

## KOMMUNIKATIONSUTSKOTTETS BETÄNKANDE 11/2006 rd

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

#### INLEDNING

##### **Remiss**

Riksdagen remitterade den 21 mars 2006 en proposition med förslag till järnvägslag och till vissa lagar som har samband med den (RP 16/2006 rd) till kommunikationsutskottet för beredning.

##### **Sakkunniga**

Utskottet har hört

- regeringsråd Hannu Pennanen och projektchef Kari Alppivuori, kommunikationsministeriet

- lagstiftningsråd Anna-Riitta Wallin, justitieministeriet
- chefsjurist Rami Metsäpelto, Banförvaltningscentralen
- förvaltningsdirektör Pertti Saarela, VR-Group
- förbundssekreterare Tarja Turtiainen, Rautatievirkamiesliitto
- generalsekreterare Timo Tanner, Veturimiesten liitto ry.

Dessutom har skriftligt utlåtande lämnats av  
— handels- och industriministeriet  
— Finlands Näringsliv.

#### PROPOSITIONEN

I den nya järnvägslagen sammanförs den gällande järnvägslagen och lagen om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet. Syftet är att nationellt genomföra Europeiska unionens s.k. andra järnvägspaket. Genom den nya lagen öppnas den nationella godstrafiken på järnväg för konkurrens den 1 januari 2007 i enlighet med kraven i det andra järnvägspaketet. Arbetet på att skapa jämlika och icke-diskriminerande förutsättningar för konkurrens inom järnvägstrafiken som inleddes genom den gällande järnvägslagen fortsätter nu i den nya lagen. Persontrafiken inom landet och järnvägssamtrafiken mellan Finland och Ryssland sköts fortfarande uteslutande av VR Aktiebolag. I öv-

rigt prioriterar lagen järnvägssystemets säkerhet och utveckling av järnvägssystemets driftskompatibilitet. Genom lagen genomförs också ett direktiv om ändring av direktiven om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet som ingår i det andra järnvägspaketet. Samtidigt införlivas den gällande lagen om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet i den nya järnvägslagen. Lagen om trafiksäkerhetsuppgifterna i järnvägssystemet, lagen om transport av farliga ämnen och lagen om sättande i kraft av de bestämmelser i fördraget om internationell tågtrafik (COTIF) som hör till området för lagstiftningen ses över för att den

behöriga myndigheten ändras. Lagarna avses träda i kraft den 1 september 2006.

## UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

### *Allmän motivering*

Med hänvisning till propositionen och övrig utredning finner utskottet propositionen behövlig och ändamålsenlig. Utskottet tillstyrker lagförslagen, men med följande anmärkningar och ändringsförslag.

Ändamålet med propositionen är dels att nationellt genomföra direktiven i EU:s andra järnvägspaket, dels att modernisera lagstiftningen om järnvägstrafiken. Förslaget innebär att gods- och trafikerna inom landet öppnas för konkurrens den 1 januari 2007. Järnvägspaketet fokuserar på att främja järnvägssäkerheten och harmonisera lagstiftningen om den. Utskottet vill fästa uppmärksamheten vid motiven till lagförslaget där det sägs att gemenskapens utgångspunkt är att järnvägstransportmarknaden inte ska öppnas för konkurrens på bekostnad av säkerheten. Å andra sidan kan den nuvarande säkerhetsregleringen och de nuvarande säkerhetsarrangemangen på järnvägarna inte anses utgöra ett skäl till att frysa den nuvarande situationen på järnvägstransportmarknaden. Avsikten är att harmonisera säkerhetsföreskrifterna och de tekniska kraven som gäller järnvägssäkerhet.

Det gäller att se till att järnvägstrafiken håller en hög säkerhetsnivå och att den ytterligare förbättras när järnvägslagen och de anknytande lagarna genomförs, understryker utskottet. När Järnvägsverket beviljar järnvägsföretag säkerhetsintyg eller godkänner intyg som beviljats annanstans inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet ska dessa uppfylla förutsättningarna och kraven avseende säkerhetsstyrningssystem, ledningens och personalens behörighet och yrkeskompetens, företagets rullande materiel och servicen och underhållet av den, såsom t.ex. nationella klimatrelaterade krav på materielen.

