

Kommunikationsutskottet

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till spårtrafiklag och lag om ändring av lagen om transportservice

INLEDNING

Remiss

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till spårtrafiklag och lag om ändring av lagen om transportservice (RP 105/2018 rd): Ärendet har remitterats till kommunikationsutskottet för betänkande

Sakkunniga

Utskottet har hört

- enhetsdirektör, regeringsråd Laura Eiro, kommunikationsministeriet
- trafikråd Risto Saari, kommunikationsministeriet
- specialsakkunnig Anu Mutanen, justitieministeriet
- direktör Laura Kuistio, Trafikverket
- chef för regleringsorganet för järnvägssektorn Juha Karjanlahti, Trafiksäkerhetsverket
- utvecklingschef Kaisa Sainio, Trafiksäkerhetsverket
- specialforskare Jussi Pääkkönen, Konkurrens- och konsumentverket
- jurist Leena Keisanen, VR-Group Ab
- gruppchef Johanna Wallin, Helsingforsregionens trafik
- operativ direktör Sanna Järvenpää, Finrail Ab
- verkställande direktör Jari Viita, Viita-Yhtiöt
- logistikchef Outi Nietola, Skogsindustrin rf
- ledande expert Kyösti Orre, Delegationen för bantrafiksbranschen (RAINE)
- lokförare Ilkka Marttinen, Lokmannaförbundet rf.

Skriftligt yttrande har lämnats av

- avdelningen för ägarstyrning vid statsrådets kansli
- inrikesministeriet
- försvarsministeriet
- arbets- och näringsministeriet
- ledamot av Europaparlamentet Merja Kyllönen, Europaparlamentet
- Finlands Kommunförbund
- Borgå Museijärnväg rf
- samarbetsnätverket för bannätsförvaltare
- Finlands Hamnförbund rf.

Betänkande KoUB 29/2018 rd

Inget yttrande av

- Fenniarail Oy
- Finlands näringsliv rf.

PROPOSITIONEN

Regeringen föreslår att det stiftas en ny spårtrafiklag, som ska ersätta den gällande järnvägslagen och lagen om spårbunden stadstrafik. I propositionen ingår dessutom ett förslag till lag om ändring av lagen om transportservice.

Genom propositionen genomförs rättsakterna i Europeiska unionens fjärde järnvägspaket nationellt och samtidigt genomförs en totalreform av järnvägslagstiftningen.

De allmänna målen med propositionen är att förbättra järnvägsmarknadens funktion och att förtydliga regleringen. Genom propositionen genomförs också målet att avveckla reglering och lindra aktörernas administrativa börda inom de gränser som tillåts i unionslagstiftningen i statsminister Juha Sipiläs regeringsprogram.

I Europeiska unionens fjärde järnvägspaket förutsätts att öppet tillträde till marknaden tryggas i fråga om utbudet av inhemska persontrafiktjänster, på motsvarande sätt som man redan tidigare i enlighet med unionslagstiftningen har tryggt öppet tillträde till marknaden i fråga om Europeiska unionens interna internationella persontrafik och godstrafik.

Det föreslås att järnvägsoperatörer framöver får ansöka om ett gemensamt säkerhetsintyg för järnvägstrafik på bannätet i Finland antingen från Transport- och kommunikationsverket eller från Europeiska unionens järnvägsbyrå. Om syftet är att bedriva järnvägstrafik i flera EES-stater, ska sökanden enligt förslaget alltid ansöka om säkerhetsintyg från Europeiska unionens järnvägsbyrå. Likaså vad gäller tillstånd för utsläppande av fordon på marknaden ska sökanden kunna ansöka om tillstånd antingen från Transport- och kommunikationsverket eller från Europeiska unionens järnvägsbyrå, ifall fordonet bara används på bannätet i Finland. Vad gäller tillstånd för utsläppande på marknaden av fordon som används i flera medlemsstater ska sökanden enligt förslaget ansöka om tillstånd från Europeiska unionens järnvägsbyrå.

Ett mål med propositionen är att minska de administrativa skyldigheterna för förvaltarna av privata spåranläggningar, så att de, i stället för att ansöka om det säkerhetstillstånd som krävs i Europeiska unionens nuvarande lagstiftning, i framtiden ska kunna anmäla sin privata spåranläggning till Transport- och kommunikationsverket. Det föreslås också att förfarandet med tillstånd för ibruktagande ska lättas upp för de privata spåranläggningar som omfattas av anmälningsförfarandet. Detta innebär att Transport- och kommunikationsverket, i stället för ett anmält organ, ska kunna övervaka att tekniska specifikationer för driftskompatibilitet följs på de privata spåranläggningarna i fråga och att man inte ska behöva ansöka om tillstånd för utsläppande på marknaden för fordon som bara används på privata spåranläggningar, utan det ska räcka med ett nationellt tillstånd för ibruktagande.

Genom propositionen ska också fastställas en skyldighet om lokalisering inom spårbunden trafik.

Betänkande KoUB 29/2018 rd

Enligt förslaget ska till lagen om transportservice fogas vissa bestämmelser om beredskap inom järnvägstrafiken.

De föreslagna lagarna avses träda i kraft den 1 januari 2019. Bestämmelserna om järnvägssäkerhet och järnvägssystemets driftskompatibilitet i spårtrafiklagen ska dock tillämpas först den 16 juni 2019.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Allmänt

Propositionen gäller framför allt nationellt genomförande av bestämmelserna i marknadsdelen i Europeiska unionens fjärde järnvägspaket. Regleringen av spårtrafiken hör i stor utsträckning till Europeiska unionens behörighet, och det nationella handlingsutrymmet i de aktuella frågorna är allmänt taget litet.

Enligt erhållen utredning ingår det inte i propositionen några nationella förslag i fråga om att öppna persontrafiken för konkurrens, som skulle överskrida den reglering som förutsätts i direktivet. Utskottet vill understryka att i fråga om att ordna spårtrafiken bör särskild uppmärksamhet ägnas Finlands särskilda förhållanden och särdragen i den finländska marknaden såsom att vårt bannät huvudsakligen är enspårigt, att vår spårvidd avviker från resten av Europa, att användningsgraden är hög och att trafiken fördelas ojämnt geografiskt. Att åstadkomma och utveckla ett välfungerande system för järnvägstrafik i Finland kräver iakttagande av drag som betydligt avviker från förhållandena i Centraleuropa för att tjänsteutbudet ska bli tillräckligt täckande och konkurrensförhållandena rättvisa med avseende på olika aktörer. Sammantaget bör man bedöma åtgärdernas och förändringarnas samhälleliga, ekonomiska och sociala konsekvenser.

Utskottet välkomnar att propositionen strävar efter att förtydliga regleringen och minska de administrativa skyldigheterna. Propositionen fäster särskild vikt också vid säkerhetsaspekter. Utskottet ser positivt på att propositionen strävar efter att minska de administrativa skyldigheterna för förvaltarna av privata spåranläggningar, som till exempel industrianläggningar. Men utskottet vill ändå betona att omsorg om säkerheten bör prioriteras i all spårtrafik.

Vid utfrågningen av sakkunniga har det framkommit ganska många önskemål om ändringar. Exempelvis den strategiskt betydande karaktären hos privata spåranläggningar och spåranläggningar i kusthamnar och bland annat åligganden i anslutning till bannätsförvaltarens oberoende och avskiljandeskyldighet vid bokföringen har delvis ansetts orättvisa med avseende på konkurrensen mellan aktörerna i branschen. Enligt erhållen utredning är dock en betydande del av de ändringsförslag som gjorts vid utfrågningen av sakkunniga inte i linje med EU-lagstiftningen och de beslut och tolkningar som gäller den. Utskottet ser det som viktigt att åliggandena i anslutning till aktörernas oberoende och avskiljande i praktiken genomförs så att de inte förorsakar aktörerna onödigt extra arbete och kostnader.

Betänkande KoUB 29/2018 rd

Utvecklingsbehov

Vid utfrågningen av sakkunniga har det tagits upp att rätten för bolag eller sammanslutningar som tillhandahåller trafikledningstjänster att använda inspelningar som avses i 168 § i propositionens lagförslag 1 behöver utvidgas för att vidareutveckla trafiksäkerheten och verksamhetens kvalitet. Denna bestämmelse motsvarar nuvarande reglering. På grund av bestämmelsens konstitutionella kopplingar med anknytning till skydd för förtroligt meddelande anser utskottet att ett tillmötesgående av ändringsförslaget skulle kräva närmare utredningar. Utskottet ser det som viktigt att kommunikationsministeriet separat utvärderar behoven av att ändra regleringen i fråga om möjligheterna att främja säkerheten.

Enligt erhållen utredning som ärende utanför propositionen kan uträkningsformeln för banavgiften, som bygger på EU-förordning (EU) 2015/909, leda till en situation där grundavgiften blir högre för ellok än för diesellok. Utskottet ser det som nödvändigt att ta fram en lösning i ärendet som är ändamålsenlig med avseende på miljöaspekterna.

Vid utfrågningen av sakkunniga har det påpekats att propositionen inte innehåller någon sanktionsbestämmelse om att köra metrotåg under påverkan av rusmedel. Enligt erhållen utredning kräver frågan dock en mer omfattande bedömning och bestämmelsen i fråga hör snarare till lagen om transportservice (320/2017) än till spårtrafiklagen. Utskottet ser det som viktigt att behovet av att reglera frågan i lagen om transportservice utvärderas utan dröjsmål.

Vissa andra synpunkter

Vid utfrågningen av sakkunniga har det påpekats att behoven hos försvaret bör prioriteras vid beviljande av bankapacitet i situationer av överbelastning och prioriteringsordning. Utskottet noterar att bannätsförvaltaren enligt EU-lagstiftningen själv definierar den prioritetsordning enligt vilken kapaciteten beviljas. Utskottet understryker betydelsen av försvarsrelaterad verksamhet när förutsättningarna för beviljande definieras.

För tydlighetens skull påpekar utskottet att det i 3 § 3 mom. i lagförslag 1 sägs att bestämmelser som gäller övriga järnvägsoperatörer också gäller museitrafikoperatörer. En museitrafikoperatör har således rätt att få tillgång också till tjänster avsedda i 133 § på samma sätt som andra järnvägsoperatörer.

I 186 § i propositionens lagförslag 1 föreslås att en innehavare av koncession för järnvägstrafik eller dennes företrädare samt en utövare av spårbunden stadstrafik ska se till att information om ett transportmedels position finns att tillgå när transportmedlet är i trafik i anslutning till tjänsteutbudet. Paragrafen innehåller också bestämmelser om behandling och utlämnande av information. Utskottet ser positivt på målen med förslaget, som gäller att förbättra järnvägssäkerheten och särskilt att förebygga olyckor vid plankorsningar. Men förslaget om positionering har det ändå varit nödvändigt att bedöma med avseende på Europeiska unionens lagstiftning och jämlikt tillträde till marknaden. Enligt utredning till utskottet meddelade Europeiska unionens järnvägsbyrå den 19 november 2018 att den kan godkänna bestämmelsen i 186 § om lokaliseringsskyldighet inom spårbunden trafik och Europeiska kommissionen bekräftade den 23 november 2018 sitt sam-

Betänkande KoUB 29/2018 rd

tycke med EU:s järnvägsbyrås ståndpunkt. Således har utskottet hållit kvar 186 § om lokaliseringskyldigheten i lagförslaget.

DETALJMOTIVERING

Lagförslag 1

3 §. Avgränsning av tillämpningsområdet. Utskottet gör lagtekniska korrigeringar i hänvisningarna i 1 och 3 mom.

29 §. Anmälan om förvaltning av privata spåranläggningar. Utskottet gör en lagteknisk korrigering i hänvisningen i 1 mom.

34 §. Förteckningar över anmälningar från förvaltare av privata spåranläggningar. Transport- och kommunikationsverket har uppgifter i den föreslagna lagen också på andra ställen än i 5 kap. Därför ändrar utskottet ordalydelsen i paragrafens 1 mom. så att det i bestämmelsen talas om uppgifter och skyldigheter som verket har enligt denna lag.

35 §. Grunderna för driftskompatibilitet. Utskottet ändrar på grundval av erhållen utredning paragrafens 3 mom. 4 punkt så att bestämmelsen använder den i propositionen definierade termen bannät i stället för järnvägar.

48 §. Sökandens uppgifter i förfarandet för utfärdande av EG-kontrollförklaring. Utskottet korrigerar på grundval av erhållen utredning ordalydelsen i paragrafens 1 mom. så att termen EG-kontroll används i stället för EG-kontrollförklaring.

64 §. Utvidgning av ett fordonets användningsområde. Utskottet gör en språklig korrigering i den finska texten i 3 mom.

65 §. Kontroller före användning av fordon som beviljats tillstånd. Utskottet gör en språklig korrigering i den finska paragrafrubriken.

14 kap. Ibruktagande av fasta delsystem på privata spåranläggningar enligt 5 kap. och ibruktagande av rullande materiel i trafik till Ryssland, museitrafik och vid förflyttningar.

Utskottet ändrar på grundval av erhållen utredning rubriken till 14 kap. så att förflyttningar ersätts med termen flyttarbete som också används i propositionens 79 §.

80 §. Fordon som anländer från Ryska federationen. Utskottet gör en språklig korrigering i den finska texten i 1 mom.

84 §. Ansökan om godkännande som anmält organ. Utskottet gör en språklig korrigering i den finska texten i 1 mom.

Betänkande KoUB 29/2018 rd

96 §. Anmälda organs skyldighet att lämna uppgifter. Utskottet korrigerar språkdräkten i 2 mom. 1 punkten.

112 §. Samarbetsgrupp för bannätsförvaltare och dem som ansöker om bankapacitet. Utskottet gör en språklig korrigering i den finska texten i 4 mom.

115 §. Begränsning av utbudet av persontrafik med höghastighetståg. Utskottet gör en språklig korrigering i den finska texten i 1 mom.

132 §. Minimipaket av tillträdestjänster samt tilläggstjänster och extra tjänster. Utskottet gör en språklig korrigering i den finska texten i 4 mom.

134 §. Krav på åtskillnad i tjänsteutbudet. Utskottet gör en språklig korrigering i den finska texten i 2 mom.

146 §. Bannätsförvaltares incitament. Utskottet gör en lagteknisk korrigering i 1 mom. i den finska lagtexten.

154 §. Krav på bannätsförvaltare. Utskottet gör en språklig korrigering i den finska texten i 3 mom.

171 §. Beredskap. Utskottet ändrar termen varautumissuunnitelma till valmiussuunnitelma i 1 mom. i den finska texten. Den svenska texten påverkas inte. Ändringen motsvarar enligt erhållen utredning terminologin i beredskapslagen (1552/2011).

174 §. Straffbestämmelser. Utskottet ändrar inte den föreslagna paragrafen. För tydlighetens skull påpekar utskottet ändå i fråga om 1 mom. 2 punkten i paragrafen att i fråga om de förvaltare av privata spåranläggningar som avses i 5 kap. avses med avsaknad av förutsättningar en situation där en förvaltare av en privat spåranläggning bedriver förvaltning av bannät utan att göra anmälan om sin verksamhet till Trafiksäkerhetsverket eller utan EU:s säkerhetstillstånd.

176 §. Straff för brott mot kraven på driftskompatibilitet hos järnvägssystem. Utskottet gör en lagteknisk korrigering i den finska texten. Enligt en utredning som utskottet fått av justitieministeriet bör det i straffbestämmelser bland annat beaktas senaste rättspraxis. Att bedöma ändringsbehoven kräver dock mer omfattande utredningar. Utskottet ser det som viktigt att ministerierna i samarbete gör en separat bedömning över eventuella behov av ändringar i regleringen.

179 §. Transport- och kommunikationsverkets och regleringsorganets rätt att använda administrativt tvång. Utskottet gör en språklig korrigering i den finska texten i 1 mom.

188 §. Överklagande. För tydlighetens skull preciserar utskottet ordalydelsen i paragrafen så att det uttryckligen handlar om Kommunikationsverkets beslut.

189 §. Myndigheternas rätt att få upplysningar. Efter att propositionen lämnades har järnvägslagen ändrats genom lag 641/2018 där terminologin om affärshemligheter ändras. Utskottet

Betänkande KoUB 29/2018 rd

ändrar paragrafen för att beakta dessa ändringar så att det i paragrafen används termen företags-hemlighet i stället för affärs- och yrkeshemlighet.

191 §. Ikraftträdande. På grund av de strama tidtabellerna stryker utskottet de fasta datumen för ikraftträdande i ikraftträdandebestämmelserna.

192 §. Övergångsbestämmelser. På grund av de strama tidtabellerna stryker utskottet det fasta datumet för ikraftträdande i ikraftträdandebestämmelsen.

Lagförslag 2

AVDELNING II 5 kap. 6 §. Beredskap för undantagsförhållanden och störningar. Utskottet ändrar termen varautomissuunnitelma till valmiussuunnitelma i det nya 2 mom. i den finska texten. Den svenska texten påverkas inte. Ändringen motsvarar terminologin i beredskapslagen. Utskottet gör också en lagteknisk korrigering i den finska ingressen till lagförslaget.

AVDELNING II 6 kap. 8 §. Beredskap för undantagsförhållanden och störningar. Vid utfrågningen av sakkunniga har det påpekats att åliggandena enligt EU:s förordning om järnvägars ansvar i bestämmelsen om beredskapsskyldighet inte till alla delar som sådana lämpar sig för spårbunden stadstrafik och EU-lagstiftningen ger möjligheten att lämna spårbunden stadstrafik utanför denna reglering. Utskottet anser utifrån erhållen utredning att de som bedriver spårbunden stadstrafik ska lämnas utanför denna EU-reglering. Men utskottet anser ändå att också dessa aktörer bör ha en skyldighet att utarbeta en beredskapsplan där särdragen i spårbunden stadstrafik och aktörernas synpunkter beaktas.

Ikraftträdandebestämmelsen. Utskottet stryker ikraftträdandebestämmelsen för avdelning III ur ikraftträdandebestämmelsen som irrelevant för propositionen.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Kommunikationsutskottets förslag till beslut:

Riksdagen godkänner lagförslag 1 och 2 i proposition RP 105/2018 rd med ändringar. (Utskottets ändringsförslag)

Utskottets ändringsförslag

1.

Spårtrafiklag

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 kap.

Allmänna bestämmelser

1 §

Lagens syfte

Syftet med denna lag är att främja spårtrafiken, dess säkerhet och järnvägssystemets driftskompatibilitet samt en effektiv användning av bannätet. Lagens mål är också att skapa likvärdiga och icke-diskriminerande förutsättningar för verksamhet på spårtrafikmarknaden.

2 §

Tillämpningsområde

Denna lag tillämpas på järnvägssystemet i Finland och på förvaltningen av bannätet för spårbunden stadstrafik.

Lagen tillämpas inte på bannät som är åtskilda från det övriga järnvägssystemet.

Vid tillämpningen av lagen bör beaktas att skyldigheterna för järnvägsföretag i genomförandebestämmelser som Europeiska kommissionen utfärdar med stöd Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen, nedan *driftskompatibilitetsdirektivet*, och Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 om järnvägssäkerhet, nedan *järnvägssäkerhetsdirektivet*, även gäller järnvägsoperatörer, om inte något annat föreskrivs i denna lag.

Betänkande KoUB 29/2018 rd

3 §

Avgränsning av tillämpningsområdet

Andra än förvaltare av spåranläggningar som finns i kusthamnar och VR-Group Ab i egenskap av förvaltare av privata spåranläggningar kan följa anmälningsförfarandet i 5 kap. i stället för att ansöka om säkerhetstillstånd enligt 4 kap., i stället för det säkerhetsstyrningssystem som förutsätts för säkerhetstillstånd och som avses i 10 § och i stället för de rutiner för nödsituationer i säkerhetsstyrningssystemet som förutsätts i 11 § samt kan följa förfarandena i 14 kap. i stället för bestämmelserna i 9 kap, 11 kap. 58—67 § och 12 kap.

Bestämmelserna i 16, 17 och 19 kap. samt bestämmelserna i 132 § 1 mom. tillämpas inte på de förvaltare av privata spåranläggningar som Europeiska kommissionen, nedan *kommissionen*, på grundval av erhållen anmälan har beslutat ska undantas från tillämpningsområdet för bestämmelserna om tilldelning av kapacitet och om banavgifter i kapitel IV i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde, nedan *järnvägsmarknadsdirektivet*, eller på de förvaltare av privata spåranläggningar som inte hör till järnvägsinfrastrukturen enligt definitionen i bilaga I till järnvägsmarknadsdirektivet.

På museitrafikoperatörer tillämpas bestämmelserna i 2, 3, 13, 19, 20 och 22—24 kap. till den del bestämmelserna gäller järnvägsoperatörer samt 68, ~~§ 5 mom.~~, 79, 81, 82 och 123 §.

Bestämmelserna i 18 kap. tillämpas inte, om anläggningen för tjänster eller de tjänster som tillhandahålls där används bara för tjänsteleverantörens egna transporter eller om anläggningen för tjänster eller de tjänster som tillhandahålls där används av bara en slutkund.

På bannätsförvaltare för spårbunden stadstrafik tillämpas utöver 21 kap. dessutom 165—167, 170—174, 177—180 samt 183 och 186—189 §.

4 §

Definitioner

I denna lag avses med

1) *tågplan* uppgifter om alla planerade rörelser av tåg och rullande materiel som kommer att äga rum på ett visst bannät eller en viss järnvägslinje eller en del av den under den tid som tågplanen gäller,

2) *ackreditering* ackreditering enligt definitionen i artikel 2.10 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93, nedan *ackrediteringsförordningen*,

3) *specialfall* del i järnvägssystemet som nödvändiggör särskilda tillfälliga eller definitiva föreskrifter i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet på grund av geografiska eller topografiska hinder eller för att stadsmiljön eller strävan att uppnå kompatibilitet med det befintliga systemet ställer upp begränsningar,

4) *sökande* en fysisk eller juridisk person som ansöker om ett tillstånd eller en rättighet,

5) *upphandlande enhet* en offentlig eller privat verksamhetsutövare, som beställer projektering, uppbyggnad, modernisering eller ombyggnad av ett delsystem,

6) *fordonstyp* typ som definierar de grundläggande konstruktionsegenskaperna för ett fordon som omfattas av ett typ- eller konstruktionskontrollintyg,

Betänkande KoUB 29/2018 rd

7) *fordon* spårfordon som rör sig på hjul på spåranläggningar, med eller utan dragkraft, och som består av ett eller flera strukturella och funktionella delsystem eller delar av ett sådant,

8) *fordonsinnehavare* en fysisk eller juridisk person som utnyttjar ett fordon som transportmedel och som är ägare av fordonet eller har rätt att nyttja detsamma samt som är registrerad som fordonets innehavare i det nationella fordonsregistret i fordonets registreringsstat,

9) *ett fordons användningsområde* ett eller flera bannät i en medlemsstat i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, nedan *EES-stat*, eller en grupp av medlemsstater där ett fordon är avsett att användas,

10) *nationellt ackrediteringsorgan* ett nationellt ackrediteringsorgan enligt definitionen i artikel 2.11 i ackrediteringsförordningen,

11) *nationella rättsnormer* bindande rättsnormer som har antagits nationellt och som innehåller andra järnvägssäkerhetsrelaterade eller tekniska krav än dem som anges i unionens rättsnormer eller internationella rättsnormer vilka tillämpas på järnvägsoperatörer, bannätsförvaltare eller tredje parter,

12) *bannät för spårbunden stadstrafik* metrobannät eller spårvägsnät, som förvaltas av ett kommunalt affärsverk eller bolag eller något annat bolag eller någon annan sammanslutning som fungerar som bannätsförvaltare för spårbunden stadstrafik,

13) *skälig avkastning* avkastning på eget kapital som tar hänsyn till den eventuella risk som tjänsteleverantören löper och som ligger i linje med den genomsnittliga avkastningen för den aktuella servicebranschen under de senaste åren,

14) *ibruktagande* alla åtgärder som sammantagna gör att ett delsystem eller ett fordon färdigställs för drift,

15) *trafik* tågtrafik och växlingsarbete,

16) *utsläppande på marknaden* tillhandahållande för första gången på Europeiska unionens marknad av en driftskompatibilitetskomponent, ett delsystem eller ett fordon som är klart för användning i planerat funktionsdugligt skick,

17) *museitrafik* sådan till sin omfattning obetydlig trafik med museimateriel som en sammanslutning bedriver på bannätet utan vinstsyfte,

18) *väsentliga krav* de krav som anges i bilaga III till driftskompatibilitetsdirektivet och som ska uppfyllas av järnvägssystemet, delsystemen, driftskompatibilitetskomponenterna och gränssnitten,

19) *olycka* en oönskad eller ouppsåtlig plötslig händelse, eller en viss följd av sådana händelser, som får skadliga följder,

20) *delsystem* de strukturella eller funktionella delarna av Europeiska unionens järnvägssystem, såsom anges i bilaga II till driftskompatibilitetsdirektivet,

21) *den som ansöker om tjänster* varje offentlig eller privat sammanslutning eller verksamhetsutövare, såsom de som ansöker om bankapacitet, järnvägsoperatörer, behöriga myndigheter som avses i IV avd. 1 kap. 5 § i lagen om transportservice (320/2017), läroanstalter som tillhandahåller utbildningstjänster, andra tjänsteleverantörer och andra som behöver tjänster, som för sitt eget eller en annan järnvägsoperatörs eller läroanstalts bruk ansöker om de stöd- och underhållstjänster för järnvägstrafiken som tjänsteleverantören tillhandahåller och på vilken tillämpas kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/2177 om tillträde till anläggningar för tjänster och järnvägsrelaterade tjänster,

22) *anläggning för tjänster* installationer, inklusive mark, byggnader och utrustning, som helt eller delvis iordningställts för att tillhandahålla järnvägsoperatörer sådana tjänster som avses i punkterna 2—4 i bilaga II till järnvägsmarknadsdirektivet,

Betänkande KoUB 29/2018 rd

23) *tjänsteleverantör* varje offentlig eller privat sammanslutning som ansvarar för förvaltningen av en eller flera anläggningar för tjänster eller som tillhandahåller den som ansöker om tjänster stöd- och underhållstjänster för järnvägstrafiken,

24) *ombyggnad* sådant större arbete för att ändra ett delsystem eller en del av detta som resulterar i en förändring i det tekniska underlaget som åtföljer EG-kontrollförklaringen, om det finns ett sådant tekniskt underlag, och som förbättrar delsystemets totala prestanda,

25) *långt framskridet projekt* projekt vars planerings- eller uppbyggnadsfas är i ett sådant stadium att en ändring av de tekniska specifikationerna kan äventyra genomförbarheten hos projektet som det är planerat,

26) *bankapacitet* möjligheten att göra upp tågplaner för trafikerade linjer på bannätet, för vilka tillträdesrätt har ansökts för en viss tid för någon del av järnvägsinfrastrukturen, och möjligheten att använda järnvägsinfrastrukturen i enlighet med tågplanen,

27) *den som ansöker om bankapacitet* järnvägsoperatörer, behöriga myndigheter som avses i IV avd. 1 kap. 5 § i lagen om transportservice samt avlastare, avsändare, speditörer och operatörer för kombinerade transporter samt inrättningar som ger utbildning för järnvägsbranschen, vilka har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av att ansöka om bankapacitet,

