ministeriet enligt momentet ge tillståndshavaren en varning. Med tanke på järnvägsoperatörernas rättssäkerhet kan en sådan lindrigare påföljd för smärre överträdelser anses vara motiverad.

9 §. *Förändringar som påverkar järnvägstrafiken.* I paragrafens 1 mom. föreslås bestämmelser om sådana förändringar av trafik relevanta förändringar som innebär att en ny ansökan skall tillställas ministeriet eller att ministeriet skall be om tilläggsutredning. Ministeriet kan enligt momentet på ansökan bevilja ett nytt tillstånd eller på basis av en tilläggsutredning samtycka till att verksamheten fortsätter.

Enligt paragrafens 2 mom. bemyndigas ministeriet att utan hinder av sekretessbestämmelserna kräva en utredning, om tillståndshavarens rättsliga ställning ändras på ett sätt som kan ha betydelse för den tillståndsenliga järnvägstrafiken. I en situation av det nämnda slaget finns det eventuellt inte längre några förutsättningar för att tillståndet skall vara i kraft. Också med stöd av denna bestämmelse har

ministeriet tystnadsplikt när det gäller sekretessbelagda uppgifter som det har fått kännedom om. Oavsett järnvägsföretagets förändrade rättsliga ställning kan företaget enligt bestämmelsen fortsätta sin verksamhet om ministeriet inte anser att järnvägstrafiken äventyras. I syfte att trygga järnvägsföretagets rättssäkerhet åläggs ministeriet att bedöma förutsättningarna för fortsatt verksamhet så snart som möjligt efter att ha fått den behövliga utredningen av tillståndshavaren.

I paragrafens 3 mom. förpliktas ministeriet att återkalla tillståndet i enlighet med 8 § om ministeriet anser att järnvägssäkerheten äventyras i sådana ändringssituationer som avses i 1 eller 2 mom.

10 §. *Järnvägsföretags försäkringar.* En järnvägsoperatör skall ha en ansvarsförsäkring eller något motsvarande arrangemang genom vilket det kan ersätta sådana skador som järnvägstrafiken åsamkar utomstående och för vilka järnvägsföretaget eller den sammanslutning som bedriver museitrafik ansvarar enligt lag eller avtal. Försäkringen skall tecknas innan trafiken inleds och den skall vara i kraft under hela den tid som trafiken bedrivs.

Den försäkringsskyldighet som förutsätts i paragrafen skall anses vara nödvändig med hänsyn till de stora riskerna för skada som idkandet av järnvägstrafik innebär. Försäkringens tillräcklighet skall bedömas på basis av omfattningen av järnvägstrafiken. Museitrafiken t.ex. skall, redan på grund av de förutsättningar som gäller den, vara av liten omfattning, vilket skall tas i beaktande då man bedömer den försäkring som krävs.

11 §. *Säkerhetsintyg.* Avsikten med att bevilja säkerhetsintyg är att säkerställa att sökanden i sin verksamhet uppfyller de föreskrivna säkerhetskraven. Säkerhetsintyg kan beviljas eller godkännas endast för en viss tid, högst fem år. Säkerhetsintyg är enligt gemenskapsrätten en förutsättning för bedrivande av järnvägstrafik. I detta syfte kan Banförvaltningscentralen antingen själv bevilja säkerhetsintyg på ansökan eller godkänna ett i något annat EES-land beviljat säkerhetsintyg, som då blir gällande också i Finland. I fråga om säkerhetsintyg som har beviljats i något annat land kan

Banförvaltningscentralen förutsätta att sökanden lämnar in tilläggsutredning om den trafik som skall bedrivas i Finland.

I paragrafens 2 mom. föreskrivs om de uppgifter som sökanden skall lämna in för att få säkerhetsintyg. Banförvaltningscentralen behöver emellertid inte tillställas uppgifter som sökanden redan tidigare har lämnat in i något annat sammanhang. Det är fråga om t.ex. sådana uppgifter som har lämnats i samband med ansökan om tillstånd att ta i bruk den rullande järnvägsmateriellen.

Banförvaltningscentralen skall avgöra ärenden som gäller säkerhetsintyg inom fyra månader efter att sökanden har lämnat in de i paragrafens 2 mom. nämnda uppgifterna för behandlingen av ärendet. Säkerhetsintyget kan täcka antingen statens bannät i dess helhet eller en eller flera järnvägslinjer. Medan syftet med tillståndsförfarandet är att bedöma företaget som en helhet, är syftet med säkerhetsintyget att bedöma den trafik som sökanden planerar på de i ansökan angivna järnvägslinjerna. Bedömningen av säkerhetsintyget kan sålunda gälla endast säkerhetsfrågor i samband med sökandens trafik.

Säkerhetsintyget kan förenas med villkor. Villkoren får inte överskrida högt ställda säkerhetskrav för bedrivande av järnvägstrafik. Kraven skall anpassas till arten och omfattningen av sökandens trafik, med beaktande av de järnvägslinjer som ansökan avser. De säkerhetskrav som ställs på sökandens trafik skall också anpassas till de krav som ställs på övriga järnvägsoperatörer som trafikerar på samma linje.

Enligt paragrafens 4 mom. skall säkerheten i trafik som bedrivs av järnvägsföretag eller av internationella sammanslutningar av järnvägsföretag, i det fall att arten eller omfattningen av sökandens trafik förändras väsentligt, bedömas på nytt antingen på basis av en ny ansökan eller i samband med att det existerande säkerhetsintyget omprövas. Banförvaltningscentralen kan också återkalla ett säkerhetsintyg under de förutsättningar som anges i momentet.

12 §. *Inledande, bedrivande och avbrytande av järnvägstrafik.* I paragrafens 1 mom. sammanställs alla de förutsättningar som

skall vara uppfyllda för att tillståndshavaren skall ha rätt att bedriva järnvägstrafik. Enligt momentets 1 punkt skall tillståndshavaren för det första ha ett av Banförvaltningscentralen utfärdat eller godkänt säkerhetsintyg som täcker alla de järnvägslinjer där tillståndshavaren har för avsikt att bedriva trafik.

Enligt momentets 2 punkt skall tillståndshavaren ingå ett avtal med Banförvaltningscentralen om användning av tjänster som är centrala för bedrivandet av järnvägstrafik samt om säkerhetsfrågor, användning av rangerbangårdar, uppställningsspår och andra anordningar samt om övriga praktiska arrangemang.

Enligt momentets 3 punkt krävs dessutom att övriga lagstadgade förutsättningar för bedrivande av järnvägstrafik är uppfyllda. Härmed avses alla de krav som ställs i denna lag och i lagen om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet samt de krav som med stöd av dessa lagar föreskrivs för bedrivande av järnvägstrafik, t.ex. rätten att bedriva i lagarna avsedd järnvägstrafik samt att bankapacitet har beviljats för järnvägstrafiken. Det är emellertid inte frågan om Banförvaltningscentralens administrativa beslut utan om de lagstadgade förutsättningarna för inledande av trafik.

I paragrafens 2 mom. åläggs Banförvaltningscentralen att ingå ett sådant avtal som avses i 1 mom. 2 punkten med varje tillståndshavare, på sedvanliga och rimliga villkor. Avtalet får inte uppta krav som är strängare än de administrativa beslut som avses i denna lag. Ett sådant avtal får emellertid inte ingås förrän tillståndshavaren uppfyller de övriga i 1 mom. angivna förutsättningarna för inledande av trafik.

Ett sådant avtal som avses i detta moment får inte i onödan hindra tillståndshavaren att inleda trafik, även om syftet med avtalet är att avtalsparterna skall kunna enas om de praktiska detaljerna i samband med inledandet av trafik.

Banförvaltningscentralen får å andra sidan inte ingå något avtal i det fall att de övriga i denna lag angivna förutsättningarna för bedrivande av järnvägstrafik inte är uppfyllda. Ett syfte med avtalet är att påvisa att Banförvaltningscentralen för sin del har

uppfyllt alla förutsättningar för inledande av trafik och att trafiken kan inledas. Banförvaltningscentralen behöver inte längre fatta något separat administrativt beslut om saken.

Enligt paragrafens 3 mom. skall tillståndshavaren inleda den i tillståndet angivna verksamheten inom sex månader efter att tillståndet beviljats. Ministeriet kan emellertid på begäran av tillståndshavaren, med beaktande av särdragen i de tjänster som skall erbjudas, besluta att järnvägsföretaget får inleda verksamheten senare. Avsikten med bestämmelsen är att trygga behövlig flexibilitet vid inledandet av trafiken.

Om verksamheten inte har inletts inom sex månader och om tillståndshavaren inte har ansökt om uppskov, kan ministeriet avkräva tillståndshavaren tilläggsutredning om förutsättningarna för tillståndets giltighet. Om tillståndshavaren inte inleder verksamheten inom utsatt tid finns det anledning att misstänka att tillståndshavaren har ekonomiska eller andra svårigheter som är relevanta för trafiken. Svårigheterna kan ha samband med t.ex. de affärsansvariga personerna eller med bolagets ekonomiska situation. I ett sådant läge är det motiverat att ministeriet kan ompröva förutsättningarna för beviljande av tillstånd.

3 kap. Tjänster som skall tillhandahållas järnvägsoperatörer samt banavgift

13 §. *Tjänster som Banförvaltningscentralen tillhandahåller järnvägsoperatörer.* Enligt paragrafens 1 mom. skall Banförvaltningscentralen på likvärdiga och icke-diskriminerande villkor, tillhandahålla järnvägsoperatörer minimipaket av tillträdestjänster, bantillträdestjänster och spårförbindelser.

Närmare bestämmelser om de tjänster som avses i 1 mom. utfärdas genom statsrådets förordning, som skall vara baserad på vad som i kapacitets- och banavgiftsdirektivets bilaga II 1 punkten föreskrivs om minimipaket av tillträdestjänster samt i 2 punkten om bantillträdestjänster och spårförbindelser. I nätbeskrivningen skall uppgifterna om detaljerna i och tillgången på de tjänster som Banförvaltningscentralen

tillhandahåller enligt denna bestämmelse preciseras.

I minimipaketet av tillträdestjänster ingår trafikledning, rätt att utnyttja den kapacitet som beviljats samt till allmänheten riktad information om passagerartrafiken på bannätet. Genom ett sådant avtal som avses i 12 § 1 mom. 2 punkten kan, beroende på trafiksituationen, avtalas närmare om trafikledningstjänsterna.

Den passagerarinformation som ingår i minimipaketet av tillträdestjänster skall täcka järnvägsstationernas fasta och programmerbara informationssystem för passagerare. Denna tjänst omfattar inte passagerarinformation på tåg. Vid behandlingen av bankapacitetsansökningar i samband med sådana minimipaket av tillträdestjänster som avses i kapacitets- och banavgiftsdirektivet skall iakttas det förvaltningsförfarande som avses i 4 kap.

Till bantillträdestjänsterna hör spår som lämpar sig för växlingsarbete samt trafikledningstjänster och på elektrifierade järnvägslinjer användning av Banförvaltningscentralens elförsörjningsutrustning för drivmotorström till tåg och för annan elanvändning. Elenergi ingår emellertid inte i den tjänst som skall tillhandahållas, utan avtal om elenergi skall ingås antingen med Banförvaltningscentralen eller direkt med en elleverantör på den fria marknaden.

I fråga om växlingsarbete inbegriper den tjänst som Banförvaltningscentralen tillhandahåller endast de spår som används samt trafikledningen enligt 2 § 8 punkten. Järnvägsoperatören och Banförvaltningscentralen kan avtala om trafikledningen i samband med växlingsarbete, med ett sådant avtal som avses i 12 § 1 mom. 2 punkten.

Till bantillträdestjänsterna hör också spårförbindelser till bränsledepåer, till godsterminaler och till andra privata spåranläggningar för godstrafik, till uppställningsspår samt till service- och underhållsfunktioner för rullande järnvägsmateriel. På de tjänster som en spårförbindelse leder till kan emellertid eventuellt tillämpas vad som i 35 § föreskrivs om skyldigheten att tillhandahålla

järnvägsoperatörer tjänster.

Enligt paragrafens 2 mom. bemyndigas statsrådet att genom förordning bestämma vilka tilläggstjänster och extra tjänster som skall tillhandahållas järnvägsoperatörer. Med sådana tjänster avses i första hand de tjänster som nämns i kapacitets- och banavgiftsdirektivets bilaga II, 3 och 4 punkterna, samt övriga nyttigheter. Banförvaltningscentralen kan med järnvägsoperatörerna avtala om tillhandahållandet av sådana tjänster och nyttigheter.

Banförvaltningscentralen kan frivilligt tillhandahålla ifrågavarande tjänster och övriga nyttigheter. I så fall skall alla som bedriver järnvägstrafik på en viss järnvägslinje tillhandahållas tjänsterna och nyttigheterna på lika och rättvisa villkor. Banförvaltningscentralen skall i nätbeskrivningen informera om de tjänster och nyttigheter som tillhandahålls samt om detaljer i utbudet och om tillgängligheten. I fråga om prissättningen tillämpas de affärsekonomiska principerna i lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992). De tjänster som avses i detta moment omfattas sålunda inte av banavgiften.

14 §. *Banavgiftens grunddel och övriga banavgifter.* Avsikten är att i lagen ta in mot kapacitets- och banavgiftsdirektivet svarande bestämmelser om principerna för banavgiften. På så sätt skapas en grund för fastställande av banavgiften för varje tågplanepperiod. Närmare bestämmelser om grunderna för fastställande av banavgiften utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

Banförvaltningscentralen beslutar om den banavgift och de därtill anslutna avgifter som skall tas ut och uppbär avgifterna hos järnvägsoperatörerna.

Banavgiften består enligt paragrafens 1 mom. av banavgiftens grundavgift och andra avgifter i samband med banavgiften som definieras närmare i paragrafen.

I paragrafens 2 mom. föreskrivs närmare om banavgiftens grunddel, som är en obligatorisk avgift som uppbärs hos järnvägsoperatörerna per tågplanepperiod.. Grunddelen uppbärs för det minimipaket av tillträdestjänster som

Banförvaltningscentralen tillhandahåller i enlighet med 13 § 1 mom., för bantillträdestjänster och för spårförbindelser för tillträde till tjänsterna. Banförvaltningscentralen skall uppbära avgiften på rättvisa och icke-diskriminerande grunder. Det avgiftsuttag som avses i paragrafen tillämpas inte på de övriga tjänster och nyttigheter som Banförvaltningscentralen tillhandahåller och inte heller på tjänster i samband med bannät som förvaltas av andra parter.

Enligt artikel 7.3 i kapacitets- och banavgiftsdirektivet skall avgiften för minimipaketet och bantillträdestjänsterna fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs. Med kostnadsrelaterat avgiftsuttag enligt direktivet avses att avgiften fastställs enligt marginalkostnaden, vilket i praktiken innebär att avgiften täcker närmast de kostnader som direkt orsakas av bannätets användning och slitage. I Finland innebär ett avgiftsuttag enligt marginalkostnaden att banavgiftsinkomsterna till ca 15 % motsvarar Banförvaltningscentralens årliga underhålls- och investeringskostnader för bannätet.

I paragrafens 3 mom. föreskrivs om övriga avgifter i samband med banavgiften. Den miljöavgift som avses i momentets 1 punkt är baserad på artikel 7.5 och den extra avgift som avses i momentets 2 punkt som uppbärs vid brist på bankapacitet är baserad på artikel 7.4 i direktivet.

Enligt artikel 8.1 i kapacitets- och banavgiftsdirektivet kan i samband med banavgiften tas ut tilläggsavgifter för att täcka kostnader som har orsakats av banhållningen, också till den del som dessa överstiger marginalkostnaderna. Enligt 3 mom. 3 punkten i den föreslagna paragrafen kan för användningen av bannätet tas ut en sådan tilläggsavgift som avses i direktivet för att täcka banhållningskostnader, förutsatt att järnvägsoperatörernas lönsamhet och konkurrenskraft på godstrafikmarknaden inte väsentligt försvagas.

Banförvaltningscentralens banhållningskostnader skall också i fortsättningen i regel finansieras med banavgiftens grunddel och med statlig budgetfinansiering. Avsikten med en

eventuell tilläggsavgift är inte att ändra de grunder för uttag av banavgifter som hittills har tillämpats i Finland. En tilläggsavgift kan tas ut närmast i situationer där man önskar att järnvägsoperatörerna täcker en större del av banhållningsutgifterna än vad grunddelen inbringar. Inkomsterna av tilläggsavgifterna skall emellertid alltid användas för att täcka banhållningskostnader.

Enligt 3 mom. 4 punkten kan en investeringsavgift tas ut i samband med ett investeringsprojekt enlighet med artikel 8.2 i direktivet, under förutsättning att finansieringen av investeringen förutsätter uttag av en investeringsavgift och att projektet förbättrar järnvägsoperatörens verksamhetsförutsättningar eller kostnadseffektivitet. Inkomsterna av investeringsavgiften skall i sin helhet användas för finansiering av investeringen. En investeringsavgift kan tas ut för investeringsprojekt som uppfyller förutsättningarna först efter att projektet har genomförts. En investeringsavgift kan tas ut också för projekt som har inletts redan innan denna lag har trätt i kraft, t.ex. för tvärbanan Kervo-Lahtis. Enligt lagens 47 § 3 mom. får emellertid en investeringsavgift inte debiteras för ett investeringsprojekt som har tagits i bruk tidigare än 10 år före lagens ikraftträdande.

Från järnvägsoperatörens synpunkt skall projekt som genomförs med en investeringsavgift förbättra kostnadseffektiviteten eller efterfrågan på transporttjänster i en sådan utsträckning att konkurrenskraften förbättras oavsett uttaget av investeringsavgiften. Investeringsavgiften får sålunda inte användas för sedvanlig finansiering av banhållningen.

I paragrafens 3 mom. 5 punkten föreskrivs om en avgift för reservering av bankapacitet. Denna avgift kan uppbäras för outnyttjad bankapacitet förutsatt att avgiften främjar ett effektivt utnyttjande av bankapaciteten. Bestämmelsen är baserad på artikel 12 i kapacitets- och banavgiftsdirektivet.

I praktiken kan en bokningsavgift tas ut endast då den outnyttjade bankapaciteten sannolikt skulle ha använts av någon annan järnvägsoperatör än den som tilldelats bankapaciteten. I en situation där endast en

har ansökt om bankapacitet kan någon bokningsavgift inte uppbäras överhuvudtaget, eftersom kravet på ett effektivt utnyttjande av bankapaciteten avser uttryckligen ett effektivt utnyttjande av bankapaciteten i en situation där sökandena är flera.