Det är utmärkt, menar utskottet, att man genom att bevilja och godkänna säkerhetsintyg bidrar till att utveckla järnvägssäkerheten i enlig-

het med 1 § 1 mom. i lagförslaget. För att säkerheten ska kunna utvecklas är det viktigt att ministeriet, Järnvägsverket och behöriga myndigheter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet samarbetar.

Utskottet noterar att bedömningen av den i 11§ föreskrivna försäkringsplikts vidd först och främst ska bygga på att försäkringen ska täcka person- och saksador för såväl passagerare som utomstående, om den som bedriver verksamheten enligt lag eller avtal ansvarar för dessa. Försäkringsplikten begränsar inte det stränga ansvar som järnvägsoperatören har enligt lagen om ansvar i spårtrafik (113/1999). Men som regeringen framhåller i propositionen får försäkringsplikten dock inte utgöra ett hinder för marknadstillträde efter det att järnvägstrafiken öppnats för konkurrens.

Utskottet konstaterar att myndighetstillsynen över järnvägsverksamheten och de anknytande myndighetsinsatserna kommer att öka avsevärt när godstrafiken öppnas för konkurrens och att öppenheten följaktligen bör vara så stor som möjligt i fråga om koncessioner och säkerhetsintyg. Därför bör offentlighetsprincipen i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999), nedan offentlighetslagen) iakttagas i görligaste mån för handlingar som gäller rätt att bedriva järnvägstrafik, dock med hänsyn till skyddet för privatlivet och affärshemlighet.

### *Detaljmotivering*

2 §. *Definitioner.* I 41—43 § finns bestämmelser om utseende av anmälda organ samt om deras uppgifter och verksamhet. I lagförslaget saknas definition på anmält organ. Enligt propositionsmotiven utses de anmälda organen separat för järnvägssystemet för konventionella tåg och för höghastighetståg. Å andra sidan kan samma anmälda organ också sköta uppgifter enligt båda

direktiven, förutsatt att det uppfyller kraven i bilagorna VII till båda driftskompatibilitetsdirektiven. Utskottet föreslår i 2 § en ny punkt 21 med definition på anmält organ. Med anmält organ avses en myndighet eller en finländsk juridisk person som kontrollerar elsystem eller gör bedömningar av driftskompatibilitetskomponenternas överensstämmelse eller lämplighet.

Till följd av den nya punkten har utskottet gjort en teknisk korrigerings i punkt 20. Utskottet har ändrat paragrafen i enlighet härmed.

*6 §. Förutsättningarna för beviljande av koncession.* Enligt 2 mom. uppfyller en person som har utsetts till den operativa ledningen inte kravet på gott anseende, om han eller hon har dömts till straff som anges i den föreslagna bestämmelsen.

Av 7 § framgår det att uppgifterna om gott anseende fogas till ansökningshandlingarna. Enligt information till utskottet är det tänkt att den som har utsetts till den operativa ledningen själv ska skaffa fram de uppgifter som behövs om honom eller henne. En del av uppgifterna i 6 § 2 mom. ingår emellertid i straffregistret, en del i bötesregistret. I straffregisterlagen (770/1993) har ambitionen varit att i detalj ange de fall då ett utdrag kan lämnas ur registret. Enligt straffregisterlagens 6 § 1 mom. har en enskild person rätt att få ett straffregisterutdrag beträffande sig själv för visum, arbetstillstånd, uppehållstillstånd eller något annat motsvarande ändamål. År 2002 kompletterades lagen med en särskild bestämmelse om utdrag på ansökan till en person som planerar åta sig en uppgift där han eller hon kommer att arbeta med minderåriga. Justitieministeriet menar att det korrekta vore att ta in bestämmelser i straffregisterlagen om en persons rätt att få ett utdrag om de uppgifter som avses i 6 § i det nu aktuella lagförslaget.