28) *bannät* statens bannät som förvaltas av förvaltaren av statens bannät samt privata spåransläggningar som omfattas av lagens tillämpningsområde,

29) *bannätsförvaltare* förvaltaren av statens bannät och förvaltare av privata spåransläggningar som särskilt ansvarar för att anlägga, förvalta och underhålla järnvägsinfrastruktur,

30) *järnvägsinfrastruktur* bannät och fasta delar av banan såsom de definieras i bilaga I till järnvägsmarknadsdirektivet,

31) *järnvägssystem* bannätet inklusive spåransläggningar och bangårdar, de fordon som används på bannätet och andra strukturella och funktionella delsystem samt administrationen och användningen av systemet i dess helhet,

32) *järnvägsoperatör* ett järnvägsföretag, ett företag som utför bygg- och underhållsarbeten på bannätet och därför bedriver trafik på bannätet, en museitrafikoperatör, ett företag eller en sammanslutning som vid sidan av sin huvudsakliga verksamhet bedriver trafik samt en bannätsförvaltare som bedriver trafik på bannätet,

33) *järnvägslinje* bankapacitet som behövs för transport av ett visst tåg mellan två platser under en viss tidsperiod,

34) *järnvägsföretag* ett offentligt eller privaträttsligt företag eller någon annan sammanslutning som med stöd av en koncession som beviljats inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, nedan *EES-området*, såsom sin huvudsakliga verksamhet bedriver person- eller godstrafik på järnväg och som är skyldig att tillhandahålla dragkraft; med järnvägsföretag avses också företag som enbart tillhandahåller dragkraft,

35) *serie* ett antal identiskt lika fordon av en viss typ,

36) *flyttarbete* flyttning av fordon på uppdrag av bannätsförvaltaren i anslutning till eller efter lastning av fordon, underhåll av banan eller underhållstjänster för att bedriva trafik,

37) *verksamhetsområde* ett eller flera bannät i en eller flera EES-stater där en järnvägsoperatör avser att bedriva trafik,

38) *verksamhetens omfattning* uppskattat passagerarantal och uppskattad godsvolym samt uppskattat antal anställda hos en järnvägsoperatör,

39) *verksamhetstyp* persontrafik, höghastighetstrafik, godstrafik, inklusive eller exklusive trafik med farligt gods, samt växlingstjänster,

Betänkande KoUB 29/2018 rd

40) *säkerhetsstyrningssystem* organisation, åtgärder och förfaranden som införts av en bannätsförvaltare eller järnvägsoperatör för att trygga en säker verksamhet,

41) *modernisering* sådant större arbete för att byta ett delsystem eller en del av ett delsystem som inte ändrar delsystemets totala prestanda,

42) *tillbud* händelse som inte utgör en olycka eller allvarlig olycka, men som påverkar eller kan påverka spårtrafikens säkerhet,

43) *organ för bedömning av överensstämmelse* ett organ som anmälts som eller utsetts till organ som ansvarar för bedömning av överensstämmelse med kraven med hjälp av kalibrering, certifiering och provning för att visa huruvida specificerade krav på en produkt, en process, en tjänst, ett delsystem, en person eller ett organ har uppfyllts,

44) *allvarlig olycka* varje form av tågkollision eller tågurspårning som resulterar i att minst en person dödas eller att minst fem personer skadas allvarligt eller i omfattande skador på rullande materiel, infrastruktur eller miljö, och varje annan olycka med samma följder och med uppenbara konsekvenser för regleringen av järnvägssäkerheten eller säkerhetshandlingen,

45) *tillverkare* fysisk eller juridisk person som tillverkar eller låter konstruera eller tillverka en produkt i form av driftskompatibilitetskomponenter, delsystem eller fordon och saluför den i eget namn eller under eget varumärke,

46) *beskrivning av bannätet* ett dokument som upprättas av bannätsförvaltaren, som där i detalj anger allmänna regler, tidsfrister, förfaranden och kriterier för avgiftssystem och för system för tilldelning av kapacitet i fråga om bannätet och övrig infrastruktur, inbegripet annan information som krävs för ansökan om bankapacitet,

47) *harmoniserad standard* en europeisk standard enligt definitionen i artikel 2.1 c i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1025/2012 om europeisk standardisering och om ändring av rådets direktiv 89/686/EEG och 93/15/EEG samt av Europaparlamentets och rådets direktiv 94/9/EG, 94/25/EG, 95/16/EG, 97/23/EG, 98/34/EG, 2004/22/EG, 2007/23/EG, 2009/23/EG och 2009/105/EG samt om upphävande av rådets beslut 87/95/EEG och Europaparlamentets och rådets beslut 1673/2006/EG,

48) *driftskompatibilitet* järnvägssystemets egenskap att erbjuda säker tågtrafik utan avbrott samtidigt som erforderade prestandakrav uppfylls,

49) *driftskompatibilitetskomponenter* alla grundläggande komponenter, grupper av komponenter, underenheter eller kompletta enheter av materiel som har införlivats eller avses bli införlivade i ett delsystem och som driftskompatibiliteten i bannätet är direkt eller indirekt beroende av; begreppet komponent omfattar både materiella föremål och immateriella tillgångar,

50) *tekniska specifikationer för driftskompatibilitet* de krav som varje delsystem och varje del av ett delsystem underkastas för att de väsentliga kraven ska kunna uppfyllas och driftskompatibiliteten i Europeiska unionens järnvägssystem säkerställas,

51) *gemensamma säkerhetsmetoder* metoder för att beskriva hur uppnåendet av säkerhetsnivå och säkerhetsmålen samt iakttagandet av andra säkerhetskrav bedöms,

52) *gemensamma säkerhetsmål* den lägsta säkerhetsnivå som ska uppnås för järnvägssystemet i dess helhet och, där det är genomförbart, för olika delar av Europeiska unionens järnvägssystem,

53) *gemensamma säkerhetsindikatorer* den information som ska samlas in för att göra det lättare att bedöma hur säkerhetsmålen uppnås och för att övervaka den allmänna utvecklingen av säkerheten och som räknas upp i bilaga I till järnvägssäkerhetsdirektivet,

54) *privat spåranläggning* en spåranläggning som inte är statsägd och inte förvaltas av förvaltaren av statens bannät och som omfattas av lagens tillämpningsområde.

Betänkande KoUB 29/2018 rd

2 kap.

Säkerhet

5 §

Utveckling av järnvägssäkerheten

Transport- och kommunikationsverket svarar i samarbete med andra aktörer inom järnvägssektorn för att järnvägssystemets säkerhetsnivå upprätthålls och förbättras på det sätt som möjliggörs av Europeiska unionens lagstiftning, nedan *EU-lagstiftningen*, internationella rättsnormer och sektorns tekniska och vetenskapliga utveckling.

Transport- och kommunikationsverket ska i samarbete med andra aktörer inom järnvägssektorn försäkra sig om att järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare genom sin egen verksamhet ansvarar för en säker användning av Europeiska unionens järnvägssystem.

Transport- och kommunikationsverket ska årligen göra upp och publicera en nationell säkerhetsplan. I den nationella säkerhetsplanen ska fastställas de åtgärder med hjälp av vilka man avser uppnå de gemensamma säkerhetsmålen. Transport- och kommunikationsverket ska vid behov stödja arbetet med att kontrollera utvecklingen av järnvägarnas säkerhet på Europeiska unionens nivå vid Europeiska unionens järnvägsbyrå, nedan *EU-byrån*.

6 §

Järnvägsoperatörers, bannätsförvaltares och andra verksamhetsutövars ansvar vid utvecklingen och kontrollen av säkerheten

Järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare ska ta i bruk det säkerhetsstyrningssystem som avses i 10 § och upprätthålla det med beaktande av ändringar i lagstiftningen.

Järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare ska i samråd med varandra vidta behövliga riskhanteringsåtgärder. De ska även beakta risker i anslutning till andra parter verksamhet och genom avtal försäkra sig om att även underleverantörer vidtar riskhanteringsåtgärder. Avtal med underleverantörer ska på begäran delges EU-byrån eller Transport- och kommunikationsverket.

De enheter som ansvarar för underhåll av fordon och andra verksamhetsutövare vars verksamhet påverkar järnvägssystemets säkerhet ska i samråd med andra vidta behövliga riskhanteringsåtgärder och säkerställa att de delsystem, den tilläggsutrustning och det material som de levererar och de tjänster som de tillhandahåller följer bestämmelser och föreskrifter om dem och användningen av dem, för att produkterna eller tjänsterna i fråga ska kunna användas på ett säkert sätt i järnvägssystemet.

Om de verksamhetsutövare som avses i 2 eller 3 mom. upptäcker en säkerhetsrisk eller får information om en sådan, ska de vidta korrigerande åtgärder för att hantera säkerhetsrisken samt meddela om den till andra berörda parter så att behövliga åtgärder kan vidtas.

Om ett fordon flyttas från en järnvägsoperatör till en annan, ska alla berörda verksamhetsutövare utbyta all information som är av betydelse för en säker användning av fordonet, inklusive uppgifter om fordonets status, historia, underhållsjournaler, lastningsåtgärders spårbarhet och fraktsedlar.

Betänkande KoUB 29/2018 rd

7 §

Berusningsmedel och nedsatt funktionsförmåga

Uppgifter som väsentligen påverkar järnvägssäkerheten får inte utföras av den som har förhöjd alkoholhalt i blodet eller som har använt något annat berusningsmedel, så att det i hans eller hennes organism finns en konstaterbar mängd av ämnet.

Uppgifter som påverkar järnvägssäkerheten får inte heller utföras av den som på grund av sjukdom eller trötthet eller av någon annan motsvarande orsak inte kan fullgöra uppgiften utan att äventyra trafiksäkerheten.

8 §

Nationella rättsnormer om järnvägssäkerhet

Nationella rättsnormer får inte leda till diskriminering eller begränsning av järnvägstrafiken mellan medlemsstaterna. Nationella rättsnormer kan utfärdas om

- 1) nationella säkerhetsmål och säkerhetsmetoder,
- 2) krav på säkerhetsstyrningssystem och beviljande av säkerhetsintyg,
- 3) sådana trafikregler för det gemensamma bannätet som ännu inte omfattas av någon teknisk specifikation för driftskompatibilitet,
- 4) trafikkrav,
- 5) krav på personal som utför uppgifter som är kritiska för järnvägssäkerheten, i den utsträckning som de ännu inte omfattas av någon teknisk specifikation för driftskompatibilitet,
- 6) utredning av olyckor och tillbud.

Nationella rättsnormer får endast utfärdas om

- 1) rättsnormer om säkerhetsmetoder inte omfattas av en gemensam säkerhetsmetod,
- 2) rättsnormer om det aktuella bannätet inte omfattas av tekniska specifikationer för driftskompatibilitet,
- 3) det är nödvändigt att utfärda en förebyggande rättsnorm, särskilt till följd av en olycka eller ett tillbud,
- 4) en redan anmäld rättsnorm behöver revideras,
- 5) rättsnormen gäller personal som utför uppgifter som är kritiska för järnvägssäkerheten och om Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG om behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen eller de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet inte innehåller de aktuella bestämmelserna.

9 §

Anmälan av nationella rättsnormer om järnvägssäkerhet

Transport- och kommunikationsverket ansvarar för anmälan av de nationella rättsnormerna och utkastet till dem. Om en annan myndighet än Transport- och kommunikationsverket bereder en nationell rättsnorm om järnvägssäkerheten, ska myndigheten minst tre månader innan rättsnormen träder i kraft sända utkastet till den nationella rättsnormen till verket, som lämnar in utkastet

Betänkande KoUB 29/2018 rd

till kommissionen och EU-byrån. Den nationella rättsnormen kan antas först när kommissionen har godkänt utkastet.

Om rättsnormen är av lokal karaktär geografiskt, behöver den inte anmälas. Däremot ska information om den lokala rättsnormen och var den offentliggörs inkluderas i banregistret eller beskrivningen av bannätet.

Om en nationell rättsnorm inte har anmälts till kommissionen och EU-byrån, får rättsnormen inte tillämpas, med undantag för lokala rättsnormer.

10 §

Säkerhetsstyrningssystem

Järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare ska ha ett säkerhetsstyrningssystem för att säkerställa att åtminstone de gemensamma säkerhetsmålen kan uppnås i järnvägssystemet, att järnvägssystemet motsvarar de säkerhetskrav som fastställts i de tekniska specifikationerna för driftkompatibilitet och att de gemensamma säkerhetsmetoderna och nationella rättsnormerna följs i järnvägssystemet.

Järnvägsoperatörens och bannätsförvaltarens generaldirektör eller någon annan med ansvar för den operativa ledningen svarar för att säkerhetsstyrningssystemet tas i bruk och upprätthålls inom den organisation som han eller hon leder. När Transport- och kommunikationsverket bedömer järnvägsoperatörens säkerhetsstyrningssystem beaktar verket järnvägsoperatörens verksamhetstyp, verksamhetens omfattning, verksamhetsområdet och verksamhetens andra förhållanden.

Den skriftliga beskrivningen av säkerhetsstyrningssystemet ska beskriva ansvarsfördelningen inom verksamhetsutövarens organisation och visa hur

- 1) ledningens kontroll på olika nivåer säkerställs,
- 2) personalen och dess företrädare kan påverka verksamhetens säkerhet,
- 3) en kontinuerlig förbättring av säkerhetsstyrningssystemet säkerställs.

I säkerhetsstyrningssystemet ska ingå organisationens säkerhetspolicy, målen för att upprätthålla och förbättra säkerheten samt planerna och förfarandena för att uppnå målen. Med hjälp av säkerhetsstyrningssystemet ska hanteringen av alla de risker som organisationens verksamhet ger upphov till tryggas och i systemet ska beaktas de risker som beror på andras verksamhet.

I säkerhetsstyrningssystemet ska säkerställas att den kunskap och de metoder som avser mänskliga faktorer används vid utvecklingen av säkerheten. Verksamhetsutövare ska genom säkerhetsstyrningssystemet främja en kultur av ömsesidigt förtroende och ömsesidigt lärande, där personalen uppmuntras att bidra till att utveckla säkerheten samtidigt som konfidentialiteten säkerställs.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i säkerhetsstyrningssystemet.

11 §

Rutiner för nödsituationer i säkerhetsstyrningssystemet

Järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare ska utveckla sina säkerhetsstyrningssystem i syfte att samordna bannätsförvaltarens rutiner för nödsituationer med räddningsväsendet, för att räddningsväsendet snabbt ska kunna komma till platsen vid en nödsituation. En bannätsförvaltare ska

Betänkande KoUB 29/2018 rd

dessutom i sitt säkerhetsstyrningssystem beakta den inverkan som järnvägsoperatörernas verksamhet har på bannätet samt se till att alla järnvägsoperatörer kan bedriva verksamhet i enlighet med de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet samt i enlighet med författningarna och föreskrifterna samt villkoren i säkerhetsintyget.

En järnvägsoperatör ska i säkerhetsstyrningssystemet också inkludera anvisningar om hur operatören ska bistå olycksoffer efter en allvarlig olycka, särskilt genom att hjälpa dem med de förfaranden för inlämnande av klagomål och ansökan om ersättning som anges i EU-lagstiftningen.

12 §

Säkerhetsrapport

Järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare ska varje kalenderår samla in uppgifter om hur säkerhetsmålen under föregående kalenderår har uppnåtts och sammanställa en säkerhetsrapport om detta. Rapporten ska ges in till Transport- och kommunikationsverket senast den 31 maj.

Säkerhetsrapporten ska innehålla

- 1) information om hur säkerhetsmålen har uppfyllts och om resultatet av säkerhetsplanerna,
- 2) en redogörelse för hur järnvägsoperatörens eller bannätsförvaltarens egen verksamhet har utvecklats med tanke på nationella säkerhetsindikatorer och gemensamma säkerhetsindikatorer,
- 3) resultaten av den interna säkerhetsauditeringen,
- 4) observationer av brister och fel i järnvägstrafik och banförvaltning som kan vara av betydelse för Transport- och kommunikationsverket, inklusive en sammanställning av den information som ska meddelas enligt 6 § 4 mom., och
- 5) en rapport om tillämpningen av relevanta gemensamma säkerhetsmetoder.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i säkerhetsrapporten.

13 §

Nationell säkerhetsmyndighet

Transport- och kommunikationsverket fungerar som nationell säkerhetsmyndighet för järnvägssystemet. Verket ska vara oberoende av järnvägsoperatörer, bannätsförvaltare, dem som ansöker om bankapacitet och tjänster, upphandlande enheter och enheter som ingår tjänsteupphandlingskontrakt och ska

- 1) bevilja tillstånd för ibruktagande av bannät,
- 2) bevilja tillstånd för utsläppande på marknaden av ett fordon och typgodkännande för ett fordon som bara är avsett för bannätet i Finland och träffa andra avgöranden om detta,
- 3) bistå EU-byrån i ärenden som gäller tillstånd för utsläppande av fordon på marknaden och typgodkännande för fordon,
- 4) utöva tillsyn över att driftskompatibilitetskomponenterna uppfyller kraven,
- 5) bevilja fordonsnummer till fordon,
- 6) bistå EU-byrån i ärenden som gäller utfärdande av säkerhetsintyg,
- 7) bevilja säkerhetsintyg för bedrivande av trafik enbart på bannätet i Finland och träffa andra avgöranden om detta,
- 8) bevilja säkerhetstillstånd till bannätsförvaltare och träffa andra avgöranden om detta,

Betänkande KoUB 29/2018 rd

9) övervaka och främja järnvägssäkerheten och regelverket om den och systemet med nationella rättsnormer samt nationella tekniska rättsnormer som avses i 38 § samt kontrollera att rättsnormerna följs,

10) utöva tillsyn över järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare,

11) bevilja förarbevis enligt lagen om transportservice och träffa andra avgöranden om detta,

12) bevilja intyg för enheter som ansvarar för underhåll av fordon och träffa andra avgöranden om detta.

Dessutom kontrollerar verket att säkerhetsmålen uppnås och att järnvägssäkerheten utvecklas. För ändamålet används gemensamma säkerhetsindikatorer.

Verket får inte överföra sina uppgifter till en järnvägsoperatör, en bannätsförvaltare eller en upphandlande enhet.

Transport- och kommunikationsverket ska ingå samarbetsavtal med EU-byrån samt samarbeta med den och andra nationella säkerhetsmyndigheter i EES-staterna.

14 §

Beslutsfattande i den nationella säkerhetsmyndigheten

Transport- och kommunikationsverket ska utföra sina uppgifter på ett öppet, icke-diskriminerande och transparent sätt. I beslutsfattandet ska verket höra samtliga parter och motivera sina beslut. Verket kan begära tekniskt stöd av järnvägsoperatörer eller andra aktörer när det utför sina uppgifter.

Vid utarbetandet av det nationella regelverket ska verket samråda med aktörer inom järnvägssystemet.

Verket ska delta i de nationella säkerhetsmyndigheternas arbete för att harmonisera kriterierna för beslutsfattande inom Europeiska unionen.

15 §

Tillsyn över järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet

Transport- och kommunikationsverket övervakar

1) att verksamhetsutövarna inom järnvägssystemet agerar säkert och ansvarsfullt i järnvägssystemet i Finland,

2) att verksamhetsutövarna inom järnvägssystemet genom sin verksamhet främjar järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet,

3) att järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare agerar enligt sina säkerhetsstyrningssystem och att säkerhetsstyrningssystemen följer 10 och 11 §,

4) de enheter som ansvarar för underhåll av fordon och som avses i 13 kap. och de bedömningsorgan som avses i 15 kap.,

5) beredskapen inför undantagsförhållanden och störningar i järnvägssystemet, för att säkerställa att järnvägsoperatörerna och bannätsförvaltarna genomför de förfaranden som de beskriver i sina säkerhetsstyrningssystem,

6) delsystemen för trafikstyrning och signalering samt energi och infrastruktur i anslutning till banan och försäkras sig om att dessa uppfyller kraven.

Betänkande KoUB 29/2018 rd

För planering av tillsynen ska järnvägsoperatörer anmäla att de inleder ny trafik till Transport- och kommunikationsverket minst två månader innan verksamheten inleds.

Verket ska samarbeta med myndigheter som övervakar att bestämmelserna om lokförarnas arbets-, kör- och vilotider följs. Dessutom ska verket samarbeta med andra nationella säkerhetsmyndigheter i EES-staterna för att samordna tillsynsverksamheten och utbyta information om järnvägssystemet.

16 §

Utförande av tillsynsuppdraget

Transport- och kommunikationsverket kan utföra sitt tillsynsuppdrag med eller utan förhandsanmälan.

Verket har för skötseln av sitt tillsynsuppdrag rätt att

1) i den utsträckning som tillsynen förutsätter få tillträde till verksamhetslokaler och andra utrymmen, installationer och utrustning som innehas av järnvägsoperatörer, bannätsförvaltare, bolag eller sammanslutningar som tillhandahåller trafikledningstjänster och andra företag som utför uppgifter inom järnvägssystemet, med undantag för utrymmen som används för permanent boende,

2) övervaka sådana personers verksamhet som är anställda hos aktörer som avses i 1 punkten,

3) trots sekretessbestämmelserna få tillgång till dokument som är relevanta för tillsynsuppdraget.

På förfarandet vid inspektioner enligt 2 mom. 1 punkten ovan tillämpas 39 § i förvaltningslagen (434/2003).

Transport- och kommunikationsverket kan anlita sakkunnighjälp om det behövs för tillsynen. På de sakkunniga tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när de sköter sådana uppgifter som avses i detta moment. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974). Bestämmelser om polisens skyldighet att ge handräckning finns i 9 kap. 1 § i polislagen (872/2011).

17 §

Årsrapport

Transport- och kommunikationsverket ska offentliggöra en årsrapport om sin verksamhet under föregående år och överlämna den till EU-byrån senast den 30 september varje år. Årsrapporten ska innehålla information om

1) utvecklingen av järnvägssäkerheten, inbegripet en sammanställning av genomförandet av de gemensamma säkerhetsindikatorerna i järnvägssystemet i Finland,

2) viktiga ändringar av lagstiftningen om och regleringen av järnvägssäkerhet,

3) utvecklingen av utfärdandet av säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd,

4) resultaten och erfarenheterna av tillsynen över järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare,

5) undantag från systemet för certifiering av enheter som ansvarar för underhåll av fordon,

6) järnvägsoperatörernas och bannätsförvaltarnas erfarenhet av tillämpningen av de relevanta gemensamma säkerhetsmetoderna.

Betänkande KoUB 29/2018 rd

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om de säkerhetsindikatorer som avses i bilaga I till järnvägssäkerhetsdirektivet och om användningen av dem vid utarbetandet av årsrapporten och den säkerhetsrapport som avses i 12 §.

3 kap.

Säkerhetsintyg

18 §

Säkerhetsintyg

Bannätet får bara användas av järnvägsoperatörer som har ett säkerhetsintyg för bedrivande av järnvägstrafik.

Säkerhetsintyg krävs inte av ett järnvägsföretag som har registrerats i någon annan stat än en EES-stat och som bedriver i den mellan Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering ingångna överenskommelsen om direkt internationell järnvägstrafik (FördrS 87/2016) avsedd järnvägsgränstrafik enbart på spåranläggningar mellan riksgränsen och en järnvägsgränsstation och på spåranläggningar på en järnvägsgränsstation.

19 §

Ansökan om säkerhetsintyg

En järnvägsoperatör ska ansöka om gemensamt säkerhetsintyg innan operatören inleder järnvägstrafik i Finland. Om sökanden avser att bedriva järnvägstrafik enbart i Finland, får sökanden ansöka om säkerhetsintyg hos antingen Transport- och kommunikationsverket eller EU-byrån. Om sökanden avser att bedriva järnvägstrafik i två eller flera EES-stater, ska sökanden ansöka om säkerhetsintyg hos EU-byrån.

Sökanden ska ansöka om säkerhetsintyget och vid behov komplettera ansökan via den enda kontaktpunkt, nedan *enda kontaktpunkt*, som avses i artikel 12 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/796 om Europeiska unionens järnvägsbyrå och om upphävande av förordning (EG) nr 881/2004, nedan *EU-byråförordningen*.

I ansökan ska anges den typ av järnvägstrafik som är föremål för ansökan, dess omfattning och det avsedda verksamhetsområdet. Till ansökan ska dessutom fogas

1) en kopia på sökandens säkerhetsstyrningssystem samt en utredning om att sökanden uppfyller kraven i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet, de gemensamma säkerhetsmetoderna och de gemensamma säkerhetsmålen och annan relevant lagstiftning för att hålla risker under kontroll och tillhandahålla transporttjänster på ett säkert sätt på bannätet,

2) en utredning om att sökanden uppfyller kraven i de nationella rättsnormerna i de EES-stater där sökanden avser att bedriva trafik.

Sökanden ska på begäran av den behöriga myndigheten utan dröjsmål lämna de kompletterande uppgifter som behövs för att avgöra ärendet.

Betänkande KoUB 29/2018 rd

20 §

Behandlingen av ansökan

Om sökanden har ansökt om säkerhetsintyg hos Transport- och kommunikationsverket, granskar verket om kraven uppfylls. Transport- och kommunikationsverket ska bedöma om sökandens verksamhet motsvarar kraven i fråga om säkerhetsstyrningssystemet, de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet, de gemensamma säkerhetsmetoderna, de gemensamma säkerhetsmålen och de nationella rättsnormerna samt kraven i annan relevant lagstiftning. Om sökanden har ansökt om ett intyg hos EU-byrån, granskar Transport- och kommunikationsverket om kraven i de nationella rättsnormerna uppfylls.

Transport- och kommunikationsverket och EU-byrån har vid behandlingen av ansökan rätt att utföra inspektioner och auditeringar på det sätt som föreskrivs i 16 §. Om sökanden har ansökt om säkerhetsintyg för bannätet i Finland hos EU-byrån, ska EU-byrån komma överens om inspektioner och auditeringar med Transport- och kommunikationsverket.

Transport- och kommunikationsverket ska inom en månad efter att ansökan mottagits underätta sökanden om att ansökningshandlingarna är fullständiga eller begära att sökanden kompletterar ansökan inom rimlig tid.

Innan säkerhetsintyget beviljas ska verket kontrollera att järnvägsoperatörer som inte är järnvägsföretag har en i 182 § avsedd ansvarsförsäkring eller något annat motsvarande arrangemang. Dessutom ska verket kontrollera att sökandens fordon tryggt kan framföras på det sätt som förutsätts i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet i fråga om drift och trafikledning.

Om sökanden har ansökt om säkerhetsintyg hos EU-byrån, och Transport- och kommunikationsverket vid bedömningen av om kraven i de nationella rättsnormerna uppfylls anser att sökanden inte bör beviljas säkerhetsintyg, men EU-byrån är av en annan åsikt, ska verket och EU-byrån vid behov i samarbete med sökanden enas om en bedömning som båda parterna kan godta.

Om Transport- och kommunikationsverket och EU-byrån inom en månad efter att EU-byrån har meddelat att den inte omfattar verkets negativa bedömning inte enas om en bedömning som kan godtas av båda parterna, ska EU-byrån avgöra ärendet, såvida inte Transport- och kommunikationsverket har hänskjutit ärendet till överklagandenämnden vid EU-byrån för ett skiljeförfarande enligt artikel 55 i EU-byråförordningen.