I paragrafens 4 mom. bemyndigas kommunikationsministeriet att genom en förordning ge närmare bestämmelser i enlighet med kapacitets- och banavgiftsdirektivets kapitel II om grunderna för bestämmande av banavgiften, om förutsättningarna för fortsatt uppbärande av avgift för att visa att det föreligger brist på kapacitet under perioder av överbelastning och om avgifternas belopp. Det är meningen att ministeriet skall ge närmare bestämmelser om grunderna för bestämmandet av banavgiften beroende på tågplaneperioden. Med bestämmelser om grunderna för bestämmande avses detaljer om tillämpandet av banavgiften, såsom allmänna beräkningsprinciper som gäller banhållningens gränskostnader samt detaljerat fastställande av den järnvägstrafik som idkas och av järnvägslinjerna så att banavgiften kan bestämmas

15 §. *Rabatter på banavgifter.* I denna paragraf föreskrivs om rabatter på banavgifter. Enligt paragrafens 1 mom. kan Banförvaltningscentralen i egenskap av den myndighet som svarar för uppbörden av banavgiften, bevilja rabatt på banavgifter i motsvarande mån som banhållningen effektivteras, enligt vad som bestäms om beviljandet av rabatter genom förordning av kommunikationsministeriet.

Med effektivisering avses i detta sammanhang sådana kostnadsbesparingar i samband med banhållningen som inte har medräknats i banavgiftens grunddel eller i en avgift som har samband med banavgiften. Eftersom grunddelen är direkt baserad på kostnaderna för järnvägstrafiken kan denna rabatteringsgrund vara endast tillfällig. En förutsättning för beviljandet är dock att rabatterna inte överskrider de kostnadsbesparingar som fås av effektiveringen av banhållningen.

Enligt paragrafen kan Banförvaltningscentralen bevilja även

tidsbestämda rabatter för utvecklande av nya trafik tjänster. Med en ny tjänst avses att en helt ny efterfrågan på transporttjänster utvecklas på nya järnvägslinjer eller att efterfrågan utsträcks till nya järnvägslinjer. Rabatter kan enligt förslaget beviljas också för att främja användningen av avsevärt underutnyttjade järnvägslinjer. Med dessa rabatter är det möjligt att främja utnyttjandet av lågtrafikerade järnvägslinjer, men också till denna del måste rabatterna vara tidsbegränsade. Även om dessa rabatter, och förutsättningarna för beviljandet av dem, bestäms närmare genom kommunikationsministeriets förordning. Enligt artikel 7.3 i kapacitets- och banavgiftsdirektivet skall banavgiftens grunddel fastställas på basis av de kostnader som direkt orsakas av järnvägstrafiken. Enligt artikel 9 i direktivet kan de rabatter som avses i denna paragraf tillämpas också på grunddelen. Andra än i denna paragraf föreskrivna rabatter på grunddelen eller på andra till banavgiften anknutna avgifter kan inte beviljas.

I paragrafens 2 mom. bemyndigas kommunikationsministeriet att genom förordning ge närmare bestämmelser om rabatter på banavgiften och om de förutsättningar som skall uppfyllas för att Banförvaltningscentralen skall kunna bevilja rabatt på banavgiften. Förordningen skall basera sig på bestämmelserna i artikel 9 i kapacitets- och banavgiftsdirektivet.

16 §. *Debitering av banavgiften.* Enligt paragrafen skall Banförvaltningscentralen i egenskap av bannätets förvaltare besluta om debitering av de avgifter som avses i detta kapitel och kalendermånadsvis debitera avgifterna hos järnvägsoperatörerna som enligt 40 § skall tillställa Banförvaltningscentralen uppgifter om den trafik som de bedriver. De avgifter som avses i detta kapitel är offentligrättsliga och kan sålunda utmätas utan dom.

4 kap. **Utnyttjande av bannätet samt bankapaciteten**

17 §. *Järnvägsföretag och internationella sammanslutningar av järnvägsföretag som har tillträdesrätt till bannätet.* I denna

paragraf föreskrivs om den rätt som järnvägsföretag och internationella sammanslutningar av järnvägsföretag har att utnyttja bannätskapacitet samt att utnyttja bannätets trafikplatser för sin järnvägstrafik. Enligt direktivet om ändring av utvecklingsdirektivet för järnvägar skall tillträde till bannätet garanteras inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdets inre TERFN-nät som avses i direktivet, när det gäller kombinerade transporter samt internationell persontrafik. Denna rätt gäller i första hand medlemsstaternas järnvägsföretag samt internationella sammanslutningar av järnvägsföretag, vilkas medlemmar skall vara etablerade i de medlemsstater där transportverksamheten bedrivs.

Ett undantag från etableringskravet gäller i fråga om sådan transitotrafik som enligt utvecklingsdirektivet, tillåts inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdets inre internationella trafik, kombinerade transporter och räknat från den 1 mars 2008 också Europeiska ekonomiska samarbetsområdets internationella godstrafik i sin helhet, för vilka något etableringskrav inte får uppställas. Transitotrafiken förutsätter en internationell sammanslutning av järnvägsföretag, men i övrigt får också ett ensamt järnvägsföretag bedriva sådan trafik som beskrivs här.

I utvecklingsdirektivet för järnvägar fastställs minimikrav för öppnande av bannätet för konkurrens. I övrigt får medlemsstaterna själva bestämma i vilken utsträckning bannäten skall vara öppna för flera än ett järnvägsföretag.

Enligt 1 mom. 1 punkten skall den rätt som järnvägsföretag och internationella sammanslutningar av järnvägsföretag har att bedriva intern internationell järnvägstrafik inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet gälla hela bannätet. Denna rätt har ett tillämpningsområde som är större än TERFN-nätets utsträckning i Finland, men till följd av definitionen av TERFN-nätet är utvidgningen obetydlig, uttryckligen av den anledningen att till TERFN-nätet dessutom hör sådana anslutningslinjer som definieras i artikel 10 a i direktivet om ändring av utvecklingsdirektivet. Förändringarna som

det föreslagna momentet innebär är små även jämfört med nuläget, då man tar i beaktande att enligt den redan gällande bannätslagens 3 § 3 mom. kan rätt att utnyttja bannätet beviljas för internationell järnvägstrafik mellan länder som hör till det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet förutom åt VR Aktiebolag, även åt en internationell sammanslutning av järnvägsföretag eller ett järnvägsföretag som sköter om internationella kombinerade transporter.

Till sådan internationell trafik mellan EES-stater som avses i paragrafens 1 mom. 1 punkten hör också tågfarjeförbindelser mellan Finland och andra EES-stater, om sjötransporten av godset sker i tågagnar. Vilken typ av transportavtal eller fraktsedel som används för transporten saknar betydelse för bedömningen av trafikens karaktär vid tolkningen av denna paragraf.

Enligt 1 mom. 2 punkten har endast det aktiebolag som är bildat för att fortsätta Statsjärnvägarnas transportverksamhet tillträdesrätt till bannätet i den inhemska gods- och persontrafiken samt i förbindelsetrafiken till Ryssland. I praktiken avses VR Aktiebolag.

Enligt paragrafens 2 mom. har järnvägsföretag och internationella sammanslutningar av järnvägsföretag rätt att utnyttja bannätets trafikplatser för sin järnvägstrafik. Om sådan användning av bannätet skall emellertid enligt 12 § 1 mom. 2 punkten avtalas särskilt. Också ett annat företag eller en annan sammanslutning får enligt 2 mom. använda en trafikplats, om trafiken betjänar en privat spåranläggning med anslutning till trafikplatsen. Om sådan trafik skall överenskommas med ett avtal om upprätthållande av privat spåranläggning. Den föreslagna bestämmelsen överensstämmer med nuvarande praxis.

På sådan trafik skall enligt förslaget tillämpas alla de bestämmelser och föreskrifter som gäller trafik på bannät. På den rullande järnvägsmateriel som används för trafiken samt på trafiksäkerhetspersonalen ställs samma krav som när det gäller ett järnvägsföretags motsvarande funktioner. Regleringen motsvarar också till denna del nuvarande praxis.

18 §. *Ansökan om bankapacitet.* Enligt

paragrafens 1 mom. skall ansökningar om bankapacitet för varje tågplaneperiod riktas till Banförvaltningscentralen. Av definitionen av begreppet bankapacitet följer att bankapacitet kan sökas endast för trafik som bedrivs enligt en tågplan. Med Banförvaltningscentralen kan särskilt avtalas om annan trafik på bannätet.

Avsikten är att i ansökan om bankapacitet skall anges åtminstone den typ av trafik som skall bedrivas med varje tåg, järnvägslinjen jämte avgångs- och ankomststationer, trafikeringsdagar och riktgivande tågplaner. I synnerhet när det är fråga om godstrafik kan trafikeringsdagarna emellertid inte exakt bestämmas på förhand. Av denna anledning räcker det att järnvägsföretaget ansöker om bankapacitet åtminstone för alla sådana tågplaneenliga tåg som det enligt de förhandsuppgifter som föreligger om transporter har för avsikt att sätta i trafik under tågplaneperioden. Bankapacitet kan sålunda sökas utöver det faktiska behovet. Med stöd av 20 § 3 mom. behöver sådan bankapacitet emellertid inte beviljas eller också kan den med stöd av 24 § återkallas i det fall att järnvägslinjens trafiksituation i övrigt förutsätter det och förutsättningarna för tillämpning av paragrafen i övrigt är uppfyllda.

Ansökan om bankapacitet behöver inte uppta en detaljerad tågplan. Det kan emellertid vara ändamålsenligt att lämna in ansökningsuppgifterna till Banförvaltningscentralen i form av en s.k. grafisk tågplan. Av den grafiska tågplanen skall framgå hela den i ansökan avsedda trafiken på varje järnvägslinje, dygnsvis och med erforderliga uppgifter om tågen.

I momentet bemyndigas statsrådet att genom förordning ge närmare bestämmelser om ansökan av bankapacitet och om ansökningstider samt om järnvägstrafikens tågplaneperioder i enlighet med bestämmelserna i bilaga III till kapacitets- och banavgiftsdirektivet. Bemyndigandet att genom statsrådets förordning ge närmare bestämmelser om de frågor som nämns i bilagan till direktivet anses vara ändamålsenligt, eftersom avsikten är att alltid vid behov ändra bilagan genom kommittéförfarande. Med järnvägstrafikens

tågplaneperiod avses en period på ett år som byts samtidigt i det transeuropeiska järnvägssystemet. Tågtidtabellerna kan ändras även under tågplaneperioden. Järnvägstrafikens tidtabeller görs upp enligt bilaga III en gång om året. Järnvägstrafikens tågplaneperiod börjar enligt gällande bilaga den sista lördagen i maj. Bilagan håller på att ändras genom kommittéförfarande så att ändringarna i tågplaneperioden träder i kraft det andra veckoslutet i december.

Tidsfristen för ansökning och beviljande av bankapacitet bestäms enligt datumet för tågplaneperiodens början. Enligt bilagan måste bankapacitet ansökas senast 12 månader innan den nya tågplaneperioden börjar gälla. Bannätets förvaltare skall göra upp ett förslag till tidtabell för trafiken senast fyra månader efter att fristen för bankapacitetsansökningarna löpt ut.

Det kan också under tågplaneperioden uppkomma behov att ändra beslut om tilldelning av bankapacitet. I detta syfte skall i momentet inkluderas en bestämmelse enligt vilken ny bankapacitet eller ändring av bankapacitet för regelbunden trafik kan ansökas även under tågplaneperioden. Även om detta utfärdas närmare bestämmelser genom statsrådets förordning.

Enligt paragrafens 2 mom. kan järnvägsföretag och internationella sammanslutningar av järnvägsföretag ansöka om bankapacitet också för internationella järnvägslinjer inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Banförvaltningscentralen skall i fråga om en sådan ansökan fungera som sökandens ombud i förhållande till övriga bannätsförvaltare.

19 §. *Prioritetsordningen mellan kapacitetsansökningar.* Med stöd av paragrafens 1 mom. skall Banförvaltningscentralen bestämma om reservering av järnvägslinjer eller delar av järnvägslinjer för särskild bankapacitet på det sätt som avses i artikel 24 i kapacitets- och banavgiftsdirektivet. På en järnvägslinje eller en del av en järnvägslinje som har avsatts för särskild bankapacitet skall företrädesrätt enligt 2 mom. ges den typ av trafik för vilken bankapaciteten särskilt är avsedd.

Banförvaltningscentralen kan med stöd av bemyndigandet t.ex. bestämma att sådana

delar av en järnvägslinje som är byggda för närtrafik av metrotyp skall utnyttjas för urban trafik, eller på motsvarande sätt att järnvägslinjer som är ombyggda för höghastighetstrafik skall användas för sådan trafik. En förutsättning för att en järnvägslinje skall reserveras för särskild bankapacitet är enligt 1 mom. emellertid att det finns tillräckligt med alternativa järnvägslinjer för övrig trafik. Enligt paragrafens 2 mom. kan för en järnvägslinje som är reserverad för särskild bankapacitet eller för en del av en sådan linje beviljas bankapacitet för annan trafik, om sådan är disponibel.

Enligt paragrafens 2 mom. bemyndigas Banförvaltningscentralen att utfärda bestämmelser om sådana prioritetsarrangemang som kan tillämpas när en järnvägslinje är överbelastad. Prioritetsordningen skall bestämmas utgående från trafiktypen, liksom när det gäller person- eller godstrafik. Enligt paragrafens 2 mom. skall Banförvaltningscentralen innan den tillämpar prioritetsordningen först konstatera att en järnvägslinje är överbelastad. Det är fråga om överbelastning av en järnvägslinje då ansökningarna om bankapacitet inte kan samordnas med stöd av 20 § 1 mom. eller då det är sannolikt att järnvägslinjen överbelastas under tågplaneperioden. Då en järnvägslinje konstateras vara överbelastad leder detta till att bankapaciteten bedöms i enlighet med lagens 36 §.

20 §. *Beslut om prioritetsordningen i enskilda fall.* Enligt paragrafens 1 mom. skall Banförvaltningscentralen samordna tilldelningen av bankapacitet mellan sökandena i det fall att ansökningarna gäller samma bankapacitet. Banförvaltningscentralen kan i sådana fall erbjuda sökandena bankapacitet som inte väsentligt avviker från ansökan.

Enligt paragrafens 2 mom. kan Banförvaltningscentralen i enskilda fall avgöra prioritetsordningen mellan dem som har ansökt om bankapacitet före inlämnandet av tågplaneförslaget. Beslutet om prioritetsordningen är på så sätt relaterat till de förhandlingar om samordning av kapaciteten som avses i 1 mom, att det skall

fattas inom tio dagar efter avslutandet av samordningsförhandling som varit resultatlösa.

Till kommunikationsministeriet, som fungerar som det regleringsorgan som avses i 44 §, kan framföras ett yrkande på rättelse av ett beslut om prioritetsordningen. Avsikten är att ministeriet redan under tilldelningsförfarandet skall kunna avgöra ett enskilt ärende om prioritetsordningen. Förfarandet är ägnat att minska behovet av rättelseyrkanden när det gäller egentliga beslut om tilldelning av bankapacitet.

I paragrafens 3 mom. föreskrivs om de grunder på vilka prioritetsordningen i enskilda fall kan avgöras med avvikelse från de allmänna principerna i detta kapitel. Med tanke på järnvägstransportsystemets funktion kan det i enskilda fall vara nödvändigt att avvika från den i lagen avgivna prioritetsordningen, eftersom ett beslut om kapacitetstilldelning kan ha vittgående följder och eftersom eventuella negativa konsekvenser i enskilda fall kan minskas genom särskilda avgöranden.

Som sådana exceptionella grunder som avses momentet anses följdverkningar som upprätthåller eller förbättrar den internationella trafiken eller järnvägstransportsystemets eller kollektivtrafikens funktion samt situationer i vilka prioritetsordningen skulle orsaka sökanden, ett järnvägsföretag, en internationell sammanslutning av järnvägsföretag eller dessas kunders affärsverksamhet oskälig stora olägenheter. Det kan i praktiken vara fråga om t.ex. en transportkunds logistiska specialbehov eller om den rullande materielens effektiva användning eller också om faktorer som tryggar symmetrin i kollektivtrafikens tågplaner och anslutningsförbindelser.

21 §. *Upprättande av tågplaneförslag samt hörande av parter.* Enligt paragrafens 1 mom. skall Banförvaltningscentralen upprätta tågplaneförslag senast fyra månader efter att den genom statsrådets förordning bestämda ansökningstiden går ut. Banförvaltningscentralen har sålunda fyra månader på sig att utreda behovet av bankapacitet och att vid behov tillämpa det förfarande som avses i 20 §.

Banförvaltningscentralen tar i tågplaneförslaget ställning till den bankapacitet som föreslås bli beviljad, endast i den omfattning och med de begränsningar som trafikledningen förutsätter. Syftet med tågplaneförslaget är att fastställa vilka fakta som kan läggas till grund för den tågtrafiken. Med stöd av tågplaneförslaget avgörs t.ex. inte frågan om kommersiella hållplatser i passagerartrafik eller frågan om vilka växlingsfunktioner för godstrafiken som skall finnas på olika trafikplatser.

Järnvägsföretagen skall också i fortsättningen ansvara för upprättandet av tågplaner för dem som svarar för trafiksäkerheten, eftersom sådana tidtabeller inte utarbetas vid tilldelningen av bankapacitet. Banförvaltningscentralen och järnvägsföretagen skall ingå ett sådant avtal som avses i 12 § 1 mom. 2 punkten om användningen av de tågplaner som behövs för Banförvaltningscentralens trafikledning. På utarbetandet av tidtabellerna skall tillämpas respektive föreskrifter och bestämmelser.

Enligt paragrafens 2 mom. är utgångspunkten den att tågplaneförslaget i första hand skall baseras på att bankapacitet beviljas enligt ansökan. Banförvaltningscentralen kan emellertid avvika från ansökan, om avvikelsen inte är väsentlig och om den innebär att tilldelningen av bankapacitet kan förbättras. Banförvaltningscentralen kan lämna bankapacitet outdelad om avsikten är att hålla kapacitet i reserv för trafik enligt en bättre prioritetsordning.

Tågplaneförslaget utarbetas i form av en s.k. grafisk tågplan, som visar den bankapacitet som föreslås bli beviljad för varje järnvägslinje. En grafisk tågplan kan vara mycket noggrann, men avsikten är att förslaget skall ange endast de tidsgränser inom vilka den som ansöker om bankapacitet kan utnyttja den beviljade bankapaciteten.

Enligt paragrafens 3 mom. skall Banförvaltningscentralen tillställa sökandena tidtabellsförslaget för kännedom inom den tid som är utsatt för utarbetandet av förslaget. Enligt momentet skall sökandena, järnvägstrafikens godstrafikkunder samt de sammanslutningar som företräder godstrafikkunderna beredas tillfälle att bli

hörda om tidtabellsförslaget. Hörandet skall ske inom 30 dagar.

22 §. *Tilldelning av bankapacitet.* Enligt paragrafens 1 mom. skall Banförvaltningscentralen besluta om tilldelning av bankapacitet på basis av tågplaneförslaget. Tilldelningen av bankapacitet skall baseras på likvärdiga och icke-diskriminerande grunder och vid den skall beaktas person- och godstrafikens behov, banhållningen samt de krav som ett effektivt utnyttjande av bannätet ställer. I beslutet om kapacitetstilldelningen skall tillämpas en prioritetsordning som är förenlig med den särskilda och överbelastade bankapaciteten.

