

**KOMMUNIKATIONSUTSKOTTETS
BETÄNKANDE 16/2013 rd**

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

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 5 november 2013 regeringens proposition med förslag till lag om ändring av järnvägslagen (RP 168/2013 rd) till kommunikationsutskottet för beredning.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- regeringsråd Hannu Pennanen, kommunikationsministeriet

- enhetschef Kaisa Sainio, Trafiksäkerhetsverket
- äldre forskare Esko Värthö, Centralen för undersökning av olyckor
- chef för samhällsrelationer Nina Routti-Hietala och kundchef Ali Huttunen, VR-koncernen.

Dessutom har ett skriftligt yttrande lämnats av
— Proxion Train Oy.

PROPOSITIONEN

I propositionen föreslår regeringen att bestämmelserna i järnvägslagen om avtal om användning av bannät, trafikledning, beviljande av tillstånd för ibruktagande av delsystem, ibruktagande av fordon, förberedelse för undantagsförhållanden, anmälan om olyckor och om överklagande ändras. Dessutom föreslås preciseringar i vissa andra bestämmelser i lagen. Lagen får nya bestämmelser om rätten att använda bannätet, begränsning av rätten att använda bannätet, museijärnvägar och användning av information om olyckor.

I bestämmelserna om ibruktagande av fordon införs strukturella ändringar och de ska förtydli-

gas så att de tydligare motsvarar bestämmelserna om tillstånd för ibruktagande av fordon i direktivet om driftskompatibiliteten hos järnvägsystemet i Europeiska unionen. Enligt förslaget ska tillstånd för ibruktagande kunna beviljas för ett delsystem som hör till ett fordon redan före genomförandet av alla kravenliga test, med undantag av test som påverkar järnvägssäkerheten. Ett nytt tillstånd införs, nämligen tillstånd för provkörning för testning av delsystem till ett fordon.

Lagen avses träda i kraft så snart som möjligt, dock senast den 1 januari 2014.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Allmän motivering

Propositionen bygger dels på ett projekt, en så kallad EU Pilot, som kommissionen genomförde 2012 om direktiv 2004/49/EG (järnvägssäkerhetsdirektivet) och direktiv 2008/57/EG (driftskompatibilitetsdirektivet), dels på omständigheter som kommit fram i tillämpningen av järnvägslagen. De flesta ändringar är tekniska och de är inte av så stor betydelse.

I utfrågningen av de sakkunniga ifrågasattes vissa föreslagna ändringar (20 § nya 3 och 4 mom.) med hänvisning till att de inte spelar någon roll i Finland. Utskottet påpekar att det i Finland inte förekommer den typ av persontrafik mellan Finland och någon stat i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) som bestämmelserna avser. Följaktligen är de onödiga. Ändringarna har emellertid tagits in i lagförslaget för att kommissionen kräver det och för att direktivet ska kunna genomföras korrekt. Utskottet menar att direktivet måste genomföras också i det här hänseendet eftersom risken annars är att kommissionen startar ett övervakningsförfarande mot Finland.

Ibruktagande av fordon

Järnvägslagen (304/2011) och den bakomliggande EU-lagstiftningen utgår från att delsystem inte får införas innan det har bevisats att de uppfyller alla krav i antingen EU-lagstiftningen (s.k. tekniska specifikationer för driftskompatibilitet) eller vår nationella lagstiftning (tekniska föreskrifter från Trafiksäkerhetsverket). Tillstånd kan enligt 48 § 1 mom. i järnvägslagen beviljas för viss tid för ett fordon eller en säkerhetsanordning, om fordonet eller säkerhetsanordningen eller något av de delsystem som hör till fordonet enligt de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet eller enligt nationella föreskrifter ska genomgå provning innan Trafiksäkerhetsverket kan besluta bevilja tillstånd för ibruktagande tills vidare. Fordonet och säkerhetsanord-

ningen får då bara användas i provningssammanhang.