Om straffregistret finns det däremot bestämmelser i lagen om verkställighet av böter (672/2002), som trädde i kraft i oktober 2002. Enligt 50 § i den lagen får uppgifter ur straffregistret lämnas ut till dem vilkas rätt att få uppgifterna regleras särskilt genom lag. En sådan reglering saknas i den nya järnvägslagen.

Utskottet konstaterar att den bästa lösningen i detta skede är att komplettera 2 mom. med en bestämmelse om att den som utsetts till den operativa ledningen har rätt att med tanke på koncessionen få ett utdrag beträffande sig själv ur straffregistret enligt straffregisterlagen och ur bötesregistret enligt lagen om verkställighet av böter (672/2002). Men också om bestämmelsen nu ändras kvarstår behovet att ändra straffregisterlagen i ett senare skede, påpekar utskottet.

Utskottet har ändrat momentet i enlighet härmed.

*10 §. Förändringar i järnvägsföretagsverksamhet som påverkar järnvägstrafiken.* Enligt 2 mom. kan ministeriet utan hinder av sekretessbestämmelserna i vissa fall kräva en utredning av koncessionshavaren. Det har påpekats för utskottet att formuleringen är bisarr med hänsyn till att sekretessbestämmelserna inte lägger hinder i vägen för att kräva en utredning och att tanken troligen varit att koncessionshavaren utan hinder av sekretessbestämmelserna är skyldig att lämna en utredning. Endast få privata aktörer berörs av sekretessbestämmelser, och därför kan man fråga sig om det över huvud taget finns sekretessbestämmelser som gäller koncessionshavare. Snarare handlar det om att koncessionshavare inte kan undanhålla ens sådana uppgifter som de betraktar som egna affärs- och yrkeshemligheter. Därför föreslår utskottet att momentet ändras genom att orden "utan hinder av sekretessbestämmelserna" stryks i den första meningen. Utskottet har ändrat momentet i enlighet härmed.

*17 §. Ramavtal och deras offentlighet.* I 3 mom. finns särskilda bestämmelser om ett ramavtals offentlighet. Enligt propositionen är uppgifter om ett ramavtal samt huvuddragen i den bankapacitet som ramavtalet gäller offentliga. I övrigt tillämpas offentlighetslagen på avtalets offentlighet. Formuleringen tyder på att uppgifterna eventuellt inte annars vore offentliga. Tolkning "e contrario" kan resultera i slutsatsen om en bredare tolkning av offentlighetslagen.

Utskottet föreslår därför en formulering som inte breddar tillämpningen av offentlighetslagen mer än vad som avsetts i bestämmelsen som har använts i liknande fall för att garantera att vissa uppgifter är offentliga. Utskottet föreslår alltså att oberoende av vad som föreskrivs i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet ska uppgifter om ett ramavtal samt huvuddragen i den bankapacitet som ramavtalet gäller vara offentliga.

Järnvägsverket föreslås i den sista meningen i 3 mom. få rätt till uppgifter om ramavtal och förhandlingar om ramavtal som annars är sekretessbelagda. Justitieministeriet har påpekat att bestämmelsen bör utgöra ett eget moment och följaktligen föreslår utskottet att den sista meningen placeras in i 4 mom. Enligt formuleringen har myndigheten rätt att utan hinder av sekretessbestämmelserna få uppgifterna i fråga. När det gäller reglering av detta slag har grundlagsutskottet ansett att myndigheternas rätt att få uppgifter bara ska gälla uppgifter som är nödvändiga för tjänsteutövningen<sup>1</sup>. Kommunikationsutskottet föreslår därför att bestämmelsen ändras så att rätten att få uppgifter bara gäller uppgifter som är nödvändiga för tillsynen.

Utskottet har ändrat formuleringen i enlighet härmed.