Banförvaltningscentralen kan enligt 2 mom. besluta om ändringar i kapacitetstilldelningen under tågplaneperioden, i enlighet med tidsfristerna i statsrådets förordning som utfärdas med stöd av 18 §.

23 §. *Brådskande ansökan om bankapacitet.* Med stöd av paragrafens 1 mom. kan företag som ansöker om bankapacitet och operatörer som bedriver museitrafik i enlighet med 37 § ansöka om bankapacitet oberoende av den till tågplaneperioder bundna tilldelningen av bankapacitet. Avsikten är att trygga tillgången på bankapacitet för tåg som tillfälligt sätts in i trafik. Banförvaltningscentralen skall i en sådan situation fatta beslut om kapacitetsansökan inom fem dygn. I tidsfristen räknas in sådana dygn då Banförvaltningscentralen inte är öppen. I praktiken skall Banförvaltningscentralen avgöra ansökan betydligt snabbare när det är fråga om sökandens brådskande kommersiella behov. Enligt paragrafens 2 mom. skall Banförvaltningscentralen i första hand bevilja den sökta bankapaciteten. Om flera sökande ansöker om samma bankapacitet skall kapaciteten beviljas i den ordning som ansökningarna har kommit in, om inte annat följer av prioritetsordningen.

Enligt paragrafens 3 mom. är ansökningsförfarandet i första hand skriftligt. Sökanden kan anhängiggöra ärendet hos Banförvaltningscentralen elektroniskt, så som föreskriv i lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet (/). Möjligheten till

elektronisk kommunikation måste anses vara motiverat p.g.a. sakens brådskande karaktär. I praktiken kan Banförvaltningscentralen avgöra ansökan snabbare än genom skriftligt förfarande och sålunda bättre tillgodose sökandens kommersiella behov att ordna brådskande transport. Beslutet kan i så fall delges antingen per telefax eller elektronisk post och beslutet anses ha delgivits då faxet eller den elektroniska posten har sänts till sökanden.

24 §. *Utnyttjande och återkallande av bankapacitet.* Enligt paragrafens 1 mom. får ett järnvägsföretag utnyttja endast den kapacitet som har beviljats det. Avsikten är att kapacitet som har beviljats en annan sökande skall konkurrensutsättas mellan järnvägsföretagen. En annan sökande kan sålunda enligt momentet ställa kapacitet som har beviljats för den egna trafiken till ett valfritt järnvägsföretags förfogande. Ett järnvägsföretag som utnyttjar en annan sökandes kapacitet skall emellertid uppfylla de i 17 § angivna förutsättningarna för tillträde till bannätet.

Banförvaltningscentralen bemyndigas med stöd av paragrafens 2 mom. att utfärda närmare bestämmelser om tröskelkvoterna för minimianvändning av bankapacitet. Banförvaltningscentralen har med stöd av 2 mom. rätt att återta kapacitet som har beviljats en sökande, i det fall att järnvägsföretaget under 30 dagar utnyttjar den i nätbeskrivningen angivna kapaciteten mindre än den tröskelkvot som skall tillämpas som minimikrav.

Enligt paragrafens 3 mom. kan återkallande av bankapacitet emellertid inte tillämpas då kapaciteten har blivit utnyttjad av orsaker som inte är beroende av järnvägsföretaget. Om kapaciteten emellertid har blivit utnyttjad av ekonomiska skäl som är oberoende av järnvägsföretaget, kan bankapaciteten återkallas med stöd av 2 mom. Som sådana ekonomiska skäl anses att det inte har funnits tillräcklig efterfrågan på järnvägsföretagets transporter eller att järnvägsföretaget annars av ekonomiska skäl inte har kunnat upprätthålla trafik i den omfattning som den beviljade kapaciteten förutsatt.

Banförvaltningscentralen har med stöd av

den föreslagna paragrafens 4 mom. rätt att tillfälligt, helt eller delvis återta sådan bankkapacitet som är oanvändbar på grund av ett teknisk fel, en olyckshändelse eller ett skadefall inom bannätet. Banförvaltningscentralen skall då i mån av möjlighet erbjuda järnvägsföretagen alternativa järnvägslinjer. Banförvaltningscentralen är dock endast om så överenskommits skyldig att betala ersättning till järnvägsföretaget för eventuella skador till följd av att kapacitet har återtagits av någon anledning som beror på bannätet.

25 §. *Ramavtal.* I denna paragraf föreslås ett förfarande som innebär att Banförvaltningscentralen och den som ansöker om bankkapacitet kan ingå ett ramavtal om utnyttjande av bankkapacitet under en längre tid än en tågplaneperiod. I ramavtalet skall fastställas vilken typ av bankkapacitet sökanden behöver.

Syftet med ramavtalet är att tillgodose sökandens behov av att planera sin affärsverksamhet för en längre tid än en tågplaneperiod, eftersom livslängden för rullande järnvägsmateriel normalt är över 20 år. Inom den kapitalintensiva järnvägsbranschen är det viktigt att ingå ramavtal om de principer enligt vilka ett järnvägsföretag eller en internationell sammanslutning av järnvägsföretag kan utnyttja sina investeringar eller en annan sökande av bankkapacitet kan trygga sina transportlinjer.

Oavsett ett eventuellt ramavtal skall sökanden alltid ansöka om bankkapacitet med iakttagande av de övriga bestämmelserna i detta kapitel. Banförvaltningscentralen behöver inte tilldela bankkapacitet i enlighet med ramavtalet. Den skall oavsett avtalet tillämpa de övriga bestämmelserna i detta kapitel utan begränsning av ramavtalet. Banförvaltningscentralen skall sålunda trygga övriga sökandes rätt att i förvaltningsförfarande bli tilldelade bankkapacitet på de grunder som föreskrivs i lagen. Banförvaltningscentralen skall också trygga reservkapaciteten utan hinder av eventuella ramavtal. Med reservkapacitet avses sådan bankkapacitet som Banförvaltningscentralen reserverar för senare utdelning i samband med brådslande

bankkapacitetsansökningar.

Enligt paragrafens 2 mom. är utgångspunkten den att ramavtal skall ingås för fem år i sänder. Ett ramavtal kan av särskild anledning ingås också för kortare eller längre tid. I paragrafen föreskrivs om de grunder enligt vilka ett ramavtal kan ingås för en längre tid än fem eller tio år.

Enligt paragrafens 3 mom. kan ett ramavtal ändras under avtalsperioden. Ett ramavtal kan förenas med påföljder som tryggar sökandenas skäliga kommersiella behov. Genom att förena ramavtalen med sanktioner är det möjligt att trygga faktiska kommersiella intressen också i situationer där sökanden inte kan beviljas avtalsenlig kapacitet.

Enligt paragrafens 4 mom. skall kapacitetstilldelningen vara offentlig också när det gäller ramavtal. Uppgifterna om ramavtal och avtalat bankkapacitet är till väsentliga delar alltid offentliga, vilket är ägnat att öka förtroendet för att besluten om kapacitetstilldelning tillkommer i behörig ordning. Kommunikationsministeriet har emellertid i egenskap av det regleringsorgan som avses i 43 § alltid rätt att utan hinder av sekretessbestämmelserna få alla uppgifter om ramavtal.

5 kap. Järnvägstrafikens säkerhet

26 §. *Grunderna för järnvägstrafikens säkerhet.* Enligt denna paragraf skall en järnvägsoperatör ha en organisation som garanterar säkerheten samt nödvändiga interna direktiv om ledningen och övervakningen av verksamheten. Dessutom skall järnvägsoperatören åläggas att svara för säkerheten i sin verksamhet samt för att föreskrifterna och bestämmelserna om järnvägstrafik iakttas i verksamheten. Säkerhetsorganisationen skall byggas upp med beaktande av bl.a. arten och omfattningen av den järnvägstrafik som skall bedrivas. Avsikten med de krav som uppställs i paragrafen är att främja järnvägstrafikens säkerhet.

I paragrafen hänvisas till 3 § i lagen om järnvägssystemets driftskompatibilitet, vilken innehåller bestämmelser om de tekniska kraven och säkerhetskraven som gäller

bedrivande av järnvägstrafik.

27 §. *Behörighetskrav på trafiksäkerhetspersonal.* De som styr rullande materiel och deltar i trafikledningen samt andra som direkt verkar inom järnvägstrafiksäkerhetsuppgifter förutsätts, med beaktande av uppgifternas karaktär, ha ett sådant hälsotillstånd, en sådan utbildning och övrig lämplighet som krävs för tillbörlig skötsel av uppgifterna. I järnvägslagen inkluderas grundläggande bestämmelser om behörighetskraven för personer som arbetar inom järnvägssäkerheten. Kraven varierar beroende på uppgifterna. Kraven blir strängare för dem som i sina uppgifter mer direkt kan påverka järnvägstrafikens säkerhet. Banförvaltningscentralen har utfärdat närmare bestämmelser om uppgiftsspecifika hälsokrav samt utbildnings- och andra behörighetskrav för personer som sköter uppgifter som direkt påverkar trafiksäkerheten. Dessa bestämmelser tillämpas fortfarande med stöd av övergångsbestämmelserna som sådana tills annat föreskrivs eller bestäms om deras tillämpning. Kommissionen förbereder som bäst tekniska specifikationer som gäller driftskompatibiliteten om nämnda krav. Det är meningen att kraven godkänns genom kommittéförfarande under 2004. Det är meningen att ministeriet tillsätter en arbetsgrupp för att utreda hur och på vilken normnivå behörighets- och hälsokraven för de som arbetar med trafiksäkerhetsuppgifter skall bestämmas på lagstiftningsnivå. Ända tills den nya lagstiftningen träder i kraft tillämpas de bestämmelser som Banförvaltningscentralen utfärdat om kraven.

28 §. *Trafikledning.* Enligt paragrafen skall Banförvaltningscentralen, liksom för närvarande, svara för trafikledningen. Banförvaltningscentralen kan ordna trafikledningen själv eller också upphandla trafikledningstjänster av offentliga eller privata serviceproducenter. Hittills har Banförvaltningscentralen köpt trafikledningstjänsterna av VR Aktiebolag, eftersom ämbetsverket inte själv har de personalresurser som förutsätts för uppgiften. Denna praxis kan fortsätta tills vidare. Om andra järnvägsoperatörer kommer in på marknaden blir det sannolikt nödvändigt att

omorganisera trafikledningsuppgifterna.

Banförvaltningscentralen berättigas också att med innehavare av privata spåranläggningar avtala om hur trafikledningen skall ordnas inom en privat spåranläggning eller en del av en sådan. För innehavarens vidkommande är arrangemanget frivilligt och dess syfte är att förena kontrollstyrningen av samma trafik mellan bannätet och den privata spåranläggningen samt vid behov också inom den privata spåranläggningen. I praktiken kan sålunda ett enskilt lokomotiv stå under övervakning av Banförvaltningscentralens trafikledning också inom en privat spåranläggning, om innehavaren så önskar.

29 §. *Besiktningssystemet för rullande järnvägsmateriel.* Enligt paragrafens 1 mom. skall rullande materiel för vilken inte har beviljats sådant tillstånd för ibruktagande som avses i kompatibilitetsbestämmelserna, omfattas av det besiktningssystem som Banförvaltningscentralen ansvarar för. I och med den europeiska kompatibilitetsregleringen minskar emellertid besiktningssystemets betydelse, eftersom regleringen är baserad på s.k. anmälda organ inom en teknisk bedömningsmiljö.

Besiktningssystemet kan enligt 2 mom. utsträckas också till rullande materiel för vilken har beviljats tillstånd för ibruktagande, men endast till den del som bedömningen av de tekniska kraven inte är baserad på bedömning som gjorts av det anmälda organet och kompatibilitetsregleringen. Å andra sidan kan ett sådant anmält organ som avses i kompatibilitetsregleringen anlitas för sådana uppgifter som avses i denna paragraf, men procedurmässigt skulle organet verka i enlighet med de bestämmelser som gäller för dem.

Systemet för besiktning av rullande järnvägsmateriel är till följd av kompatibilitetsregleringen en tillfällig lösning som sannolikt upphävs om några år, då bedömningar som utförs av anmälda organ blir vanligare.

Enligt 3 mom. kan det anmälda organet som avses i 7 § lagen om järnvägssystemets driftskompatibilitet användas till att genomföra besiktningar. Organet skall tillämpa gemenslagslagstiftningen då det

genomför besiktningar som avses i denna paragraf. Dessutom skall organet i sin bedömningsverksamhet tillämpa de nationella bestämmelser som utfärdats med stöd av 3 § lagen om järnvägssystemets driftskompatibilitet, som kompletterar de krav som följer av kompatibilitetsregleringen.

30 §. *Krav som ställs på trafikledningstjänster och på besiktningstjänster för rullande materiel.* Trafikledningstjänsterna och besiktningstjänsterna för den rullande materielen måste anses som sådan utanför myndighetsorganisationen överförd offentlig förvaltningsuppgift som avses i 124 § i grundlagen. Det är emellertid inte frågan om delegering av någon betydande offentlig makt.

I paragrafen föreskrivs om de krav som ställs på uppgifterna. Enligt paragrafens 1 mom. skall det företag som erbjuder tjänsterna ha en organisation som garanterar säkerheten, samt av Banförvaltningscentralen fastställda anvisningar för ledningen och övervakningen av verksamheten. Tjänsterna skall på lika villkor tillhandahållas samtliga järnvägsföretag. Ett företag som tillhandahåller trafikledningstjänster skall enligt 1 mom. i sin verksamhet iakttå principerna för god förvaltning.

Enligt paragrafens 2 mom. förutsätts de personer som sköter uppgifter i samband med besiktningen av rullande materiel vara lämpliga för dessa uppgifter samt yrkesmässigt kompetenta. Ett företag som tillhandahåller besiktningstjänster skall i tillämpliga delar iakttå de i momentet nämnda lagarna om förvaltningsförfarande. På grund av uppgifternas karaktär kommer det inte i fråga att ett företag som tillhandahåller trafikledningstjänster skall tillämpa de i momentet nämnda lagarna som sådana.

Enligt paragrafens 3 mom. handlar de som är anställda hos företag som avses i paragrafen under straffrättsligt tjänsteansvar när de utför sina uppgifter.

31 §. *Övervakning av järnvägstrafikens säkerhet.* Enligt paragrafens 1 mom. åläggs Banförvaltningscentralen som ansvarig myndighet för järnvägstrafiken att övervaka

järnvägstrafikens säkerhet. Övervakningen av säkerheten hör till ämbetsverkets centralaste uppgifter. Den lagenliga tillsynsplikten gäller enligt lagens tillämpningsområde i princip statens bannät och trafiken som idkas på den. Dessutom övervakar ämbetsverket järnvägstrafikens säkerhet även på privata spåranläggningar för att säkra trafiksäkerheten även på annat håll än statens bannät. Banförvaltningscentralen kan således vid behov ingripa i trafikering på privat spåranläggning.

För att Banförvaltningscentralen skall kunna sköta sin säkerhetsövervakningsuppgift tillräckligt effektivt, skall den av järnvägstrafikidkaren och av företag som tillhandahåller trafikledningstjänster och järnvägsbesiktningstjänster få all information som är väsentligt för övervakningen. På grund av detta förpliktas de i 2 mom. att ge Banförvaltningscentralen den nämnda informationen utan hinder av sekretessplikten.

32 §. *Beredskap för järnvägsolyckor.* Enligt paragrafens 1 mom. skall en järnvägsoperatör ha tillräcklig beredskap för eventuella järnvägsolyckor samt för faror som hotar järnvägstrafiken. Banförvaltningscentralen berättigas enligt den föreslagna bestämmelsen att genom förvaltningsbeslut som gäller en järnvägsoperatör i enskilda fall bestämma om vilka åtgärder järnvägsoperatören skall vidta på förhand, för att vara beredd på eventuella olyckor eller faror som hotar järnvägstrafiken.

En sådan olyckshändelse eller fara som avses i momentet gäller inte enbart egentliga järnvägsolyckor utan också t.ex. plankorsningsolyckor som orsakas av vägtrafik. De skyldigheter som avses i Banförvaltningscentralens beslut skall anpassas till verksamhetens art och omfattning, utgående från de disponibla resurserna.

I paragrafens 2 mom. föreskrivs om den skyldighet som en järnvägsoperatör och den som utför trafiksäkerhetsuppgifter i samband med järnvägstrafik har när det gäller deltagande i räddningstjänstövningar samt i järnvägstrafikens räddningstjänst i samband med olycksfall eller skadesituationer.

För personer som sköter

trafiksäkerhetsuppgifter är det inte frågan om någon allmän skyldighet att delta i sådan verksamhet som avses i paragrafen, utan skyldigheten är avsedd att utgöra en del av vederbörandes uppgifter i anställning hos en järnvägsoperatör. I fråga om museitrafik skulle bestämmelsen emellertid betyda att också de personer som deltar i denna verksamhet skulle omfattas av den i momentet angivna skyldigheten, i den utsträckning som dessa sköter uppgifter som har samband med trafiksäkerhet.

33 §. *Undersökning av järnvägsolyckor och olyckstillbud.* I paragrafens 1 mom. hänvisas till lagen om undersökning av olyckor (373/1985) enligt vilken Centralen för undersökning av olyckor skall undersöka olyckor och vissa olyckstillbud.

Enligt paragrafens 2 mom. berättigas Banförvaltningscentralen att undersöka olyckstillbud som Centralen för undersökning av olyckor inte skulle undersöka om undersökningen av sådana olyckstillbud vore påkallad för främjande av järnvägstrafikens säkerhet.

6 kap. Särskilda bestämmelser

34 §. *Beredskap för undantagsförhållanden och specialsituationer.* I paragrafen föreskrivs vilka åtgärder Banförvaltningscentralen och järnvägsföretag är skyldiga att vidta med tanke på sådana undantagssituationer som avses i beredskapslagen (1080/1991) samt under därmed jämförbara störningar i de normala förhållandena eller i specialsituationer. Avsikten med att upprätthålla beredskap under normala förhållanden är att säkerställa att tågtrafiken så störningsfritt som möjligt skall kunna fortsätta också i specialsituationer under normala förhållanden samt under undantagsförhållanden. I egenskap av ett statligt ämbetsverk är Banförvaltningscentralen skyldig att ha beredskap för att sköta sina uppgifter också under undantagsförhållanden. Denna skyldighet preciseras i paragrafen så att beredskapsskyldigheten gäller också skyldigheten att hålla bannätet i trafikabelt

skick under undantagsförhållande och i specialsituationer. Som specialsituationer betraktas under normala förhållanden eventuella med undantagsförhållanden jämförbara allvarliga störningar, såsom naturkatastrofer av olika slag, lokala och riksomfattande storolyckor samt kriminalitet, ofog och terrorism.