Enligt uppgifter till utskottet är tanken med den nya 47 a § att göra ibruktagningen av fordon smidigare. Paragrafen föreskriver om begränsat undantag för att använda fordon på grundval av tillstånd för provkörning om det för ett delsystem krävs provningar som anges i EU-lagstiftningen eller vår nationella lagstiftning och de inte kan genomföras utan att delsystemet används. Den springande punkten är att paragrafen bara kan tillämpas på sådana provningar för tillstånd som är nödvändiga för att påvisa överensstämmelse. Ett annat krav är att den sökande måste lämna in en plan för provkörningen och försäkra sig om att provningen är säker med avseende på järnvägssystemets säkerhet. I 2 mom. ingår ett förbud mot att använda fordoner i kommersiell trafik med tillståndet för provkörning. Förbudet motsvarar förbudet i det gällande 48 § 1 mom. Också i de länder som har ett tillståndsförfarande som motsvarar provkörning har EU förbjudit kommersiell trafik med fordonen.

Vid utfrågningen av de sakkunniga aktualiserades frågan om att införa provning vid kommersiell passagerar- eller godtrafik för andra fordon än de som måste ha tillstånd för att få införas. Provningarna och provkörningarna utgår från de berörda parternas egna behov och de bör, enligt vad utskottet erfar, genomföras efter att tillstånd för ibruktagande har beviljats och följa föreskrifterna för aktörens säkerhetsledningssystem.

Vid utskottsutfrågningen lyftes likaså testning av vissa komponenter fram. Det är i första hand tillverkaren som svarar för att godkännandet av komponenter. Om ett järnvägsföretag är med och godkänner en komponent, måste provningen göras helt och hållet inom ramen för företagets säkerhetsledningssystem. Då handlar det om annan provning än den provning av delsystem till fordon som avses i 47 a §.

Utskottet välkomnar förslagen om ibruktagande av fordon, men ändrar vissa av fristerna nedan i detaljmotiven.

Övrigt

De sakkunniga påpekade att Trafiksäkerhetsverket är den enda som enligt den gällande lagen har rätt att undersöka de olyckor eller incidenter som Centralen för undersökning av olyckor inte undersöker. De föreslog att också den som bedriver järnvägstrafik och bannätsförvaltaren ska ha rätt att undersöka sådana olyckor eller incidenter och att de då ska ha rätt att använda den typen av dokumentation som anges i 84 §.

Utskottet välkomnar att kommunikationsministeriet den 16 oktober i år tillsatte en arbetsgrupp som ska utreda rätten att använda dokumentation av signaltrafiken inom järnvägstrafik och möjligheterna att utvidga rätten. Den ska vara klar med sitt arbete i februari nästa år. En proposition med ändringar i järnvägslagen som regeringen lämnar under vårsessionen kan innehålla förtydligande bestämmelser om rätten att undersöka den typen av olyckor och incidenter som varken Centralen för undersökning av olyckor eller Trafiksäkerhetsverket utreder. Ministeriet har uppgett att det inte heller nu finns något som hindrar att järnvägsaktörer undersöker sådana olyckor eller incidenter även om det inte finns särskilda lagbestämmelser om det.

Sammantaget sett anser utskottet att propositionen behövs och fyller sitt syfte. Utskottet tillstyrker lagförslaget, men med följande kommentarer och ändringsförslag.

Detaljmotivering

47 a §. Tillstånd för provkörning för testning av delsystem till fordon. Tillstånd för provkörning ska kunna beviljas för högst sex månader. Fristen bygger enligt uppgift inte på EU-lagstiftning. Regeringen uppger att den har lagts fast med hänsyn till det inte krävs mer än sex månader för att godkänna ett delsystem i ett fordon.

Enligt vad utskottet erfar kan fristen med tanke på eventuella exceptionella miljöförhållan-

den vara för kort. Utskottet föreslår att fristen förlängs från sex till tio månader.