Om Transport- och kommunikationsverket har ansett att sökanden bör beviljas säkerhetsintyg, men EU-byrån är av en annan åsikt, ska verket och byrån vid behov i samarbete med sökanden enas om en bedömning som båda parterna kan godta. Om de båda parterna inte enas om en bedömning som båda kan godta inom en månad efter att EU-byrån har meddelat att den inte omfattar Transport- och kommunikationsverkets positiva bedömning, ska EU-byrån avgöra ärendet.

21 §

Beviljande av säkerhetsintyg

Transport- och kommunikationsverket ska avgöra en ansökan om säkerhetsintyg inom fyra månader från det att verket har fått alla de uppgifter som behövs för avgörandet samt motivera sitt avgörande. När verket fattar beslutet ska det tillämpa kommissionens genomförandeakt om de praktiska arrangemangen vid beviljande av intyg. Om en järnvägsoperatör uppfyller kraven för beviljande av säkerhetsintyg, ska Transport- och kommunikationsverket bevilja sökanden ett sä-

Betänkande KoUB 29/2018 rd

kerhetsintyg för högst fem år. Transport- och kommunikationsverket ansvarar för gemensamma säkerhetsintyg som det beviljat.

Säkerhetsintyget ska ange den typ av järnvägstrafik som omfattas av intyget, dess omfattning och verksamhetsområde samt vid behov de privata spåranläggningar som järnvägsoperatören äger och som ingår i operatörens säkerhetsstyrningssystem. Verket kan förena säkerhetsintyget med villkor som tryggar järnvägssystemets säkerhet med beaktande av arten och omfattningen av sökandens verksamhet.

Säkerhetsintyget kan förnyas på ansökan av järnvägsoperatören.

Transport- och kommunikationsverket ska utan dröjsmål underrätta EU-byrån om beviljande, förnyelse, ändring eller återkallande av ett säkerhetsintyg. Informationen ska omfatta järnvägsoperatörens namn och adress, dagen då intyget utfärdats, verksamhetstypen, verksamhetens omfattning och verksamhetsområdet, intygets giltighetstid, samt en motivering till att ett beslut återkallats.

22 §

Ändring av säkerhetsintyg

Om arten eller omfattningen av järnvägsoperatörens verksamhet förändras i något väsentligt avseende, ska operatören ansöka om ändring av säkerhetsintyget till de delar som förändringen inverkar på förutsättningarna för säkerhetsintyget.

Transport- och kommunikationsverket kan dessutom vid behov på ansökan av järnvägsoperatören ändra säkerhetsintyget, om bestämmelserna eller föreskrifterna om förutsättningarna för beviljande av säkerhetsintyg ändras väsentligt.

Om järnvägsoperatören har ett säkerhetsintyg som beviljats av Transport- och kommunikationsverket och vill utvidga sitt verksamhetsområde i Finland, ska operatören via den enda kontaktpunkten ansöka om utvidgning av säkerhetsintyget hos Transport- och kommunikationsverket, som ska behandla ärendet enligt 20—21 §. Om intygsinnehavaren vill utvidga sin verksamhet till en annan EES-stat, ska denne ansöka om utvidgning av säkerhetsintyget hos EU-byrån via den enda kontaktpunkten.

Transport- och kommunikationsverket ska underrätta den behöriga nationella säkerhetsmyndigheten i en annan EES-stat och EU-byrån om sådana betydande ändringar som inverkar på förutsättningarna för säkerhetsintyget och som avses i 1 mom.

23 §

Återkallande av säkerhetsintyg som beviljats av Transport- och kommunikationsverket

Om innehavaren av ett säkerhetsintyg som beviljats av Transport- och kommunikationsverket inte längre uppfyller förutsättningarna för beviljande av säkerhetsintyg, ska Transport- och kommunikationsverket ge intygsinnehavaren möjlighet att avhjälpa bristen inom en rimlig tid som inte får vara kortare än två månader. När tidsfristen löpt ut ska verket efter att ha hört intygsinnehavaren helt eller delvis återkalla säkerhetsintyget helt och hållet eller för viss tid, om intygsinnehavaren inte har avhjälpt bristen eller i något annat avseende inte längre uppfyller förutsättningarna för beviljande av säkerhetsintyg och om bristen måste anses vara väsentlig. Verket kan också återkalla ett säkerhetsintyg på begäran av intygsinnehavaren.

Betänkande KoUB 29/2018 rd

Verket kan dock omedelbart återkalla ett säkerhetsintyg som det har beviljat, om det är fråga om en synnerligen allvarlig brist som kan äventyra järnvägssystemets säkerhet.

24 §

Återkallande av säkerhetsintyg som beviljats av EU-byrån samt tillfälliga säkerhetsåtgärder

Om innehavaren av ett säkerhetsintyg som beviljats av EU-byrån inte längre uppfyller förutsättningarna för beviljande av säkerhetsintyg, ska Transport- och kommunikationsverket begära att EU-byrån begränsar eller återkallar intyget.

Om Transport- och kommunikationsverket vid tillsynen över järnvägssystemet upptäcker en allvarlig säkerhetsrisk, kan verket vidta tillfälliga säkerhetsåtgärder för att begränsa eller avbryta verksamheten. Om säkerhetsrisken gäller verksamheten hos en järnvägsoperatör som beviljats säkerhetsintyg av EU-byrån, ska Transport- och kommunikationsverket omedelbart informera EU-byrån om ärendet. Transport- och kommunikationsverket ska samarbeta med EU-byrån för att hitta en lösning och återkalla eller anpassa de tillfälliga säkerhetsåtgärderna på begäran av EU-byrån.

Om det råder oenighet mellan EU-byrån och Transport- och kommunikationsverket om vilka åtgärder som bör vidtas, ska det skiljeförfarande som avses i artikel 10.7 i järnvägssäkerhetsdirektivet tillämpas. Om resultatet av skiljeförfarandet är att säkerhetsintyget inte ska begränsas eller återkallas, avbryts de tillfälliga säkerhetsåtgärder som införts av Transport- och kommunikationsverket.

Transport- och kommunikationsverkets beslut om tillfälliga säkerhetsåtgärder får överklagas i enlighet med 188 §. I sådana fall kan de tillfälliga säkerhetsåtgärderna fortsätta att gälla tills domstolsprövningen avslutats, dock utan att detta begränsar tillämpningen av artikel 17.5 i järnvägssäkerhetsdirektivet.

Om en tillfällig åtgärd varar längre än tre månader, ska Transport- och kommunikationsverket begära att EU-byrån begränsar eller återkallar det gemensamma säkerhetsintyget. I så fall tillämpas förfarandet i artikel 17.5 i järnvägssäkerhetsdirektivet.

4 kap.

Säkerhetstillstånd

25 §

Säkerhetstillstånd och tillståndsansökan

En bannätsförvaltare ska ha ett säkerhetstillstånd för projektering, underhåll och användning av bannätet.

En bannätsförvaltare ska ansöka om säkerhetstillstånd hos Transport- och kommunikationsverket, som ska informera sökanden om kraven för säkerhetstillstånd och vilka handlingar som krävs. Sökanden ska till ansökan foga utredningar om att förutsättningarna för att få säkerhetstillstånd är uppfyllda.

Betänkande KoUB 29/2018 rd

Sökanden ska på begäran av verket utan dröjsmål lämna de kompletterande uppgifter som behövs för att avgöra ärendet.

26 §

Beviljande av säkerhetstillstånd

Om sökandens säkerhetsstyrningssystem uppfyller kraven i 10 och 11 § och sökanden visar att denne med sitt säkerhetsstyrningssystem och sina övriga interna förfaranden kan trygga en säker projektering, ett säkert underhåll och en säker användning av bannätet, ska Transport- och kommunikationsverket bevilja sökanden säkerhetstillstånd för högst fem år. Genom sitt säkerhetstillstånd godkänner Transport- och kommunikationsverket bannätsförvaltarens säkerhetsstyrningssystem och de åtgärder som bannätsförvaltaren har vidtagit för att följa de bestämmelser och föreskrifter som gäller bannätet.

Transport- och kommunikationsverket ska fatta beslut om beviljande av säkerhetstillstånd inom fyra månader från det att verket har fått alla de uppgifter som behövs för att avgöra ärendet. Om det gäller ett bannät som överskrider gränsen mellan EES-stater, ska verket samarbeta med den behöriga nationella säkerhetsmyndigheten i fråga.

Verket kan förena säkerhetstillståndet med villkor som tryggar järnvägssystemets säkerhet med beaktande av arten och omfattningen av sökandens verksamhet.

Transport- och kommunikationsverket ska utan dröjsmål och senast inom två veckor underrätta EU-byrån om beviljande, förnyelse, ändring eller återkallande av ett säkerhetstillstånd. Informationen ska omfatta bannätsförvaltarens namn och adress, datum då tillståndet beviljats, verksamhetens omfattning och tillståndets giltighetstid, samt en motivering till ett beslut om återkallande.

Säkerhetstillståndet kan förnyas på ansökan av bannätsförvaltaren.

27 §

Ändring av säkerhetstillstånd

Bannätsförvaltaren ska utan dröjsmål underrätta Transport- och kommunikationsverket om förändringar som har betydelse för säkerhetstillståndet.

Säkerhetstillståndet ska granskas helt eller delvis alltid när ett delsystem för infrastruktur, signalering eller energi eller principerna för användningen och underhållet av ett sådant delsystem ändras väsentligt.

Verket kan efter att ha underrättats enligt 1 mom. på ansökan av bannätsförvaltaren ändra säkerhetstillståndet, om förutsättningarna för beviljande av säkerhetstillstånd har förändrats. Dessutom kan verket vid behov på ansökan av bannätsförvaltaren ändra säkerhetstillståndet, om bestämmelserna eller föreskrifterna om förutsättningarna för beviljande av säkerhetstillstånd ändras i något väsentligt avseende. Verket kan kräva att bannätsförvaltaren ansöker om ändring av säkerhetstillståndet.

Betänkande KoUB 29/2018 rd

28 §

Återkallande av säkerhetstillstånd

Om bannätsförvaltaren inte längre uppfyller förutsättningarna för beviljande av säkerhetstillstånd, ska Transport- och kommunikationsverket ge bannätsförvaltaren möjlighet att avhjälpa bristen inom en rimlig tid som inte får vara kortare än två månader. När tidsfristen löpt ut ska verket efter att ha hört bannätsförvaltaren helt eller delvis återkalla säkerhetstillståndet helt och hållet eller för viss tid, om tillståndshavaren inte har avhjälpt bristen eller i något annat avseende inte längre uppfyller förutsättningarna för beviljande av säkerhetstillstånd och om bristen måste anses vara väsentlig. Verket kan också återkalla ett säkerhetstillstånd på begäran av tillståndshavaren.

Verket kan dock omedelbart återkalla ett säkerhetstillstånd, om det är fråga om en synnerligen allvarlig brist som kan äventyra järnvägssystemets säkerhet.

5 kap.

Anmälningförfarande för förvaltare av privata spåranläggningar

29 §

Anmälan om förvaltning av privata spåranläggningar

Om en sådan förvaltare av privata spåranläggningar som avses i 3 § 1 mom. väljer ett anmälningförfarande enligt detta kapitel i stället för det säkerhetstillstånd som avses i 25 §, ska förvaltaren av privata spåranläggningar anmäla sin verksamhet skriftligen vart tredje år senast den 31 maj till Transport- och kommunikationsverket. Förvaltaren av privata spåranläggningar ska anmäla varje spåranläggning som denne förvaltar separat. Om det handlar om en ny förvaltare av privata spåranläggningar, ska denne göra en anmälan senast sex månader innan verksamheten inleds.

I anmälan om förvaltningen av en privat spåranläggning ska framgå namnet och kontaktuppgifterna till förvaltaren av den privata spåranläggningen. Till anmälan ska fogas en kopia av systemet för att hantera säkerheten, för att påvisa att anmälaren kan trygga en säker förvaltning och användning av den privata spåranläggningen. Dessutom ska förvaltaren av den privata spåranläggningen vid anmälan försäkra att verksamheten uppfyller kraven på förvaltning av privata spåranläggningar i 30 och 31 §.

Förvaltaren av privata spåranläggningar ska utan dröjsmål skriftligen underrätta Transport- och kommunikationsverket om förändringar i de uppgifter som avses i 2 mom. Anmälan ska även göras om avslutande av verksamheten.

Om anmälan är bristfällig, ska Transport- och kommunikationsverket utan dröjsmål ge förvaltaren av privata spåranläggningar möjlighet att komplettera sin anmälan inom en rimlig tid som inte får vara kortare än två veckor.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i de uppgifter som ska anmälas enligt denna paragraf och om hur de ska ges in till Transport- och kommunikationsverket.

Betänkande KoUB 29/2018 rd

30 §

System för att hantera säkerheten

Förvaltare av privata spåranläggningar som avses i detta kapitel ska upprätthålla ett system för att hantera säkerheten i stället för det säkerhetsstyrningssystem som avses i 10 § och de rutiner för nödsituationer i säkerhetsstyrningssystemet som förutsätts i 11 §. I sitt system för att hantera säkerheten ska förvaltaren av privata spåranläggningar beskriva

- 1) verksamhetens art och omfattning,
- 2) organisationen och ansvarsfördelningen,
- 3) hur bannätets användbarhet och underhåll säkerställs,
- 4) vid behov förfaranden för trafik och flyttarbete samt underhåll av fordon,
- 5) en plan för egenkontroll och sätt att genomföra egenkontrollen,
- 6) hanteringen av alla sådana risker i järnvägssystemet som ingår i organisationens verksamhet.

Systemet för att hantera säkerheten ska göras upp skriftligen och hela personalen som arbetar med järnvägssystemet hos förvaltaren av privata spåranläggningar ska informeras om systemet. Verkställande direktören hos förvaltaren av privata spåranläggningar eller någon annan med ansvar för den operativa ledningen ansvarar för att systemet för att hantera säkerheten tas i bruk och upprätthålls på ett effektivt sätt.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i systemet för att hantera säkerheten.

31 §

Övriga krav på förvaltningen av privata spåranläggningar

En förvaltare av privata spåranläggningar som utför flyttarbete ska ha en tillräcklig ansvarsförsäkring eller något annat motsvarande arrangemang för att utöva verksamheten.

Förvaltaren av privata spåranläggningar ansvarar för en trygg användning av järnvägssystemet och för hantering av de risker som användningen medför med beaktande av verksamhetens omfattning.

32 §

Flyttarbete på en privat spåranläggning och tillfällig vistelse på ett annat bannät

För trafik på en privat spåranläggning krävs ett sådant säkerhetsintyg som avses i 18 §.

Säkerhetsintyg behövs dock inte, om förvaltaren av den privata spåranläggningen bara utför eller låter utföra flyttarbete av fordon i anslutning till sin egen verksamhet. Förvaltaren av den privata spåranläggningen ska dock anmäla flyttarbete av fordon i anslutning till den egna verksamheten vid anmälan av förvaltningen av den privata spåranläggningen enligt 29 §. Förvaltaren av den privata spåranläggningen ska se till att de personer som utför flyttarbetet är utbildade och kompetenta för sin uppgift och att förfarandena vid flyttarbetet har beskrivits i förvaltarens system för att hantera säkerheten.

Betänkande KoUB 29/2018 rd

Om flyttarbetet sträcker sig till en anslutande spåranläggning som förvaltas av en annan förvaltare av privata spåranläggningar, ska villkoren för flyttarbetet överenskommas separat med bannätsförvaltaren i fråga. De förvaltare av privata spåranläggningar på vars spåranläggningar flyttarbete utförs ska anmäla om flyttarbetet i samband med anmälan enligt 29 §. Flyttarbete till statens bannät får utföras, om förvaltaren av den privata spåranläggningen kommer överens om detta med förvaltaren av statens bannät och om trafikplatsen är sådan att flyttarbetet kan utföras tryggt på de villkor som uppställs av förvaltaren av statens bannät.

Flyttarbete får utföras endast på en begränsad del av bannätet som har reserverats för flyttarbetet under en viss tid. Annan trafik på samma område är inte tillåten medan flyttarbetet pågår.

33 §

Samarbetskyldighet

Förvaltaren av privata spåranläggningar ska samarbeta med andra aktörer inom järnvägssektorn vilka berörs av verksamheten och komma överens om förfaranden som ska följas på de platser där bannäten sammankopplas samt beakta förfarandena i sitt system för att hantera säkerheten.

34 §

Förteckning över anmälningar från förvaltare av privata spåranläggningar

Transport- och kommunikationsverket för en förteckning där verket lagrar sådana uppgifter som omfattas av anmälningsskyldigheten enligt detta kapitel. Verket använder de uppgifter som lagrats i förteckningen för att sköta sina uppgifter och skyldigheter enligt **denna lag**. Uppgifterna avlägsnas omedelbart från förteckningen, om förvaltaren av privata spåranläggningar inte längre omfattas av anmälningsförfarandet.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om hur de uppgifter som avses i 1 mom. ska ges in.

6 kap.

Driftskompatibilitet

35 §

Grunderna för driftskompatibilitet

Järnvägssystemet samt dess delsystem och driftskompatibilitetskomponenter ska uppfylla de väsentliga krav på järnvägssystem som ska iaktas vid projektering, tillverkning, utsläppande på marknaden, ibruktagande, ombyggnad, modernisering och användning av delsystem och driftskompatibilitetskomponenter.

De väsentliga kraven gäller delsystemens säkerhet, tillförlitlighet och driftklarhet, hälsoeffekter, miljöeffekter, tekniska driftskompatibilitet samt tillgänglighet. Närmare bestämmelser om de

Betänkande KoUB 29/2018 rd

delar i järnvägssystemet som avses i bilaga I till driftskompatibilitetsdirektivet samt om de delsystem i järnvägssystemet som avses i bilaga II till direktivet och innehållet i de väsentliga krav som avses i bilaga III till direktivet får utfärdas genom förordning av statsrådet.

För att säkerställa att de väsentliga kraven uppfylls får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om

- 1) trafik, trafikledning och banarbete,
- 2) rullande materiel som används på bannätet,
- 3) spåranläggningar, spårkonstruktioner och anordningar samt om banunderhåll,
- 4) säkerhetsanordningar, signaler, signalsystem och tecken som används på bannät,
- 5) upptagningssätt och förvaringstider för dokumentation från inspelningar inom järnvägstrafiken.

Fasta strukturella delsystem ska stämma överens med tekniska specifikationer för driftskompatibilitet och nationella rättsnormer i enlighet med denna lag. Fordon ska stämma överens med de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet och de nationella rättsnormerna som är i kraft vid tidpunkten för ansökan om tillstånd för utsläppande på marknaden i enlighet med denna lag och med beaktande av strategin för tillämpningen av de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet. Fasta strukturella delsystem och fordon ska överensstämja under hela den tid de är i bruk.

36 §

Fall där tekniska specifikationer för driftskompatibilitet inte behöver tillämpas

En teknisk specifikation för driftskompatibilitet behöver inte tillämpas om

1) det, den dag då en teknisk specifikation för driftskompatibilitet börjar tillämpas, handlar om ett långt framskridet projekt eller ett projekt som omfattas av ett avtal som håller på att genomföras och projektet i fråga avser ett delsystem eller modernisering eller ombyggnad av detta,

2) en specifikation efter en olycka eller en naturkatastrof inte kan tillämpas av tekniska eller ekonomiska orsaker; i detta fall ska möjligheten att inte tillämpa specifikationen vara begränsad till perioden innan bannätet återupprättas,

3) tillämpningen av den berörda specifikationen skulle hota projektets lönsamhet eller kompatibiliteten i järnvägssystemet i ett projekt som gäller modernisering, ombyggnad eller utvidgning av ett delsystem,

4) det gäller ett fordon till eller från tredjeland där spårvidden avviker från den spårvidd som används för Europeiska unionens huvudjärnvägsnät, eller

5) ett projekt som avser ett delsystem eller en modernisering eller ombyggnad av ett delsystem genomförs på ett område som till följd av särskilda geografiska förhållanden är isolerat eller avskilt från bannätet i resten av Europeiska unionen.

En upphandlande enhet eller dess representant i en EES-stat kan föreslå för Transport- och kommunikationsverket att verket i de fall som avses i 1 mom. 1 och 2 punkten ska anmäla till kommissionen att en teknisk specifikation för driftskompatibilitet eller en del av den inte tillämpas. Om verket anser att en anmälan är motiverad ska det vidarebefordra den till kommissionen. I fall som avses i 1 mom. 1 punkten ska anmälan till Transport- och kommunikationsverket göras inom nio månader efter att den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet i fråga har trätt i kraft.

Betänkande KoUB 29/2018 rd

Den upphandlande enheten eller dess representant i en EES-stat kan föreslå för Transport- och kommunikationsverket att verket i de fall som avses i 1 mom. 3, 4 och 5 punkten ska lämna en begäran om att få frångå tillämpningen av en teknisk specifikation för driftskompatibilitet eller en del av den till kommissionen. Om verket anser att begäran är motiverad, ska det vidarebefordra begäran till kommissionen.

Verket kan bevilja den upphandlande enheten rätt att frångå tillämpningen av tekniska specifikationer för driftskompatibilitet redan innan kommissionen har godkänt undantaget.

Närmare bestämmelser om de uppgifter som ska lämnas till Transport- och kommunikationsverket och kommissionen med stöd av 2 och 3 mom. angående att få frångå tillämpningen av en teknisk specifikation för driftskompatibilitet får utfärdas genom förordning av statsrådet.

37 §

Banregister

Transport- och kommunikationsverket ska föra ett banregister i syfte att främja järnvägssystemets driftskompatibilitet. I banregistret införs uppgifter om egenskaperna hos delsystemen i bannätet och hos delsystemens delar samt om dessas kompatibilitet med de egenskaper som anges i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet.

Bannätsförvaltare ska till registret lämna uppdaterade uppgifter om det bannät de förvaltar inom den tidsfrist som Transport- och kommunikationsverket fastställer. Dessutom ska bannätsförvaltarna till registret lämna uppdaterade uppgifter om ändringar i bannätet.

Närmare bestämmelser om hur uppgifterna ska lämnas till registret och inom vilka tidsfrister detta ska ske får utfärdas genom förordning av statsrådet.

7 kap.

Nationell reglering om driftskompatibilitet

38 §

Nationella tekniska rättsnormer

Nationella tekniska rättsnormer som tillämpas för att tillgodose de väsentliga kraven och, i tillämpliga fall, godtagbara nationella sätt att uppfylla kraven kan utfärdas, om

1) de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet inte helt eller delvis omfattar de väsentliga kraven,

2) en eller flera tekniska specifikationer för driftskompatibilitet, eller delar av dem, har anmälts i enlighet med 36 § att inte tillämpas,

3) ett specialfall kräver tillämpning av tekniska föreskrifter som inte omfattas av en relevant teknisk specifikation för driftskompatibilitet,

4) nationella rättsnormer används för att säkerställa fordonets tekniska kompatibilitet med det befintliga bannätet,

5) bannät och fordon inte omfattas av tekniska specifikationer för driftskompatibilitet,

6) det krävs en brådskande och tillfällig preventiv åtgärd, i synnerhet efter en olycka.

Betänkande KoUB 29/2018 rd

39 §

Nationella tekniska rättsnormer som ska anmälas

Den fullständiga texten till de nationella tekniska rättsnormer som avses i 38 § ska anmälas till kommissionen och EU-byrån via det it-systemet som avses i artikel 27 i EU-byråförordningen, om

- 1) de nationella tekniska rättsnormerna ändras,
- 2) en begäran om att få frångå tillämpningen av en teknisk specifikation för driftskompatibilitet har lämnats in i enlighet med 36 §,
- 3) nationella tekniska rättsnormer har blivit överflödiga efter offentliggörandet eller översynen av en berörd teknisk specifikation för driftskompatibilitet.

Nya nationella tekniska rättsnormer får utfärdas endast om

- 1) en teknisk specifikation för driftskompatibilitet inte fullt ut uppfyller de väsentliga kraven,
- 2) det krävs en brådskande, korrigerande och preventiv åtgärd för att förhindra nya olyckor, i synnerhet efter en olycka.

Behovet av en nationell teknisk rättsnorm ska motiveras när den anmäls till kommissionen och EU-byrån.

40 §

Anmälan av nationella tekniska rättsnormer

Transport- och kommunikationsverket ska lämna in utkast till nya nationella tekniska rättsnormer till kommissionen och EU-byrån för kontroll via det it-systemet som avses i artikel 27 i EU-byråförordningen före införandet av den föreslagna nya rättsnormen inom de tidsfrister som avses i artikel 25.1 i EU-byråförordningen. Utkastet ska vara tillräckligt detaljerat för att EU-byrån ska kunna göra sin granskning. Om en annan myndighet än Transport- och kommunikationsverket bereder en nationell teknisk rättsnorm, ska myndigheten minst tre månader innan rättsnormen träder i kraft sända utkastet till den nationella rättsnormen i fråga till verket, som lämnar in utkastet till kommissionen och EU-byrån.

Transport- och kommunikationsverket ska även lämna in gällande nationella rättsnormer till kommissionen och EU-byrån för kontroll via det it-systemet som avses i artikel 27 i EU-byråförordningen inom den tidsfrist som avses i artikel 26.1 i EU-byråförordningen. Sådana nationella rättsnormer som inte har anmälts till kommissionen och EU-byrån får inte tillämpas.

Vid brådskande preventiva åtgärder får en rättsnorm utfärdas och tillämpas redan innan kommissionen och EU-byrån har gett sitt godkännande.

Geografiskt lokala rättsnormer och begränsningar behöver inte anmälas, men de ska införas i banregistret.

41 §

Undantag

Transport- och kommunikationsverket kan av särskilt vägande skäl bevilja undantag från de föreskrifter som verket meddelat, förutsatt att järnvägssystemets säkerhet och tekniska funktion

Betänkande KoUB 29/2018 rd

inte äventyras. Beslutet kan förenas med villkor och begränsningar för att trygga säkerheten. Transport- och kommunikationsverket kan kräva att sökanden gör en riskanalys. Undantag måste sökas innan åtgärder vidtas.

8 kap.

Utsläppande av komponenter på marknaden

42 §

Utsläppande av driftskompatibilitetskomponenter på marknaden

Driftskompatibilitetskomponenter får släppas ut på marknaden endast om de möjliggör driftskompatibiliteten i järnvägssystemet i Europeiska unionen och samtidigt överensstämmer med de väsentliga kraven. Driftskompatibilitetskomponenterna ska användas på avsett sätt. De ska installeras och underhållas korrekt.

En driftskompatibilitetskomponent överensstämmer med de väsentliga kraven om den uppfyller villkoren i en relevant teknisk specifikation för driftskompatibilitet eller de europeiska specifikationer som utarbetats för att uppfylla nämnda villkor.

En driftskompatibilitetskomponents överensstämmelse med kraven ska påvisas genom en EG-försäkran om överensstämmelse eller en EG-försäkran om lämplighet för användning som avses i 44 § och som daterats och undertecknats av tillverkaren eller dennes behöriga ombud och som ska visa att komponenten har underställts de förfaranden för bedömning av överensstämmelse eller lämplighet för användning som anges i en relevant teknisk specifikation för driftskompatibilitet.