Beredskapen skall byggas upp genom planering och särskilda förberedelser. Beredskapsåtgärderna leds och koordineras av ministeriet, som bemyndigas att utfärda detaljerade anvisningar om förberedelserna och om beredskapsplaneringen.

35 §. *Skyldighet att tillhandahålla tjänster.* I denna paragraf föreskrivs om skyldigheten att i enlighet med artikel 5 i kapacitets- och banavgiftsdirektivet tillhandahålla

järnvägsoperatörer sådana tjänster som avses i punkt 2 i bilaga II, på ett rättvist och icke-diskriminerande sätt mot ersättning om, tjänsterna tillhandahålls av endast ett bolag eller en annan sammanslutning och om tjänsterna inte rimligen kan ordnas på något annat sätt. Denna skyldighet gäller järnvägsföretag samt andra bolag eller sammanslutningar som tillhandahåller tjänster för järnvägstrafik. Skyldigheten måste anses vara nödvändig för att alla järnvägsoperatörer på lika villkor skall kunna garanteras rättvisa och icke-diskriminerande verksamhetsförutsättningar.

Ersättningen för tjänsterna skall enligt paragrafens 2 mom. vara rättvis mot samtliga järnvägsföretag samt rimlig i förhållande till kostnaderna för tjänsterna.

I paragrafens 2 mom. bemyndigas statsrådet att ge närmare bestämmelser om de tjänster och spårförbindelser som avses i paragrafen. Bemyndigandet att genom statsrådets förordning ge närmare bestämmelser om de frågor som nämns ovan anses vara ändamålsenligt då man tar i beaktande att bilagan till direktivet och de tjänster som avses i den kan vid behov ändras genom kommittéförfarande.

36 §. *Kapacitetsanalys och kapacitetsförstärkningsplan.* I paragrafens 1 mom. föreskrivs om Banförvaltningscentralens skyldighet att göra en bedömning av bankapaciteten, om det i samband med tilldelningen av bankapacitet

konstateras att en järnvägslinje är överbelastad. Syftet med analysen är att identifiera orsakerna till överbelastningen samt de åtgärder som Banförvaltningscentralen i första hand kan vidta för att minska dessa. Analysen baseras på artikel 25 i kapacitets- och banavgiftsdirektivet.

I paragrafens 2 mom. föreskrivs om Banförvaltningscentralens skyldighet att lägga fram en kapacitetsförstärkningsplan efter att den analys som avses i 1 mom. har gjorts.

Syftet med kapacitetsförstärkningsplanen är att utreda på vilket sätt Banförvaltningscentralen skall kunna eliminera överbelastningen. I förstärkningsplanen skall olika alternativ vägas mot varandra, men enligt förslaget finns det ingen rättslig förpliktelse att upprätta en sådan plan. Kapacitetsförstärkningsplanen är baserad på artikel 26 i kapacitets- och banavgiftsdirektivet.

37 §. *Museitrafik.* I paragrafen föreskrivs om bedrivande av museitrafik. Enligt 1 mom. behöver en sammanslutning som bedriver museitrafik inte sådant tillstånd som järnvägsföretag förutsätts ha. Museitrafik kan bedrivas inom hela bannätet. På den som bedriver museitrafik skall emellertid tillämpas denna lags övriga bestämmelser om trafik, bedrivande av järnvägstrafik och trafiksäkerhet.

Avsikten är att museitrafikoperatörer skall hålla en hög säkerhetsstandard, särskilt när det gäller den rullande materielens tekniska egenskaper samt trafiksäkerhetspersonalens erfarenhet av sådana uppgifter. Tolkningen av lagens bestämmelser kan i fråga om den som bedriver museitrafik lindras endast i det fall att trafikens faktiska art och omfattning ger anledning därtill. Museitrafikens säkerhetskrav skall emellertid alltid dimensioneras för den järnvägslinje på vilken trafiken bedrivs. Av denna anledning skall museitrafik bedrivas med iakttagande av samma säkerhetskrav som ställs på järnvägslinjens övriga trafik.

I paragrafens 2 mom. föreskrivs om säkerhetsintyg för den som bedriver museitrafik. Avsikten är att en museitrafikoperatör skall hålla minst samma

säkerhetsstandard som motsvarande järnvägsoperatör. De omständigheter som konstateras i motiveringen till 1 mom. skall gälla också i fråga om de krav som ställs på säkerhetsintyget.

För museitrafik skall enligt förslaget beviljas bankapacitet endast som brådsökande bankapacitet. Detta beror på att den museitrafik som tillåts inte får vara så omfattande att trafikoperatören behöver delta i något egentligt kapacitetstilldelningsförfarande.

38 §. *Banhållningsrelaterad trafik.* I denna paragraf föreskrivs om trafik som har direkt samband med banhållningen. Ett banhållningsföretag kan beviljas rätt att utnyttja bannätet utan hinder av 17 §. Sådan rätt kan beviljas ett företag som på uppdrag av Banförvaltningscentralen är verksamt inom bannätet direkt i anslutning till banhållningen.

Ett järnvägsföretag eller en internationell sammanslutning av järnvägsföretag får inte bedriva trafik i anslutning till banhållningen, eftersom det då är frågan om kommersiell godstrafik. Ett järnvägsföretag eller en internationella sammanslutning av järnvägsföretag får emellertid inom ramen för bankapaciteten bedriva motsvarande järnvägstrafik, om det är frågan om kommersiell trafik.

På den som bedriver banhållningsrelaterad trafik skall tillämpas denna lag eller med stöd av den utfärdade bestämmelser och föreskrifter om trafik och trafiksäkerhet.

I paragrafens 2 mom. föreskrivs om säkerhetsintyg för företag som bedriver banhållningsrelaterad trafik. Avsikten med att kräva ett säkerhetsintyg är att säkerställa att företaget har förutsättningar att under trygga former operera inom bannätet, dvs. under samma förutsättningar som järnvägsföretag och internationella sammanslutningar av järnvägsföretag.

Bankapacitet beviljas inte för banhållningsrelaterad trafik, trots att trafiken eventuellt bedrivs i enlighet med gällande tågplaner. Den banhållningsrelaterade trafiken får inte påverka utnyttjandet av beviljad bankapacitet, utan den skall under överinseende av Banförvaltningscentralens trafikledning organiseras med beaktande av

den övriga trafiken.

39 §. *Privata anslutningar till statens bannät.* Denna paragraf motsvarar 12 § 1 mom. i bannätslagen. Industriföretag och kommuner har spår och spårssystem som är anslutna till statens bannät. Avsikten är att företag och kommuner efter att den nya lagen har trätt i kraft skall ha samma rätt till anslutning till statens bannät. Också vissa statliga myndigheter har anslutningar till det bannät som förvalts av Banförvaltningscentralen.

40 §. *Banförvaltningscentralens rätt att få upplysningar för fastställande av banavgifter samt för statistik och forskning.* Järnvägsföretag skall på begäran ge Banförvaltningscentralen de uppgifter som denna behöver för att fastställa banavgifter samt för statistik och forskning. Banförvaltningscentralens rätt att få upplysningar måste anses nödvändig dels för att banavgiften skall kunna fastställas i enlighet med föreskrifterna och beskrivningen av bannätet, dels för att ämbetsverket skall kunna sköta sina uppgifter som järnvägsmyndighet.

41 §. *Järnvägsföretags bokföring.* Enligt denna paragraf skall järnvägsföretag i sin bokföring iaktta de bestämmelser och föreskrifter som gäller inom Europeiska gemenskapen och i Finland. Dessutom skall järnvägsföretag lägga fram en kalkyl över godstrafikens lönsamhet samt en årlig sammanställning av produktionstillgångarna och dessas värde samt av tillhörande ekonomiska ansvarsförbindelser. Kalkylen och sammandraget skall offentliggöras. Vidare skall järnvägsföretaget på separata konton bokföra intäkter av persontrafik som upphandlas som offentliga tjänster. Medlen får inte användas för annan affärsverksamhet. Denna skyldighet måste anses nödvändig för att trafik som upphandlas som offentliga tjänster skall kunna övervakas.

Paragrafen motsvarar artikel 9.4 i direktivet om ändring av direktivet om utvecklingen av järnvägar. Avsikten är att järnvägsföretagens bokföring skall vara så öppen som möjligt.

42 §. *Vite samt hot om tvångsutförande och avbrytande.* Banförvaltningscentralen berättigas att förena ålägganden eller förbud med vite, hot om tvångsutförande eller hot om avbrytande, så som föreskrivs i

viteslagen. Banförvaltningscentralen skall i egenskap av bannätets förvaltare och järnvägsmyndighet ha tillräckliga befogenheter att ingripa i förfaranden som strider mot föreskrifterna och bestämmelserna. Därför måste de i paragrafen reglerade tvångsmedlen anses vara ändamålsenliga.

43 §. *Regleringsorgan.* Enligt artikel 30 i kapacitets- och banavgiftsdirektivet skall medlemsstaterna upprätta ett regleringsorgan vars uppgift är att övervaka att de krav som ställs i direktivet blir rättvist och icke-diskriminerande tillämpade. Dessutom skall regleringsorganet fungera som det rättelseorgan som avses i direktivet, hos vilket kan sökas rättelse i de beslut som bannätsförvaltaren utfärdar om

- 1) beskrivning av järnvägsnätet och kriterier i denna beskrivning,
- 2) tilldelningsförfarandet och dess resultat,
- 3) avgiftssystemet,
- 4) nivå eller struktur i fråga om de banavgifterna, samt
- 5) säkerhetsintyg samt efterlevnad och övervakning av säkerhetsstandarder och säkerhetsbestämmelser.

Regleringsorganet kan enligt artikeln vara det ministerium som ansvarar för transport eller något annat organ och det skall ifråga om organisation, finansieringsavgöranden, juridisk struktur och beslutsfattande vara oberoende i förhållande till varje infrastrukturförvaltare och sökande. Enligt paragrafen skall som regleringsorgan i Finland fungera kommunikationsministeriet, vars uppgift är att övervaka att de i lagen angivna kraven iakttas. Ministeriet skall övervaka dels Banförvaltningscentralen i egenskap av bannätsförvaltare, dels järnvägsföretag och sökande. Ministeriet skall med stöd av paragrafens 1 mom. framförallt säkerställa att banavgifterna inte är diskriminerande eller i något annat avseende stridande mot lagen eller mot bestämmelser som har utfärdats med stöd av den samt att kapacitetstilldelningen sköts i överensstämmelse med de lagstadgade kraven. I lagförslagets 44 § föreskrivs om ministeriets uppgifter som rättelseorgan. Enligt paragrafens 2 mom. berättigas ministeriet att för sin tillsynsuppgift, utan

hinder av sekretessbestämmelserna få behövliga uppgifter samt av Banförvaltningscentralen samt av järnvägsföretag om bedriver järnvägstrafik i Finland och av tillståndssökande.

44 §. *Rättelseyrkande och ändringssökande.* Enligt paragrafens 1 mom. får en part som är missnöjd med Banförvaltningscentralens beslut söka rättelse hos regleringsorganet, dvs. kommunikationsministeriet i de i momentet avsedda beslut som Banförvaltningscentralen utfärdat i egenskap av bannätets förvaltare, som avses i kapacitets- och banavgiftsdirektivets artikel 30.

Rättelse skall sökas inom 30 dagar efter att parten har fått del av beslutet.

Ministeriet skall enligt paragrafens 3 mom. avgöra en rättelsebegäran inom 2 månader efter att sökanden har tillställt ministeriet alla behövliga uppgifter. Sannolikt kommer rättelse att sökas i relativt få fall. Med tanke på flexibiliteten på transportmarknaden och med tanke på transportkundernas behov skall det ministerium som verkar som regleringsorgan avgöra ansökningarna så snabbt som möjligt. När ett krav om rättelse gäller Banförvaltningscentralens beslut i ett brådskande kapacitetsansökningsärende skall ärendet, med beaktande av dess natur, avgöras inom bara tio dagar.

Ändring i beslut som ministeriet fattat i samband med krav om rättelse skall enligt 4 mom. sökas så som bestäms i förvaltningsprocesslagen. Ändring i beslut som Banförvaltningscentralen har fattat med stöd av 42 § skall enligt förslaget sökas så som föreskrivs i viteslagen. När det gäller beslut som Banförvaltningscentralen har givit med stöd av denna lag skall ändring sökas genom besvär, i enlighet med förvaltningsprocesslagen.

I lagen förpliktas ministeriet att ge beslut om tillståndsansökan inom den tid som anges i 7 § 3 mom. och att avgöra begäran om rättelse inom den tid som anges i 44 § 2 mom. På motsvarande sätt förpliktas Banförvaltningscentralen att avgöra ett ärende som gäller beviljande eller godkännande av säkerhetsintyg inom den tid som anges i 11 § 3 mom., samt andra ärenden som avses i momentet inom de tider

som anges i ifrågavarande lagrum, samt andra ärenden som avses i momentet inom de tider som anges i ifrågavarande lagrum. I Finland har förfarandet med tidsfrister för förvaltningsmyndigheternas beslutsfattande börjat tillämpas mer allmänt först i och med gemenskapslagstiftningen. Med stöd av paragrafens 5 mom. ges sökanden rätt att anföra besvär om den behöriga myndigheten inte har avgjort ärendet inom den utsatta tiden. Sådana besvär anses då gälla ett avslagsbeslut med anledning av ansökan. Besvär kan anföras tills den behöriga myndigheten har avgjort ärendet. Myndigheten skall underrätta besvärsmyndigheten om att beslutet har fattats.

45 §. *Straffbestämmelser.* I syfte att trygga en störningsfri marknad för järnvägstransporter föreslås i paragrafens 1 mom. en bestämmelse enligt vilken det är straffbart att bedriva tillståndspliktig järnvägstrafik utan tillstånd. Motsvarande straffsanktion föreskrivs också för tryggande av andra tillståndsberoende trafikformer.

Enligt paragrafens 2 mom. kan den som uppsåtligen har gjort sig skyldig till sådana handlingar som avses i momentet dömas till böter för brott mot järnvägslagstiftningen, om gärningen inte är obetydlig. Påföljden föreslås emellertid vara subsidiär. En gärning skall inte vara straffbar enligt detta moment om strängare straff för den föreskrivs i någon annan lag. Avsikten med kriminaliseringen av sådana gärningar som beskrivs i momentet är framförallt att trygga järnvägstrafikens säkerhet samt att å andra sidan garantera rättvisa och icke-diskriminerande verksamhetsförutsättningar för järnvägsoperatörer.

Enligt momentets 1 punkt skulle idkande av järnvägstrafik vara straffbart om förutsättningarna i 12 § inte uppfylls. På motsvarande sätt skulle det enligt andra punkten vara straffbart att använda bankapacitet i strid med Banförvaltningscentralens beslut om tilldelning av bankapacitet.

Enligt momentets 3 punkt är det straffbart att bedriva museitrafik i strid med de förutsättningar och krav som anges i 37 §. På motsvarande sätt är det enligt 4 punkten

straffbart att handla på ett sätt som strider mot de i 38 § angivna förutsättningar och krav som gäller banhållningsrelaterad trafik. I momentets 5 punkt föreskrivs straff för motsvarande gärning som för närvarande är straffbar enligt förordningen innefattande förbud för olovligt beträdande av järnvägsområde samt annan verksamhet, varigenom ordningen å järnvägsområde störes (145/1924). Författningen är en s.k. fristående förordning. Gärningens rekvisit uppfylls av den som obehörigen färdas eller vistas på ett bangårdsområde, på ett spår eller på en järnvägsbro eller i en järnvägstunnel som allmänheten inte har tillträde till.

46 §. *Ikraftträdande.* Lagen föreslås träda i kraft den 15 mars 2003, vilket är den angivna tidpunkten för verkställandet av Europeiska unionens första järnvägspaket.

Genom lagen upphävs lagen om statens bannät, banhållningen och användningen av bannätet, jämte ändringar, förordningen den 15 april 1889 angående enskilda järnvägar för allmän samfärdsl, jämte ändringar, lagen den 15 april 1889 om lagfart och in-teckning af enskild järnväg för allmän samfärdsl jämte ändringar samt den ovan nämnda förordningen den 6 juni 1924 innefattande förbud för olovligt beträdande av järnvägsområde samt annan verksamhet, varigenom ordningen å järnvägsområdet störes.

Enligt paragrafens 2 mom. får åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter vidtas innan lagen träder i kraft. Med stöd av denna bestämmelse kan bl.a. banavgiften för år 2003 vid behov fastställas.

47 §. *Övergångsbestämmelser.* Järnvägslagen och den lagstiftning som utfärdas med stöd av den innebär en relativt grundlig revidering av lagstiftningen om järnvägstrafik. I lagens 47 § har sammanställts de övergångsbestämmelser som har samband med lagens ikraftträdande. Med stöd av 7 § i bannätslagen har tillstånd för bedrivande av järnvägstrafik beviljats endast VR Aktiebolag. Tillståndet ger bolaget rätt att bedriva person- och godstrafik inom statens hela bannät. Enligt paragrafens 1 mom. i den föreslagna järnvägslagen förutsätts VR Aktiebolag utverka tillstånd enligt järnvägslagen när denna har trätt

ikraft. Den nuvarande koncessionen skall emellertid vara i kraft under en övergångsperiod på ett år efter att lagen har trätt i kraft.

På motsvarande sätt skall nyttjanderätt som har beviljats VR Aktiebolag med stöd av 8 § i bannätslagen och det säkerhetsintyg som har beviljats bolaget enligt 3 § i förordningen om koncession för järnvägsföretag enligt den föreslagna paragrafens 2 mom. oförändrade vara i kraft till dess att den första föreslagna tågplaneperioden inleds. Bolaget skall ansöka om bankapacitet för tågplaneperioderna som bestäms i enlighet med järnvägslagen på det sätt som anges i lagen samt ansöka om ett sådant nytt säkerhetsintyg som avses i lagens 11 § för bedrivande av järnvägstrafik. Bolaget och eventuella övriga järnvägsoperatörer skall ha ett med stöd av den föreslagna lagen beviljat säkerhetsintyg för den första tågplaneperioden enligt lagen.

Bestämmelserna om den banavgift samt om rabatter på banavgiften som avses i denna lag skall enligt 3 mom. för första gången tillämpas genast från och med att lagen trätt i kraft, och inte först efter början av den första tågplaneperioden som bestäms enligt lagen.

Enligt kapacitets- och banavgiftsdirektivets 8 artikel kan avgifter som uppbärs för investeringsprojekt uppbäras för projekt som har slutförts tidigast 15 år innan direktivet trätt i kraft. Enligt detta begränsas uppbörden av investeringsavgiften i paragrafens 4 mom. till investeringsprojekt som påbörjats högst tio år innan lagen trätt i kraft.

Enligt paragrafens 5 mom. åläggs Banförvaltningscentralen att offentliggöra den första beskrivningen av bannätet inom en månad efter att lagen har trätt i kraft. Ämbetsverket förpliktas att redan innan lagen träder i kraft höra de sökanden av spårkapacitet, som enligt paragrafens 6 mom. är berättigade till att ansöka om spårkapacitet under den första tågplaneperioden, om sitt förslag till beskrivning av bannätet.