48 a §. Tillstånd för ibruktagande av ett delsystem till ett fordon. Trafiksäkerhetsverket föreslås få rätt att bevilja tillstånd för ibruktagande av delsystem till fordon redan innan andra test än de som påverkar säkerheten har genomförts. Sökanden måste då inom åtta månader från det att tillstånd för ibruktagande beviljats lämna in information till Trafiksäkerhetsverket om hur alla test har genomförts och hur kraven är uppfyllda. Tanken med undantagsbestämmelsen är att alla test som påverkar säkerheten ska vara gjorda och att sökanden ska informera myndigheten om varför alla andra test inte har kunnat göras. Undantaget ska gälla i synnerhet bullertest som inte alltid kan utföras i vinterförhållanden.

Utskottet hänvisar till det som sägs under 47 a § och föreslår att fristen på åtta månader förlängs till tolv månader för att det bättre ska gå att förhindra att exceptionella väderförhållanden påverkar testen.

81 §. Förberedelse för undantagsförhållanden och störningar. I 2 mom. bemyndigas ministeriet att utfärda närmare bestämmelser om beredskapsplanering vid förberedelser för undantagsförhållanden och därmed jämförbara störningar under normala förhållanden. Utskottet preciserar utifrån inkommen utredning bestämmelsen så att det framgår att de utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

Utskottets förslag till beslut

Riksdagen

godkänner lagförslaget enligt propositionen men 47 a, 48 a och 81 § med följande ändringar:

Utskottets ändringsförslag

47 a §

Tillstånd för provkörning för testning av delsystem till fordon

Trafiksäkerhetsverket får på ansökan bevilja ett visstidstillstånd för provkörning för testning av sådana fordon som är försedda med ett delsystem som enligt de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet eller en föreskrift som meddelats med stöd av denna lag ska undergå kontroller som kräver att delsystemet används i järnvägssystemet. Tillstånd kan beviljas för högst *tio* månader.

(2—4 mom. som i RP)

48 a §

Tillstånd för ibruktagande av ett delsystem till ett fordon

Trafiksäkerhetsverket får på ansökan bevilja tillstånd för ibruktagande av ett delsystem till ett fordon med avvikelse från bestämmelserna i 44 § efter att sådana test enligt de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet och de nationella normerna som påverkar säkerheten har genomförts och sökanden har lämnat in till verket den mellanliggande EG-kontrollförklaring som sökanden upprättat utifrån det med det mellanliggande kontrollförfarandet förenliga mellanliggande EG-kontrollintyg som sökanden fått

av det anmälda organet och den FI-kontrollförklaring som grundar sig på en FI-kontroll enligt 65 § samt kontrollorganets utredning över orsakerna till att alla test inte har kunnat genomföras. Sökanden ska inom *tolv* månader från beviljandet av ett tillstånd för ibruktagande i enlighet med villkoren i tillståndet till verket lämna in för kännedom den slutliga EG-kontrollförklaring om delsystemet som avses i de bestämmelser om järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet som utfärdats med stöd av denna lag. Om sökanden inte lämnar in alla handlingar inom utsatt tid, ska verket förhindra användningen av fordonet.

(2 mom. som i RP)

81 §

Förberedelse för undantagsförhållanden och störningar

(1 mom. som i RP)

Kommunikationsministeriet kan utöver vad som föreskrivs i beredskapslagen om statsrådets och ministeriets behörighet *genom förordning* utfärda de närmare bestämmelser om ordnandet av beredskapsplanering som behövs för förberedelser för undantagsförhållanden och därmed jämförbara störningar under normala förhållanden.

Helsingfors den 19 november 2013

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Kalle Jokinen /saml
vordf. Osmo Kokko /saf
medl. Mikko Alatalo /cent
Markku Eestilä /saml
Ari Jalonen /saf
Merja Kuusisto /sd
Johanna Ojala-Niemelä /sd

Raimo Piirainen /sd
Janne Sankelo /saml
Eila Tiainen /vänst
Ari Torniainen /cent
Reijo Tossavainen /saf
Mirja Vehkaperä /cent
ers. Simo Rundgren /cent.

Sekreterare var

utskottsråd Kaj Laine.