Reservdelar till delsystem som redan är i bruk när motsvarande tekniska specifikation för driftskompatibilitet träder i kraft får installeras i delsystemen utan att de behöver underställas det förfarande för bedömning av överensstämmelse och lämplighet för användning som anges i den tekniska specifikationen.

43 §

Marknadsduglighet för driftskompatibilitetskomponenter

Om en driftskompatibilitetskomponent inte uppfyller väsentliga krav, får den inte släppas ut på marknaden, saluföras, säljas eller i övrigt överlåtas till någon annan för användning i ett järnvägssystem eller användas i ett sådant system.

Utsläppande på marknaden, saluföring, försäljning eller annan överlåtelse eller användning av en driftskompatibilitetskomponent som uppfyller de väsentliga kraven får inte förbjudas, begränsas eller försvåras på andra grunder än sådana som gäller iakttagandet av väsentliga krav och som anges i denna eller någon annan lag eller föreskrivs med stöd av lag.

Om en komponent har kontrollerats inom ramen för förfarandet för EG-försäkran om överensstämmelse eller EG-försäkran om lämplighet för användning, får det inte krävas att komponenten kontrolleras på nytt.

Betänkande KoUB 29/2018 rd

44 §

Förfarande för EG-försäkran om överensstämmelse eller EG-försäkran om lämplighet för användning

Tillverkaren eller dennes behöriga ombud ska vid utfärdandet av EG-försäkran om överensstämmelse eller EG-försäkran om lämplighet för användning för en driftskompatibilitetskomponent tillämpa de bestämmelser som fastställs i relevanta tekniska specifikationer för driftskompatibilitet.

Tillverkaren eller dennes behöriga ombud ska begära att ett anmält organ utför en bedömning av en driftskompatibilitetskomponents överensstämmelse eller lämplighet för användning, om en teknisk specifikation för driftskompatibilitet så kräver.

Om andra rättsakter i Europeiska unionen tillämpas på en driftskompatibilitetskomponent, ska det framgå av EG-försäkran om överensstämmelse eller EG-försäkran om lämplighet för användning att komponenten också uppfyller kraven i dessa rättsakter.

Om varken tillverkaren eller dennes behöriga ombud har uppfyllt de skyldigheter som fastställs i 1 och 3 mom., ska skyldigheterna gälla varje person som släpper ut driftskompatibilitetskomponenten på marknaden. Samma skyldigheter gäller också alla som monterar driftskompatibilitetskomponenter eller delar av driftskompatibilitetskomponenter av olika ursprung och den som tillverkar driftskompatibilitetskomponenter för eget bruk.

Närmare bestämmelser om förfarandet vid bedömning av driftskompatibilitetskomponenternas överensstämmelse och lämplighet för användning samt mallarna för försäkran som utfärdas utifrån sådana förfaranden och deras följedokument får utfärdas genom förordning av statsrådet.

45 §

Driftskompatibilitetskomponenters icke-överensstämmelse med väsentliga krav

Om Transport- och kommunikationsverket anser att en EG-försäkran om överensstämmelse har upprättats felaktigt eller annars otillbörligt, ska tillverkaren eller dennes ombud som är etablerat i Europeiska unionen på yrkande av verket se till att driftskompatibilitetskomponenten överensstämmer med kraven. Om överensstämmelsen fortfarande brister, ska verket vidta alla behövliga åtgärder för att begränsa eller förbjuda utsläppandet av driftskompatibilitetskomponenten i fråga på marknaden eller säkerställa att komponenten dras tillbaka från marknaden på det sätt som föreskrivs i 2 mom.

Om en driftskompatibilitetskomponent som har beviljats en EG-försäkran om överensstämmelse eller en EG-försäkran om lämplighet för användning och som har släppts ut på marknaden och används på avsett sätt sannolikt inte uppfyller de väsentliga kraven, ska Transport- och kommunikationsverket vidta alla behövliga åtgärder för att begränsa komponentens användningsområde, förbjuda dess användning, dra tillbaka den från marknaden eller återkalla den. Transport- och kommunikationsverket ska omedelbart underrätta kommissionen, EU-byrån och övriga EES-stater om de åtgärder som vidtagits och ange skälen till beslutet samt särskilt ange om avvikelser beror på att

- 1) de väsentliga kraven inte har uppfyllts,
- 2) de europeiska specifikationerna har tillämpats på ett felaktigt sätt,
- 3) de europeiska specifikationerna är otillräckliga.

Betänkande KoUB 29/2018 rd

Om en åtgärd som avses i 2 mom. är följden av att de europeiska specifikationerna är otillräckliga, ska Transport- och kommunikationsverket med beaktande av verkets befogenheter i samarbete med andra ansvariga aktörer vidta någon eller några av följande åtgärder:

- 1) helt eller delvis återkalla specifikationen i fråga från de publikationer där den är införd,
- 2) om specifikationen i fråga är en harmoniserad standard, begränsa användningen av eller dra tillbaka standarden i enlighet med artikel 11 i standardiseringsförordningen som nämns i 4 § 47 punkten,
- 3) se över en teknisk specifikation för driftskompatibilitet i enlighet med artikel 6 i driftskompatibilitetsdirektivet.

Om det visar sig att en driftskompatibilitetskomponent försedd med en EG-försäkran om överensstämmelse inte överensstämmer med de väsentliga kraven, ska Transport- och kommunikationsverket vidta lämpliga åtgärder mot det organ som utfärdat försäkran samt underrätta kommissionen och övriga EES-stater om detta.

9 kap.

Delsystem

46 §

Fri rörlighet för delsystem

Uppbyggnad, ibruktagande eller drift av ett strukturellt delsystem som uppfyller de väsentliga kraven får inte förbjudas, begränsas eller försvåras på andra grunder än sådana som gäller iakttagandet av väsentliga krav och som anges i denna eller någon annan lag eller föreskrivs med stöd av lag.

Om ett delsystem har kontrollerats inom ramen för en EG-kontrollförklaring eller i andra EES-stater i syfte att kontrollera att identiska krav följs under identiska driftsförhållanden, får det inte krävas att delsystemet kontrolleras på nytt.

47 §

Presumption om överensstämmelse

Transport- och kommunikationsverket ska anse att de strukturella delsystem som ingår i Europeiska unionens järnvägssystem överensstämmer med de väsentliga kraven, om de är försedda med en lämplig EG-kontrollförklaring.

Driftskompatibilitetskomponenter och delsystem som överensstämmer med de likriktade standarder eller delar av dem till vilka hänvisningar har offentliggjorts i Europeiska unionens officiella tidning ska förutsättas överensstämma med de väsentliga krav som omfattas av dessa standarder.

Betänkande KoUB 29/2018 rd

48 §

Sökandens uppgifter i förfarandet för utfärdande av EG-kontrollförklaring

Vid utfärdandet av en EG-kontrollförklaring för utsläppande på marknaden och ibruktagande av ett delsystem ska sökanden begära att ett eller flera anmälda organ utför den EG-kontrollförklaring som avses i 49 § och att Transport- och kommunikationsverket utför den FI-kontroll som avses i 50 §.

EG-kontrollförklaringen för ett delsystem ska upprättas av sökanden. Sökanden ska försäkra att delsystemet har kontrollerats och att det uppfyller kraven i bestämmelser och föreskrifter. EG-kontrollförklaringen och följedokumentet ska vara daterade och undertecknade av sökanden.

Sökanden ansvarar för sammanställningen av det tekniska underlaget som ska åtfölja EG-kontrollförklaringen. Det tekniska underlaget ska innehålla alla behövliga dokument som gäller delsystemets egenskaper och, i tillämpliga fall, alla intyg om driftskompatibilitetskomponenternas överensstämmelse med kraven. Dokumentet ska innehålla alla uppgifter om villkor och begränsningar för användning av delsystemet samt anvisningar om kontinuerlig och periodisk övervakning, inställningar och underhåll av delsystemet.

Om det tekniska underlaget ändras till följd av modernisering eller ombyggnad av ett delsystem, ska sökanden bedöma huruvida det behövs en ny EG-kontrollförklaring.

49 §

Ett anmält organs uppgifter i förfarandet för utfärdande av EG-kontrollförklaring

Ett anmält organ utför på begäran av sökanden en EG-kontroll av ett delsystem, som inkluderar ett förfarande för bedömning av ett delsystems överensstämmelse. EG-kontrollen börjar med planeringsskede och pågår under delsystemets hela uppbyggnadstid fram till överlämnandet innan delsystemet släpps ut på marknaden eller tas i bruk. I uppdraget ingår i enlighet med den tillämpliga tekniska specifikationen för driftskompatibilitet också att kontrollera det berörda delsystemets gränssnitt i förhållande till det system i vilket delsystemet ska integreras.

Det anmälda organet får utfärda mellanliggande kontrollintyg om ett visst stadium i kontrollförfarandet eller vissa delar av delsystemet.

Det anmälda organet får utfärda kontrollintyg för ett eller flera delsystem eller vissa delar av delsystem, om detta är tillåtet i den relevanta tekniska specifikationen för driftskompatibilitet.

Närmare bestämmelser om de anmälda organens uppgifter, EG-kontrollförfarandet för delsystem samt de mellanliggande kontrollintygen och förfarandet för att utfärda sådana samt mallarna för försäkran som utfärdas utifrån sådana förfaranden och deras följedokument får utfärdas genom förordning av statsrådet.

50 §

Uppgifter och ansvar i enlighet med FI-kontrollen

FI-kontroll ska utföras på sådana delsystem eller delar av sådana delsystem på vilka tillämpas de nationella tekniska rättsnormer som avses i 38 §.

Betänkande KoUB 29/2018 rd

Transport- och kommunikationsverket ansvarar för FI-kontrollerna. Transport- och kommunikationsverket kan utse ett anmält organ att ansvara för bedömningen av de nationella bestämmelser som gäller ett delsystem vid FI-kontroller. För det anmälda organet gäller då de förutsättningar som anges i 15 kap.

Transport- och kommunikationsverket kan anlita en underleverantör för uppgifter som avses i denna paragraf, om underleverantören uppfyller de villkor för att bli utsedd till anmält organ som föreskrivs i 84—90 §, med undantag för villkoren i 84 § 2 mom. och 86 § 1 mom. 1 punkten, och om underleverantören utför uppgiften i enlighet med de krav som föreskrivs i denna lag eller bestäms eller föreskrivs med stöd av den. Transport- och kommunikationsverket svarar för de uppgifter som utförts av underleverantörer.

Transport- och kommunikationsverket eller det anmälda organ som har utsetts av verket får utfärda mellanliggande kontrollintyg om ett visst stadium i kontrollförfarandet eller vissa delar av delsystemet.

Transport- och kommunikationsverket eller det anmälda organ som utsetts av verket får utfärda kontrollintyg för ett eller flera delsystem som avses i denna paragraf eller vissa delar av dessa delsystem.

Närmare bestämmelser om Transport- och kommunikationsverkets eller det av verket utsedda anmälda organets uppgifter vid FI-kontroll, förfarandet för FI-kontroll av delsystem samt de mellanliggande kontrollintygen och förfarandet för att utfärda sådana får utfärdas genom förordning av statsrådet.

51 §

Delsystems icke-överensstämmelse med väsentliga krav

Om Transport- och kommunikationsverket konstaterar att ett strukturellt delsystem, för vilket en EG-kontrollförklaring har utfärdats, inte till fullo uppfyller bestämmelserna i driftskompatibilitetsdirektivet och i synnerhet inte de väsentliga kraven, får verket begära att kompletterande kontroller genomförs.

Transport- och kommunikationsverket ska anmäla till kommissionen om de kompletterande kontroller som har begärts jämte sina motiveringar. I anmälan till kommissionen ska framgå huruvida delsystemets bristande uppfyllelse av kraven i driftskompatibilitetsdirektivet beror på icke-överensstämmelse med de väsentliga kraven eller med en teknisk specifikation för driftskompatibilitet, eller på att de sistnämnda har tillämpats felaktigt eller på en brist i en teknisk specifikation för driftskompatibilitet.

Betänkande KoUB 29/2018 rd

10 kap.

Ibruktagande av fasta strukturella delsystem

52 §

Tillstånd för ibruktagande av fasta strukturella delsystem

Tillstånd av Transport- och kommunikationsverket krävs för ibruktagande av delsystemen för markbaserad trafikstyrning och signalering, energi och infrastruktur.

Sökanden ska lämna in en begäran om tillstånd för ibruktagande av strukturella delsystem till Transport- och kommunikationsverket. Verket ska på ansökan bevilja tillstånd för ibruktagande av sådana delsystem enligt 1 mom. som har utformats, byggts och installerats på ett sådant sätt att de uppfyller de väsentliga kraven. Vid behandlingen av tillståndsansökan ska verket framför allt granska att delsystemet är tekniskt kompatibelt med det system i vilket det ska integreras samt att integreringen är säker.

Transport- och kommunikationsverket ger anvisningar för ansökan av de tillstånd som avses i denna paragraf. Ansökningsanvisningarna ska tillhandahållas sökanden avgiftsfritt.

Närmare bestämmelser om de handlingar som ska bifogas ansökan om tillstånd för ibruktagande av fasta strukturella delsystem får utfärdas genom förordning av statsrådet.

53 §

Behandling av tillstånd för ibruktagande av fasta strukturella delsystem

Transport- och kommunikationsverket ska inom en månad efter att ansökan mottagits underrätta sökanden om att ansökan innehåller behövliga uppgifter och bilagor eller begära kompletterande uppgifter och fastställa en rimlig tidsfrist för inlämnande av dessa.

Transport- och kommunikationsverket ska kontrollera huruvida underlaget är fullständigt, relevant och sammanhängande och, när det gäller markbaserad utrustning för det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg, nedan markbaserad *ERTMS-utrustning*, om det överensstämmer med EU-byråns beslut. Därefter ska Transport- och kommunikationsverket utfärda ett tillstånd för ibruktagande av fasta strukturella delsystem eller underrätta sökanden om att denne fått avslag inom en rimlig tid och i alla händelser inom fyra månader från mottagandet av all relevant information.

Transport- och kommunikationsverket beviljar tillstånd för ibruktagande av ett fast strukturellt delsystem tills vidare om förutsättningarna enligt 52 § uppfylls. Verket ska motivera sitt beslut. Verket kan förena ett tillstånd för ibruktagande med sådana begränsningar och villkor som syftar till att trygga delsystemets säkerhet och driftskompatibilitet i järnvägssystemet. Begränsningarna och villkoren får inte stå i strid med väsentliga krav.

Betänkande KoUB 29/2018 rd

54 §

Harmoniserat genomförande av delsystemen för trafikstyrning och signalering i Europeiska unionen

Innan ett anbudsförfarande för markbaserad ERTMS-utrustning ordnas ska sökanden lämna in de planerade tekniska lösningarna till EU-byrån, så att byrån kan kontrollera att de fullständigt överensstämmer med tekniska specifikationer för driftskompatibilitet och därmed är fullständigt driftskompatibla.

Denna ansökan och information om alla projekt som hör till ansökan, de olika etapperna i och resultaten av de relevanta förfarandena och begäranden och beslut från överklagandenämnden som avses i artikel 55 i EU-byråförordningen ska lämnas in till EU-byrån via den enda kontaktpunkten. Närmare bestämmelser om de handlingar som ska bifogas ansökan om kontroll av anbudsbegäran om markbaserad ERTMS-utrustning får utfärdas genom förordning av statsrådet.

Transport- och kommunikationsverket kan lämna ett yttrande om ansökan om kontroll till sökanden innan ansökan inlämnas till EU-byrån via den enda kontaktpunkten eller till EU-byrån efter inlämnandet.

Om EU-byrån meddelar sökanden att det finns brister i ansökan, ska sökanden antingen åtgärda konstruktionen och skicka en ny ansökan om godkännande till EU-byrån eller inom en månad efter att ha mottagit ett sådant meddelande lämna in en motiverad begäran om att EU-byrån ska ompröva sitt beslut. Om EU-byrån fastställer sitt ursprungliga beslut får sökanden överklaga ärendet inför överklagandenämnden.

Om sökanden ändrar utkastet till kravspecifikationer eller beskrivningen av de tekniska lösningarna efter godkännandet, ska sökanden utan otillbörligt dröjsmål underrätta EU-byrån och Transport- och kommunikationsverket om detta. Vid ändring tillämpas artikel 30 i EU-byråförordningen.

55 §

Planering av tillverkning, uppbyggnad, ombyggnad eller modernisering av fasta strukturella delsystem

En plan för tillverkning eller uppbyggnad av ett nytt delsystem samt för ombyggnad eller modernisering av ett befintligt delsystem ska ges in till Transport- och kommunikationsverket. Genomförandet av planen kan inledas först när Transport- och kommunikationsverket har beslutat om det på basis av planen behövs ett nytt tillstånd för ibruktagande.

Transport- och kommunikationsverket ska inom en månad efter att ha mottagit sökandens plan underrätta sökanden om att underlaget är fullständigt eller begära relevanta kompletterande uppgifter och fastställa en rimlig tidsfrist för inlämnande av dessa.

Transport- och kommunikationsverket ska kräva ett nytt tillstånd för ibruktagande, om

- 1) den övergripande säkerhetsnivån för delsystemet i fråga kan påverkas negativt av de planerade arbetena,
- 2) tillståndet för ibruktagande krävs i tekniska specifikationer för driftskompatibilitet,
- 3) tillståndet för ibruktagande krävs i den nationella genomförandeplanen,
- 4) det görs ändringar i de värden utifrån vilka tillståndet redan beviljats.

Betänkande KoUB 29/2018 rd

Verket ska underrätta sökanden om behovet av ett tillstånd för ibruktagande senast fyra månader efter det att sökanden har gett in alla dokument som behövs för behandlingen till verket.

56 §

Återkallande av tillstånd för ibruktagande av fasta strukturella delsystem

Om ett delsystem inte uppfyller de väsentliga krav som ställts på det eller om tillståndshavaren inte iakttar begränsningarna eller villkoren i tillståndet, ska Transport- och kommunikationsverket uppmana tillståndshavaren att inom en rimlig tid om minst två månader avhjälpa konstaterade fel och försummelser. Om felet eller försummelsen måste anses vara av väsentlig art och tillståndshavaren inte har avhjälpt felet eller försummelsen inom utsatt tid, kan verket återkalla tillståndet för ibruktagande helt och hållet eller för viss tid. Verket kan också begränsa eller helt förbjuda användningen av ett delsystem.

Verket kan återkalla ett tillstånd för ibruktagande med omedelbar verkan om det är fråga om en synnerligen allvarlig brist som kan äventyra järnvägssystemets säkerhet.

57 §

Användningstillstånd för byggtiden

Om avsikten är att använda ett fast strukturellt delsystem i järnvägssystemet innan ett tillstånd för ibruktagande har beviljats enligt 52 §, ska användningstillstånd för byggtiden sökas hos Transport- och kommunikationsverket. Verket kan bevilja tillstånd för moderniserings- eller ombyggnadsprojekt som färdigställs etappvis, om delsystemet behövs för att trygga tillräckliga trafikförbindelser och järnvägssystemets säkerhet inte äventyras. För bedömning av förutsättningarna för ett användningstillstånd för byggtiden ska sökanden ge verket en beskrivning av trafikbehovet och de planerade arbetena samt av de åtgärder genom vilka säkerheten i järnvägssystemet tryggas.

Användningstillstånd för byggtiden får beviljas för högst tre år åt gången. Transport- och kommunikationsverket kan förena tillståndet med villkor och begränsningar genom vilka säkerheten i järnvägssystemet tryggas. Om det under tillståndets giltighetstid sker förändringar i omständigheter som inverkar på säkerheten eller i övriga förutsättningar för tillståndet, ska Transport- och kommunikationsverket underrättas, så att verket kan göra en bedömning av huruvida förutsättningarna för beviljande av tillstånd har förändrats och om ett nytt tillstånd måste sökas. Verket kan då kräva att ansökan om nytt tillstånd ges in inom en rimlig tid som verket bestämmer och som inte får vara kortare än två veckor.

Vad som i 56 § föreskrivs om återkallande av tillstånd för ibruktagande av fasta strukturella delsystem gäller även användningstillstånd för byggtiden. Användningstillstånd för byggtiden kan inte beviljas för fordon eller mobila delsystem.

Betänkande KoUB 29/2018 rd

11 kap.

Ibrukttagande av mobila delsystem

58 §

Tillstånd för provkörning för testning av delsystem till fordon

Transport- och kommunikationsverket kan på ansökan bevilja ett visstidstillstånd för provkörning för testning av sådana fordon som är försedda med ett delsystem som enligt en teknisk specifikation för driftskompatibilitet eller en föreskrift som meddelats med stöd av denna lag ska undergå kontroller som krävs för att delsystemet ska kunna användas i järnvägssystemet. Tillstånd kan beviljas för högst tio månader.

Förvaltaren av statens bannät ska efter att ha hört sökanden vidta alla åtgärder för att säkerställa att de tester som behövs kan genomföras inom tre månader efter att begäran mottagits. Vid behov ska Transport- och kommunikationsverket vidta åtgärder för att säkerställa att testerna genomförs.

Sökanden ska för bedömningen av förutsättningarna för tillståndet för provkörning i samband med ansökan till verket lämna in en plan om förflyttning av fordonet, om de kontroller som ska utföras på delsystemet samt om de åtgärder genom vilka säkerheten i järnvägssystemet tryggas. En förutsättning för beviljande av tillstånd för provkörning är att järnvägssystemets säkerhet inte äventyras på grund av genomförandet av kontrollerna. Ett fordon som är försett med ett delsystem för vilket det finns ett tillstånd för provkörning får inte användas i kommersiell trafik.

Verket kan förena ett tillstånd för provkörning med begränsningar och villkor som syftar till att trygga järnvägssystemets säkerhet. Delsystemet får användas endast i enlighet med tillståndsvillkoren.

Vad som i 56 § föreskrivs om återkallande av tillstånd för ibrukttagande av fasta strukturella delsystem gäller också tillstånd som beviljats med stöd av denna paragraf.

59 §

Utsläppande av mobila delsystem på marknaden

Mobila delsystem får släppas ut på marknaden endast om de har utformats, byggts och installerats på ett sådant sätt att de uppfyller de väsentliga kraven.

Sökanden ska säkerställa att en tillämplig kontrollförklaring har upprättats.

60 §

Ansökan om tillstånd för utsläppande av fordon på marknaden

För att ett fordon ska få släppas ut på den finländska marknaden krävs ett tillstånd för utsläppande av fordon på marknaden som utfärdas av EU-byrån eller av Transport- och kommunikationsverket.

Sökanden ska i sin ansökan om tillstånd för utsläppande på marknaden ange fordonets användningsområde. I ansökan ska påvisas att den tekniska kompatibiliteten mellan fordonet och bannä-

Betänkande KoUB 29/2018 rd

tet i användningsområdet har kontrollerats. Närmare bestämmelser om de uppgifter som krävs i ansökan om tillstånd för utsläppande på marknaden får utfärdas genom förordning av statsrådet.

Om ett fordon redan har ett tillstånd för utsläppande på marknaden, ska ett nytt tillstånd ansökas om

1) det har gjorts någon ändring av värdena för de parametrar som avses i 63 § 2 mom. 2 punkten, om ändringen ligger utanför området för godtagbara parametrar i enlighet med vad som fastställs i tekniska specifikationer för driftskompatibilitet,

2) den övergripande säkerhetsnivån för det berörda fordonet kan påverkas negativt av de planerade arbetena, eller

3) detta krävs i tekniska specifikationer för driftskompatibilitet.

Ansökan ska lämnas in via den enda kontaktpunkten.

61 §

Tillstånd för utsläppande av fordon på marknaden i flera EES-stater

Tillstånd för utsläppande på marknaden ska sökas hos EU-byrån, om fordonets planerade användningsområde finns i flera EES-stater.

Transport- och kommunikationsverket ska på begäran av EU-byrån kontrollera om ansökningshandlingarna är fullständiga, relevanta och sammanhängande vad som gäller nationella rättsnormer.

EU-byrån och Transport- och kommunikationsverket kan som en del av bedömningen av ansökningshandlingarna och vid berättigade tvivel begära att test ska utföras på bannätet. Ett sådant test ska utföras på det sätt som föreskrivs i 58 §.

Om EU-byrån har underrättat Transport- och kommunikationsverket om att den är av en annan åsikt om en negativ bedömning som gjorts av Transport- och kommunikationsverket enligt 2 mom. och parterna inte inom en månad efter det att EU-byrån underrättade verket enas om en bedömning, kan Transport- och kommunikationsverket hänskjuta ärendet till den överklagandenämnd som avses i artikel 55 i EU-byråförordningen för ett skiljeförfarande. Transport- och kommunikationsverket kan vid behov besluta att processen också ska inbegripa sökanden.

62 §

Tillstånd för utsläppande av fordon på marknaden i Finland

Om fordonets användningsområde är begränsat till bannätet i Finland, får tillstånd för utsläppande på marknaden ansökas hos antingen Transport- och kommunikationsverket eller EU-byrån.

Transport- och kommunikationsverket ska kontrollera huruvida ansökningshandlingarna är fullständiga, relevanta och sammanhängande. Bestämmelser om kraven på tillståndsförfarandet finns i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/545 om fastställande av praktiska arrangemang i processen för godkännande av järnvägsfordon och typer av järnvägsfordon enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797.

Transport- och kommunikationsverket ska inom en månad efter att ansökan mottagits underätta sökanden om att ansökan innehåller behövliga handlingar eller begära kompletterande uppgifter som saknas.

Betänkande KoUB 29/2018 rd

Ett tillstånd för utsläppande av fordon på marknaden som beviljats av Sveriges nationella säkerhetsmyndighet gäller på ett bannät med spårvidden 1 435 mm på Torneå trafikplats, om de förfaranden som överenskommit i avtalet enligt 181 § har följts vid behandlingen av ansökan.

Om det för fordonet som omfattas av ansökan om tillstånd för utsläppande på marknaden även har lämnats in en begäran om att få frångå tillämpningen av en teknisk specifikation för driftskompatibilitet enligt 36 §, kan Transport- och kommunikationsverket bevilja tillstånd för utsläppande på marknaden först efter den behandling som avses i 36 §.

63 §

Tillstånd för utsläppande på marknaden som beviljas av Transport- och kommunikationsverket

Transport- och kommunikationsverket ska bevilja tillstånd för utsläppande på marknaden eller underrätta sökanden om ett avslag inom fyra månader från mottagandet av all relevant information från sökanden. Bestämmelser om kraven på tillståndsförfarandet finns i kommissionens genomförandeförordning som avses i 62 § 2 mom.

Av tillståndet för utsläppande på marknaden ska framgå

- 1) fordonets användningsområde eller -områden,
- 2) värdena för de parametrar som anges i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet och i nationella rättsnormer för kontrollen av den tekniska kompatibiliteten mellan fordonet och användningsområdet,
- 3) fordonets överensstämmelse med tekniska specifikationer för driftskompatibilitet och uppsättningar av nationella rättsnormer som är relaterade till de parametrar som avses i 2 punkten,
- 4) villkoren för användningen av fordonet samt andra begränsningar.

Tillstånd för utsläppande på marknaden begränsar inte iakttagandet av de villkor som Transport- och kommunikationsverket har fastställt med stöd av 21 § 2 mom. vid beviljandet av säkerhetsintyg eller med stöd av 26 § 3 mom. vid beviljandet av säkerhetstillstånd.