Genom en förordning som statsrådet utfärdar med stöd av lagens 18 § skall utfärdas närmare föreskrifter om den första tågplaneperiodens början. Enligt paragrafens 6 mom. utfärdas genom statsrådets förordning även närmare bestämmelser om

ansökning av bankapacitet liksom om utfärdandet av det första förslaget till tågplanperiod. Kommissionen förbereder förslag angående organiseringen av övergångsperioden. På grund av detta är det ändamålsenligt att bestämma om de slutliga tidsfristerna genom statsrådets förordning som kunde förberedas i det skede då kommissionens förslag är kända. Förordningen skulle träda i kraft samtidigt som lagen.

Enligt paragrafens 7 mom. skall föreskrifter som Banförvaltningscentralen utfärdar med stöd av 6 § bannätslagen tillämpas som sådana tills annat föreskrivs eller bestäms om deras tillämpning. Detta gäller såväl normer av teknisk karaktär som utfärdats av Banförvaltningscentralen, som behörighets- och hälsokrav för personer inom trafiksäkerhetsverksamheten. De tekniska normerna ersätts i framtiden av EG:s tekniska specifikationer som verkställs genom Banförvaltningscentralens beslut och på motsvarande sätt ersätts ämbetsverkets normer om behörighets- och hälsokrav med senare lagstiftning om kraven. Enligt momentet förblir även tillstånd för privata bananslutningar som är baserade på 12 § bannätslagen eller som beviljats av Banförvaltningscentralen som sådana i kraft, tills de ersätts med nya bestämmelser eller tillst

1.2. Lag om Banförvaltningscentralen

Bestämmelser om Banförvaltningscentralen och dess uppgifter finns i bannätslagen och i förordningen om Banförvaltningscentralen (283/1995). Avsikten är att ta in bestämmelser om ämbetsverket och dess uppgifter i en separat lag om ämbetsverket. I detta syfte föreslås en lag om Banförvaltningscentralen.

1 §. *Banförvaltningscentralen.* I denna paragraf konstateras att Banförvaltningscentralen är en järnvägsmyndighet som lyder under kommunikationsministeriet och svarar för statens bannät.

2 §. *Uppgifter.* I denna paragraf föreskrivs, med avvikelse från den gällande lagstiftningen, om ämbetsverkets uppgifter

endast på en allmän lagnivå. Närmare bestämmelser om uppgifterna ges genom ämbetsverkets administrationsförordning som utfärdas med stöd av lagen.

Ämbetsverkets uppgifter är indelade dels i uppgifterna som förvaltare av bannätet, dels i uppgifterna som nationell järnvägsmyndighet. I egenskap av bannätets förvaltare svarar Banförvaltningscentralen för den banhållningsrelaterade egendomen. I egenskap av järnvägsmyndighet svarar Banförvaltningscentralen för järnvägstrafikens säkerhet samt för myndighetsuppgifterna i samband med banhållningen och järnvägstrafiken och för det internationella samarbetet inom branschen.

Enligt paragrafens 2 mom. berättigas Banförvaltningscentralen att sköta uppbörden av kontrollavgifter i kollektivtrafiken och att sköta därtill anslutna uppgifter inom persontrafiken, så om särskilt föreskrivs om saken.

3 §. *Direktion.* Statsrådet tillsätter direktionen, som är ämbetsverkets högsta beslutande organ. Direktionens mandatperiod föreslås vara fyra år.

4 §. *Närmare bestämmelser.* Närmare bestämmelser om ämbetsverkets uppgifter och direktion samt om ordnandet av ämbetsverkets interna förvaltning utfärdas genom förordning av statsrådet.

5 §. *Ikraftträdande.* Avsikten är att lagen skall träda i kraft samtidigt som järnvägslagen, dvs. den 15 mars 2003.

1.3. Lag om ändring av lagen om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet

3 §. *Kraven angående det transeuropeiska järnvägssystemet.* Paragrafens namn föreslås bli ändrad så att den motsvarar innehållet bättre.

I paragrafens 3 mom. bemyndigas Banförvaltningscentralen att meddela nationella beslut som kompletterar driftskompatibilitetsregleringen.

Bestämmelsen om bemyndigande motsvarar 6 § i järnvägslagen men är mera exakt och noggrannare begränsad.

Banförvaltningscentralen skall för att trygga säkerheten i järnvägstrafiken ha rätt att meddela närmare bestämmelser om banhållningen, bananläggningar och bankonstruktioner, rullande materiel och dess användning av den i trafiken samt om samordningen av användningen av nämnda delsystem och andra delsystem i den omfattning som driftskompatibilitetsregleringen inte gäller dem eller deras användning. De normer som Banförvaltningscentralen utfärdar med stöd av den föreslagna bestämmelsen om bemyndigande motsvarar i sak till stor del ämbetsverkets gällande normer.

De tekniska specifikationerna som följer gemenskapslagstiftningen, och andra beslut kommer i fortsättningen att ersätta en betydande del av de nationella bestämmelser som utfärdas med stöd av denna paragraf. Området för Banförvaltningscentralens normgivning inskränks i och med att regleringen av järnvägarnas driftskompatibilitet ökar och ersätter nationella bestämmelser.

Banförvaltningscentralen utfärdar närmare banhållningsbestämmelser som gäller minimikraven på underhållet, underhållsbesiktningar och inspektionsförfaranden samt om andra motsvarande omständigheter i samband med banhållningen.

Bestämmelserna om bananläggningar och bankonstruktioner gäller bangeometri och bankonstruktion, järnvägstunnlar och järnvägsbroar, elektrifiering, trafiklednings- och säkerhetsanordningar, konstruktioner på trafikplatser, plankorsningar samt besiktning av och underhållskrav gällande bananläggningar. Ämbetsverket kan dessutom utfärda andra motsvarande bestämmelser om bananläggningar och bankonstruktioner.

För den rullande materielen utfärdar ämbetsverket bestämmelser om anordningarnas konstruktioner och nödvändiga tilläggsanordningar, om anordningarnas strukturella och elektriska egenskaper, om upprätthållande av trafikdugligheten, om inspektions- och besiktningsskrav samt om andra motsvarande krav för trygghet av säkerheten.

Banförvaltningscentralens normgivning kännetecknas av att den är av en utpräglat teknisk karaktär och riktar sig till en snäv målgrupp. Den gäller endast fackfolk inom järnvägsbranschen. Därför anses det motiverat att bestämmelserna utfärdas genom beslut av Banförvaltningscentralen.

Enligt paragrafens 4 mom. har Banförvaltningscentralen rätt att av synnerligen vägande skäl fatta beslut om avvikelse från de krav som avses i 3 mom. Denna möjlighet skall anses nödvändig särskilt med tanke på oförutsedda situationer. De synnerligen vägande skäl som förutsätts för avvikelse från kraven skall bedömas objektivt.

Paragrafens 5 mom. motsvarar 3 § 3 mom. i den gällande lagen om järnvägssystemets driftskompatibilitet. I stället för de väsentliga kraven skall man iakttä kraven i paragrafen.

5 §. Tillstånd för ibruktagande av delsystem. Enligt gällande paragrafens 2 mom. skall Banförvaltningscentralen bevilja tillstånd för ibruktagande för sådana delsystem som uppfyller de väsentliga kraven i lagen om järnvägssystemets driftskompatibilitet. Enligt det föreslagna momentet skall en förutsättning för beviljandet av tillstånd för ibruktagande vara att delsystemet uppfyller föreskrifterna och bestämmelserna i 3 § 1 och 2 mom. angående driftskompatibilitetsregleringen och de nationella bestämmelserna i 3 § 3 mom. som kompletterar driftskompatibilitetsregleringen. Tillståndet för ibruktagande får dock inte stå i strid med de väsentliga kraven. Banförvaltningscentralen kan dock vid beviljandet av tillstånd avvika från de beslut som den meddelat enligt 3 mom. med stöd av särskilt vägande skäl som nämns i 3 § 4 mom.

8 §. *Anmälda organs uppgifter.* I 8 § 3 mom. gällande lag förutsätts att den underleverantör som den anmälda organen använder, uppfyller alla förutsättningar i 7 § 1 mom. om nämndandet av anmälda organ. Förutom att andra förutsättningar skall uppfyllas, skall underleverantören således vara en myndighet eller finländsk juridisk person. Kravet skall dock inte anses vara ändamålsenligt, eftersom även en utländsk sakkunnig organisation skall kunna användas

som underleverantör förutsatt att den uppfyller de andra förutsättningarna i 7 § 1 mom. På grund av detta föreslås att 8 § 3 mom. ändras så att underleverantören inte nödvändigtvis behöver vara en myndighet eller en finländsk juridisk person.

Avsikten är att lagen skall träda i kraft samtidigt som järnvägslagen, dvs. den 15 mars 2003.

På de krav på det transeuropeiska järnvägssystemet som avses i 3 § och på de föreskrifter och bestämmelser som gäller det, liksom på tillståndet för ibruktagande av delsystem som avses i 5 §, tillämpas enligt den föreslagna övergångsbestämmelsen övergångsbestämmelserna i 15 § lagen om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet (den ursprungliga lagen), så att den föreslagna ändringslagen inte vid ikraftträdandet av den ursprungliga lagen retroaktivt skulle påverka marknadsdugligheten av delsystem och driftskompatibilitetens delkomponenter som varit i bruk.

1.4. Järnvägstransportlagen

Genom denna lag ändras 2 § i järnvägstransportlagen, där begreppet järnvägsföretag definieras med en hänvisning till 2 a § i bannätslagen. Enligt förslaget ändras 2 § i järnvägstransportlagen så att i den hänvisas till 2 § 1 punkten i järnvägslagen.

Avsikten är att lagen skall träda i kraft samtidigt som järnvägslagen, dvs. den 15 mars 2003.

2. Närmare föreskrifter och bestämmelser

Avsikten är att genom en förordning av statsrådet utfärda närmare föreskrifter om de tjänster som skall tillhandahållas järnvägsföretag, om ansökning av bankapacitet och om tågplanperioder.

Dessutom utfärdas genom kommunikationsministeriets förordning närmare bestämmelser om grunderna för fastställandet av banavgiften, om förutsättningarna för fortsatt uppbörd av avgift för brist på bankapacitet och om

belopperna på avgifterna samt rabatterna på banavgiften.

De bestämmelser om säkerhetsintyg som utfärdas på lägre nivå är till största delen av teknisk karaktär och innehåller inga föreskrifter som generellt berör individens rättigheter eller skyldigheter och inte heller några andra bestämmelser som måste utfärdas genom lag. Bilagorna till direktiven som ligger bakom regleringen och de tekniska specificeringarna är också tekniska till sin natur. Avsikten är att genom kommittéförfarande ändra dem i takt med att den tekniska utvecklingen och gemenskapens gemensamma järnvägspolitik framskrider.

Banförvaltningscentralen skall, i syfte att trygga järnvägstrafikens säkerhet, i driftskompatibilitetslagens 3 § bemyndigas att utfärda närmare föreskrifter om banhållningen, om bananläggningarna och bankonstruktionerna samt om godkännande av den rullande materielen och användning av den i trafiken. Dessutom skall Banförvaltningscentralen i järnvägslagen bemyndigas att utfärda närmare föreskrifter om bland annat järvägslinjens prioritetsordningar. Föreskrifterna kommer till största del att vara synnerligen tekniska och detaljerade. De riktar sig till en snäv målgrupp, närmast personer som arbetar inom järnvägstrafiken.

Banförvaltningscentralen lägger årligen fram en beskrivning av bannätet, som visar det av ämbetsverket förvaltade nätets art och omfattning, grunderna för fastställande av banavgifter samt grunderna för tillträde till bannätet. Beskrivningen av bannätet är en handling som Banförvaltningscentralen ger i egenskap av bannätets förvaltare och som närmast är avsedd att vara en informationskälla för järnvägsföretagen.

3. Ikraftträdande

De direktiv i EU:s s.k. första järnvägspaket som föreslås bli satta i kraft genom lagen, skall sättas i kraft senast den 15 mars 2003. Lagen föreslås träda i kraft på den ovannämnda dagen.

4. Lagstiftningsordning

I propositionen föreslås vissa bestämmelser som är intressanta från statsförfattningsrättslig synpunkt. Sådana bestämmelser är framförallt fullmaktsbestämmelserna om normgivning på lägre nivå än lag, bestämmelserna om näringsfrihet, statliga avgifter och trafikledningstjänster samt om besiktning av rullande materiel. De bestämmelser som med stöd av lagen skall utfärdas på lägre nivå är huvudsakligen tekniska och detaljerade, så som konstateras ovan under rubriken "Närmare föreskrifter och bestämmelser". Genom bestämmelser på lägre nivå än lag skall bl.a. sättas i kraft vissa bilagor till kapacitets- och banavgiftsdirektivet, som det är meningen att ändra genom det s.k. kommittologiförfarandet. Normerna på lägre nivå har ytterst snäva målgrupper och berör inte generellt individers rättigheter eller skyldigheter. Enligt förslaget skall de grundläggande förutsättningarna i dessa avseenden regleras i lag.

I järnvägslagen föreslås bestämmelser om de till näringsfriheten relaterade förutsättningar och krav som gäller erhållande av tillstånd för järnvägstrafik. Den föreslagna lagens bestämmelser överensstämmer med tillståndsdirektivet och begränsar inte näringsfriheten på ett sätt som strider mot de grundläggande fri- och rättigheterna.

De i järnvägslagen föreslagna bestämmelserna om banavgifter stämmer överens med kapacitets- och banavgiftsdirektivets kriterier som anger de gränser inom vilka banavgiften för varje tågplaneperiod skall fastställas. Närmare

bestämmelser om banavgiften och om grunderna för fastställande av den utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet. De föreslagna bestämmelserna stämmer överens med de krav som i grundlagen ställs på regleringen av statliga avgifter.

Enligt järnvägslagen skall trafikledningstjänsterna och besiktningen av rullande materiel skötas utanför statsförvaltningen. Dessa uppgifter är sådana offentliga förvaltningsuppgifter som avses i 124 § i grundlagen. De är dock inte förenade med någon betydande offentlig maktutövning. Arrangemanget anses vara ändamålsenligt och det utgör ingen risk för kraven på god förvaltning.

Enligt förslaget har kommunikationsministeriet och Banförvaltningscentralen rätt att av aktörerna inom branschen få de uppgifter som de behöver för att sköta sina tillsynsuppgifter och vissa andra uppgifter som nämns i den föreslagna lagen. Rätten att få upplysningar måste anses vara motiverad för tryggheten av en vederbörlig skötsel av myndigheternas uppgifter.

Under beredningen av förslaget har det på de grunder som anförts ovan ansetts att lagen kan stiftas som en vanlig lag. Regeringen anser det dock önskvärt att riksdagens grundlagsutskott ges en möjlighet att yttra sig om propositionen.

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

1.

Järnvägslag

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 kap.

Allmänna bestämmelser

1 §

Lagens syfte och tillämpningsområde

Syftet med denna lag är att främja järnvägstrafiken och utnyttjandet av bannätet samt att förbättra järnvägstrafikens säkerhet. I lagen föreskrivs om bedrivande av järnvägstrafik och om säkerheten i järnvägstrafiken på statens bannät samt om utnyttjandet och finansieringen av bannätet. Lagen tillämpas dessutom på privata spåranläggningar så som föreskrivs i 28 §, 31 § 1 mom. och 39 § samt på tillhandahållande av tjänster för järnvägstrafik på privata spåranläggningar så som föreskrivs i 35 §.

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

- 1) *järnvägsföretag* ett bolag eller någon annan sammanslutning av privaträttslig art som med stöd av koncession som beviljats inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet som sin huvudsakliga verksamhet bedriver järnvägstrafik och som förfogar över den rullande materiel som behövs för bedrivandet av trafiken; som järnvägsföretag betraktas också sammanslutningar som endast tillhandahåller dragkraft,
- 2) *bannät* statens bannät som förvaltas av Banförvaltningscentralen,

- 3) *banhållning* byggande och underhåll av spår och därtill hörande byggnader, konstruktioner och anläggningar samt fast egendom som behövs för banhållningen,
- 4) *bedrivande av järnvägstrafik* den trafik som järnvägsföretag och museitrafikoperatörer bedriver på bannätet,
- 5) *trafik* sådan trafik med spårfordon på bannätet som bedrivs av en järnvägsoperatör eller som har samband med banhållning eller därtill anslutna funktioner samt annan trafik som sträcker sig till bannätets spårområde, dock inte i vägtrafiklagen (267/1981) avsedd vägtrafik i plankorsning,
- 6) *bankapacitet* den förmåga att förmedla tågtrafik som en järnvägslinje har vilken följer av bannätets egenskaper samt avser en viss tidsperiod, dock inte tågtrafik som har direkt samband med banhållningen,
- 7) *den som ansöker om bankapacitet* ett järnvägsföretag, en internationell sammanslutning av järnvägsföretag samt kommunikationsministeriet (*ministeriet*), och Huvudstadsregionens samarbetsdelegation,
- 8) *trafikledning* tilldelning av beviljad bankapacitet samt styrning och kontroll av trafiken inom bannätet på enskilda järnvägslinjer och på spåranläggningar på bannätets trafikplatser i enlighet med de trafikledningssystem som står till förfogande samt de bestämmelser och föreskrifter som gäller trafiken inom bannätet,
- 9) *överbelastad bankapacitet* en järnvägslinje som inte har kunnat anvisas den bankapacitet som ansökan gäller trots en samordning av olika ansökningar om bankapacitet,
- 10) *museitrafik* sådan till sin omfattning obetydlig trafik som en sammanslutning utan

vinstsyfte bedriver på bannätet med museimateriel eller jämförbar materiel,
11) *privat spåranläggning* en till statens bannät ansluten anläggning som inte förvaltas av Banförvaltningscentralen

3 §

Finansiering av banhållningen

Bannätet underhålls och byggs ut i den utsträckning som statliga budgetanslag och övrig finansiering tillåter. Den banavgift som avses i 3 kap. skall användas för finansiering av banhållningen. Banavgiftens grunddel beaktas i statsbudgeten.

4 §

Beskrivning av bannätet

Banförvaltningscentralen offentliggör för dem som ansöker om bankapacitet separat för varje tågplanepperiod i beskrivningen av bannätet uppgifter om de bestämmelser i denna lag och i lagen om driftskompatibiliteten hos den transeuropeiska järnvägssystemet (561/2002), nedan järnvägssystemets kompatibilitetslag, samt om sådana med stöd av dessa lagar utfärdade bestämmelser och föreskrifter som gäller

- 1) tillträdesrätt till bannätet,
- 2) grunderna för hur banavgifterna bestäms,
- 3) ansökan om bankapacitet och därtill anslutna tidsfrister,
- 4) kraven på och godkännandet av järnvägarnas rullande materiel, samt
- 5) andra omständigheter som gäller förutsättningarna för bedrivande och inledande av järnvägstrafik.