28 §. *Krav som gäller järnvägssystemet.* Kommunikationsministeriet har föreslagit att 2 mom. 3 punkten preciseras så att Järnvägsverket för att säkerställa järnvägssystemets säkerhet och driftkompatibilitet kan meddela närmare föreskrifter om rullande materiel och dess användning i trafik. På det sättet blir bestämmelsen noggrannare avgränsad än i lagförslaget och motsvarar 3 § 3 mom. 2 punkten i den gällande lagen om driftkompatibiliteten i det transeuropeiska järnvägssystemet (561/2002), alltså den bestämmelse som den föreslagna bestämmelsen ska ersätta. Dessutom är bestämmelsen efter ändringen bättre förenlig med propositionsmotiven. Utskottet har följaktligen ändrat momentet i enlighet härmed.

<sup>1</sup> GrUU 42/2005 rd, s. 3/II

33 §. *Behandling av ärenden angående säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd och ändring eller återkallande av dessa.* Utskottet har gjort en språklig korrigerings i 2 mom. Ändringen påverkar inte den svenska texten.

65 §. *Rättelseyrkande.* Paragrafen har regler för förfarandet vid rättelseyrkande. Om en part ska yrka på rättelse av ett beslut genom ett särskilt föreskrivet rättelseförfarande innan besvär över beslutet kan anföras, ska enligt 46 § 1 mom. i förvaltningslagen (434/2003) anvisningar om användning av ett sådant rättelsemedel ges samtidigt som beslutet meddelas. Med hänsyn till 46 § 1 mom. i förvaltningslagen måste bestämmelsen om fogande av en anvisning om rättelseyrkande ändras till att gälla alla beslut som behandlas i första instans i rättelseyrkandeförfarandet.

Utskottet har uppmärksamgjorts på att den föreslagna 65 § saknar en bestämmelse som används i samband med rättelseyrkande och som säger att ett beslut i vilket rättelse får sökas inte får överklagas genom besvär.

Av denna anledning föreslår utskottet att bestämmelsen i 3 mom. om intyg om överensstämmelse eller provningsintyg flyttas över till 1 mom. som punkt 5 samt att 2 och 3 mom. ersätts med ett nytt 2 mom. om att ett beslut i vilket rättelse söks inte får överklagas genom besvär samt om att en anvisning om rättelseyrkande skall fogas till beslutet.

Det har också påpekats för utskottet att uttrycket "en part som är missnöjd med beslut" sitter illa i det system förvaltningslagen används i. Enligt förvaltningsprocesslagen får besvär anföras av den vars rätt, skyldighet eller fördel direkt påverkas av beslutet, alltså en materiell part. Detta är också utgångspunkten för tolkningen av obligatoriskt rättelseyrkandeförfarande. Eftersom rättelseyrkande formellt sett hör till förvaltningslagens och inte förvaltningsprocesslagens tillämpningsområde, är det lämpliga uttrycket i detta sammanhang en part. Därför föreslår utskottet att 1 mom. får regler för när en part får söka rättelse hos Järnvägsverket.

I och med att 2 och 3 mom. ersätts med ett nytt 2 mom. blir 4 mom. i propositionen 3 mom.

Utskottet har ändrat paragrafen i enlighet härmed.

*66 §. Ändringssökande.* Paragrafens 1 mom. om hänskjutning av besvär till marknadsdomstolen är otydligt i flera hänseenden. Beslut som fattats med stöd av 52 § avseende meningsskiljaktigheter om tillhandahållande av tjänster som avses i 57 och 58 § överklagas genom besvär hos marknadsdomstolen medan i beslut som ministeriet, Järnvägsverket och Banförvaltningscentralen har fattat med stöd av den föreslagna lagen "i övrigt får sökas ändring genom besvär så som bestäms i förvaltningsprocesslagen (586/1996)". Bestämmelsen om sökande av ändring hos marknadsdomstolen ger därmed inte svar på frågan i vilken ordning, dvs. enligt vilka processnormer, ändring kan sökas hos marknadsdomstolen.