64 §

Utvidgning av ett fordons användningsområde

Om sökanden vill utvidga användningsområdet för ett fordon som redan har ett tillstånd, ska sökanden komplettera sin ansökan med uppgifter om det utvidgade användningsområdet.

Sökanden ska lämna in handlingarna till EU-byrån, om avsikten är att utvidga användningsområdet även till en annan EES-stat än Finland i fråga om ett tillstånd som beviljats av Transport- och kommunikationsverket eller om avsikten är att utvidga användningsområdet till Finland i fråga om ett tillstånd som beviljats av en nationell säkerhetsmyndighet i en annan EES-stat eller om EU-byrån har beviljat det tidigare tillståndet.

Om avsikten inte är att utvidga användningsområdet utanför Finland och Transport- och kommunikationsverket har beviljat det tidigare tillståndet, ska sökanden lämna in handlingarna till Transport- och kommunikationsverket.

Om tillstånd har ansökts hos Transport- och kommunikationsverket, behandlar verket ansökan enligt 62 §.

Betänkande KoUB 29/2018 rd

65 §

Kontroller före användning av fordon som beviljats tillstånd

Innan en järnvägsoperatör använder ett fordon, ska den kontrollera att

1) fordonet har beviljats tillstånd för utsläppande på marknaden på användningsområdet i fråga och att det är vederbörligen registrerat,

2) fordonet är kompatibelt med järnvägslinjen utifrån det banregister som avses i 37 § och tekniska specifikationer för driftskompatibilitet eller all annan relevant information som kostnadsfritt och inom rimlig tid lämnas av bannätsförvaltaren om ett sådant register inte finns eller är ofullständigt,

3) fordonet är vederbörligt integrerat i den tågsammansättning i vilken det är avsett att användas, med beaktande av det aktuella järnvägsföretagets säkerhetsstyrningssystem och den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet i fråga om drift och trafikledning.

Järnvägsoperatören får göra tester i samarbete med bannätsförvaltaren för att utföra sådana kontroller som avses i 1 mom.

Bannätsförvaltaren ska i samråd med järnvägsoperatören på alla sätt vidta åtgärder för att säkerställa att testerna kan genomföras inom tre månader efter att järnvägsoperatören begäran mottagits.

66 §

Typgodkännande för fordon

Transport- och kommunikationsverket beviljar ett typgodkännande för fordon i enlighet med det förfarande som anges i 62—63 §, om avsikten är att använda fordonet bara på bannätet i Finland. Ansökan om typgodkännande ska lämnas in via den enda kontaktpunkten.

När Transport- och kommunikationsverket beviljar det första tillståndet för utsläppande av fordonstypen i fråga på marknaden, ska verket samtidigt utfärda ett typgodkännande, som avser samma användningsområde för fordonet.

Om en teknisk specifikation för driftskompatibilitet eller en nationell rättsnorm, på grundval av vilken ett typgodkännande har utfärdats, ändras och det där förutsätts att typgodkännandet behöver förnyas, får de kontroller som utförs av Transport- och kommunikationsverket vid förnyandet av typgodkännandet endast beröra de ändrade kraven i den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet eller den nationella rättsnormen. De typgodkännanden som Transport- och kommunikationsverket beviljar antecknas i ett europeiskt register över godkända fordonstyper, som förs av EU-byrån.

Typgodkännandet gäller inte sådana fordon som ska godkännas i enlighet med 14 kap.

67 §

Fordons överensstämmelse med en godkänd fordonstyp

Transport- och kommunikationsverket ska bevilja tillstånd för utsläppande på marknaden för ett fordon eller en serie fordon som överensstämmer med en godkänd fordonstyp och som ska an-

Betänkande KoUB 29/2018 rd

vändas på bannätet i Finland på grundval av en försäkran om typöverensstämmelse med denna fordonstyp.

Försäkran om typöverensstämmelse ska fastställas i enlighet med kontrollförfarandena i tekniska specifikationer för driftskompatibilitet eller, i de fall där tekniska specifikationer för driftskompatibilitet inte är tillämpliga, förfarandena för bedömning av överensstämmelse enligt modulerna B + D, B + F och H1 i bilaga II till Europaparlamentets och rådets beslut nr 768/2008/EG om en gemensam ram för saluföring av produkter och upphävande av rådets beslut 93/465/EEG.

Förnyandet av det typgodkännande som avses i 66 § 3 mom. påverkar inte ett sådant tillstånd för utsläppande på marknaden som beviljats ett fordon av fordonstypen i fråga på grundval av ett typgodkännande som gällde före förnyandet.

68 §

Fordonsnummersystem

Ett fordon som beviljats tillstånd för utsläppande på marknaden eller tillstånd för ibruktagande som avses i 14 kap. ska registreras i ett fordonsregister innan det tas i bruk. Om fordonets användningsområde är begränsat till bannätet i Finland, ska det registreras i Finland i det trafik- och transportregister som avses i V avd. 1 kap. 1 § i lagen om transportservice. Om fordonets användningsområde utöver Finland innefattar ett eller flera andra EES-staters territorium, ska det registreras i en av de berörda medlemsstaterna.

Transport- och kommunikationsverket tilldelar fordonet ett fordonsnummer i samband med att verket första gången registrerar fordonet i trafik- och transportregistret.

Den som ansöker om första tillstånd för utsläppande på marknaden eller ibruktagande av ett fordon som avses i 14 kap. ansvarar för att fordonet i fråga märks med sitt fordonsnummer. Transport- och kommunikationsverket kan vid behov ändra ett fordonsnummer och kräva att fordonsinnehavaren ändrar märkningen av fordonet.

På fordon som används i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland kan det användas fordonsnummer som tilldelats i ett tredjeland.

Fordon som används i museitrafik behöver inte märkas med ett fordonsnummer som avses i denna paragraf, om de har ett gammalt nummer som grundar sig på ett nationellt nummersystem och som entydigt specificerar dem.

12 kap.

Fordons och fordonstypers icke-överensstämmelse med väsentliga krav

69 §

Åtgärder för att rätta till en situation

Om en järnvägsoperatör under drift anser att ett fordon som operatören använder inte uppfyller ett av de tillämpliga väsentliga kraven, ska denne vidta behövliga korrigerande åtgärder för att säkerställa fordonets överensstämmelse. Vidare ska operatören informera Transport- och kommu-

Betänkande KoUB 29/2018 rd

nikationsverket om de vidtagna åtgärderna, och verket i sin tur ser till att även EU-byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna i de berörda EES-staterna informeras om ärendet.

Om Transport- och kommunikationsverket får information om att ett fordon eller en fordons-typ som har beviljats tillstånd för utsläppande på marknaden inte uppfyller ett av de tillämpliga väsentliga kraven då fordonet eller fordonstypen används som avsett, ska verket informera de järnvägsoperatörer som använder fordonet eller fordonstypen och be dessa att vidta behövliga åtgärder för att säkerställa fordonets eller fordonens överensstämmelse. Transport- och kommunikationsverket ska informera EU-byrån och de berörda nationella säkerhetsmyndigheterna om ärendet. Transport- och kommunikationsverket ska också informera de nationella säkerhetsmyndigheterna på de EES-staters territorium där en ansökan om tillstånd för utsläppande på marknaden för ett fordon av samma typ har inletts.

Om, i de fall som avses i 1 och 2 mom., de korrigerande åtgärder som vidtas av järnvägsoperatören inte säkerställer överensstämmelse med de tillämpliga väsentliga kraven och denna icke-överensstämmelse leder till en allvarlig säkerhetsrisk, kan Transport- och kommunikationsverket vidta tillfälliga säkerhetsåtgärder, i enlighet med 24 § 3 mom. Parallellt med detta kan Transport- och kommunikationsverket dra in ett typgodkännande för ett fordon som en tillfällig säkerhetsåtgärd. I beslutet om detta kan ändring sökas enligt förvaltningsprocesslagen (586/1996). Dessutom kan det skiljeförfarande som anges i 61 § 4 mom. tillämpas i ärendet.

70 §

Återkallande av tillstånd på grund av icke-överensstämmelse med väsentliga krav

För att undvika en allvarlig säkerhetsrisk kan Transport- och kommunikationsverket, i de fall som avses i 69 § 1 och 2 mom., återkalla eller ändra ett tillstånd, om det kan påvisas att ett väsentligt krav inte var uppfyllt vid den tidpunkt då tillståndet beviljades.

Om det råder meningsskiljaktigheter mellan EU-byrån och Transport- och kommunikationsverket om begränsningen eller återkallandet av tillståndet, ska det skiljeförfarande som föreskrivs i 61 § 4 mom. tillämpas. Om resultatet av ett sådant förfarande blir att tillståndet för utsläppande på marknaden varken ska begränsas eller återkallas, ska de tillfälliga säkerhetsåtgärderna som avses i 24 § 3 mom. upphävas.

71 §

Konsekvenserna av ett återkallande

Transport- och kommunikationsverket ska utan dröjsmål informera EU-byrån om återkallande av ett tillstånd för utsläppande på marknaden som verket beviljat. Verket ska motivera sitt beslut.

EU-byråns eller Transport- och kommunikationsverkets beslut att återkalla tillståndet ska antecknas i fordonsregistret.

Transport- och kommunikationsverket ska i samarbete med EU-byrån säkerställa att de järnvägsoperatörer som använder samma slags fordon eller fordonstyp som är föremål för återkallande informeras om återkallandet av tillståndet för utsläppande på marknaden. Sådana järnvägsoperatörer ska kontrollera om icke-överensstämmelsen med kraven gäller deras fordon. I så fall ska förfarandet som föreskrivs i detta kapitel tillämpas.

Betänkande KoUB 29/2018 rd

Om ett tillstånd för utsläppande på marknaden återkallas, får det berörda fordonet inte längre användas och dess användningsområde får inte utvidgas. Om ett typgodkännande återkallas, får fordon som byggts på basis av det inte släppas ut på marknaden. Om ett fordon redan har släppts ut på marknaden, ska det omedelbart dras tillbaka. Ett nytt tillstånd för ett enskilt fordon får sökas i enlighet med 60—62 § och ett nytt typgodkännande får sökas i enlighet med 66 §.

Om, i de fall som anges i 69 § 1 och 2 mom., icke-överensstämmelse med de väsentliga kraven är begränsad till en del av det berörda fordonets användningsområde och denna icke-överensstämmelse redan förelåg vid tidpunkten för beviljandet av tillståndet för utsläppande på marknaden, ska tillståndet ändras genom att utesluta de berörda delarna från användningsområdet.

13 kap.

Underhåll av fordon

72 §

Enheter som ansvarar för underhåll av fordon

Innan ett fordon används på bannätet i Finland ska det anvisas en enhet som ansvarar för dess underhåll. Den underhållsansvariga enheten för ett fordon som registreras i Finland ska vara registrerad i det trafik- och transportregister som avses i V avd. 1 kap. 1 § i lagen om transportservice.

Enheten som ansvarar för underhåll ska med hjälp av ett underhållssystem säkerställa att de fordon som den ansvarar för är säkra och driftklara, dock utan att detta begränsar det ansvar som järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare har enligt 10 och 11 § för att fordonet ska vara trafiksäkert.

Den underhållsansvariga enheten ska för de fordon det ansvarar för inrätta ett sådant underhållssystem som avses i 73 § och med hjälp av vilket enheten ska

1) säkerställa att fordonen underhålls i enlighet med manualen för varje fordon samt gällande underhållsbestämmelser, relevanta tekniska specifikationer för driftskompatibilitet och andra krav,

2) vid behov i samarbete med andra aktörer tillämpa metoderna för riskvärdering och riskbedömning som fastställs i de gemensamma säkerhetsmetoderna i enlighet med vad som avses i artikel 6.1 a i järnvägssäkerhetsdirektivet,

3) säkerställa att dess underleverantörer genomför riskkontrollåtgärder genom att tillämpa de metoder för övervakning som avses i artikel 6.1 c i järnvägssäkerhetsdirektivet och att detta finns föreskrivet i avtalsvillkor som ska redovisas på begäran av EU-byrån eller Transport- och kommunikationsverket,

4) säkerställa underhållsverksamhetens spårbarhet.

Betänkande KoUB 29/2018 rd

73 §

Underhållssystem för fordon

Underhållssystemet vid enheter som ansvarar för underhåll av fordon har en ledningsfunktion med ansvar för övervakning och samordning av underhållsfunktioner, funktioner för underhållsutveckling och utförande av underhåll samt funktioner för styrning av vagnmateriel.

Enheten som ansvarar för underhållet av ett fordon ska själv sköta ledningsfunktionen, men får lägga ut de övriga funktionerna som avses i 1 mom. på entreprenad till underhållsverkstäder, underhållsdepåer eller andra serviceleverantörer med motsvarande kompetens.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om de funktioner som avses i 1 mom. och om ordnandet av dem i enheter som ansvarar för underhåll av fordon, i underhållsverkstäder och underhållsdepåer samt om kraven på funktionerna och bedömningsgrunderna.

74 §

Certifieringsorgan och certifiering av underhållsansvariga enheter

Enheter som ansvarar för underhåll av fordon ska vara certifierade i enlighet med artikel 14 i järnvägssäkerhetsdirektivet i den gällande EU-lagstiftningen.

Certifiering av enheter som ansvarar för underhåll av fordon ska ansökas hos ett behörigt certifieringsorgan i en EES-stat. I Finland är Transport- och kommunikationsverket och organ som särskilt ackrediterats för certifieringsuppgiften certifieringsorgan.

Transport- och kommunikationsverket kan vid behov för bistånd i skötseln av certifieringsuppgifterna anlita utomstående sakkunniga med tillräcklig sakkunskap och i övrigt sådana förutsättningar som behövs för att bistå vid skötseln av uppgifterna.

Certifiering och intyg som avses i denna paragraf krävs inte av underhållsansvariga enheter med ansvar för fordon som endast används i musei- eller växlingstrafik eller för flyttarbete.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om ansökan om certifiering, kraven på en utomstående sakkunnig som anlitas för att sköta Transport- och kommunikationsverkets certifieringsuppgifter samt om hur de genomförandeakterna som antagits av kommissionen ska tillämpas vid certifieringen av enheter som ansvarar för underhåll av fordon.

75 §

Krav på certifiering

Certifiering ska beviljas på ansökan i enlighet med detta kapitel och en gällande EU-förordning. Certifieringen gäller i EES-staterna. Även med återkallande av certifieringen av en enhet som ansvarar för underhåll av fordon ska tillämpas EU-förordningen.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om certifiering av en enhet som ansvarar för underhåll av fordon eller av en underhållsfunktion.

Betänkande KoUB 29/2018 rd

76 §

Undantag som gäller anvisande och certifiering av underhållsansvariga enheter för fordon från tredjeländer

Transport- och kommunikationsverket kan på ansökan bevilja undantag från vad som i 72 § föreskrivs om de krav som ställs på enheter som ansvarar för underhåll av fordon eller i 74 § om certifieringskrav som ställs på underhållsansvariga enheter i fråga om underhåll av fordon som används i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland.

Undantag som gäller anvisande och certifiering av underhållsansvariga enheter för fordon ska sökas

1) i samband med ansökan om säkerhetsintyg enligt 18 §, om enheten som ansvarar för underhåll är ett järnvägsföretag, eller

2) när fordonet registreras för första gången i trafik- och transportregistret och fordonet beviljas tillstånd för ibruktagande.

Sökanden ska till ansökan foga en motivering till undantaget och beskriva alternativa åtgärder för hur fordonets underhåll säkerställs.

Transport- och kommunikationsverket ska i den årsrapport som avses i 17 § rapportera om beviljade undantag samt övervaka att de inte äventyrar järnvägssäkerheten. Transport- och kommunikationsverket kan, efter att ha gett tillståndshavaren tillfälle att bli hörd på behörigt sätt, återkalla sitt beslut om undantag, om det anses orsaka onödiga risker för järnvägssystemet.

14 kap.

Ibruktagande av fasta delsystem på privata spåranläggningar enligt 5 kap. och ibruktagande av rullande materiel i trafik till Ryssland, museitrafik och vid flyttarbete

77 §

Fall där tekniska specifikationer för driftskompatibilitet inte behöver tillämpas på privata spåranläggningar

Tekniska specifikationer för driftskompatibilitet ska tillämpas på sådana privata spåranläggningar som omfattas av det anmälningsförfarande som avses i 5 kap., med undantag för punkterna om kontroll som utförs av ett anmält organ.

Transport- och kommunikationsverket kan på ansökan bevilja en förvaltare av privata spåranläggningar möjligheten att få frångå tillämpningen av en teknisk specifikation för driftskompatibilitet på sitt bannät

1) för projekt som avser ett delsystem eller modernisering eller ombyggnad av detta och som, den dag då specifikationen börjar tillämpas, är ett långt framskridet projekt eller omfattas av ett avtal som håller på att genomföras,

2) om en specifikation efter en olycka eller en naturkatastrof inte kan tillämpas av tekniska eller ekonomiska orsaker, så att bannätet kan återupprättas. Möjligheten att inte tillämpa specifikationen är begränsad till perioden innan bannätet återupprättas,

Betänkande KoUB 29/2018 rd

3) om tillämpningen av den berörda specifikationen skulle hota projektets lönsamhet eller kompatibiliteten i järnvägssystemet i ett projekt som gäller modernisering, ombyggnad eller utvidgning av ett delsystem,

4) av ett annat synnerligen vägande skäl, om undantaget inte hotar kompatibiliteten med bannätets övriga delar.

Beslutet kan förenas med villkor och begränsningar för att trygga säkerheten.

Närmare bestämmelser om ansökan om och ansökningsförfarandet för att få frångå tillämpningen av tekniska specifikationer för driftskompatibilitet får utfärdas genom förordning av statsrådet.

78 §

Fasta strukturella delsystem

För att få tillstånd för ibruktagande av ett fast strukturellt delsystem enligt 10 kap. för en privat spåranläggning ska sökanden upprätta en kontrollförklaring för delsystemet. Sökanden ansvarar för att det berörda delsystemet har varit föremål för behövliga kontroller och att det uppfyller de föreskrivna kraven. Kontrollförklaringen och följedokumentet ska vara daterade och undertecknade av sökanden.

Sökanden ansvarar för sammanställningen av det tekniska underlag som ska åtfölja kontrollförklaringen. Det tekniska underlaget ska innehålla alla behövliga dokument som handlar egenskaper av delsystemet samt vid behov alla dokument om driftskompatibilitetskomponenterna överensstämmer med kraven. Det ska också innehålla alla uppgifter om villkor och begränsningar för användning samt anvisningar om kontinuerlig och periodisk övervakning, inställningar och underhåll.

Transport- och kommunikationsverket kontrollerar att delsystemet överensstämmer med kraven innan det beviljar tillstånd för ibruktagande av ett fast delsystem enligt 10 kap.

79 §

Ibruktagande av rullande materiel på privata spåranläggningar och i museitrafik

En museitrafikoperatör ska ansöka om tillstånd för ibruktagande för ett fordon som används i museitrafik hos Transport- och kommunikationsverket innan fordonet får användas på bannätet. En förvaltare av privata spåranläggningar ska ansöka om tillstånd för ibruktagande för ett fordon hos Transport- och kommunikationsverket innan fordonet får användas för flyttarbete enligt 32 §.

Transport- och kommunikationsverket ska bevilja tillstånd för ibruktagande eller underrätta sökanden om ett avslag inom fyra månader från mottagandet av all relevant information från sökanden.

I tillståndet för ibruktagande ska ingå uppgifter om

- 1) fordonets innehavare eller ägare,
- 2) fordonets användningsområde,
- 3) begränsningar som gäller användningen av fordonet,
- 4) underhåll av fordonet.

Om fordonet bara används på en privat spåranläggning för vilken gjorts anmälan enligt 5 kap. krävs inget tillstånd för ibruktagande eller tillstånd för utsläppande på marknaden enligt 11 kap.

Betänkande KoUB 29/2018 rd

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om krav på fordon som avses i 1 mom.

80 §

Fordon som anländer från Ryska federationen

Fordon som används i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland och som anländer från Ryska federationen ska ha Transport- och kommunikationsverkets tillstånd för ibruktagande. Verket beviljar tillstånd för sådana fordon och fordonstyper som i Ryska federationen eller i en annan stat som hör till organisationen för järnvägssamarbete (OSJD, Organisation for Co-operation of Railways), nedan *OSJD-stat*, har ett giltigt tillstånd för ibruktagande eller ett därmed jämförbart tillstånd. Fordonen får gå i trafik endast i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland. Bestämmelser om kraven på fordon finns i den mellan Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering ingångna överenskommelsen om direkt internationell järnvägstrafik och i den med stöd av den överenskommelsen ingångna överenskommelsen mellan kommunikationsministeriet i Finland och Ryska federationens transportministerium och dess bilagor.

Järnvägsföretag som i Finland bedriver i 1 mom. avsedd direkt internationell järnvägstrafik ska ansöka om tillstånd för ibruktagande hos Transport- och kommunikationsverket innan de inleder trafik med fordon på bannätet i Finland. Överensstämmelsen hos fordon ska påvisas med en anmälan som sökanden ger in till verket. Sökanden ska anmäla att fordonet eller fordonstypen har beviljats tillstånd för ibruktagande eller ett därmed jämförbart tillstånd i Ryska federationen eller någon annan OSJD-stat. Verket avgör ansökan om tillstånd för ibruktagande på basis av den anmälan som sökanden lämnat in. Tillstånd kan beviljas elektroniskt.

Ett lokomotiv som anländer från Ryska federationen och som endast används i direkt internationell trafik mellan Finland och Ryssland får anlända till järnvägsgränsstationen i Finland utan ett sådant tillstånd för ibruktagande som avses i 1 mom., om det har ett gällande tillstånd för ibruktagande eller ett därmed jämförbart tillstånd i Ryska federationen eller någon annan OSJD-stat. Bestämmelser om kraven på lokomotiv finns i den mellan Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering ingångna överenskommelsen om direkt internationell järnvägstrafik och i den med stöd av den överenskommelsen ingångna överenskommelsen mellan kommunikationsministeriet i Finland och Ryska federationens transportministerium och dess bilagor.

Järnvägsföretag som i Finland bedriver direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland ska utan obefogat dröjsmål så snart de fått de uppgifter som avses i V avd. 2 kap. 3 § i lagen om transportservice och senast i sin ansökan om tillstånd för ibruktagande enligt 1 mom. lämna följande uppgifter om fordon som anländer från Ryska federationen till Transport- och kommunikationsverket för anteckning i trafik- och transportregistret:

- 1) fordonets ägare eller innehavare,
- 2) begränsningar som gäller användningen av fordonet,
- 3) uppgifter som gäller fordonets underhållsplan och som är relevanta med tanke på säkerheten.

Betänkande KoUB 29/2018 rd

81 §

Säkerställande av ett fordonets överensstämmelse

Om en fordonsinnehavare anser att ett fordon som beviljats tillstånd för ibruktagande enligt 79 eller 80 § inte uppfyller ett av de tillämpliga väsentliga kraven, ska fordonsinnehavaren vidta behövliga korrigerande åtgärder för att säkerställa fordonets överensstämmelse. Vidare ska fordonsinnehavaren informera Transport- och kommunikationsverket om de vidtagna åtgärderna.

82 §

Återkallande av tillstånd för ibruktagande av fordon

Om Transport- och kommunikationsverket får information om att ett fordon som beviljats tillstånd för ibruktagande enligt 79 eller 80 § inte uppfyller de väsentliga krav som ställts på det eller om tillståndshavaren inte iakttar begränsningarna eller villkoren i tillståndet, ska Transport- och kommunikationsverket uppmana tillståndshavaren att inom en rimlig tid om minst två månader avhjälpa konstaterade fel och försummelser. Om felet eller försummelsen måste anses vara av väsentlig art och tillståndshavaren inte har avhjälpt felet eller försummelsen inom utsatt tid, kan verket återkalla tillståndet för ibruktagande helt och hållet eller för viss tid. Verket kan också begränsa eller helt förbjuda användningen av ett fordon.

Verket kan återkalla ett tillstånd för ibruktagande med omedelbar verkan om det är fråga om en synnerligen allvarlig brist som kan äventyra järnvägssystemets säkerhet.

15 kap.

Bedömningsorgan

83 §

Förhållande till annan lagstiftning

Bestämmelser om ett nationellt ackrediteringssystem för organ för bedömning av överensstämmelse finns i lagen om konstaterande av tillförlitligheten hos tjänster för bedömning av överensstämmelse med kraven (920/2005).

84 §

Ansökan om godkännande som anmält organ

Ett i Finland etablerat organ för bedömning av överensstämmelse ska ansöka om godkännande som anmält organ hos Transport- och kommunikationsverket. Till ansökan ska fogas

- 1) uppgifter och intyg om att kraven på bedömningsorgan uppfylls,
- 2) uppgifter om produkter för vilka bedömningsorganet har kompetens att utföra en bedömning av överensstämmelse med kraven,

Betänkande KoUB 29/2018 rd

3) uppgifter om vilka bedömningar av överensstämmelse med kraven och moduler för bedömning av överensstämmelse som bedömningsorganet använder i sin bedömning enligt 2 punkten.

Bedömningsorganet ska visa att det uppfyller kraven på bedömningsorgan genom ett ackrediteringsintyg som utfärdas av Säkerhets- och kemikalieverkets ackrediteringsenhet, nedan *ackrediteringstjänsten FINAS*. Om bedömningsorganet inte kan uppvisa något ackrediteringsintyg, ska det till den behöriga myndigheten ge in behövliga skriftliga bevis för att myndigheten ska kunna kontrollera, erkänna och regelbundet övervaka huruvida sökanden uppfyller de krav som gäller godkännande som anmält organ.

85 §

Godkännande som anmält organ och återkallande av godkännande

Transport- och kommunikationsverket godkänner och utser ett organ för bedömning av överensstämmelse till ett anmält organ, om organet uppfyller de krav enligt 84—90 § som ställs på anmälda organ, samt anmäler organet till kommissionen och de övriga EES-staterna. Om de anmälda uppgifterna förändras på ett betydande sätt ska också dessa förändringar anmälas till kommissionen och EES-staterna.

I beslutet om godkännande anges det anmälda organets behörighetsområde, fastställs arrangemang för tillsynen över organet samt uppställs vid behov krav, begränsningar och villkor för organets verksamhet för att säkerställa att uppgifterna utförs på behörigt sätt. Beslutet kan meddelas för en bestämd tid.

Om ett anmält organ inte längre uppfyller de föreskrivna kraven eller inte iakttar de villkor som ställs i beslutet om godkännande eller annars väsentligen handlar i strid med bestämmelserna, ska Transport- och kommunikationsverket bestämma en tillräcklig tidsfrist inom vilken det anmälda organet ska avhjälpa saken. Tidsfristen får inte vara kortare än två veckor. Om det anmälda organet inte har avhjälpt bristerna inom den tidsfristen, ska Transport- och kommunikationsverket begränsa godkännandet eller återkalla det antingen tillfälligt eller helt och hållet, beroende på hur allvarlig försummelsen av kraven eller skyldigheterna i fråga är.

Om ett anmält organ har avslutat sin verksamhet eller om godkännandet av organet har återkallats, ska Transport- och kommunikationsverket vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa att de uppgifter som organet ansvarar för eller tillhörande dokument överförs till ett sådant anmält organ som är godkänt. Transport- och kommunikationsverket ska också se till att dokument som godkänts av ett anmält organ som avslutat sin verksamhet på begäran finns tillgängliga för de myndigheter som ansvarar för marknadskontrollen.