Banförvaltningscentralen offentliggör i beskrivningen av bannätet uppgifter om bannätets art och omfattning samt ger närmare uppgifter om det minimipaket av tillträdestjänster som avses i 13 § samt detaljerade uppgifter om möjligheterna att utnyttja bannätet och spårförbindelser och om tillgången på sådana. I beskrivningen skall också offentliggöras de föreskrifter som Banförvaltningscentralen utfärdar om

1) särskild bankapacitet med stöd av 19 § 1 mom.,

2) den prioritetsordning som med stöd av 19 § 2 mom. tillämpas när bankapaciteten är överbelastad, samt om

3) de separat för varje järnvägslinje fastställda tröskelkvoterna för minimiutnyttjande av bankapacitet med stöd av 24 § 2 mom.

Banförvaltningscentralen skall när den upprättar beskrivningen av bannätet höra dem som ansöker om bankapacitet och är etablerade i Finland samt andra sådana som ansöker om bankapacitet och som vill ha tillträde till Finlands bannät. Banförvaltningscentralen skall publicera beskrivningen i sin föreskriftssamling senast fyra månader före utgången av tidsfristen för inlämnande av ansökningar om bankapacitet. Tidsfristen bestäms genom statsrådets förordning. Om de uppgifter som avses i 1 och 2 mom. förändras under beskrivningens giltighetstid skall Banförvaltningscentralen publicera de nya uppgifterna i sin föreskriftssamling.

2 kap.

Bedrivande av järnvägstrafik

5 §

Koncession

För bedrivande av järnvägstrafik krävs en koncession som beviljas av ministeriet. Koncessionen kan på ansökan beviljas så begränsad att den gäller endast person- eller godstrafik.

Ministeriet granskar koncessionen och villkoren för den vart femte år efter att koncessionen beviljats. Dessutom kan ministeriet kontrollera om järnvägsföretaget uppfyller de förpliktelser som företaget i eller med stöd av denna lag har ålagts för bedrivande av järnvägstrafik, om det finns skäl att allvarligt misstänka att förpliktelserna inte uppfylls.

En koncession som har beviljats i en stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet gäller inom hela samarbetsområdet. Ministeriet skall

informera den behöriga myndigheten om att ett järnvägsföretag som har fått koncession i en stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet inte längre uppfyller förutsättningarna för att få koncession.

6 §

Förutsättningarna för beviljande av koncession

Ministeriet beviljar en i Finland etablerad sökande koncession för att bedriva järnvägstrafik, förutsatt att

- 1) sökanden har för avsikt att som sin huvudsakliga verksamhet bedriva järnvägstrafik med rullande materiel som sökanden förfogar över eller att tillhandahålla dragkraft,
- 2) sökanden har ett sådant av Banförvaltningscentralen utfärdat eller godkänt säkerhetsintyg som avses i 11 § eller ger motsvarande utredning om sin verksamhet,
- 3) sökanden är tillförlitlig och att de personer som har utsetts till dess operativa ledning är väl ansedda och yrkesmässigt kompetenta,
- 4) sökanden är tillräckligt solvent så att sökanden enligt en bedömning av de omständigheter som är kända förmår att under i minst ett års tid fullgöra alla sina faktiska och förväntade skyldigheter och förpliktelser, samt att
- 5) sökanden har en sådan tillräcklig ansvarsförsäkring som avses i 10 § eller något motsvarande arrangemang.

Den som har utsetts till den operativa ledningen uppfyller inte det i 1 mom. 3 punkten angivna kravet på gott anseende om han eller hon under de senaste fem åren har dömts till fängelsestraff eller under de senaste tre åren till bötesstraff för brott mot bestämmelser om anställningsförhållanden, näringsutövning, bokföring, skuldförhållanden, bedrivande av trafik eller trafiksäkerhet och om hans eller hennes handlande visar att han eller hon är uppenbart olämplig att bedriva järnvägstrafik. Detta gäller också brott mot tullbestämmelserna i det fall att sökanden har för avsikt att bedriva internationell järnvägstrafik.

Det i 1 mom. 3 punkten angivna kravet på yrkesmässig kompetens uppfylls av en sökande

1) som har sådana kunskaper och sådan erfarenhet som behövs för att bedriva järnvägstrafik under säkra former samt för att övervaka järnvägstrafiken i den utsträckning som ansökan förutsätter,

2) vars säkerhetsansvariga personal har den kompetens som uppgifterna förutsätter, samt

3) vars personal, rullande materiel och organisation utgör en garanti för att sökanden kan tillhandahålla tjänster som håller en hög säkerhetsnivå.

Sökanden uppfyller inte det solvenskrav som avses i 1 mom. 4 punkten om

1) sökanden eller den som har utsetts till den operativa ledningen har försatts i konkurs eller meddelats näringsförbud enligt lagen om näringsförbud (1059/1985),

2) den som har utsetts till den operativa ledningen i företaget har ansökt om skuldsanering enligt lagen om skuldsanering för privatpersoner (57/1993), eller om

3) sökanden har till sin verksamhet relaterade, till betydande belopp uppgående obetalda skatter eller lagstadgade socialavgifter som har förfallit till betalning. Ministeriet kan av särskilda skäl besluta om undantag från det krav som avses i 4 mom.

7 §

Ansökan om och beviljande av koncession

För bedömningen av anseendet, det yrkesmässiga kompetensen samt solvensen skall sökanden tillställa ministeriet uppgifter om

1) de till sökandens operativa ledning utsedda personernas anseende,

2) den rullande materielens särdrag och underhåll, särskilt med avseende på säkerhetskraven,

3) den säkerhetsansvariga personalens kompetens och yrkesutbildning,

4) sina tillgångar och skulder,

5) sitt egna och främmande kapital, tillräckligt specificerade, samt

6) sina inkomster av och utgifter för verksamheten, inklusive

anskaffningsutgifterna för rullande

järnvägsmateriel, byggnader, konstruktioner och markområden.

Ministeriet kan av sökanden kräva en analys av det ekonomiska tillståndet hos den sökande. Bedömningen skall vara gjord av en revisor eller revisionsammanslutning som handelskammaren eller

Centralhandelskammaren har godkänt.

En ansökan om koncession skall avgöras senast inom tre månader efter att alla för avgörandet av ärendet behövliga uppgifter har sänkts in till ministeriet.

8 §

Återkallande av koncession

Ministeriet skall återkalla koncessionen helt eller för viss tid om koncessionshavaren inte längre uppfyller villkoren för koncessionen eller om koncessionshavaren har försatts i konkurs och dennes ekonomiska ställning inte inom en rimlig tid når upp till den nivå som den koncessionsenliga järnvägstrafiken förutsätter. Samtidigt som ministeriet konstaterar att koncessionshavaren inte längre uppfyller solvenskravet kan det besluta att järnvägstrafiken får fortsätta enligt koncessionen eller begränsad i högst sex månader. Tillstånd att fortsätta järnvägstrafiken får emellertid inte beviljas om järnvägssäkerheten skulle äventyras av att verksamheten fortsätts.

Ministeriet kan återkalla koncessionen helt eller för viss tid om koncessionshavaren trots den behöriga myndighetens anmärkningar allvarligt och upprepade gånger har brutit mot koncessionsvillkoren eller mot bestämmelserna eller föreskrifterna om järnvägstrafik. Vid obetydliga överträdelser kan ministeriet ge koncessionshavaren en varning.

9 §

Förändringar i järnvägsföretags verksamhet som påverkar järnvägstrafiken

Om ett järnvägsföretag avser att ändra eller utvidga sin verksamhet på ett betydande sätt skall det till ministeriet lämna in en ny ansökan eller sådan tilläggsutredning som

ministeriet begär. Ministeriet kan på ansökan bevilja en ny koncession eller på basis av tilläggsutredningen samtycka till att verksamheten fortsätter.

Ministeriet kan utan hinder av sekretessbestämmelserna kräva en utredning ifall koncessionshavarens rättsliga ställning ändras på ett sätt som kan ha betydelse för den koncessionsenliga järnvägstrafiken. Ministeriet skall bedöma förutsättningarna för fortsättande av verksamheten så snart som möjligt efter att ha fått koncessionshavarens utredning.

Om ministeriet anser att järnvägssäkerheten kan äventyras vid sådana förändringar som avses i 1 och 2 mom. skall ministeriet återkalla koncessionen med iakttagande av vad som bestäms i 8 §.

10 §

Järnvägsföretags försäkringar

En järnvägsoperatör skall ha en tillräcklig ansvarsförsäkring som är i kraft eller ha vidtagit motsvarande arrangemang för att täcka sådan genom järnvägstrafik orsakad skada som orsakas någon annan och som järnvägsoperatören enligt lag eller avtal ansvarar för. Den tillräckliga försäkringen skall vara i kraft under hela den tid som järnvägstrafiken bedrivs.

11 §

Säkerhetsintyg

Banförvaltningscentralen beviljar på ansökan ett säkerhetsintyg eller godkänner ett i något annat land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet beviljat säkerhetsintyg för en tid av högst fem år. När det gäller ett säkerhetsintyg som har beviljats i något annat land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet kan

Banförvaltningscentralen av sökanden kräva en tilläggsutredning om den trafik som sökanden har för avsikt att bedriva i Finland. Sökanden skall för beviljande eller godkännande av ett säkerhetsintyg tillställa Banförvaltningscentralen uppgifter om

1) sitt säkerhetssystem och sina övriga interna arrangemang för att säkerställa att bestämmelserna och föreskrifterna om järnvägstrafik iakttas,

2) den för trafiksäkerheten ansvariga ledningens och personalens kompetens och yrkesutbildning, samt

3) sin rullande järnvägsmateriel samt om sitt service- och underhållssystem till den del utredningen om den inte tidigare har lämnats in till Banförvaltningscentralen i något annat sammanhang.

Banförvaltningscentralen skall avgöra ärenden som gäller beviljande eller godkännande av säkerhetsintyg inom fyra månader efter att sökanden har lämnat in de uppgifter som avses i 2 mom. Banförvaltningscentralen kan bevilja eller godkänna ett säkerhetsintyg så att det gäller statens bannät i dess helhet eller enskilda järnvägslinjer. I säkerhetsintyget kan också i övrigt tas in villkor som gäller järnvägstrafikens säkerhet och baserar sig på att säkerheten skall tryggas, med beaktande av arten och omfattningen av sökandens järnvägstrafik.

Om arten eller omfattningen av den järnvägstrafik som bedrivs av järnvägsföretag eller av internationella sammanslutningar av järnvägsföretag förändras i något väsentligt avseende, skall järnvägsföretaget eller sammanslutningen ansöka om ett nytt säkerhetsintyg eller lämna in en begäran om att Banförvaltningscentralen skall godkänna säkerhetsintyget på nytt. Banförvaltningscentralen kan återkalla ett säkerhetsintyg eller ett sådant godkännande av ett säkerhetsintyg som har beviljats i något annat land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, om ett järnvägsföretag eller en internationell sammanslutning av järnvägsföretag allvarligt bryter mot någon bestämmelse eller föreskrift om järnvägstrafik eller mot något villkor som ställdes då säkerhetsintyget beviljades.

12 §

Inledande och avbrytande av järnvägstrafik

Koncessionshavaren har rätt att inleda järnvägstrafik förutsatt att

1) koncessionshavaren har ett i 11 § avsett, av Banförvaltningscentralen beviljat eller godkänt säkerhetsintyg som täcker alla de järnvägslinjer på vilka trafiken skall bedrivas,

2) koncessionshavaren och Banförvaltningscentralen har avtalat om utnyttjande av trafikledningstjänster, mera exakt om hur säkerhetsåtgärder skall ordnas, om utnyttjande av rangeringsbangårdar, uppställningsspår och övriga spåranläggningar samt om övriga praktiska arrangemang, samt

3) de villkor för järnvägstrafik som avses i denna lag och i lagen om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet samt som föreskrivs eller bestäms med stöd av dessa lagar i övrigt är uppfyllda.

Banförvaltningscentralen skall på sedvanliga och rimliga villkor ingå ett sådant avtal som avses i 1 mom. 2 punkten med varje koncessionshavare. Banförvaltningscentralen får emellertid inte ingå något avtal förrän koncessionshavaren uppfyller de övriga förutsättningar för inledande av järnvägstrafik som avses i 1 mom.

Koncessionshavaren skall inleda sin verksamhet inom sex månader efter att koncessionen beviljats. Ministeriet kan på begäran av koncessionshavaren, med beaktande av den speciella arten av de tjänster som skall tillhandahållas, besluta att verksamheten får inledas senare än sex månader efter att koncessionen har beviljats. Om koncessionshavaren inte har inlett sin verksamhet inom sex månader efter att koncessionen beviljats eller om koncessionshavaren har avbrutit sin verksamhet för minst sex månader i följd, kan ministeriet av koncessionshavaren begära en tilläggsutredning om förutsättningarna för tillståndets giltighet.

3 kap.

Tjänster som skall tillhandahållas järnvägsoperatörer samt banavgift

13 §

*Tjänster som Banförvaltningscentralen
tillhandahåller järnvägsoperatörer*

Banförvaltningscentralen skall på jämlika och icke-diskriminerande villkor tillhandahålla järnvägsoperatörer minimipaket av tillträdestjänster, bantillträdestjänster och spårförbindelser med iakttagande av vad som bestäms i bilaga II till rådets direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg, nedan kapacitets- och banavgiftsdirektivet. Dessa tjänster regleras närmare genom förordning av statsrådet. I beskrivningen av bannätet skall tas in uppgifter om detaljer i fråga om tjänsterna och tillgången på dem samt om tillgängliga spårförbindelser.

Banförvaltningscentralen kan tillhandahålla järnvägsoperatörer tilläggstjänster och extra tjänster vid utnyttjandet av bannätet samt avtala om dessa tjänster och om andra nyttigheter. Tilläggstjänsterna och de extra tjänsterna regleras närmare genom förordning av statsrådet. I beskrivningen av bannätet skall tas in uppgifter om de tjänster och övriga nyttigheter som tillhandahålls samt detaljer i fråga om dem och tillgången på dem. Banförvaltningscentralen skall i enlighet med de uppgifter som har offentliggjorts i beskrivningen av bannätet på enhetliga och likvärdiga villkor tillhandahålla samtliga järnvägsoperatörer sådana tjänster och övriga nyttigheter för de enskilda järnvägslinjerna som avses i detta moment.

14 §

Banavgift

Som banavgift uttas banavgiftens grunddel och andra avgifter med anknytning till banavgiften (*banavgift*).

Banförvaltningscentralen skall i enlighet med kapitel II i kapacitets- och banavgiftsdirektivet av järnvägsoperatörerna, på likvärdiga och icke-diskriminerande villkor, ta ut banavgiftens grunddel för

sådana tjänster och övriga nyttigheter som avses i 13 § 1 mom., med beaktande av hur mycket de utnyttjas. Banavgiftens grunddel som tas ut för sådana i 13 § 1 mom. nämnda tjänster och andra nyttigheter som tillhandahålls järnvägsoperatörerna skall alltid baseras på de kostnader som direkt orsakas av järnvägstrafiken.

Banförvaltningscentralen kan utöver banavgiftens grunddel, på likvärdiga och icke-diskriminerande grunder, av järnvägsoperatörerna dessutom ta ut

1) miljöavgifter för den miljöpåverkan som järnvägstrafiken förorsakar, förutsatt att Banförvaltningscentralens totala inkomster inte ökar eller att lika stora avgifter tas ut för transporter som utförs inom andra motsvarande trafikformer,

2) en kapacitetsbristavgift, förutsatt att järnvägslinjen med stöd av 19 § 2 mom. har konstaterats vara överbelastad bankapacitet,

3) en tilläggsavgift som kan användas för att täcka banhållningskostnader, förutsatt att avgiften bestäms med beaktande av järnvägsoperatörernas ökade produktivitet samt förutsatt att järnvägsoperatörernas konkurrenskraft på transportmarknaden inte avsevärt försvagas,

4) en investeringsavgift för ett investeringsprojekt, förutsatt att finansieringen kräver att en sådan avgift tas samt att projektet förbättrar järnvägsoperatörens

verksamhetsförutsättningar eller kostnadseffektivitet, samt

5) en bokningsavgift för outnyttjad kapacitet, förutsatt att bokningsavgiften främjar ett effektivt utnyttjande av bankapaciteten.

Genom förordning av kommunikationsministeriet ges närmare bestämmelser om hur banavgiften bestäms, om förutsättningarna för fortsatt uttag av avgiften som visar att det föreligger brist på kapacitet samt om avgiftsbeloppen.

15 §

Rabatter på banavgifter

På de banavgifter som avses i detta kapitel

kan beviljas rabatter, förutsatt att rabatterna inte är större än den faktiska kostnadsbesparing som uppkommer till följd av effektivare banhållning. På banavgifterna kan beviljas också tidsbegränsade rabatter för utveckling av nya järnvägstrafiktjänster eller för främjande av användningen av linjer som utnyttjas speciellt litet.

Genom förordning av kommunikationsministeriet kan närmare bestämmelser ges om rabatter på banavgifter och om de förutsättningar under vilka Banförvaltningscentralen kan bevilja rabatter på banavgifterna i enlighet med förutsättningarna i kapacitets- och banavgiftsdirektivets artikel 9.

16 §

Uttag av banavgifter

Banförvaltningscentralen beslutar om debitering av sådana avgifter som avses i detta kapitel och tar ut avgifterna kalendermånadsvis hos järnvägsoperatörerna. De banavgifter som Banförvaltningscentralen har debiterat och övriga till dessa anslutna avgifter kan utmätas utan dom eller beslut.

4 kap.

Utnyttjande av bannätet samt bankapaciteten

17 §

Järnvägsföretag och internationella sammanslutningar av järnvägsföretag som har tillträdesrätt till bannätet

Bankapacitet som har beviljats i enlighet med detta kapitel får användas för järnvägstrafik av följande järnvägsföretag och internationella sammanslutningar av järnvägsföretag:

1) i internationell järnvägstrafik mellan stater som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, av ett sådant järnvägsföretag eller av en sådan

internationell sammanslutning av järnvägsföretag som avses i 2 § 1 punkten, samt

2) i inhemsk gods- och persontrafik samt i förbindelsetrafik mellan Finland och Ryssland, av ett sådant dotterbolag till ett aktiebolag som avses i 1 § i lagen om ombildande av Statsjärnvägarna till aktiebolag (20/1995) som bedriver järnvägstrafik.

Sådana järnvägsföretag och internationella sammanslutningar som avses i 1 mom. får utnyttja bannätets trafikplatser för sin trafik, på villkor enligt ett avtal som avses i 12 § 1 mom. 2 punkten. Också andra företag eller sammanslutningar får utnyttja en enskild trafikplats inom bannätet för järnvägstrafik, förutsatt att trafiken betjänar en privat spåranläggning med anslutning till trafikplatsen och att med Banförvaltningscentralen har ingåtts ett sådant avtal om trafiken som avses i 39 §.