Utskottet föreslår en formulering som tydliggör att besvären över beslut som fattats av Järnvägsverket gäller såväl frågor som avgjorts med anledning av rättelseyrkande (65 §) som övriga i lagförslaget reglerade beslut där rättelseyrkandebehandling inte enligt förslaget är obligatorisk i första instans.

Utskottet har omformulerat 1 mom. utifrån detta.

*68 §. Straffbestämmelser.* Paragrafens 1 mom. motsvarar den gällande lagen. Ett explicit omnämnande om tillräknande föreslås inte för olovligt bedrivande av järnvägstrafik. När den nuvarande järnvägslagen tillkom 2003 utgick man från presumtionen att gärningar som enligt bestämmelser utanför strafflagen var straffbara och för vilka straffet var högst böter eller fängelse i 6 månader skulle straffas också när de begås av oaktsamhet, om annat inte följer av bestämmelsens art. Men efter den ändring av strafflagens allmänna del som trädde i kraft den 1 januari 2004 är presumtionen en annan: om inte något annat föreskrivs är en gärning som är straffbar enligt en straffbestämmelse utfärdad efter ändringen straffbar endast när den begås uppsåtligt (SL 3:5). Justitieministeriet har påpekat för

utskottet att om tanken är att olovligt bedrivande av järnvägstrafik ska vara straffbart också när gärningen sker av oaktsamhet ska detta anges explicit. Kommunikationsministeriet uppger att olovligt bedrivande av järnvägstrafik ska vara straffbart bara när gärningen begås uppsåtligt, eftersom någon knappast kan göra sig skyldig till gärningen av oaktsamhet. Utskottet konstaterar följaktligen att 1 mom. inte behöver ändras.

Vid expertutfrågningen framhöll kommunikationsministeriet att också gärningarna i 2 mom. bör var straffbara endast när de begås uppsåtligt.

Det föreslagna 2 mom. motsvarar straffbestämmelsen i den gällande lagen, utom 3 punkten som är helt ny. Justitieministeriet har uppmärksamgjort utskottet på att 3 och 4 punkten i momentet är mer än problematiska med hänsyn till laglighetsprincipen. I punkterna hänvisas det till förutsättningar och krav i 53 och 54 §. Men varken av motiven till straffbestämmelsen eller av de nämnda paragraferna framgår det vilka förutsättningar eller krav i de nämnda paragraferna som avses i straffbestämmelserna. Exakthetsproblemet blir inte mindre av att ringa gärningar inte är straffbara. I motiven sägs över huvud taget ingenting om när de gärningar som föreslås vara straffbara är ringa och vilka gärningstyper är straffbara enligt den föreslagna bestämmelsen eller någon annan strängare bestämmelse.

Beroende på omständigheterna kunde en gärning där bankapaciteten utnyttjas i strid med 22 § betraktas som ringa. Ringa gärningar kan det också handla om när någon obehörigen rör sig eller vistas på bangårdsområde, spår eller järnvägsbro eller i järnvägstunnel som allmänheten inte har tillträde till.

Med anledning av laglighetsprincipen föreslår utskottet en sådan ändring av momentet att punkt 3 och 4 sammanslås och att det föreskrivs att det är straffbart att bedriva banhållningsrelaterad trafik eller museitrafik i strid med trafik-tillstånd enligt 55 §. Därmed binds bedrivande av banhållningsrelaterad trafik enligt 53 § och museitrafik enligt 54 § till det trafik-tillstånd som

avses i 55 §. Det är straffbart att bedriva sådan trafik utan trafik tillstånd.

Till följd av ändringen omnumreras den föreslagna 5 punkten i 2 mom. till 4 punkten.

Klausulerna i 2 och 3 mom. som undantar ringa gärningar från straffbarhet motsvarar inte gällande formuleringssätt, och därför har utskottet omformulerat dem.

Utskottet har formulerat paragrafen i enlighet härmed.