86 §

Allmänna krav på anmälda organ

Ett anmält organ ska uppfylla följande krav:

- 1) organet ska vara en juridisk person som är registrerad i Finland,
- 2) organet ska kunna utföra alla de uppgifter i anslutning till bedömning av överensstämmelse med kraven som anvisats organet och för vilka det har anmälts, oavsett om dessa uppgifter utförs av organet självt eller om uppgifterna utförs för dess räkning och under dess ansvar.

Betänkande KoUB 29/2018 rd

Ett anmält organ som godkänts för uppgiften i fråga i en annan EES-stat får också fungera som anmält organ i Finland.

87 §

Detaljerade krav på anmälda organs verksamhet

Vid alla tidpunkter och vid varje bedömning av överensstämmelse med kraven och för varje typ eller kategori av produkter för vilka det har anmälts ska ett anmält organ ha följande till sitt förfogande:

- 1) tillräcklig personal med teknisk kunskap samt tillräcklig och lämplig erfarenhet för att kunna utföra bedömningar av överensstämmelse med kraven,
- 2) beskrivningar av de förfaranden som medger att bedömningen av överensstämmelse med kraven kan utföras och tillämpas på ett öppet sätt,
- 3) lämpliga rutiner och förfaranden för att skilja mellan de uppgifter som det utför i egenskap av anmält organ för bedömning av överensstämmelse och organets övriga verksamhet,
- 4) förfaranden som gör det möjligt för organet att utföra sina uppgifter med beaktande av storleken på det företag som är föremål för bedömningen, dess bransch och struktur, tekniken i de produkter som är föremål för bedömningen samt tillverkningsprocessens karaktär.

Ett anmält organ ska ha de medel som behövs för att kunna utföra de tekniska och administrativa uppgifter som hänför sig till en ändamålsenlig skötsel av bedömningen av överensstämmelse med kraven, samt ha tillgång till all den utrustning och de hjälpmedel som behövs.

88 §

Krav på personalen vid anmälda organ

Den ansvariga bedömningspersonalen vid ett anmält organ ska ha

- 1) tillräcklig teknisk och yrkesinriktad utbildning, som omfattar bedömning av överensstämmelse med kraven inom det område för vilket det anmälda organet har anmälts,
- 2) tillräcklig kunskap om de krav som gäller bedömningarna och tillräckliga befogenheter att utföra bedömningar,
- 3) tillräcklig kunskap och insikt om de väsentliga kraven, de tillämpliga harmoniserade standarderna och den relevanta EU-lagstiftningen,
- 4) förmåga att utarbeta intyg, dokument och rapporter som visar att en bedömning har utförts.

Personalen vid ett anmält organ ska iaktta tystnadsplikt beträffande all information som den erhåller vid utförandet av sina uppgifter i enlighet med en relevant teknisk specifikation för driftskompatibilitet eller de nationella rättsnormer som genomför den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet. Tystnadsplikten vid det anmälda organet omfattar inte myndigheterna i den EES-stat där det anmälda organets verksamhet utförs. De immateriella rättigheterna till de utredningar som utarbetas av det anmälda organet ska dock skyddas.

Betänkande KoUB 29/2018 rd

89 §

Anmälda organs oberoende

Ett anmält organ ska vara oberoende av den organisation som det bedömer eller av tillverkaren av den produkt som det bedömer. Ett organ som hör till en näringslivsorganisation eller branschorganisation som företräder företag delaktiga i utformning, tillverkning, leverans, installation, användning eller underhåll av de produkter som organet bedömer, kan anses vara oberoende, om det kan påvisas att organet är oberoende och att det inte finns några intressekonflikter.

Ett anmält organ, dess högsta ledning och bedömningspersonal ska vara opartiska.

Arvodena till den högsta ledningen och bedömningspersonalen vid ett anmält organ får inte vara beroende av antalet bedömningar som görs eller resultaten av bedömningarna.

Ett anmält organ, dess högsta ledning och den personal som ansvarar för bedömningen av överensstämmelse med kraven får inte utgöras av den som utformar, tillverkar, levererar, installerar, köper, äger, använder eller underhåller de produkter som bedöms och inte heller av den som företräder någon av dessa parter. Detta begränsar inte användningen av sådana bedömda produkter som är nödvändiga för verksamheten vid bedömningsorganet eller sådana produkter som används för personligt bruk.

Ett anmält organ, dess högsta ledning och den personal som ansvarar för bedömningen av överensstämmelse med kraven får inte delta direkt i utformning, tillverkning, uppbyggnad, saluföring, installation, användning eller underhåll av produkterna i fråga, och får inte heller företräda parter som är delaktiga i verksamheterna i fråga. Ett anmält organ, dess högsta ledning och den personal som ansvarar för bedömningen av överensstämmelse med kraven får inte heller delta i någon verksamhet som kan påverka deras oberoende i bedömningsverksamheten eller i den utförda bedömningen. Detta förbud gäller särskilt konsulttjänster.

Anmälda organ ska se till att deras dotterbolags eller underleverantörers verksamhet inte påverkar sekretessen, objektiviteten eller opartiskheten i organens bedömningar av överensstämmelse med kraven.

Anmälda organ och deras personal ska utföra bedömningen av överensstämmelse med kraven med största möjliga yrkesintegritet och ha teknisk kompetens på det specifika området. Anmälda organ och deras personal ska vara fria från alla påtryckningar och incitament, i synnerhet ekonomiska, som kan påverka deras omdöme eller resultaten av deras bedömning av överensstämmelse med kraven, särskilt när det gäller personer eller grupper av personer som berörs av denna verksamhet.

90 §

Anmälda organs ansvarsförsäkring

Ett anmält organ ska ha en ansvarsförsäkring som är tillräcklig med hänsyn till verksamhetens art och omfattning.

Betänkande KoUB 29/2018 rd

91 §

Presumtion om överensstämmelse för anmälda organ

Ett anmält organ uppfyller de krav som föreskrivs för anmälda organ i denna lag, om organet visar att det uppfyller kraven enligt de harmoniserade standarder som tillämpas vid bedömningen och vars referensuppgifter har offentliggjorts i Europeiska unionens officiella tidning.

92 §

Anlitande av underleverantörer eller dotterbolag

Om ett anmält organ anlitar en underleverantör eller ett dotterbolag för vissa uppgifter som hänför sig till bedömning av överensstämmelse med kraven, ska organet se till att underleverantören eller dotterbolaget uppfyller de krav som gäller för att ett bedömningsorgan ska kunna godkännas som anmält organ. Det anmälda organet ska informera Transport- och kommunikationsverket om de underleverantörer eller dotterbolag som organet anlitar för bedömningen.

Det anmälda organet ansvarar för de uppgifter som utförs av underleverantören eller dotterbolaget, oavsett i vilken stat dessa är etablerade.

Ett anmält organ får anlita en underleverantör eller ett dotterbolag för uppgifterna endast om organet avtalat om saken med kunden.

Anmälda organ ska se till att Transport- och kommunikationsverket har tillgång till de dokument som gäller bedömningen av underleverantörens eller dotterbolagets kvalifikationer och det arbete som de har utfört i enlighet med en relevant teknisk specifikation för driftskompatibilitet.

93 §

Anmälda organs skyldighet att delta i standardiseringsarbetet och i arbetet i samordningsgruppen för anmälda organ

Anmälda organ ska delta i eller se till att deras bedömningspersonal känner till det relevanta standardiseringsarbetet och det arbete som utförs i samordningsgruppen för anmälda organ, som inrättats i enlighet med EU-lagstiftningen, och de ska använda de administrativa beslut och dokument som är resultatet av gruppens arbete som generella riktlinjer.

Anmälda organ som har anmälts för delsystemen för markbaserad trafikstyrning och signalering och för fordonsbaserad trafikstyrning och signalering ska delta i eller se till att deras bedömningspersonal känner till det arbete som utförs i den ERTMS-grupp som avses i artikel 29 i EU-byråförordningen. Anmälda organen ska följa de riktlinjer som tagits fram som ett resultat av gruppens arbete. Om anmälda organ anser att det är oändamålsenligt eller omöjligt att tillämpa riktlinjerna, ska de översända sina synpunkter till ERTMS-gruppen, så att den kan bidra till den kontinuerliga förbättringen av riktlinjerna.

Betänkande KoUB 29/2018 rd

94 §

Ackrediterade interna organ

Ett ackrediterat internt organ används för att utföra bedömningar av överensstämmelse med kraven för genomförandet av de förfaranden som anges i bilaga II till Europaparlamentets och rådets beslut nr 768/2008/EG om en gemensam ram för saluföring av produkter och upphävande av rådets beslut 93/465/EEG samt i bilaga I till kommissionens beslut 2010/713/EU om moduler för förfarandena för bedömning av överensstämmelse, bedömning av lämplighet för användning och EG-kontroll som ska användas i de tekniska specifikationer för driftskompatibilitet som antas i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG. Organet ska utgöra en separat och urskiljbar del av den organisation det bedömer och får inte medverka i utformning, tillverkning, leverans, installation, drift eller underhåll av de produkter som det ska bedöma.

Ett ackrediterat internt organ ska uppfylla följande krav:

- 1) det ska vara ackrediterat i enlighet med ackrediteringsförordningen,
- 2) organet och dess personal ska ha rapporteringsmetoder som säkerställer att organet och dess personal är opartiska och oberoende av organisationen, och detta ska påvisas för det nationella ackrediteringsorganet,
- 3) organet och dess personal får inte ansvara för utformning, tillverkning, leverans, installation, drift eller underhåll av de produkter som det bedömer och får inte delta i någon verksamhet som kan vara oförenlig med ett oberoende omdöme och integritet i bedömningsarbetet,
- 4) organet ska tillhandahålla sina tjänster enbart till den organisation som det är en del av.

Ett ackrediterat internt organ ska inte anmälas till EES-staterna eller kommissionen, men information om dess ackreditering ska lämnas av organisationen som det är en del av eller det nationella ackrediteringsorganet till Transport- och kommunikationsverket på verkets begäran. Närmare bestämmelser om tillämpningen av de av Europeiska unionens rättsakter som nämns i 1 mom. samt om den information som det nationella ackrediteringsorganet ska lämna till Transport- och kommunikationsverket får utfärdas genom förordning av statsrådet.

95 §

Anmälda organs operativa skyldigheter

Anmälda organ ska utföra bedömningar av överensstämmelse med kraven i enlighet med förfarandena för bedömning av överensstämmelse i relevanta tekniska specifikationer för driftskompatibilitet.

Bedömningarna av överensstämmelse med kraven ska vara proportionella så att aktörerna inte belastas i onödan. Anmälda organ ska ta hänsyn till ett företags storlek, bransch, struktur, produktteknik samt om det handlar om massproduktion eller serietillverkning. Anmälda organs uppgift är att bedöma om en produkt överensstämmer med driftskompatibilitetsdirektivet.

Om ett anmält organ konstaterar att en tillverkare inte uppfyller kraven i tekniska specifikationer för driftskompatibilitet eller motsvarande harmoniserade standarder eller tekniska specifikationer, ska det begära att tillverkaren vidtar lämpliga korrigerande åtgärder, och det får inte utfärda ett intyg om överensstämmelse.

Om ett anmält organ vid kontroll av överensstämmelse med kraven efter det att ett intyg har utfärdats konstaterar att en produkt inte längre uppfyller kraven i en relevant teknisk specifikation

Betänkande KoUB 29/2018 rd

för driftskompatibilitet, ska det begära att tillverkaren vidtar behövliga korrigerande åtgärder, och det ska vid behov tillfälligt eller helt och hållet återkalla intyget.

Om korrigerande åtgärder inte vidtas eller inte får önskad effekt ska det anmälda organet, beroende på vad som är lämpligt, fastställa begränsningar för användningen av delsystemet eller komponenten i det intyg som beviljas eller återkalla ett beviljat intyg tillfälligt eller helt och hållet.

96 §

Anmälda organs skyldighet att lämna uppgifter

Ett anmält organ ska, oberoende av sekretessbestämmelserna, lämna uppgifter om organets verksamhet till Transport- och kommunikationsverket.

Ett anmält organ ska underrätta Transport- och kommunikationsverket om

1) avslag på ansökan om, begränsning eller återkallande av EG-kontrollintyg för delsystem, EG-intyg om överensstämmelse för driftskompatibilitetskomponenter och EG-intyg om lämplighet för användning för driftskompatibilitetskomponenter,

2) förändringar i omständigheterna som inverkar på det anmälda organets tillämpningsområde och villkor och därigenom på dess förutsättningar att verka som anmält organ,

3) en sådan begäran om information om bedömning av överensstämmelse med kraven som organet har fått av marknadskontrollmyndigheterna,

4) på begäran, bedömningar av överensstämmelse med kraven som gjorts inom ramen för anmälan och om all annan verksamhet, inklusive verksamhet i flera EES-länder och underleverans.

De behöriga nationella säkerhetsmyndigheterna i övriga berörda EES-stater ska också informeras om avslag på ansökan om intyg, begränsning och återkallande av ett intyg enligt 2 mom. 1 punkten.

Ett anmält organ ska ge andra anmälda organ som anmälts i enlighet med driftskompatibilitetsdirektivet och som utför bedömningar av samma delsystem information om negativa bedömningar och på begäran också om positiva bedömningar.

Anmälda organ ska tillhandahålla EU-byrån EG-kontrollintygen för delsystem, EG-intygen om överensstämmelse för driftskompatibilitetskomponenter och EG-intygen om lämplighet för användning för driftskompatibilitetskomponenter.

97 §

Språket vid anmälda organ

Ett anmält organ ska avfatta dokument och korrespondens i samband med EG-kontrollförfaranden på något av de officiella språken i den EES-stat där sökanden är etablerad. Alternativt kan man använda något annat språk som sökanden godkänner. Transport- och kommunikationsverket kan vid behov kräva att dokumenten översätts till finska eller svenska.

Betänkande KoUB 29/2018 rd

98 §

Anmälda organs tjänsteansvar

På det anmälda organets och dess underleverantörers anställda tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när de utför uppgifter som avses i 44, 49 och 50 §. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen.

99 §

Anmälda organs inspektioner

Det anmälda organ som ansvarar för kontrollen av ett projekt i samband med tillverkningen eller uppbyggnaden av ett delsystem ska under projektet regelbundet utföra inspektioner för att säkerställa att driftskompatibilitetsdirektivet, denna lag och med stöd av den utfärdade bestämmelser följs. Det anmälda organet får också utföra oanmälda inspektioner. Organet ska överlämna en inspektionsrapport till sökanden. Inspektionsrapporten ska också fogas till de tekniska dokument som överlämnas i samband med kontrollintyget för delsystemet. Närmare bestämmelser om de inspektionsförfaranden som avses i detta moment och om inspektionsrapporter får utfärdas genom förordning av statsrådet.

En företrädare för det anmälda organet har vid utförandet av uppgifter enligt denna paragraf rätt att få tillträde till byggplatser, tillverkningsanläggningar, lagerutrymmen, provningsanläggningar och övriga platser dit tillträde behövs för genomförande av en inspektion, med undantag för utrymmen som används för boende av permanent natur. Det anmälda organet har vid genomförandet av inspektioner trots sekretessbestämmelserna rätt att få arbetsplaner och andra dokument som behövs för kontrollen. Personalen vid det anmälda organet ska hemlighålla alla de uppgifter som den har fått när den utför de uppgifter som föreskrivs för det anmälda organet i denna lag. Vid inspektionerna tillämpas bestämmelserna i 39 § i förvaltningslagen.

100 §

Transport- och kommunikationsverkets och dess underleverantörers kontroller

De krav på anmälda organ som anges i 86—89 och 91—92 § tillämpas också på Transport- och kommunikationsverket och dess underleverantörer, då dessa utför FI-kontroller som avses i 50 §, dock inte 88 § 1 mom. 3 punkten eller 92 § 4 mom. Transport- och kommunikationsverkets underleverantörer eller det anmälda organet nämnd av verket ska dock ha tillräcklig kunskap och insikt om nationell rätt och se till att myndigheterna har tillgång till dokument som förutsätts i nationella rättsnormer om kontrollen.

De operativa skyldigheter som anges i 95 § tillämpas också på Transport- och kommunikationsverket, dess underleverantörer och det anmälda organet nämnd av verket när de utför de kontroller som avses i denna paragraf, dock så att skyldigheterna i fråga grundar sig på tillämpliga nationella rättsnormer.

Transport- och kommunikationsverkets underleverantörer och det anmälda verket nämnd av verket ska också informera EES-stater om uppgifter motsvarande dem som anges i 96 §.

Betänkande KoUB 29/2018 rd

Transport- och kommunikationsverket, ett anmält organ som verket utsett eller en underleverantör som det anlitar kan göra inspektioner i järnvägsoperatörers, bannätsförvaltares och andra inom järnvägssystemet verksamma verksamhetsutövarers lokaler, med undantag för utrymmen som används för boende av permanent natur, för att säkerställa att driftskompatibilitetsdirektivet, denna lag och med stöd av den utfärdade bestämmelser och föreskrifter följs. Också oanmälda inspektioner får utföras. Vid inspektionerna tillämpas bestämmelserna i 39 § i förvaltningslagen. En inspektionsrapport ska överlämnas till sökanden.

101 §

Ett organ som ansvarar för oberoende säkerhetsbedömning

Organ som ansvarar för oberoende säkerhetsbedömning ska ordna en oberoende säkerhetsbedömning av järnvägssystemet och dess delsystem på det sätt som anges i en av Europeiska unionens rättsakter om säkerhetsmetoder för riskvärdering och riskbedömning som gäller vid respektive tidpunkt. En oberoende säkerhetsbedömning görs också vid tillämpningen av tekniska standarder, om dessa förutsätter en oberoende bedömning som en del av bedömningen av systemets säkerhetsnivå.

Ett organ som ansvarar för oberoende säkerhetsbedömning ska visa att det uppfyller kraven på bedömningsorgan genom ett ackrediteringsintyg som utfärdas av ackrediteringstjänsten FINAS.

Ett organ som ackrediterats eller erkänts för uppgiften i fråga i en annan EES-stat får också fungera som organ som ansvarar för oberoende säkerhetsbedömning i Finland.

Närmare bestämmelser om kraven som ställs på ett organ som ansvarar för oberoende säkerhetsbedömning och om dess uppgifter samt om organets kontrollförfarande och kontrollintyg får utfärdas genom förordning av statsrådet.

102 §

Språket vid organ som ansvarar för oberoende säkerhetsbedömning

Ett organ som ansvarar för oberoende säkerhetsbedömning ska avfatta dokument och korrespondens i samband med kontrollförfaranden på något av de officiella språken i den EES-stat där sökanden är etablerad. Alternativt kan man använda något annat språk som sökanden godkänner. Transport- och kommunikationsverket kan vid behov kräva att dokumenten översätts till finska eller svenska.

103 §

Tjänsteansvar vid organ som ansvarar för oberoende säkerhetsbedömning

På anställda hos organ som ansvarar för oberoende säkerhetsbedömning tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när de utför uppgifter som avses i 101 §. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen.

Betänkande KoUB 29/2018 rd

16 kap.

Bannätsförvaltares oberoende och ordnande av bannätsförvaltares uppgifter

104 §

Bannätsförvaltares oberoende

Varje bannätsförvaltare ansvarar för driften, underhållet, moderniseringen och utvecklingen av det bannät som denne förvaltar eller på annat sätt ansvarar för och för bannätets funktionsduglighet.

En bannätsförvaltare ska vara rättsligt självständig och helt oberoende av de järnvägsföretag som finns på järnvägsmarknaden.

105 §

Oberoende väsentliga uppgifter hos bannätsförvaltare

Varje bannätsförvaltare ska ordna beslutsprocessen för tilldelning av bankapacitet och linjer samt infrastrukturavgifter i en enhet som är självständig från organisationen och fattar sina beslut självständigt, så att dessa väsentliga uppgifter hos bannätsförvaltaren är oberoende av järnvägsföretag och så att järnvägsföretagen eller personer som påverkar övervakningen av dem inte på något sätt kan påverka beslut som gäller dem.

Järnvägsföretag och rättsligt självständiga enheter som har kopplingar till dem får inte ha inflytande över utnämning eller uppsägning av personer som ansvarar för väsentliga uppgifter hos en bannätsförvaltare.

En person som ansvarar för väsentliga uppgifter hos en bannätsförvaltare får inte samtidigt vara medlem i ledningsgruppen eller ett annat motsvarande förvaltningsorgan i ett järnvägsföretag.

En person som ansvarar för väsentliga uppgifter hos en bannätsförvaltare får utses till uppgifter hos ett järnvägsföretag bara om detta inte orsakar intressekonflikter.

106 §

Krav på utnämningar till bannätsförvaltares ledningsorgan

Medlemmar av ledningsgruppen i ett järnvägsföretag får inte utnämnas till medlemmar av en bannätsförvaltares ledningsgrupp eller ett annat motsvarande förvaltningsorgan hos bannätsförvaltaren. Medlemmarna i bannätsförvaltarens ledningsgrupp eller ett annat motsvarande förvaltningsorgan hos bannätsförvaltaren samt direktörerna under dessa ska agera på ett icke-diskriminerande sätt, och intressekonflikter får inte påverka deras oberoende.

Betänkande KoUB 29/2018 rd

107 §

Oberoende trafikledning och underhållsfunktioner

Varje bannätsförvaltare ska se till att trafikledningen och planeringen av underhållet av banan har ordnats på ett icke-diskriminerande och transparent sätt, så att personer som fattar beslut om dessa uppgifter inte påverkas av någon som helst intressekonflikt.

Bannätsförvaltaren ska se till att trafikledningen fungerar effektivt även vid störningar, så att järnvägsoperatörer får all väsentlig information som påverkar deras trafik i rätt tid.

Bannätsförvaltaren ska höra dem som ansöker om bankapacitet och andra intressegrupper om långsiktiga planer för bannätets underhåll och modernisering samt beakta deras åsikter så väl som möjligt vid beredningen av dessa.

Bannätsförvaltaren ska utföra underhållsåtgärder på bannätet och schemalägga åtgärderna så att de orsakar så små störningar som möjligt för järnvägsoperatörerna och så att eventuella störningar påverkar järnvägsoperatörerna jämnt och på ett icke-diskriminerande sätt.

108 §

Utläggning av bannätsförvaltares uppgifter på entreprenad och fördelning av uppgifterna

En bannätsförvaltare får lägga ut sina uppgifter på entreprenad till en annan part som inte får vara ett järnvägsföretag eller ett företag som har bestämmande inflytande över ett järnvägsföretag. Bannätsförvaltaren ska se till att utläggningen av uppgifterna på entreprenad inte orsakar intressekonflikter och se till att konfidentialiteten hos kommersiellt känslig information garanteras.

Bannätsförvaltaren får lägga ut uppgifter i anslutning till utveckling, underhåll och modernisering av järnvägsinfrastrukturen på entreprenad till järnvägsföretag, företag som har bestämmande inflytande över ett järnvägsföretag eller företag över vilket ett järnvägsföretag har bestämmande inflytande.

Om bannätsförvaltaren lägger ut sina uppgifter på entreprenad till en annan part på det sätt som avses i 1 och 2 mom., ansvarar bannätsförvaltaren dock för uppgifterna och för övervakningen av dem.

Om bannätsförvaltaren lägger ut väsentliga uppgifter på entreprenad till en annan part, ska även denna part iakttä 104—107 § i sin verksamhet.

Bestämmelser om upphandling av trafikledningstjänster av en extern tillhandahållare av tjänster finns i 136 §.

Bannätsförvaltaren får också ge en annan bannätsförvaltare i uppdrag att utföra uppgifter i anslutning till förvaltningen av sitt bannät, under förutsättning att även den andra bannätsförvaltaren uppfyller skyldigheterna i 104—107 §.

Om Trafikledsverket i egenskap av förvaltare av statens bannät lägger ut uppgifter i anslutning till tilldelning av bankapacitet och linjer till en extern serviceproducent, ska verket ingå avtal med serviceproducenten om att tjänsterna ska tillhandahållas verket. Serviceproducenten utför uppgifterna under övervakning av verket och enligt verkets instruktioner. På serviceproducentens personal som utför uppgifterna i fråga enligt avtalet tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen.

Betänkande KoUB 29/2018 rd

109 §

Insyn i bannätsförvaltares finansiering samt finansiering av statens bannät

En bannätsförvaltare får använda inkomsterna från förvaltningen av bannätet, inklusive offentliga medel, endast för att finansiera den egna verksamheten. Bannätsförvaltaren får använda inkomsterna i fråga för att amortera lån och betala utdelning till ägarna. Däremot får inte bannätsförvaltaren betala utdelning till ägare av olika delhelheter inom vertikalt integrerade företag som avses i 111 § eller till ägare av sådana företag som har bestämmande inflytande över ett järnvägsföretag eller över bannätsförvaltaren i fråga.

En bannätsförvaltare får varken direkt eller indirekt bevilja lån till järnvägsföretag.

Ett järnvägsföretag får varken direkt eller indirekt bevilja lån till bannätsförvaltare.

Statens bannät underhålls och byggs ut i den utsträckning som statliga budgetanslag och övrig finansiering tillåter. Den banavgift som avses i 19 kap. ska användas för finansiering av banhållningen. Banavgiften beaktas i statsbudgeten.

110 §

Bannätsförvaltares samarbetsavtal med järnvägsföretag

En bannätsförvaltare kan ingå ett samarbetsavtal med ett järnvägsföretag i syfte att sänka kostnaderna för kunderna eller effektivisera verksamheten i en del av bannätet som omfattas av avtalet. Sådana avtal ska dock vara likvärdiga och möjliga för alla järnvägsföretag på ett icke-diskriminerande sätt.

Det regleringsorgan för järnvägssektorn som avses i 20 kap., nedan *regleringsorganet*, ska godkänna samarbetsavtalet innan det träder i kraft. Regleringsorganet har också rätt att övervaka genomförandet av sådana avtal och att få information om dem för sitt tillsynsuppdrag. Om regleringsorganet i samband med tillsynen konstaterar att avtalet är problematiskt med tanke på en icke-diskriminerande och jämlik järnvägsmarknad, kan det kräva att avtalet avslutas.

111 §

Vertikal integration

På ett vertikalt integrerat företag som verkar på järnvägsmarknaden och som förutom att bedriva järnvägstrafik även förvaltar bannät tillämpas utöver detta kapitel också artikel 7.3 d, 7.4 och 7.5 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/2370 om ändring av direktiv 2012/34/EU vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg och styrningen av järnvägsinfrastrukturen.

Ett vertikalt integrerat företag får inte lägga ut sådana väsentliga uppgifter som avses i 105 § på entreprenad till en annan enhet i det vertikalt integrerade företaget, såvida enheten inte uteslutas utför väsentliga uppgifter.

Utöver vad som föreskrivs i 109 § ska villkoren i artikel 7d.4—10 i det direktiv som nämns i 1 mom. iakttas vid finansiella lån mellan olika enheter i ett vertikalt integrerat företag.