18 §

Ansökan om bankapacitet

Bankapacitet skall ansökas hos Banförvaltningscentralen för varje tågplanepериод inom en viss tid som bestäms närmare genom statsrådets förordning. Också under tågplanepериоден kan ansökas om ny bankapacitet eller om ändring av bankapaciteten för regelbunden trafik. Tågplanepериоден samt ansökningar som skall göras under tågplanepериоден och tidsfristerna för sådana ansökningar regleras närmare genom förordning av statsrådet med iakttagande av bilaga III till kapacitets- och banavgiftsdirektivet.

Ett järnvägsföretag och en internationell sammanslutning av järnvägsföretag kan hos Banförvaltningscentralen ansöka om bankapacitet också för en sådan internationell järnvägslinje inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, av vilken endast en del hör till ett sådant bannät som avses i denna lag.

19 §

Prioritetsordningen för kapacitetsansökningar

Om tillräckligt med alternativa järnvägslinjer kan reseveras för den övriga trafiken kan en viss järnvägslinje eller en del av den reserveras för särskild bankapacitet i en föreskrift av Banförvaltningscentralen med iakttagande av artikel 24 i kapacitets- och banavgiftsdirektivet.

På en linje med särskild bankapacitet eller på en del av en sådan prioriteras trafik för vilken bankapaciteten anses som särskild bankapacitet i enlighet med ett beslut enligt 1 mom. Banförvaltningscentralen kan tillämpa den prioritetsordning för bankapacitet enligt trafiktyp som avses i 1 mom., förutsatt att det inte är möjligt att samordna den sökta bankapaciteten på det sätt som avses i 20 § 1 mom. Banförvaltningscentralen skall i så fall i sitt beslut konstatera att järnvägslinjen eller en del av den till denna del är överbelastad bankapacitet. Bankapaciteten kan betecknas som överbelastad även när det är uppenbart att den kommer att överbelastas under tågplaneperioden. Banförvaltningscentralen kan utfärda närmare föreskrifter om den prioritetsordning som gäller för en järnvägslinje, vilket innebär att en av bannätet angiven trafiktyp kan prioriteras vid tilldelningen av överbelastad bankapacitet.

20 §

Beslut om prioritetsordningen i enskilda fall

Om flera sökande har ansökt om samma bankapacitet eller om den bankapacitet som avses i en ansökan påverkar den bankapacitet som har sökts av någon annan sökande, skall Banförvaltningscentralen i första hand sträva efter att uppnå en förlikning i ärendet rörande ansökan om kapacitet mellan sökandena. Banförvaltningscentralen kan i så fall erbjuda sökanden sådan bankapacitet som inte väsentligt avviker från den som ansökan gäller.

Om det samordningsförfarande som avses i 1 mom. inte leder till att sökandena förlikas, kan Banförvaltningscentralen för upprättande

av tågplaneförslaget i ett enskilt fall avgöra prioritetsordningen på de grunder som föreskrivs i detta kapitel. Banförvaltningscentralen skall avgöra prioritetsordningen senast tio dagar efter att den förlikning som avses i 1 mom. har avslutats.

När det gäller överbelastad bankapacitet kan Banförvaltningscentralen genom ett beslut om prioritetsordningen avvika från den prioritetsordning som avses i detta kapitel till förmån för en sökande som bedriver internationell trafik eller en sökande som bedriver sådan trafik som i övrigt upprätthåller eller förbättrar järnvägstransportsystemets eller kollektivtrafikens funktion. Detsamma gäller en sökande om avslag av ansökan skulle medföra oskäligen olägenhet för sökanden, ett järnvägsföretag, eller en internationell sammanslutning av järnvägsföretag eller för affärsverksamhet som bedrivs av kunder hos dem.

21 §

Upprättande av tågplaneförslag samt hörande av parter

Banförvaltningscentralen skall på basis av ansökningarna upprätta ett tågplaneförslag för följande tågplaneperiod inom fyra månader efter utgången av tiden för ansökan om bankapacitet. I tågplaneförslaget kan tas in uppgifter om den bankapacitet som föreslås bli beviljad sökanden endast i den omfattning och med de begränsningar som användningen av bankapaciteten för trafikledning förutsätter.

Tågplaneförslaget skall i första hand grunda sig på att den sökta bankapaciteten beviljas, förutsatt att de mot bankapaciteten svarande tågplanerna gör det möjligt att bedriva järnvägstrafik i enlighet med de tekniska kraven och säkerhetskraven. Banförvaltningscentralen kan emellertid i syfte att förbättra tilldelningen av bankapacitet erbjuda en sökande sådan bankapacitet som inte väsentligt skiljer sig från den som sökanden har ansökt om. Bankapacitet kan också lämnas outdelad, förutsatt att det för tågplaneperioden behövs

reservkapacitet på grund av den för järnvägstrafiken gällande prioriteringsordningen.

Banförvaltningscentralen skall ge tågplaneförslaget för kännedom till dem som har ansökt om bankapacitet inom den tidsfrist som avses i 1 mom. samt bereda sökandena tillfälle att bli hörda. Hörandet skall ske inom 30 dagar efter att tågplaneförslaget har givits för kännedom. De kunder som skaffar järnvägstransporttjänster inom godstrafiken och de sammanslutningar som representerar dem som köper järnvägstransporttjänster har rätt att ge utlåtande om tågplaneförslaget inom tiden för hörande vilken är 30 dagar, som för dessa parter del börjar löpa när i Banförvaltningscentralens bestämmelsesamling som publiceras ett meddelande lämnas om att tågplaneförslaget färdigställts.

22 §

Tilldelning av bankapacitet

Banförvaltningscentralen skall på basis av tågplaneförslaget och hörandet enligt 21 § 3 mom. besluta om tilldelning av bankapacitet på likvärdiga och icke-diskriminerande grunder. Banförvaltningscentralen skall då särskilt beakta persontrafikens, godstrafikens samt banhållningens behov liksom även ett effektivt utnyttjande av bannätet. Beslutet skall, om inte annat följer av detta kapitel, fattas med beaktande också av prioriteringsordningen, som bestäms enligt den särskilda och överbelastade bankapaciteten. Beslut om att ändra eller omfördela bankapacitet för regelbunden trafik under tågplaneperioden skall fattas på de grunder som anges i 1 mom. med iakttagande av bestämmelserna om förfarandet i 18 § 1 mom.

23 §

Brådskanie ansökan om bankapacitet

Den som ansöker om bankapacitet och en sammanslutning som bedriver museitrafik

och vilka behöver tillfällig bankapacitet utan dröjsmål för en eller flera järnvägslinjer kan ansöka om bankapacitet oberoende av de tidsfrister som utfärdats genom statsrådets förordning. Banförvaltningscentralen skall i så fall ge ett beslut i fråga om ansökan om bankapacitet inom fem dygn efter att ansökan lämnats in.

Banförvaltningscentralen skall bevilja den sökta bankapaciteten om tillräcklig bankapacitet kan anvisas för det ändamål som anges i ansökan. Om inte annat följer av 20 § eller 22 § 1 mom. skall bankapaciteten beviljas den som först har ansökt om den.

En brådskanie ansökan om bankapacitet skall göras skriftligen. Ansökan kan emellertid lämnas in också i elektronisk form så som föreskrivs i lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet (/). Med avvikelse från vad som föreskrivs i lagen kan ett avgörande i ett ärende som har väckts i elektronisk form delges sökanden också per telefax eller elektronisk post. Beslutet anses i så fall delgivet då telefaxet eller den elektroniska posten har sänts till sökanden.

24 §

Utnyttjande och återkallande av bankapacitet

Sökanden får inte överlåta beviljad bankapacitet till någon annan. Ett järnvägsföretag får emellertid utnyttja bankapacitet som har beviljats någon annan sökande än en järnvägsoperatör och som utnyttjas för trafik som avses i dennas ansökan. Om ett järnvägsföretag emellertid utnyttjar bankapacitet i strid med detta moment skall Banförvaltningscentralen till denna del återkalla den bankapacitet som har beviljats sökanden.

Banförvaltningscentralen ger närmare föreskrifter om tröskelkvoterna för minimiutnyttjande av bankapacitet separat för varje järnvägslinje. Banförvaltningscentralen har rätt att återkalla beviljad bankapacitet eller en del av den om sökanden under en tid av minst 30 dagar har utnyttjat bankapaciteten mindre än tröskelkvoten för en järnvägslinje eller en del

därav förutsätter.

Bankkapacitet får emellertid inte återkallas om den har blivit outnyttjad av andra än ekonomiska skäl som inte är beroende av sökanden eller av det järnvägsföretag som utnyttjar bankkapaciteten.

Banförvaltningscentralen kan alltid återkalla bankkapacitet för sådan tid då järnvägsföretaget inte har något säkerhetsintyg för järnvägstrafik.

Banförvaltningscentralen har rätt att helt eller delvis återkalla bankkapacitet på en järnvägslinje som till följd av ett tekniskt fel i bannätet, en olyckshändelse eller ett skadefall tillfälligt tagits ur bruk. Banförvaltningscentralen skall då i mån av möjlighet erbjuda den som innehar bankkapacitet alternativa järnvägslinjer. Banförvaltningscentralen är emellertid inte skyldig att betala ersättning för eventuell skada till den som innehar bankkapacitet, om inte annat avtalats med stöd av 12 eller 25 § i denna lag.

25 §

Ramavtal

Banförvaltningscentralen kan med den som ansöker om bankkapacitet ingå ett ramavtal om utnyttjandet av bankkapacitet där särdragen i den bankkapacitet som sökanden behöver anges. Ramavtalet berättigar emellertid inte sökanden att få i avtalet angiven bankkapacitet.

Banförvaltningscentralen skall på ansökan bevilja också i ramavtalet angiven bankkapacitet genom ett sådant förfarande och på sådana grunder som anges i detta kapitel. Ramavtalet begränsar inte heller i övrigt tillämpningen av detta kapitels övriga bestämmelser på andra som ansöker om bankkapacitet.

Ramavtal skall ingås för högst fem år, men Banförvaltningscentralen kan av särskilda skäl ingå ramavtal för en kortare eller längre tid. Grunden för avtal som ingås för längre tid än fem år kan dock endast utgöras av avtal som har samband med en parts transportverksamhet, särskilda investeringar eller särskilda affärsrisker. Grunden för avtal som ingås för en längre tid än tio år kan

utgöras endast av synnerligen vägande skäl som baserar sig på avtalspartens omfattande och långsiktiga investeringar och de avtalsförpliktelser som ingår i sådan verksamhet.

Uppgifter om ramavtal samt huvuddragen i den bankkapacitet som ramavtalet gäller är offentliga. På avtalets offentlighet skall i övrigt tillämpas lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999). Ministeriet har emellertid, utan hinder av sekretessbestämmelserna, rätt att få uppgifter om förhandlingar rörande ramavtal, om ingående av avtal och grunderna för dessa samt om villkoren i ramavtal.

5 kap.

Järnvägstrafikens säkerhet

26 §

Grunderna för järnvägstrafikens säkerhet

En järnvägsoperatör skall ha en organisation som garanterar säkerheten samt nödvändiga interna anvisningar för ledningen och övervakningen av verksamheten. Järnvägsoperatören svarar för säkerheten i sin verksamhet samt för att bestämmelserna och föreskrifterna om järnvägstrafik iakttas i verksamheten. Bestämmelser om de tekniska krav och de säkerhetskrav som gäller vid bedrivande av järnvägstrafik finns i 3 § i lagen om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet (561/2002), nedan järnvägssystemets driftskompatibilitetslag.

27 §

Behörighetsvillkor för trafiksäkerhetspersonal

De som styr rullande järnvägsmateriel, de som deltar i trafikledningen samt övriga som direkt sköter trafiksäkerhetsuppgifter skall till sitt hälsotillstånd, sin utbildning och sin övriga kompetens vara lämpliga att sköta

uppgifterna.

28 §

Trafikledning

Banförvaltningscentralen svarar för trafikledningen på bannätet. Banförvaltningscentralen ordnar trafikledningen eller skaffar trafikledningstjänsterna av offentliga eller privata serviceproducenter. Banförvaltningscentralen kan också med innehavaren av en privat spåranläggning avtala om ordnande av trafikledning på anläggningen eller på en del av denna.

29 §

Besiktningssystemet för rullande järnvägsmateriel

Banförvaltningscentralen svarar för besiktningssystemet för sådan rullande järnvägsmateriel som inte har beviljats tillstånd för ibruktagande av delsystem enligt 5 § i järnvägssystemets driftskompatibilitetlag. Sådan rullande järnvägsmateriel omfattas av Banförvaltningscentralens besiktningssystem. Banförvaltningscentralen ordnar besiktningen eller upphandlar besiktningstjänsterna hos offentliga eller privata serviceproducenter. Banförvaltningscentralen fattar emellertid förvaltningsbeslut om och i anslutning till besiktningen. Rullande järnvägsmateriel omfattas av besiktningssystemet också till den del det i samband med beviljandet av tillståndet för ibruktagande eller övervakningen av materielen inte görs en sådan bedömning av ett anmält organ som avses i lagen om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet. Utan hinder av 1 och 2 mom. kan också ett sådant anmält organ som avses i 2 mom. anlitas för utförandet av besiktningar som avses i denna paragraf. På verksamheten tillämpas då järnvägssystemets driftskompatibilitetslag och med stöd av

denna utfärdade bestämmelser och föreskrifter.

30 §

Krav som ställs på trafikledningstjänster och på besiktningstjänster för rullande järnvägsmateriel

Företag som tillhandahåller trafikledningstjänster och besiktningstjänster för rullande järnvägsmateriel skall ha en organisation som garanterar säkerheten samt av Banförvaltningscentralen fastställda anvisningar för ledningen och övervakningen av verksamheten. Tjänsterna skall på lika villkor tillhandahållas alla järnvägsföretag. Företag som tillhandahåller trafikledningstjänster skall i sin verksamhet iaktta kraven på god förvaltning. De som besiktigar rullande järnvägsmateriel skall vara lämpliga för sådana uppgifter och yrkesmässigt kompetenta. Ett företag som sköter besiktning av rullande materiel skall i sin verksamhet i tillämpliga delar iaktta vad som föreskrivs i lagen om förvaltningsförfarande (598/1982), lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet, lagen om delgivning i förvaltningsärenden (232/1966), lagen om översändande av handlingar (74/1954), lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet samt i språklagen (148/1922). På den som är anställd hos ett sådant företag som avses i 1 mom. skall bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar tillämpas när han eller hon utför sådana uppgifter som avses i 28 eller 29 §.

31 §

Övervakning av järnvägstrafikens säkerhet

Banförvaltningscentralen övervakar järnvägstrafikens säkerhet på statens bannät. Banförvaltningscentralen övervakar även järnvägstrafikens säkerhet på privata spåranläggningar. Järnvägsoperatörer, företag som tillhandahåller trafikledningstjänster och företag som tillhandahåller besiktningstjänster för rullande

järnvägsmateriel skall utan hinder av sekretesskyldigheten ge Banförvaltningscentralen sådana upplysningar som denna behöver för sin övervakningsuppgift.

32 §

Beredskap för järnvägsolyckor

En järnvägsoperatör skall ha tillräcklig beredskap för eventuella järnvägsolyckor och för faror som hotar järnvägstrafiken. Banförvaltningscentralen kan i enskilda fall bestämma om de åtgärder järnvägsoperatören på förhand skall vidta med tanke på järnvägsolyckor och faror som hotar järnvägstrafiken.

Banförvaltningscentralen kan ålägga ett järnvägsföretag och den som sköter trafiksäkerhetsuppgifter inom järnvägstrafiken att delta i räddningsövningar och i järnvägstrafikens räddningstjänst.

33 §

Undersökning av järnvägsolyckor och farosituationer

Bestämmelser om undersökning av olyckor och farosituationer i spårtrafik finns i lagen om undersökning av olyckor (373/1985). Banförvaltningscentralen kan undersöka andra farosituationer och händelser än sådana som skall undersökas enligt 1 mom., om det är nödvändigt för att främja järnvägssäkerheten.

6 kap.

Särskilda bestämmelser

34 §

Beredskap för undantagsförhållanden och specialsituationer

Banförvaltningscentralen och järnvägsföretagen skall ha sådan beredskap

att deras verksamhet så störningsfritt som möjligt kan fortsätta också under sådana undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen (1080/1991) samt under därmed jämförbara störningar i de normala förhållandena, det vill säga i specialsituationer. Banförvaltningscentralen skall förutom att den säkerställer sin egen verksamhet, se till att bannätet hålls i trafikabelt skick också under olika slag av undantagsförhållanden och specialsituationer.

Beredskapsåtgärderna leds och samordnas av ministeriet, som ger nödvändiga anvisningar om detaljerna i förberedelserna och beredskapsplaneringen.

35 §

Skyldigheten att tillhandahålla tjänster

Järnvägsföretag, internationella sammanslutningar av järnvägsföretag samt bolag och andra sammanslutningar som tillhandahåller tjänster för järnvägstrafik är skyldiga att på ett rättvist och icke-diskriminerande sätt mot ersättning tillhandahålla järnvägsoperatörer sådana bantillträdestjänster och spårförbindelser som avses i bilaga II.2 till kapacitets- och banavgiftsdirektivet, om tjänsterna tillhandahålls av endast ett bolag eller en annan sammanslutning och om tjänsterna inte rimligen kan ordnas på något annat sätt. Ersättningen skall vara rättvis för samtliga järnvägsföretag och rimlig i förhållande till kostnaderna för tjänsterna.

Närmare bestämmelser om sådana tjänster och spårförbindelser som avses i detta moment utfärdas genom förordning av statsrådet.

36 §

Kapacitetsanalys och kapacitetsförstärkningsplan

Om Banförvaltningscentralen konstaterar att en järnvägslinje med stöd av 19 § 2 mom. är överbelastad skall den inom sex månader efter konstaterandet av överbelastningen göra

upp en kapacitetsanalys. I analysen skall en utredning ingå över orsakerna till överbelastningen samt över de åtgärder som Banförvaltningscentralen kan vidta för att eliminera eller minska överbelastningen på den järnvägslinje som är föremål för analysen.

Om Banförvaltningscentralen har gjort en sådan kapacitetsanalys som avses i 1 mom. skall den inom 6 månader efter att analysen blivit klar göra upp en kapacitetsförstärkningsplan. I kapacitetsförstärkningsplanen skall specificerat anges orsakerna till överbelastningen, den sannolika järnvägstrafikutvecklingen, hinder för utveckling av bannätet samt alternativ och kostnader för kapacitetsförstärkning, med beaktande av bedömningar som baserar sig på en kostnadsnyttoanalys av de alternativ som har lagts fram samt av förutsättningarna för ändring av avgifter som ansluter sig till banavgiften.