70 §. *Övergångsbestämmelser.* Utskottet föreslår ett nytt 5 mom. i övergångsbestämmelsen. Bestämmelsen borgar för att de beslut Banförvaltningscentralen fattar med stöd av den gällan-

de järnvägslagen om tilldelning av bankapacitet tillämpas under den tågplanepå period som inleds i december 2006. Till följd av det nya momentet blir 5 och 6 mom. 6 och 7 mom. Utskottet har ändrat paragrafen i enlighet härmed.

### **Förslag till beslut**

Med stöd av det ovan anförda föreslår kommunikationsutskottet

*att lagförslag 2—4 godkänns utan ändringar och*

*att lagförslag 1 godkänns med ändringar (Utskottets ändringsförslag).*

### **Utskottets ändringsförslag**

## **1.**

## **Järnvägslag**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 kap.

### **Allmänna bestämmelser**

1 §  
(Som i RP)

2 §

### *Definitioner*

I denna lag avses med  
(1—19 punkten som i RP)

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

21) *anmält organ* en myndighet eller en finländsk juridisk person som kontrollerar delsystem eller gör bedömningar av driftskompatibilitetskomponenternas överensstämmelse eller lämplighet. (Ny)

3 och 4 §  
(Som i RP)

2 kap.

### **Bedrivande av järnvägstrafik**

5 §

### *Koncession*

(Som i RP)

6 §  
*Förutsättningarna för beviljande av koncession*

(1 mom. som i RP)

En person 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 allvarligt brott mot bestämmelser eller föreskrifter om anställningsförhållanden, näringsutövning, bokföring, skuldförhållanden, bedrivande av trafik eller trafiksäkerhet och om gärningen 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. *Den som utsetts till den operativa ledningen har med tanke på koncessionen rätt att få ett utdrag beträffande sig själv ur straffregistret enligt straffregisterlagen (770/1993) och ur bötesregistret enligt lagen om verkställighet av böter (672/2002).*

(3—5 mom. som i RP)

7—9 §  
(Som i RP)

10 §

*Förändringar i järnvägsföretags verksamhet som påverkar järnvägstrafiken*

(1 mom. som i RP)

Ministeriet kan (*utesl.*) kräva en utredning ifall koncessionshavarens rättsliga ställning ändras på ett sätt som kan ha betydelse för den koncessionsenliga järnvägstrafiken. Ministeriet skall bedöma förutsättningarna för fortsatt verksamhet så snart som möjligt efter att ha fått koncessionshavarens utredning.

(3 mom. som i RP)

11 och 12 §  
(Som i RP)

3 kap.

**Tjänster som skall tillhandahållas järnvägsoperatörer samt banavgift**

13—15 §  
(Som i RP)

4 kap.

**Utnyttjande av bannätet samt bankapaciteten**

16 §  
(Som i RP)

17 §

*Ramavtal och deras offentlighet*

(1 och 2 mom. som i RP)

*Oberoende av vad som föreskrivs i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) är uppgifter om ett ramavtal samt huvuddragen i den bankapacitet som ramavtalet gäller (*utesl.*) offentliga.*

*Järnvägsverket har emellertid utan hinder av sekretessbestämmelserna rätt att få uppgifter om förhandlingar som gäller ramavtal, om ingående av avtal och grunderna för dessa samt om villkoren i ramavtal, om uppgifterna är nödvändiga för verkets åligganden. (Nytt)*

18—26 §  
(Som i RP)

5 kap.

**Järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet**

27 §  
(Som i RP)

28 §

*Krav som gäller järnvägssystemet*

(1 mom. som i RP)

Järnvägsverket kan för säkerställande av järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet meddela närmare föreskrifter om

(1 och 2 punkten som i RP)

3) rullande materiel och dess användning i trafik.

(3 och 4 mom. som i RP)

29—32 §  
(Som i RP)

33 §

*Behandling av ärenden angående säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd och ändring eller återkallande av dessa*

(1 mom. som i RP)

(2 mom. som i RP. Utskottets ändringsförslag påverkar inte den svenska texten).

(3 och 4 mom. som i RP)

34—50 §  
(Som i RP)

6 kap.