Betänkande KoUB 29/2018 rd

112 §

Samarbetsgrupp för bannätsförvaltare och dem som ansöker om bankapacitet

Förvaltaren av statens bannät ska inrätta en samarbetsgrupp, vars uppgift är att samordna behoven hos bannätsförvaltare och dem som ansöker om bankapacitet. Förvaltaren av statens bannät ska bjuda in bannätsförvaltare, järnvägsoperatörer, dem som ansöker om bankapacitet samt enligt egen prövning även andra intressegrupper till samarbetsgruppen. Regleringsorganet kan delta i samarbetsgruppen som observatör. Samordningen enligt denna paragraf begränsar inte rättigheten bland dem som ansöker om bankapacitet att begära omprövning hos regleringsorganet enligt 151 § eller att föra ett ärende som gäller meningsskiljaktigheter till regleringsorganet för avgörande enligt 152 § och begränsar inte heller regleringsorganets befogenheter enligt 20 kap.

Samarbetsgruppens uppgifter är att

1) bedöma behovet av bankapacitet bland dem som ansöker om bankapacitet, bedöma utvecklingsbehovet i anslutning till en ökning av bankapaciteten samt lägga fram förslag till utveckling av metoder för tilldelning av bankapacitet,

2) bedöma och ge rekommendationer om innehållet i och genomförandet av bannätsförvaltarens beskrivning av bannätet som avses i 131 §,

3) lägga fram förslag på incitament enligt 146 § och om hur dessa ska främja genomförandet av prestandamålen,

4) bedöma möjligheterna att utveckla transporternas driftskompatibilitet och ett smidigt samarbete mellan olika färdstätt samt ge rekommendationer om dessa,

5) bedöma andra frågor som rör tillträdet till och användningen av bannätet och kvaliteten på de tjänster som tillhandahålls på bannätet samt villkoren för dem och ge rekommendationer om dessa.

Förvaltaren av statens bannät ska utarbeta mer ingående riktlinjer för samordning av de sakligheter som avses i 2 mom. i samråd med samarbetsgruppen. Samarbetsgruppen ska sammanträda minst en gång per år. Förvaltaren av statens bannät ska informera om samarbetsgruppens verksamhet på sin egen webbplats.

Förvaltaren av statens bannät representerar Finland i det europeiska samarbetsnätverket för bannätsförvaltare. Förvaltaren av statens bannät ska dela med sig av information om det europeiska samarbetet till andra medlemmar i den samarbetsgrupp som avses i denna paragraf och beakta synpunkterna bland representanterna i samarbetsgruppen i sin funktion som Finlands representant i det europeiska samarbetsnätverket.

17 kap.

Utnyttjande av bannätet samt bankapaciteten

113 §

Tillträde till bannätet och rätt att använda det

Sådan bankapacitet på bannätet som beviljats enligt detta kapitel får användas för järnvägstrafik av järnvägsföretag som fått koncession av Transport- och kommunikationsverket enligt

Betänkande KoUB 29/2018 rd

II avd. 5 kap. 1 § 1 mom. 1 punkten i lagen om transportservice eller som fått koncession för järnvägstrafik i en EES-stat och som också i andra avseenden uppfyller förutsättningarna för bedrivande av järnvägstrafik enligt den paragrafen. Också andra järnvägsoperatörer får för att bedriva trafik använda bankapacitet som beviljats enligt detta kapitel, om förutsättningarna för bedrivande av trafik enligt nämnda paragraf uppfylls.

Järnvägsföretag ska på rättvisa, icke-diskriminerande och transparenta villkor beviljas rätt till tillträde till bannätet för att bedriva persontrafik på järnväg, utan att detta påverkar tillämpningen av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70, nedan *trafikavtalsförordningen*. Järnvägsföretag som uppfyller förutsättningarna i 1 mom. har rätt att tillhandahålla persontrafiktjänster på bannätet och att ta upp och lämna av passagerare på alla stationer längs bannätet. Denna rätt inbegriper också tillträde till anläggningar för tjänster i anslutning till bannätet och de tjänster som tillhandahålls där.

På direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland tillämpas den överenskommelse som ingåtts om den.

114 §

Begränsning av tillträdesrätten till bannätet

Den behöriga myndigheten kan begränsa rätten att använda statens bannät för persontrafik som avses i 113 § 2 mom. samt ett järnvägsföretags rätt att ta upp och lämna av passagerare på ett banavsnitt mellan en avgångsort och en destination. Rätten kan begränsas om användandet av statens bannät, rätten att ta upp och lämna av passagerare eller en alternativ sträcka omfattas av ett eller flera avtal om allmän trafik och om utövandet av denna rätt skulle äventyra den ekonomiska jämvikten i det eller de berörda avtalen om allmän trafik.

Om den som ansöker om bankapacitet planerar att ansöka om bankapacitet på en sådan del av bannätet för vilken den behöriga myndigheten har ingått ett avtal om allmän trafik med stöd av trafikavtalsförordningen, ska den som ansöker om bankapaciteten meddela den behöriga myndigheten, förvaltaren av statens bannät och regleringsorganet om detta minst 18 månader innan den planerade trafiken ska inledas. För att regleringsorganet ska kunna bedöma de potentiella ekonomiska konsekvenserna för gällande avtal om allmän trafik, ska regleringsorganet säkerställa att de behöriga myndigheter som har ingått eller planerar avtal om allmän trafik samt de järnvägsföretag som ansvarar för avtalen informeras utan dröjsmål och senast inom tio dagar.

Den behöriga myndigheten kan på det sätt som avses i 1 mom. begränsa rätten att använda statens bannät samt rätten att ta upp och lämna av passagerare på stationerna längs bannätet endast om regleringsorganet anser att utövandet av denna rätt skulle äventyra den ekonomiska jämvikten i ett avtal om allmän trafik. Regleringsorganet tar upp bedömningen av den ekonomiska jämvikten i ett avtal om allmän trafik till behandling på begäran av

- 1) en behörig myndighet som ingått ett avtal om allmän trafik eller en annan behörig myndighet,
- 2) ett järnvägsföretag som ingått ett avtal om allmän trafik,
- 3) ett järnvägsföretag som ansöker om tillträdesrätt,
- 4) förvaltaren av statens bannät.

Betänkande KoUB 29/2018 rd

Den begäran som avses i 3 mom. ska lämnas till regleringsorganet inom en månad efter det meddelande som avses i 2 mom. De aktörer som nämns i 3 mom. 1–4 punkten ska till regleringsorganet ge in alla uppgifter som behövs för beslutsfattandet.

Regleringsorganet ska samråda med parterna inom en månad efter att ha mottagit den begäran som avses i 3 mom. Regleringsorganet ska utifrån de uppgifter det erhållit göra en opartisk ekonomisk analys och på basis av den meddela ett beslut inom sex veckor efter att ha fått alla behövliga uppgifter. Regleringsorganet ska motivera sitt beslut och ange på vilka villkor den berörda behöriga myndigheten eller en annan behörig myndighet, ett järnvägsföretag som ingått ett avtal om allmän trafik, ett järnvägsföretag som ansöker om tillträdesrätt eller förvaltaren av statens bannät får begära omprövning av beslutet inom en månad från att ha fått del av beslutet.

Om regleringsorganet utifrån sin ekonomiska analys anser att den ekonomiska jämvikten i avtalet om allmän trafik mellan den behöriga myndigheten och järnvägsföretaget äventyras, ska regleringsorganet föreslå eventuella ändringar i den planerade trafiken som avses i 2 mom. för att säkerställa att förutsättningarna för beviljande av tillträdesrätt enligt 113 § uppfylls.

115 §

Begränsning av utbudet av persontrafik med höghastighetståg

Rätten för en sådan tillhandahållare av tjänster som använder höghastighetståg att tillhandahålla persontrafiktjänster på bannätet samt dennes rätt att ta upp och lämna av passagerare på stationerna längs bannätet kan begränsas bara om regleringsorganet har gett riktlinjer om rätten att begränsa persontrafiktjänster som använder höghastighetståg på bannätet med stöd av denna paragraf. Riktlinjerna ska överensstämma med de allmänna villkoren i 114 §.

Om regleringsorganet med stöd av 114 § anser att den planerade persontrafiken med höghastighetståg mellan en viss avgångsort och en viss destination skulle äventyra den ekonomiska jämvikten i ett avtal om allmän trafik som omfattar samma sträcka eller en alternativ sträcka, ska regleringsorganet på det sätt som föreskrivs i 114 § 6 mom. ange tänkbara ändringar för att säkerställa att de villkor för beviljande av rätt till tillträde som avses i 113 § 2 mom. uppfylls. De ändringar som regleringsorganet lägger fram får inbegripa ett förslag till ändring av den planerade trafiken.

116 §

Ramavtal

Bannätsförvaltare kan med dem som ansöker om bankapacitet ingå ett ramavtal, där de preliminärt kommer överens om behovet av bankapacitet för längre tid än en tågplaneperiod samt avtalar om bankapacitetens särdrag och de avgifter som tas ut under samma tid. Ramavtalet ger dock inte sökanden bindande rätt till den bankapacitet som anges i avtalet, och sökanden kan inte beviljas ensamrätt till bannätet i fråga.

Ramavtal får ingås för högst fem år i sänder. Bannätsförvaltare kan av särskilda skäl ingå ramavtal för en längre tid. Grunden för att ingå avtal för längre tid än fem år kan dock endast vara avtal som har samband med en parts transportverksamhet, särskilda investeringar eller särskilda affärsrisker. Även för trafik på en sådan särskild järnvägslinje eller del av den som avses i 118 § kan avtal om bankapacitet ingås för längre tid, dock högst 15 år. Grunden för sådana förlängda av-

Betänkande KoUB 29/2018 rd

tal kan endast utgöras av omfattande och långsiktiga investeringar, som sökanden ska motivera på tillbörligt sätt.

Ramavtalet ska innan det undertecknas lämnas till regleringsorganet för godkännande. Regleringsorganet ska inom en månad efter att det mottagit ramavtalet meddela parterna i ramavtalet ifall ändringar i avtalet krävs innan det kan godkännas och undertecknas.

Utan hinder av vad som föreskrivs i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) är uppgifterna om ramavtal, för hur lång tid de ingåtts och grunderna för dem samt specifika uppgifter om den bankapacitet som ramavtalet gäller offentliga. Trots sekretessbestämmelser har regleringsorganet rätt att få uppgifter om grunderna för avtalen och om deras innehåll.

117 §

Ansökan om bankapacitet

Ansökan om bankapacitet för varje tågplaneperiod ska göras hos en bannätsförvaltare tidigast tolv och senast åtta månader innan tågplaneperioden börjar. Det går att ansöka om ny bankapacitet eller om ändring av bankapaciteten för regelbunden trafik också efter ett beslut om tilldelning av bankapacitet.

Om den som ansöker om bankapacitet och bannätsförvaltaren har ingått ett sådant ramavtal om användning av bankapacitet som avses i 116 §, ska ansökan om bankapacitet inlämnas i enlighet med det avtalet.

Om bannätsförvaltaren i samband med ansökan om bankapacitet kräver bokningsavgift som avses i 126 § eller säkerheter av den som ansöker om bankapacitet, ska bannätsförvaltaren meddela detta i den beskrivning av bannätet som avses i 131 §.

Närmare bestämmelser om ansökan om bankapacitet och om ansökningstiderna samt om tågplaneperioden, om ändringstidpunkterna under tågplaneperioden och om tidsfristerna i anslutning till dem får utfärdas genom förordning av statsrådet.

Den som ansöker om bankapacitet kan hos förvaltaren av statens bannät ansöka om bankapacitet också för internationella järnvägslinjer inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

118 §

Särskild järnvägslinje eller del av den

Om tillräckligt med alternativa järnvägslinjer kan reserveras för bedrivande av övrig järnvägstrafik, kan en bannätsförvaltare genom ett beslut reservera en viss järnvägslinje eller en del av den som särskild. Bannätsförvaltaren ska höra berörda järnvägsoperatörer innan förvaltaren reserverar en järnvägslinje eller en del av den som särskild. På en särskild järnvägslinje eller en del av den har den trafik för vilken järnvägslinjen eller en del av den har reserverats som särskild prioritet vid tilldelande av bankapacitet. När en järnvägslinje eller en del av den reserveras som särskild får dock inte sådana järnvägsoperatörer som bedriver andra typer av trafik hindras från att använda järnvägslinjen eller delen i fråga, om det på den aktuella linjen finns kapacitet att tillgå.

Bannätsförvaltaren ska i den beskrivning av bannätet som avses i 131 § publicera uppgifter om den särskilda järnvägslinjen eller delen av den.

Betänkande KoUB 29/2018 rd

119 §

Samordningsprocess

Om en bannätsförvaltare under tågplaneprocessen märker att ansökningarna om bankapacitet är oförenliga, ska bannätsförvaltaren sträva efter att samordna ansökningarna så gott det går. Bannätsförvaltaren har rätt att vid samordningsprocessen föreslå alternativ bankapacitet som avviker från den bankapacitet som har ansökts.

Bannätsförvaltaren ska lösa eventuella konflikter genom förhandling med berörda sökande. Förhandlingarna ska bygga på att bannätsförvaltaren ger alla som ansöker om kapacitet följande uppgifter inom rimlig tid, kostnadsfritt och i skriftlig form:

- 1) linjer som begärts av andra sökande på samma linjeavsnitt,
- 2) linjer som preliminärt reserverats för andra sökande på samma linjeavsnitt,
- 3) alternativ bankapacitet på relevanta linjeavsnitt som föreslagits i enlighet med 1 mom.,
- 4) information om de kriterier som används vid tilldelningen av kapacitet.

Bannätsförvaltaren ska fastställa principerna för samordningsprocessen i den beskrivning av bannätet som avses i 131 §. Bannätsförvaltaren är även skyldig att i beskrivningen av bannätet presentera det förfarande genom vilket man löser konflikter som gäller bankapaciteten.

120 §

Överbelastad järnvägslinje eller del av den samt prioritetsordning

Om en bannätsförvaltare efter samordningsprocessen för bankapaciteten och hörandet av sökandena i enlighet med 119 § inte kan fördela bankapaciteten på en järnvägslinje eller på en del av den på ett sätt som tillfredsställer sökandena, ska bannätsförvaltaren meddela att järnvägslinjen eller delen av den i fråga är överbelastad. En järnvägslinje eller en del av den kan även konstateras vara överbelastad om det under tågplaneperioden är uppenbart att järnvägslinjen eller en del av den är överbelastad.

På en överbelastad järnvägslinje eller en del av den kan bannätsförvaltaren ta i bruk en sådan förhöjd grundavgift som avses i 140 §, men om ingen förhöjd avgift har tagits i bruk eller om den inte har lett till att överbelastningen eliminerats, kan bannätsförvaltaren besluta om en prioritetsordning för järnvägslinjen, i enlighet med vilken en viss typ av trafik kan prioriteras när kapaciteten på den överbelastade järnvägslinjen eller delen av den tilldelas. Prioritetsordningen ska beakta tjänstens samhällseliga betydelse i förhållande till de andra trafiktjänsterna. När prioritetsordningen fastställs ska man sträva efter att behandla alla dem som tillhandahåller tjänster så likvärdigt och icke-diskriminerande som möjligt.

Det är möjligt att avvika från prioritetsordningen till förmån för en sökande som bedriver internationell trafik eller en sökande som bedriver trafik som i övrigt upprätthåller eller förbättrar järnvägssystemets eller kollektivtrafikens funktionsduglighet och likaså om ett avslag på ansökan skulle medföra oskälig olägenhet för sökanden eller för affärsverksamhet som bedrivs av dennes kunder. Om man avviker från prioritetsordningen för tilldelning av kapacitet på en överbelastad järnvägslinje eller en del av den förutsätts en sådan kapacitetsanalys som avses i 127 §. Bannätsförvaltaren ska i den beskrivning av bannätet som avses i 131 § publicera principerna för prioritetsordningen för tilldelning av kapacitet på en överbelastad järnvägslinje eller en del av den.

Betänkande KoUB 29/2018 rd

Bannätsförvaltaren har trots sekretessbestämmelserna rätt att för avgörandet av prioritetsordningen konfidentiellt få behövliga uppgifter inklusive motiveringar av dem som ansöker om kapacitet. Bannätsförvaltaren ska avgöra prioritetsordningen inom tio dagar från att den förhandling som avses i 119 § har avslutats.

121 §

Upprättande av tågplaneförslag och hörande av parter

En bannätsförvaltare ska i så stor utsträckning som möjligt sträva efter att tillmötesgå alla ansökningar om bankapacitet samt besvara ansökningarna likvärdigt med hänsyn till alla begränsningar som rör sökandena, även de ekonomiska konsekvenserna för deras affärsverksamhet.

En bannätsförvaltare som har ett bannät med trafik som löper enligt en tågplan ska på basis av ansökningarna upprätta ett tågplaneförslag för den följande tågplaneperioden inom fyra månader från utgången av tiden för ansökan om bankapacitet.

Tågplaneförslaget ska i första hand grunda sig på att den sökta bankapaciteten beviljas. Bannätsförvaltaren kan emellertid erbjuda sökanden bankapacitet som inte väsentligt avviker från den som ansökan gäller, om situationen kräver samordning.

Bannätsförvaltaren ska sända tågplaneförslaget för kännedom till dem som har ansökt om bankapacitet och till övriga berörda parter inom den tid som avses i 1 mom. och höra parterna om tågplaneförslaget samt ge dem en tidsfrist på minst en månad för att framföra sina synpunkter på tågplaneförslaget.

122 §

Tilldelning av bankapacitet

En bannätsförvaltare ska på basis av tågplaneförslaget samt hörandet enligt 121 § 4 mom. besluta om tilldelning av bankapacitet på likvärdiga och icke-diskriminerande grunder för en tågplaneperiod. Bannätsförvaltaren ska då särskilt se till persontrafikens, godstrafikens samt banunderhållets behov och att bannätet utnyttjas på ett effektivt sätt. Beslutet ska, om inte annat följer av detta kapitel, fattas också med beaktande av prioritetsordningen för en särskild eller en överbelastad järnvägslinje eller en del av den. Beslut om att ändra eller omfördela bankapacitet för regelbunden trafik under tågplaneperioden ska fattas på de grunder som anges i 121 § 1 mom. med iakttagande av bestämmelserna i den förordning av statsrådet som utfärdats med stöd av 117 § 4 mom.

Bannätsförvaltaren ska informera alla som har ansökt om bankapacitet om hur förvaltaren har fördelat bankapaciteten mellan sökandena. Om bannätsförvaltaren låter en del av bankapaciteten bli reservkapacitet som ska fördelas senare, ska alla sökande även informeras om detta.

123 §

Brådskanie bankapacitet

Den som ansöker om bankapacitet och behöver tillfällig bankapacitet utan dröjsmål för en eller flera järnvägslinjer kan hos en bannätsförvaltare ansöka om brådskanie bankapacitet också

Betänkande KoUB 29/2018 rd

utan att iaktta den tidsfrist för ansökan om bankapacitet för regelbunden trafik som anges i 117 § 1 mom. Ansökningar om bankapacitet som lämnas av museitrafikoperatörer ska alltid behandlas skyndsamt. Bannätsförvaltaren ska avgöra ansökan om bankapacitet inom fem arbetsdagar efter att ansökan har lämnats in. Närmare bestämmelser om ansökan om brådsökande bankapacitet får utfärdas genom förordning av statsrådet.

Bannätsförvaltaren ska bevilja brådsökande bankapacitet enligt ansökan, om tillräcklig bankapacitet kan anvisas för det ändamål som anges i ansökan. Om inte annat följer av 122 § 1 mom., ska brådsökande bankapacitet beviljas den som först har ansökt om den.

124 §

Bankapacitet för underhåll

Ansökningar om bankapacitet för att möjliggöra underhållsarbeten på banan ska lämnas i samband med upprättandet av det tågplaneförslag som avses i 121 §. En bannätsförvaltare ska ta tillräcklig hänsyn till hur planerade underhållsarbeten på banan påverkar de övriga sökande, i tågplaneförslaget förbereda sig på effektivt och systematiskt underhållsarbete samt även beakta behovet av oplanerat underhållsarbete.

Bannätsförvaltare ska så snart som möjligt informera alla parter ifall bankapacitet inte finns att tillgå till följd av oplanerat underhållsarbete och om detta påverkar andra som innehar bankapacitet.

125 §

Utnyttjande och återkallande av bankapacitet

Andra innehavare av bankapacitet än järnvägsoperatörer kan överlåta bankapacitet som har beviljats dem till järnvägsoperatörer för affärsverksamhet. Till övriga delar får innehavare av bankapacitet inte överlåta bankapacitet som de har beviljats till någon annan, och det är inte tillåtet att bedriva handel med bankapacitet. Om någon som ansöker om eller innehar bankapacitet har sålt kapacitet som tidigare beviljats, får bannätsförvaltaren i fortsättningen inte bevilja denna sökande eller innehavare kapacitet. Innehavare av bankapacitet ska utan dröjsmål meddela bannätsförvaltaren om utnyttjad bankapacitet. Om en innehavare av bankapacitet utnyttjar beviljad bankapacitet i strid med detta moment, ska bannätsförvaltaren höra innehavaren om saken och vid behov återkalla den beviljade bankapaciteten.

Bannätsförvaltaren beslutar om tröskelkvoter för minimiutnyttjande av bankapacitet, vilka ska publiceras i den beskrivning av bannätet som avses i 131 §. En bannätsförvaltare kan, efter att först ha hört innehavaren av bankapaciteten, vid behov återkalla beviljad bankapacitet eller en del av den, om innehavaren under minst 30 dagar har utnyttjat bankapaciteten i lägre utsträckning än tröskelkvoten för en järnvägslinje eller en del av den förutsätter.

Bankapacitet får dock inte återkallas, om den har blivit utnyttjad av andra än ekonomiska skäl som inte är beroende av innehavaren av bankapacitet eller av den järnvägsoperatör som utnyttjar bankapaciteten. Bannätsförvaltaren kan alltid återkalla bankapacitet för sådan tid då en järnvägsoperatör som ansökt om bankapacitet inte har något säkerhetsintyg för bedrivande av järnvägstrafik.

Betänkande KoUB 29/2018 rd

Bannätsförvaltaren kan helt eller delvis återkalla bankapacitet på en järnvägslinje som till följd av ett tekniskt fel i bannätet, en olycka eller ett skadefall tillfälligt har tagits ur bruk. Bannätsförvaltaren ska då i möjligaste mån erbjuda innehavaren av bankapacitet alternativa järnvägslinjer. Bannätsförvaltaren är inte skyldig att betala ersättning för eventuell skada till innehavaren av bankapacitet, om inte annat avtalats med stöd av 129 §.

126 §

Avgift för bokning av bankapacitet

En bannätsförvaltare kan ta i bruk en avgift för bokning av bankapacitet, genom vilken effektivt utnyttjande av bankapaciteten uppmuntras. Bannätsförvaltaren tar ut bokningsavgiften när bankapaciteten tilldelas. Avgiften betalas tillbaka till sökanden i samband med uttagandet av den banavgift som avses i 139 §, om den beviljade bankapaciteten har utnyttjats.

Bokningsavgiften ska tas ut hos sådana som ansöker om bankapacitet som regelbundet har underlåt att utnyttja beviljade linjer eller delar av dessa. För uttagande av bokningsavgifter ska bannätsförvaltarna i den beskrivning av bannätet som avses i 131 § publicera utvärderingsgrunderna för regelbundet underlåtande att utnyttja kapacitet och linjer eller delar av dem. Dessa utvärderingsgrunder övervakas av regleringsorganet, som har rätt att på begäran få kompletterande uppgifter om dem av bannätsförvaltaren och att avgöra meningsskiljaktigheter som gäller utvärderingsgrunderna.

Närmare bestämmelser om avgifter för bokning av bankapacitet på statens bannät får utfärdas i kommunikationsministeriets förordning om Trafikledsverkets avgiftsbelagda prestationer.

127 §

Kapacitetsanalys och kapacitetsförstärkningsplan

Om en bannätsförvaltare med stöd av 120 § konstaterar att en järnvägslinje är överbelastad, ska bannätsförvaltaren inom sex månader efter konstaterandet av överbelastningen göra en kapacitetsanalys. I analysen ska utredas orsakerna till överbelastningen, utvecklingen av trafiken, hinder för utveckling av bannätet samt de åtgärder på kort och medellång sikt som bannätsförvaltaren kan vidta för att eliminera eller minska överbelastningen på den järnvägslinje eller den del av den som är föremål för analysen. Dessutom ska bannätsförvaltaren i analysen beskriva de metoder genom vilka alla ansökningar kan tillgodoses fullt ut.

Kapacitetsanalysen ska omfatta bannätet, driften och karaktären av den trafik som bedrivs samt alla dessa faktors inverkan på bankapaciteten. De åtgärder som ska beaktas i analysen ska särskilt avse omledning av trafik till andra linjeavsnitt, ändring av tågplaner, ändrade hastigheter och förbättringar av bannätet.

Om en bannätsförvaltare har gjort en kapacitetsanalys enligt 1 mom. ska förvaltaren inom sex månader efter det att analysen blivit klar upprätta en kapacitetsförstärkningsplan. Bannätsförvaltaren ska upprätta en kapacitetsförstärkningsplan med vilken förvaltaren, efter att ha hört dem som använder den överbelastade järnvägslinjen eller delen av den, strävar efter att minska kapacitetsbegränsningarna och orsakerna till överbelastningen. I kapacitetsförstärkningsplanen ska anges orsakerna till överbelastningen, den sannolika utvecklingen av järnvägstrafiken, hinder för

Betänkande KoUB 29/2018 rd

utveckling av bannätet, alternativ och kostnader för kapacitetsförstärkning samt en tidsplan för genomförandet av planen.

Om de åtgärder som fastställs i bannätsförvaltarens kapacitetsförstärkningsplan inte leder till att orsakerna till överbelastningen elimineras, ska bannätsförvaltaren avbryta att ta ut den banavgift som avses i 139 §. Bannätsförvaltaren ska meddela kommunikationsministeriet och regleringsorganet om detta. Bannätsförvaltaren får dock fortsätta att ta ut banavgifter, om regleringsorganet på ansökan av bannätsförvaltaren har konstaterat att kapacitetsförstärkningsplanen inte kan genomföras på grund av faktorer som står utanför bannätsförvaltarens kontroll eller att de alternativ för eliminering av överbelastningen som står till buds inte är ekonomiskt hållbara.

128 §

Tilldelning och samordning av bankapacitet

Bannätsförvaltare ska sköta förfarandet vid tilldelning av bankapacitet och ska i den beskrivning av bannätet som avses i 131 § publicera principerna och kriterierna för tilldelning av kapacitet. Bannätsförvaltare ska i enlighet med EU-lagstiftningen, denna lag och bestämmelser som utfärdats med stöd av den se till att kapaciteten tilldelas på ett rättvist sätt och utan att diskriminera någon. Bannätsförvaltare ska behandla sådana uppgifter konfidentiellt som omfattas av afärshemligheter och som de har fått av dem som ansöker om bankapacitet.

Bannätsförvaltare ska samarbeta för att samordna bankapaciteten så att smidighet i trafiken garanteras.

129 §

Avtal om användning av bannät

Bannätsförvaltare ska ingå avtal om användning av bannätet med järnvägsföretag, och i avtalet ska det bestämmas om användningen av de i 132 § avsedda tjänster som bannätsförvaltaren tillhandahåller och andra praktiska arrangemang i anslutning till järnvägstrafiken.