37 §

Museitrafik

Banförvaltningscentralen kan utan hinder av 17 § bevilja en sammanslutning som bedriver museitrafik tillträde till bannätet. På förutsättningarna för och på bedrivandet av museitrafik tillämpas bestämmelserna om trafik, bedrivande av järnvägstrafik och trafiksäkerhetsuppgifter i denna lag eller de bestämmelser eller föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen. Den som bedriver museitrafik behöver emellertid inte sådan koncession som avses i 5 §. Museitrafikidkarens bankapacitetsansökan behandlas alltid som brådskande i enlighet med bestämmelserna i 23 §.

Den som bedriver museitrafik skall ha ett säkerhetsintyg enligt 11 §, som Banförvaltningscentralen under de förutsättningar som anges i paragrafen kan bevilja separat för museitrafik. På den som bedriver museitrafik tillämpas dessutom vad som i 12 § föreskrivs om tillståndshavare samt i 24 § om den som ansöker om bankapacitet.

38 §

Banhållningsrelaterad trafik

Banförvaltningscentralen kan utan hinder av 17 § bevilja ett banhållningsföretag, dock inte ett järnvägsföretag eller en internationell sammanslutning av järnvägsföretag, rätt att utnyttja bannätet för sådan banarbets- och tågtrafik som omedelbart ansluter sig till banhållningen. På sådan trafik skall tillämpas bestämmelserna om trafik och trafiksäkerhetsuppgifter i denna lag eller annan lag eller de bestämmelser eller föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen. Ett banhållningsföretag skall ha ett säkerhetsintyg enligt 11 §, som Banförvaltningscentralen under de förutsättningar som anges i paragrafen kan bevilja separat för trafik i anslutning till banarbete. Till banhållningen ansluten trafik ordnas under överinseende av Banförvaltningscentralens trafikledning på så sätt att trafiken inte inverkar på rätten för dem som ansöker om bankapacitet att utnyttja beviljad bankapacitet.

39 §

Anslutning av privata spår till statens bannät

Järnvägsföretag samt övriga bolag och sammanslutningar, kommuner och statliga myndigheter kan ansluta sina spår till statens bannät, om Banförvaltningscentralen beviljar tillstånd för anslutning av privata spåranläggningar. Banförvaltningscentralen och tillståndshavaren skall sinsemellan avtala om ibruktagande och underhåll av anslutningen.

40 §

Banförvaltningscentralens rätt att få upplysningar för bestämmande av banavgifter samt för statistik och forskning

Järnvägsoperatörer skall på begäran lämna Banförvaltningscentralen de uppgifter om sin ekonomi och trafik som centralen behöver för att bestämma banavgifter samt för statistik och forskning.

41 §

Järnvägsföretags bokföring

Järnvägsföretag skall i sin bokföring iaktta de bestämmelser som gäller inom Europeiska gemenskapen och i Finland. Dessutom skall järnvägsföretag göra upp en kalkyl av godstrafikens lönsamhet samt en årlig sammanställning av sina produktionstillgångar, värdet av den samt av ekonomiska ansvarsförbindelser som har samband med dem. Sammanställningen skall offentliggöras. Inkomster av persontrafik som upphandlas som offentliga tjänster skall bokföras skilt och får inte användas för att täcka kostnaderna för annan affärsverksamhet.

42 §

Vite samt hot om tvångsutförande och avbrytande

Banförvaltningscentralen kan förena förelägganden eller förbud som den har meddelat med stöd av denna lag med vite eller med hot om tvångsutförande och avbrytande i enlighet med viteslagen (1113/1990).

43 §

Regleringsorgan

Ministeriet skall, utöver vad som annars föreskrivs om dess uppgifter med stöd av denna lag, övervaka att de i lagen angivna kraven iakttas. Ministeriet skall särskilt säkerställa att den banavgift som avses i 14 § inte är diskriminerande eller annars strider mot denna lag eller mot bestämmelser som har utfärdats med stöd av den samt att tilldelningen av bankapacitet sköts enligt de i denna lag angivna kraven.

Ministeriet har rätt att för skötseln av sina uppgifter enligt denna lag få de upplysningar som ministeriet behöver från järnvägsoperatörerna samt utan hinder av sekretessbestämmelserna från Banförvaltningscentralen.

44 §

Rättelseyrkande samt ändringssökande

En part som är missnöjd med Banförvaltningscentralens beslut får söka rättelse i beslutet hos ministeriet, om beslutet gäller

- 1) ärenden som regleras i beskrivningen av bannätet,
- 2) prioritetsordningen vid tilldelningen av bankapacitet i enskilda fall,
- 3) banavgifter,
- 4) tilldelning av bankapacitet,
- 5) beviljande av brådsökande bankapacitet,
- 6) beviljande av säkerhetsintyg, eller
- 7) avtal som Banförvaltningscentralen ingår med stöd av 12 § 1 mom. 2 punkten.

Begäran om rättelse skall lämnas till ministeriet inom 30 dagar efter delfåendet av beslutet.

Ministeriet skall avgöra ett enligt 1 mom. gjort rättelseyrkande inom två månader efter att den som yrkat på rättelse har tillställt ministeriet alla de uppgifter som behövs för avgörandet. Beslut på ett rättelseyrkande skall emellertid i ärenden som gäller prioritetsordningen i enskilda fall, kapacitetstilldelning och brådsökande ansökan om bankapacitet ges inom tio dagar efter att alla nödvändiga uppgifter har inkommit.

I ministeriets beslut med anledning av ett rättelseyrkande får ändring sökas i enlighet med förvaltningsprocesslagen (586/1996). I beslut som Banförvaltningscentralen har fattat med stöd av 42 § söks ändring i enlighet med viteslagen. I beslut som Banförvaltningscentralen har fattat med stöd av denna lag får i övrigt ändring sökas genom besvär så som bestäms i förvaltningsprocesslagen. Beslutet skall trots besvär iakttas om inte besvärsmyndigheten bestämmer något annat.

Om ministeriet inte har givit ett beslut om tillståndsansökan inom den tid som anges i 7 § 3 mom. eller avgjort en yrkan om rättelse inom den tid som anges i 3 mom., eller om Banförvaltningscentralen inte inom den tid som anges i 11 § 3 mom. har avgjort ett ärende om beviljande eller godkännande av säkerhetsintyg, prioriteringsordningen för en järnvägslinje inom den tid som föreskrivs i

20 § 2 mom., utfärdat ett förslag till tågplanepperiod inom den tid som föreskrivs i 21 § 1 mom., eller avgort en brådskanie ansökan om bankapacitet inom den tid som föreskrivs i 23 § 1 mom., kan sökanden anförä besvär. Sådana besvär anses då gälla ett avslagsbeslut med anledning av ansökan. Besvär kan anföras tills ett beslut med anledning av ansökan har givits. Ministeriet och Banförvaltningscentralen skall underrätta besvärsmyndigheten om att beslutet har givits. I fråga om anförande och behandling av besvär som avses i detta moment gäller i övrigt i tillämpliga delar förvaltningsprocesslagen

45 §

Straffbestämmelser

Den som utan giltig koncession bedriver koncessionspliktig järnvägstrafik skall för *olovligt bedrivande av järnvägstrafik* dömas till böter.

Den som uppsåtligen

- 1) bedriver järnvägstrafik utan sådana förutsättningar som avses i 12 §,
 - 2) utnyttjar bankapacitet i strid med 22 §,
 - 3) bedriver museitrafik i strid med de förutsättningar och krav som anges i 37 §,
 - 4) handlar i strid med de i 38 § angivna förutsättningar och krav som gäller trafik i anslutning till banhållning, eller
 - 5) utan orsak rör sig eller vistas på bangårdsområde, spår eller järnvägsbro eller i järnvägstunnel som allmänheten inte har tillträde till
- skall för brott mot järnvägslagstiftningen dömas till böter, om inte gärningen är obetydlig eller om inte strängare straff bestäms i någon annan lag.

46 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den .
Genom denna lag upphävs följande lagar jämte ändringar:

- 1) lagen den 5 januari 1995 om statens bannät, banhållningen och användningen av

bannätet (21/1995), nedan bannätslagen, jämte ändringar,

2) lagen den 15 april 1889 om lagfart och inteckning af enskild järnväg för allmän samfärdsel (16/1889) jämte ändringar,

3) förordningen den 15 april 1889 angående enskilda järnvägar för allmän samfärdsel (16/1889) jämte ändringar,

4) förordningen den 6 juni 1924 innefattande förbud för olovligt beträdande av järnvägsområde samt annan verksamhet, varigenom ordningen å järnvägsområde störes (145/1924).

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

47 §

Övergångsbestämmelser

En koncession som har beviljats enligt 7 § bannätslagen är i kraft i ett år efter att denna lag har trätt i kraft, som en sådan koncession som avses i denna lag. Den som har beviljats koncession skall därefter ha en sådan koncession för bedrivande av järnvägstrafik som avses i denna lag.

Sådan rätt att använda bannätet som har beviljats enligt 8 § i bannätslagen och ett sådant säkerhetsintyg som avses i 3 § förordningen om koncession för järnvägsföretag (554/1997) är som sådana i kraft tills den första tågplanepperioden som angetts enligt denna lag inleds. Den som har rätt att använda bannätet skall i enlighet med denna lag ansöka om bankapacitet för de tågplanepperioder som regleras i denna lag. En järnvägsoperatör skall ha ett med stöd av denna lag beviljat säkerhetsintyg för den första tågplanepperioden som angetts enligt denna lag.

Bestämmelserna om den i 14 § angivna banavgiften samt om på den beviljade rabatter skall för första gången tillämpas från och med att denna lag träder i kraft.

Investeringsavgiften som avses i 14 § 3 mom. 4 punkten får uppbäras för investeringsprojekt som tagits i bruk högst tio år innan lagen trätt i kraft.

Den första enligt denna lag upprättade beskrivning av bannätet skall offentliggöras

senast en månad efter att denna lag har trätt i kraft. Banförvaltningscentralen skall innan denna lag träder i kraft höra de som ansöker om av bankapacitet och som avses i 6 mom. om sitt förslag till beskrivning av bannätet. Genom statsrådets förordning utfärdas närmare bestämmelser om inledningen av den första i denna lag avsedda tågplaneperioden, om den första tidsfristen för ansökning av bankapacitet samt om det första i 21 § avsedda förslaget till tågplaneperiod. Med avvikelse från 2 § 7 punkten och 18 § 1 mom. får endast

järnvägsföretag och internationella sammanslutningar av järnvägsföretag som avses i 17 § 1 mom. ansöka om bankapacitet för den första tågplaneperioden.

Föreskrifter som Banförvaltningscentralen har utfärdat med stöd av 6 § bannätslagen tillämpas som sådana tills annat föreskrivs eller bestäms om deras tillämpning. Tillstånd till privata anslutningar som är baserade på 12 § bannätslagen eller som har beviljats av Banförvaltningscentralen förblir som sådana i kraft.

2.

Lag**om Banförvaltningscentralen**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

Banförvaltningscentralen

Banförvaltningscentralen är ett ämbetsverk som lyder under kommunikationsministeriet och som verkar som förvaltare av statens bannät samt som järnvägsmyndighet.

2 §

Banförvaltningscentralens uppgifter

Banförvaltningscentralen skall svara för underhållet och utvecklingen av bannätet, för järnvägstrafikens säkerhet, för myndighetsuppgifterna i samband med banhållningen och järnvägstrafiken samt för det internationella samarbetet inom branschen.

Banförvaltningscentralen svarar för uttaget av kontrollavgifter samt för därtill anslutna uppgifter i samband med spårbunden kollektivtrafik, så som föreskrivs om saken i lagen om kontrollavgift i kollektivtrafik (469/1979).

3 §

Direktion

Banförvaltningscentralen har en direktion vars medlemmar förordnas av statsrådet för fyra år i sänder.

4 §

Bemyndigande att utfärda förordning

Närmare bestämmelser om Banförvaltningscentralens uppgifter och direktion samt om ämbetsverkets interna förvaltning utfärdas genom förordning av statsrådet.

5 §

Ikraftträdande

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

3.

Lag**om ändring av lagen om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet**

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen den 28 juni 2002 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet (561/2002) rubriken för 3 § och 3 § 3 mom. samt 5 § 2 mom., och 8 § 3 mom., samt

fogas till 3 § nya 3 och 4 mom., varvid det ändrade 3 mom. blir 5 mom., som följer:

3 §

Krav angående det transeuropeiska järnvägssystemet

Närmare bestämmelser för tryggheten av säkerheten i järnvägstrafiken på statens bannät meddelas genom Banförvaltningscentralens beslut

1) om banhållningen, bananläggningar och bankonstruktioner,

2) om rullande järnvägsmateriel och dess användning i trafik; samt

3) om samordningen av användningen av de i 1 och 2 punkten nämnda delsystemen och andra delsystem.

Banförvaltningscentralen kan av särskilt vägande skäl genom sitt beslut göra avvikelse från de beslut som den utfärdat med stöd av 3 mom..

Kraven i denna paragraf iakttas vid utformning, tillverkning, utsläppande på marknaden, ibruktagande, ombyggnad, modernisering och drift av delsystem och driftskompatibilitetskomponenter.

5 §

Tillstånd för i bruktagande av delsystem

Banförvaltningscentralen skall bevilja tillstånd för ibruktagande av sådana delsystem som fyller kraven i 3 §. Banförvaltningscentralen kan bevilja tillstånd för ibruktagande för en viss tid samt inkludera i det begränsningar och villkor

genom vilka det kan säkerställas att kraven i 3 § efterföljs. Förutsättningarna för beviljandet av tillstånd för ibruktagande och villkoren för ett sådant tillstånd får inte stå i strid med de väsentliga kraven.

8 §

Anmällda organs uppgifter

Den anmälda organen kan ha en underleverantör att göra delåtgärder i samband med utförandet av de uppgifter som avses i denna paragraf, om underleverantören uppfyller de i 7 § 1 mom. nämnda förutsättningarna för nämnandet av det anmälda organet med undantag av kraven i momentets 1 punkt, och om underleverantören utför uppgifterna enligt kraven i denna lag eller enligt de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av denna lag. Den anmälda organen svarar för de åtgärder som den låtit underleverantören göra.

Denna lag träder i kraft den .

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

På de krav på det transeuropeiska järnvägssystemet som avses i 3 § och på de föreskrifter och bestämmelser som utfärdas med stöd av paragrafen, liksom på tillståndet för ibruktagande av delsystem som avses i 5 § tillämpas 15 § i lagen den 28 juni 2002 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet.

om ändring av 2 § järnvägstransportlagen

2 § punkten järnvägslagen (/200).

Denna lag träder i kraft den .

Med järnvägsföretag avses i denna lag ett sådant järnvägsföretag som avses i 2 § 1

Helsingfors den 27 september 2002

Republikens President

TARJA HALONEN

Kommunikationsminister *Kimmo Sasi*

1.

Lag

om ändring av lagen om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen den 28 juni 2002 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet (561/2002) 3 § rubrik och 3 mom., samt 5 § 2 mom., och 8 § 3 mom., samt fogas till 3 § nya 3 och 4 mom., varvid det ändrade 3 mom. blir 5 mom., som följer:

Gällande lydelse

3 §

Väsentliga krav, grundparametrar samt tekniska specifikationer för driftskompatibilitet

De väsentliga kraven iakttas vid utformning, tillverkning, utsläppande på marknaden, ibruktagande, ombyggnad, modernisering och drift av delsystem och

1....1..5.

Föreslagen lydelse

3 §

Krav angående det transeuropeiska järnvägssystemet

Närmare bestämmelser för tryggheten av säkerheten i järnvägstrafiken på statens bannät meddelas genom Banförvaltningscentralens beslut
1) om banhållningen, bananläggningar och bankonstruktioner,
2) om rullande järnvägsmateriel och dess användning i trafiken; samt
3) om samordningen av användningen av de i 1 och 2 punkten nämnda delsystemen och andra delsystem.
Banförvaltningscentralen kan av särskilt vägande skäl genom sitt beslut göra avvikelser från de beslut som den utfärdar med stöd av 3 mom.

Kraven i denna paragraf iakttas vid utformning, tillverkning, utsläppande på marknaden, ibruktagande, ombyggnad,

driftskompatibilitetskomponenter.

5 §

Tillstånd för ibruktagande av delsystem

Banförvaltningscentralen skall bevilja tillstånd för ibruktagande för sådana delsystem som uppfyller de väsentliga kraven. Banförvaltningscentralen kan bevilja tillståndet för ibruktagande för en viss tid och i tillståndet inkludera begränsningar och villkor genom vilka det kan säkerställas att de väsentliga kraven iakttas. Förutsättningarna för beviljandet av tillstånd för ibruktagande eller villkoren för ett sådant tillstånd får inte strida mot de väsentliga kraven.

8 §

Anmälda organs uppgifter

Ett anmält organ kan lägga ut delåtgärder inom utförandet av uppgifter som avses i denna paragraf på en underleverantör, om underleverantören uppfyller villkoren enligt 7 § 1 mom. för utseende av anmälda organ och utför uppgifterna enligt de krav som anges i denna lag eller med stöd av den. Det anmälda organet ansvarar för åtgärder som det lägger ut på en underleverantör.

1....1..5.

modernisering och drift av delsystem och driftskompatibilitetskomponenter.

5 §

Tillstånd för ibruktagande av delsystem

Banförvaltningscentralen skall bevilja tillstånd för ibruktagande av sådana delsystem som fyller *kraven i 3 §*. Banförvaltningscentralen kan bevilja tillstånd för ibruktagande för en viss tid samt inkludera i det begränsningar och villkor genom vilka det kan säkerställas att *kraven i 3 §* efterföljs. Förutsättningarna för beviljandet av tillstånd för ibruktagande och villkoren för ett sådant tillstånd får inte stå i strid med de väsentliga kraven.

8 §

Anmälda organs uppgifter

Den anmälda organen kan ha en underleverantör att göra delåtgärder i samband med utförandet av de uppgifter som avses i denna paragraf, om underleverantören uppfyller de i 7 § 1 mom. nämnda förutsättningarna för nämnandet av det anmälda organet *med undantag av kraven i momentets 1 punkt*, och om underleverantören utför uppgifterna enligt kraven i denna lag eller enligt de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av denna lag. Den anmälda organen svarar för de åtgärder som den låtit underleverantören göra.

Denna lag träder i kraft den .

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

På de krav på det transeuropeiska järnvägssystemet som avses i 3 § och på de föreskrifter och bestämmelser som utfärdats med stöd av paragrafen, liksom på tillståndet för ibruktagande av delsystem som avses i 5 § tillämpas 15 § i lagen den 28 juni 2002 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet.

2.

Lag

om ändring av 2 § järnvägstransportlagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i järnvägstransportlagen av den 15 december 2000 (1119/2000) 2 § som följer:

Gällande lydelse

2 §

Järnvägsföretag

Med järnvägsföretag avses i denna lag sådant järnvägsföretag som avses i 2 a § lagen om statens bannät, banhållningen och användningen av bannätet (21/1995).

Föreslagen lydelse

2 §

Järnvägsföretag

Med järnvägsföretag avses i denna lag ett sådant järnvägsföretag som avses i 2 § 1 punkten järnvägslagen (/200).

Denna lag träder i kraft den .