#### Regleringsorgan och dess uppgifter

51 och 52 §  
(Som i RP)

7 kap.

#### Särskilda bestämmelser

53—64 §  
(Som i RP)

65 §

#### *Rättelseyrkande*

En part (*utesl.*) får söka rättelse hos Järnvägsverket, om beslutet gäller

1) prioritetsordningen i enskilda fall vid tilldelning av bankapacitet,

2) banavgift,

3) tilldelning av bankapacitet, (*utesl.*)

4) beviljande av brådiskande bankapacitet *eller*

5) ett intyg om överensstämmelse eller ett provningsintyg som utfärdas av ett anmält organ. (*Ny*)

*Ett beslut i vilket rättelse får sökas får inte överklagas genom besvär. Till beslutet skall fogas anvisningar om rättelseyrkande. Rättelse skall sökas inom 30 dagar från delfäendet av beslutet.*

(3 mom. som 4 mom. i RP)

66 §

#### *Ändringssökande*

I beslut som Järnvägsverket och Banförvaltningscentralen har fattat med stöd av 64 § söks ändring i enlighet med viteslagen. Ändring i beslut som Järnvägsverket har fattat med stöd av 52 § för att avgöra meningsskiljaktigheter om tillhandahållande eller prissättning av tjänster som avses i 57 och 58 § får sökas genom besvär hos marknadsdomstolen (*utesl.*) så som bestäms i förvaltningsprocesslagen (586/1996). I beslut som Järnvägsverket fattat med anledning av rättelseyrkande enligt 65 § eller annars samt i beslut som Banförvaltningscentralen eller ministeriet fattat får ändring sökas så som bestäms i förvaltningsprocesslagen.

(2 mom. som i RP)

67 §

(Som i RP)

68 §

#### *Straffbestämmelser*

(1 mom. som i RP)

Den som uppsåtligen

(1 och 2 punkten som i RP)

3) *bedriver banhållningsrelaterad trafik eller museitrafik utan trafikillstånd enligt 55 §,*

(4 punkten som 5 punkten i RP)

skall för brott mot järnvägslagstiftningen dömas till böter, om inte gärningen är ringa eller



om inte strängare straff bestäms *någon annanstans i lag*.

Den som uppsåtligt eller av oaktsamhet i strid med 35 § 1 mom. eller 45 § 1 mom. eller i strid med föreskrifter som utfärdats med stöd av 28 § 2 mom. tar i bruk, bygger om eller moderniserar ett delsystem eller en driftskompatibilitetskomponent eller använder, släpper ut på marknaden, saluför, säljer eller annars överlåter ett delsystem eller en driftskompatibilitetskomponent skall, om inte gärningen är ringa eller om inte strängare straff (*utesl.*) föreskrivs någon annanstans i lag, för brott mot kraven på driftskompatibilitet hos järnvägssystem dömas till böter.

(4 mom. som i RP)

69 §  
(Som i RP)

70 §

*Övergångsbestämmelser*

(1—4 mom. som i RP)

*Beslut om tilldelning av bankkapacitet som Banförvaltningscentralen fattat i enlighet med 4 kap. i den upphävda järnvägslagen tillämpas utan ändringar tills något annat bestäms med stöd av 22 § om tilldelning av bankkapacitet.*

(6 och 7 mom. som 5 och 6 mom. i RP)

---

Helsingfors den 31 maj 2006

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Markku Laukkanen /cent  
vordf. Matti Kangas /vänst  
medl. Leena Harkimo /saml  
Saara Karhu /sd  
Inkeri Kerola /cent  
Reino Ojala /sd (delvis)  
Reijo Paajanen /saml  
Erkki Pulliainen /gröna

Eero Reijonen /cent  
Pertti Salovaara /cent  
Arto Seppälä /sd  
Timo Seppälä /saml  
Lasse Virén /saml  
Raimo Vistbacka /saf  
ers. Lyly Rajala /saml.

Sekreterare var

utskottsråd Mika Boedeker.