Bannätsförvaltare ska ingå användningsavtal med varje järnvägsföretag på likvärdiga, transparenta och skäliga villkor. Bannätsförvaltare ska publicera de förfaranden som gäller användningsavtalet i sin beskrivning av bannätet. Avtalet ska främja en effektiv användning av bannätet och järnvägstrafikens punktlighet samt förebygga sådana driftavbrott i bannätet som beror på järnvägstrafik och banhållning. Avtal ska ingås för varje tågplaneperiod med beaktande av den bankapacitet som beviljats för perioden. Avtalet kan ändras, om de beslut om tilldelning av bankapacitet som ingåtts under tågplaneperioden eller andra för avtalet relevanta faktorer kräver detta.

Bannätsförvaltare får även ingå avtal om användning av bannätet med andra järnvägsoperatörer under de förutsättningar som föreskrivs i denna paragraf.

Bannätsförvaltare får inte ingå avtal om användning av bannätet förrän järnvägsföretaget uppfyller de förutsättningar för bedrivande av järnvägstrafik som anges i II avd. 5 kap. 1 § 1 mom. 1—3 och 5 punkten i lagen om transportservice. Bannätsförvaltare får inte ingå avtal om användning av bannätet med en annan järnvägsoperatör förrän järnvägsoperatören har ett i 18 § avsett säkerhetsintyg och i övrigt uppfyller förutsättningarna för bedrivande av järnvägstrafik. Andra som ansöker om bankapacitet ska ange den järnvägsoperatör som ska utnyttja bankapaciteten som till-

Betänkande KoUB 29/2018 rd

delas sökanden. Bannätsförvaltaren ingår i detta fall avtal om användning av bannätet med den angivna järnvägsoperatören i fråga.

130 §

Verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande

I syfte att effektivisera användningen av bannätet och främja järnvägstrafikens punktlighet samt minska sådana driftavbrott i bannätet som beror på järnvägstrafik och banhållning, ska järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare motiveras att begränsa störningar som beror på deras verksamhet och höja bannätets prestanda med hjälp av verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande i enlighet med denna paragraf. Systemet ska vara opartiskt, icke-diskriminerande och förenligt med proportionalitetsprincipen. Bannätsförvaltarna och järnvägsoperatörerna ska vid verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande följa grundprinciperna i punkt 2 i bilaga VI till järnvägsmarknadsdirektivet.

En järnvägsoperatör ska betala bannätsförvaltaren ersättning i enlighet med verksamhetsstyrningen genom kvalitetskrav på utförande, om den trafik som järnvägsföretaget bedriver, av skäl som beror på järnvägsföretaget, väsentligt avviker från den bankapacitet som beviljats företaget. Bannätsförvaltaren ska betala järnvägsoperatören ersättning i enlighet med verksamhetsstyrningen genom kvalitetskrav på utförande, om bannätets användbarhet på grund av trafikstörningar som beror på bannätsförvaltaren avviker väsentligt från den bankapacitet som tilldelats järnvägsoperatören och om detta inverkar negativt på järnvägssystemets funktionsduglighet.

Om järnvägsoperatören och bannätsförvaltaren är av olika åsikt i en fråga som gäller verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande, ska de begära att regleringsorganet avgör ärendet. Regleringsorganet ska fatta ett beslut inom tio arbetsdagar efter det att järnvägsoperatören eller bannätsförvaltaren har sänt alla de dokument som rör ärendet till regleringsorganet.

131 §

Beskrivning av bannätet

Bannätsförvaltare ska, efter att ha hört berörda parter, separat för varje tågplaneperiod upprätta och publicera en beskrivning av bannätet på finska och svenska, eller alternativt på något annat av Europeiska unionens officiella språk. Beskrivningen av bannätet ska innehålla den information som anges i bilaga IV till järnvägsmarknadsdirektivet.

En bannätsförvaltare ska i sin beskrivning av bannätet publicera uppgifter om bannätets art och omfattning samt ge närmare uppgifter om det minimipaket av tillträdestjänster som avses i 132 § samt om de förutsättningar som rör rätten att utnyttja de anläggningar för tjänster som finns i anslutning till bannätsförvaltarens bannät och tillhandahållandet av tjänster på anläggningarna i fråga. Dessutom ska bannätsförvaltaren i sin beskrivning av bannätet publicera uppgifter om de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av denna lag i fråga om

- 1) tillträdesrätt till bannätet,
- 2) grunderna för fastställande av banavgifter,
- 3) ansökan om bankapacitet och om tidsfrister som gäller ansökan,
- 4) krav på och godkännande av järnvägarnas rullande materiel,

Betänkande KoUB 29/2018 rd

5) andra omständigheter som gäller förutsättningarna för bedrivande och inledande av järnvägstrafik.

När en bannätsförvaltare upprättar en beskrivning av bannätet ska förvaltaren höra innehavarna av bankapacitet samt dem som ansöker om bankapacitet och vill ha tillträde till Finlands bannät. Om de uppgifter som avses i 2 mom. förändras under beskrivningens giltighetstid, ska bannätsförvaltaren höra innehavarna av bankapacitet och dem som ansöker om bankapacitet om de uppgifter som ändras och utan dröjsmål publicera de nya uppgifterna.

Beskrivningen av bannätet ska publiceras i elektronisk form på bannätsförvaltarens webbplats minst fyra månader innan den tidsfrist för ansökan om bankapacitet som avses i 117 § upphör. Beskrivningen av bannätet ska uppdateras regelbundet. Förvaltaren av statens bannät ska se till att de beskrivningar av bannätet som förvaltare av privata spåranläggningar publicerar i elektronisk form länkas till bannätsförvaltarens gemensamma webbplats.

18 kap.

Tjänster och avgifter för dem

132 §

Minimipaket av tillträdestjänster samt tilläggstjänster och extra tjänster

En bannätsförvaltare ska som ersättning för den banavgift som avses i 139 § på likvärdiga och icke-diskriminerande villkor tillhandahålla järnvägsoperatörerna det minimipaket av tillträdestjänster som avses i punkt 1 i bilaga II till järnvägsmarknadsdirektivet. Bannätsförvaltaren ska som ersättning för banavgiften dessutom garantera tillträdesrätt till bannätet för att komma till de anläggningar för tjänster som avses i 133 §.

Om en tjänsteleverantör producerar tilläggstjänster som avses i punkt 3 i bilaga II till järnvägsmarknadsdirektivet, ska tjänsteleverantören på begäran tillhandahålla dessa till järnvägsoperatörerna likvärdigt och utan att diskriminera någon.

Om en tjänsteleverantör till någon utomstående som behöver tjänster tillhandahåller extra tjänster som avses i punkt 4 i bilaga II till järnvägsmarknadsdirektivet, ska tjänsteleverantören på begäran tillhandahålla dessa till alla som behöver tjänster likvärdigt, på lika villkor och utan att diskriminera någon. Tjänsteleverantörerna är inte skyldiga att tillhandahålla extra tjänster om de produceras endast för eget bruk.

Om sådana tilläggstjänster som avses i 2 mom. eller sådana extra tjänster som avses i 3 mom. tillhandahålls av endast en aktör, får den avgift som tas ut för tjänsterna inte överstiga kostnaden för att tillhandahålla tjänsterna plus en skälig avkastning.

Uppgifter om detaljer om bannätsförvaltarens tjänster som avses i denna paragraf och tillgången på dem samt om tillgängliga spårförbindelser ska tas in i den beskrivning av bannätet som avses i 131 §. Sådana tjänsteleverantörer som inte står under en bannätsförvaltarens kontroll ska lämna uppgifter om de avgifter som tas ut för rätten att utnyttja anläggningarna för tjänster och de avgifter som tas ut för tjänsterna samt uppgifter om de tekniska förutsättningarna för tillträdesrätt, så att de kan inkluderas i beskrivningen av bannätet, eller informera bannätsförvaltaren om den webbplats där uppgifterna offentligt finns att tillgå kostnadsfritt.

Betänkande KoUB 29/2018 rd

Även de förvaltare av privata spåranslagningar som avses i 3 § 1 mom. ska garantera ett öppet och icke-diskriminerande tillträde till sitt bannät och till de minimipaket av tillträdestjänster som tillhandahålls där. Prissättningen av användningen av privata spåranslagningar och de tjänster som tillhandahålls på dem ska vara skälig och likvärdig. Regleringsorganet har rätt till information om tilldelning av kapacitet, tjänsteutbud och prissättning av tjänster på privata spåranslagningar.

Närmare bestämmelser om de tjänster som avses i denna paragraf och om villkoren för dem får utfärdas genom förordning av statsrådet.

133 §

Tjänster som omfattas av skyldigheten att tillhandahålla tjänster

Bannätsförvaltare och tjänsteleverantörer ska på icke-diskriminerande villkor tillhandahålla dem som ansöker om tjänster de tjänster som avses i punkt 2 i bilaga II till järnvägsmarknadsdirektivet samt spårförbindelser. Om dessa tjänster tillhandahålls av någon annan än en bannätsförvaltare, ska den som tillhandahåller tjänsterna ha separata konton för alla dessa tjänster och anläggningar för tjänster, inklusive separata balans- och resultaträkningar, ifall regleringsorganet anser att särredovisning är nödvändig för att organet ska kunna övervaka utbudet av tjänster. Vid behov får regleringsorganet fastställa närmare riktlinjer om särredovisning. Uppgifter om detaljer om bannätsförvaltarens tjänster som avses i denna paragraf och tillgången på dem samt om tillgängliga spårförbindelser ska tas in i den beskrivning av bannätet som avses i 131 §. Övriga tjänsteleverantörer ska lämna uppgifter om de avgifter som tas ut för rätten att utnyttja anläggningarna för tjänster och de avgifter som tas ut för tjänsterna samt uppgifter om de tekniska förutsättningarna för tillträdesrätt, så att de kan inkluderas i beskrivningen av bannätet, eller informera bannätsförvaltaren om den webbplats där uppgifterna offentligt finns att tillgå kostnadsfritt.

Tjänsteleverantörer ska så fort som möjligt svara på den anhållan om att få tillgång till de tjänster och spårförbindelser som avses i 1 mom. eller om att utnyttja en anläggning för tjänster som framställts av den som ansöker om tjänster, även i det fall att det föreligger flera anhållanden om tillgång till tjänster eller utnyttjande av en anläggning för tjänster. Regleringsorganet ska sätta ut en tid inom vilken en tjänsteleverantör ska besvara anhållan från den som ansöker om en tjänst. En tjänsteleverantör får avslå anhållan om tjänster endast om det finns sådana praktiskt möjliga alternativ till tjänsten i enlighet med marknadsförhållandena som möjliggör bedrivande av persontrafiken eller godstrafiken i fråga på samma eller ett alternativt linjeavsnitt under ekonomiskt godtagbara förutsättningar. Den som vägrar tillhandahålla tjänster är skyldig att skriftligen motivera det nekande beslutet och ska instruera den som ansöker om tjänster var och på vilka villkor praktiskt möjliga alternativ finns att tillgå. En tjänsteleverantör är inte skyldig att investera i tjänster för att kunna bemöta alla anhållanden om tjänster på det sätt som anges i ansökningarna. Den som ansöker om tjänster kan begära avgörande av regleringsorganet, om en tjänsteleverantör vägrar tillhandahålla tjänster. Regleringsorganet kan vidta de åtgärder det anser behövliga för att se till att en lämplig andel av kapaciteten för tillhandahållande av tjänster tilldelas utomstående sökande.

Den ersättning som tas ut för tjänster eller för utnyttjande av anläggningar för tjänster ska vara likvärdig för alla som ansöker om tjänster. Ersättningen får inte vara högre än kostnaden för att tillhandahålla tjänsterna plus en skälig avkastning. I prissättningen av tjänster eller utnyttjande av anläggningar för tjänster får inte finnas ogrundade villkor eller begränsningar och inte heller vill-

Betänkande KoUB 29/2018 rd

kor eller begränsningar som uppenbart begränsar konkurrensen. Ersättningen ska betalas till tjänsteleverantören, och den ska användas för finansieringen av tjänsteleverantörens verksamhet.

Närmare bestämmelser om de tjänster och spårförbindelser som avses i denna paragraf och om ordnandet av dem får utfärdas genom förordning av statsrådet.

Om en tjänsteleverantör under minst två på varandra följande år inte har använt en sådan anläggning för tjänster som avses i denna paragraf eller i den förordning av statsrådet som utfärdats med stöd av den och om de som ansöker om tjänster för tjänsteleverantören har uttryckt sitt intresse för rätten att utnyttja anläggningen för tjänster i fråga, ska anläggningens ägare offentliggöra att driften av anläggningen helt eller delvis kan hyras. Ägare till anläggningar för tjänster har dock inte denna skyldighet, om de kan visa att en pågående omstruktureringsprocess hindrar att anläggningen i fråga används av dem som ansöker om tjänster. Regleringsorganet kan på begäran av dem som ansöker om tjänster avgöra sådana frågor om uthyrning av anläggningar för tjänster som avses i denna paragraf.

134 §

Krav på åtskillnad i tjänsteutbudet

Om ett järnvägsföretag med dominerande marknadsställning är ansvarigt för att tillhandahålla följande tjänster, ska tjänsterna ordnas på ett sådant sätt att de i organisatoriskt avseende och i fråga om beslutsfattande är separata samt oberoende i förhållande till järnvägsföretagets övriga organisation:

- 1) stationer för passagerare med tillhörande byggnader och övriga faciliteter, inklusive förmedling av reseinformation och utrop och lokaler lämpliga för biljettförsäljning,
- 2) godsterminaler,
- 3) rangerbangårdar och tågbildningsmöjligheter, inklusive växlingsanläggningar,
- 4) sidospår för uppställning,
- 5) havs- och inlandshamn-anläggningar som är kopplade till järnvägsverksamhet,
- 6) bränsledepåer och bränsleförsörjning i dessa depåer, för vilken avgifter på fakturorna ska anges separat från avgifterna för bränslet.

Dessutom ska ett järnvägsföretag med dominerande marknadsställning separat från järnvägsföretagets övriga verksamhet ha ett konto, inklusive separat balans- och resultaträkning, för alla tjänster i punkt 2 i bilaga II till järnvägsmarknadsdirektivet.

135 §

Tillhandahållande av utbildningstjänster

En läroanstalt som avses i II avd. 8 kap. 3 § i lagen om transportservice ska på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt mot ersättning tillhandahålla utbildningstjänster till bolag och samman slutningar som bedriver verksamhet enligt denna lag, om utbildningen behövs för uppfyllande av kraven för erhållande av säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd. Ersättningen ska vara likvärdig och rimlig i förhållande till kostnaderna för utbildningen och en skälig avkastning.

Regleringsorganet övervakar att utbudet av utbildningstjänster och själva utbildningstjänsterna samt den arbetshandledning som hör samman med dem är likvärdiga och icke-diskriminerande och att de ersättningar som tas ut för utbildningstjänsterna är rimliga, likvärdiga och icke-dis-

Betänkande KoUB 29/2018 rd

kriminierande. Regleringsorganet kan avgöra en fråga om utbildningstjänster i enlighet med 149 §.

Närmare bestämmelser om utbildningstjänster som avses i 1 mom. får utfärdas genom förordning av statsrådet.

136 §

Trafikledning och avtal om trafik

En bannätsförvaltare ansvarar för trafikledningen på sitt bannät eller för att trafikledningen ordnas på det sätt som trafiken på bannätet kräver och ser till att trafikledningstjänster tillhandahålls på lika villkor.

Förvaltaren av statens bannät ansvarar för att ordna och koordinera trafikledningen på statens bannät i hela landet. Förvaltare av privata spåranläggningar får avtala med förvaltaren av statens bannät om ordnandet av trafikledningen på sitt bannät eller på en del av det.

Bannätsförvaltarna ska se till att avtala om de praktiska trafikarrangemangen och trafikledningsarrangemangen om deras bannät står i förbindelse med varandra och det bedrivs trafik mellan dem.

Om en bannätsförvaltare upphandlar trafikledningstjänster av en extern tillhandahållare av tjänster, ska det bolag eller en annan sammanslutning som tillhandahåller trafikledningstjänster tillhandahålla tjänster opartiskt och på lika villkor för alla järnvägsoperatörer och för de bannätsförvaltare som begär tjänster av bolaget eller sammanslutningen och vars spåranläggningar har tillräcklig teknisk beredskap och andra förutsättningar för mottagande av tjänster. Bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar tillämpas på bolagets eller sammanslutningens anställda när de sköter trafikledningstjänster som avses i denna paragraf.

137 §

Bedömning av prissättning av tjänster

Tjänsteleverantörer ska tillhandahålla regleringsorganet uppgifter om prissättningen av tjänster och anläggningar för tjänster. Tjänsteleverantörer ska kunna visa att deras avgifter tas ut i enlighet med det förfarande som meddelats i beskrivningen av bannätet. Om regleringsorganet behandlar ett ärende om prissättning av sådana tjänster som avses i detta kapitel, ska tjänsteleverantören visa att det pris som tas ut för dess produkt eller tjänst är rimligt och icke-diskriminerande med beaktande av kostnaderna. Regleringsorganet är vid bedömningen av prissättningen inte bundet till de principer som används i tjänsteleverantörens kostnadsredovisning.

Tjänsteleverantörerna ska ha tillgång till verifierbara metoder och regler, på basis av vilka kostnaderna justeras och bokförs enligt anläggning, separat för tjänsterna som helhet och för faciliteterna med utrustning. Tjänsteleverantörerna är skyldiga att påvisa sambandet mellan kostnadsredovisningen och prissättningen.

Regleringsorganet kan genom sitt beslut på förhand fastställa metoderna för prissättning för en tjänsteleverantör eller av en enskild tjänst, om det finns problem som gäller utbudet av tjänster på marknaden och om prissättningen i enlighet med 1 mom. inte räcker för att korrigera dessa. Regleringsorganet ska på förhand kunna bedöma om en tjänsteleverantör i sin prissättning följer de metoder som regleringsorganet fastställt.

Betänkande KoUB 29/2018 rd

Närmare bestämmelser om prissättning av tjänster som avses i detta kapitel får utfärdas genom förordning av statsrådet.

19 kap.

Avgifter för användning av bannät

138 §

Ramverk för avgifter samt behörig myndighet

Kommunikationsministeriet är den behöriga myndighet som på begäran ska lämna kommissionen uppgifter om principerna för avgifter för användningen av bannät. Ministeriet har rätt att för detta ändamål på begäran få uppgifter av bannätsförvaltarna om deras praxis för avgifter.

En bannätsförvaltares praxis för avgifter ska vara enhetlig på hela bannätet, med undantag för de i 140 § 4 mom. avsedda förhöjda avgifter på nya delar av bannätet som tas ut för att täcka investeringskostnaderna för byggandet av dem. Bannätsförvaltare får inte fastställa avgifter som strider mot EU-lagstiftningen, denna lag och bestämmelser som utfärdats med stöd av den.

139 §

Banavgift

Som banavgift för användning av bannät uttas en grundavgift och andra särskilt föreskrivna avgifter som har samband med banavgiften. Den grundavgift som tas ut för det minimipaket av tillträdestjänster som avses i 132 § 1 mom. ska vara direkt baserad på kostnaderna för bedrivande av järnvägstrafik.

Bannätsförvaltare ska på likvärdiga och icke-diskriminerande villkor ta ut en grundavgift för minimipaketet av tillträdestjänster av järnvägsoperatörerna.

Banavgiften ska betalas till den bannätsförvaltare vars bannät eller tjänster järnvägsoperatören har utnyttjat. Bannätsförvaltarna ska använda de avgifter som tas ut till finansiering av kostnader för underhåll av bannätet. Bannätsförvaltarna ska behandla sådana uppgifter konfidentiellt som omfattas av affärshemligheter och som de har fått av järnvägsoperatörer i samband med uttagande av avgifter.

140 §

Rabatter på och förhöjning av grundavgiften

Bannätsförvaltare får uppmuntra järnvägsoperatörer att minska bullret från järnvägstrafiken genom att bevilja rabatt för tågmateriel som förorsakar lite buller och för utrustande i efterhand med bromsteknik för låga bullernivåer. Bannätsförvaltarna får även uppmuntra till att det system som följer den europeiska standarden för automatisk tågkontroll installeras i tågen genom att bevilja rabatt på banavgiften. Bannätsförvaltarna får även höja grundavgiften för att nå de mål som avses i detta moment.

Betänkande KoUB 29/2018 rd

Bannätsförvaltarna får ta i bruk tidsbundna rabatter på banavgiften för att uppmuntra till utveckling av ny järnvägstrafik eller rabatter som uppmuntrar till utnyttjande av lågtrafikerade banor. Enhetliga rabattsystem ska tillämpas för likartade tjänster. Rabatter ska beviljas alla järnvägsoperatörer på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt, och de får gälla endast de avgifter som tas ut på delen av bannätet i fråga.

Om en del av bannätet är överbelastad i sin helhet eller under vissa tider, får bannätsförvaltare ta ut en förhöjd banavgift på delen av bannätet i fråga. Bannätsförvaltare ska använda den förhöjda banavgiften till att täcka kostnaderna för eliminering av överbelastningen.

Bannätsförvaltare får även ta ut en förhöjd avgift på nya delar av bannätet för att täcka investeringskostnaderna för byggandet av dem.

Utgångspunkten är att de rabatter på och förhöjningar av grundavgiften som avses i denna paragraf är 80 procent av nivån på grundavgiften. Om en ännu större förhöjning av banavgiften krävs för att de mål som avses i 1, 3 och 4 mom. ska kunna nås, ska bannätsförvaltaren skriftligen motivera den förhöjning av banavgiften. Ur motiveringen ska framgå varför bannätsförvaltaren använder förhöjningar av i stället för rabatter på grundavgiften för att nå de mål som avses i 1 mom. Ur motiveringen ska även framgå de åtgärder som bannätsförvaltaren vidtar för att eliminera den överbelastning som avses i 3 mom. samt den tidsperiod under vilken en förhöjd avgift tas ut.

Bannätsförvaltarna ska innan de tar i bruk de rabatter och förhöjningar som avses i denna paragraf höra de järnvägsoperatörer som bedriver trafik på det bannät som omfattas av rabatten eller förhöjningen, dem som ansöker om bankapacitet och vill bedriva trafik på bannätet i fråga samt regleringsorganet och kommunikationsministeriet.

141 §

Tilläggsavgifter

Bannätsförvaltare får, om marknaden kan tåla detta, ta ut tilläggsavgifter i enlighet med principerna om effektivitet, öppenhet och icke-diskriminering. En förutsättning för att tilläggsavgifter ska kunna tas i bruk är att bannätsförvaltaren klassificerar marknaden åtminstone i enlighet med järnvägsmarknadsdirektivet och bedömer hur tilläggspriset påverkar marknaden. Avgifterna får inte vara så höga att de järnvägsoperatörer som endast kan betala grundavgiften och ett vinstuttag som marknaden i fråga kan bära hindras från att utnyttja bannätet. Marknadsklassificeringen ska publiceras i beskrivningen av bannätet, och den ska ses över minst vart femte år. Närmare bestämmelser om klassificeringen av marknaden och om avgifterna för användning av bannät i enlighet därmed får utfärdas genom förordning av statsrådet.

Om Trafikledsverket i egenskap av förvaltare av statens bannät tar i bruk tilläggsavgifter, ska verket i beskrivningen av bannätet visa de tilläggstjänster och extra tjänster som i marknadsklassen i fråga erbjuds som ersättning för tilläggsavgifterna på bannätet. Trafikledsverket i egenskap av förvaltare av statens bannät ska i fråga om tilläggsavgifterna följa lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992) och grunderna för prissättningen som utfärdats med stöd av den lagen.

Innan tilläggsavgifterna fastställs ska bannätsförvaltaren höra järnvägsoperatörerna samt regleringsorganet. Regleringsorganet ska informera bannätsförvaltaren om huruvida tilläggsavgifterna följer EU-lagstiftningen, denna lag och bestämmelser som utfärdats med stöd av den. Tilläggsavgifterna kan inte fastställas förrän regleringsorganet har konstaterat att de följer gällande bestämmelser.

Betänkande KoUB 29/2018 rd

Bannätsförvaltarna ska vart femte år till kommunikationsministeriet och regleringsorganet avlägga rapport om tilläggsavgifterna och om huruvida tilläggsavgifterna har uppmuntrat järnvägsoperatörerna till att förbättra sin produktivitet och konkurrenskraft på det sätt som avses i järnvägsmarknadsdirektivet.

142 §

Publicering av grunderna för avgifter i beskrivningen av bannätet

Bannätsförvaltare ska publicera avgifterna och grunderna för dem i sin beskrivning av bannätet. Bannätsförvaltarna ska även tillhandahålla regleringsorganet den information om avgifterna och grunderna för dem som behövs i dess tillsynsuppdrag.

143 §

Uttag av banavgifter

Bannätsförvaltare beslutar om debitering av banavgiften och tar ut avgiften av järnvägsoperatörerna kalendermånadsvis eller annars så som man särskilt kommer överens om. De banavgifter som en bannätsförvaltare har debiterat är direkt utsökbara.

144 §

Bannätsförvaltares egendomsregister

Varje bannätsförvaltare ska ha ett register eller annat motsvarande system med uppdaterade uppgifter om sin egendom eller den egendom bannätsförvaltaren är ansvarig att förvalta. I registret ska ingå uppgifter om ombyggnad och modernisering av bannätet och om kostnader för detta.

145 §

Bannätsförvaltares förfarande för fördelning av kostnader mellan järnvägsföretag

Varje bannätsförvaltare ska fastställa en metod för hur kostnaderna ska fördelas mellan de tjänstekategorier som järnvägsföretag erbjuder och de kostnader som dessa medför. Bannätsförvaltaren ska tillhandahålla regleringsorganet information om den metod som används, och regleringsorganet övervakar att förfarandet är likvärdigt och icke-diskriminerande.

146 §

Bannätsförvaltares incitament

Kommunikationsministeriet ska ge bannätsförvaltarna incitament till kostnadseffektivitet i förvaltningen av bannät.

Under förhandlingarna om resultatmålen mellan kommunikationsministeriet och förvaltaren av statens bannät ska det följas upp hur förvaltaren av statens bannät har lyckats förbättra kost-

Betänkande KoUB 29/2018 rd

nadseffektiviteten. Om man tack vare förbättrad kostnadseffektivitet har kunnat sänka de avgifter som tas ut av järnvägsoperatörerna utan att ge avkall på järnvägssäkerheten och en hög service-nivå, kan ministeriet föreslå att extra finansiering i statsbudgeten beviljas för banhållningen, inom anslagsramen.

Om kommunikationsministeriet och en förvaltare av en privat spåranläggning har ingått ett sådant avtal som avses i 4 a § 2 mom. i banlagen (110/2007), kan förfarandet i 2 mom. i denna paragraf även tillämpas på förvaltaren av den privata spåranläggningen.

20 kap.

Regleringsorgan

147 §

Regleringsorgan

I anslutning till Transport- och kommunikationsverket finns ett regleringsorgan för järnvägssektorn. Regleringsorganet ska ordnas som organisatoriskt, funktionellt, hierarkiskt och i fråga om beslutsfattande rättsligt självständig myndighetsverksamhet vid verket.

Personalen vid regleringsorganet ska handla oberoende av och utan koppling till bannätsförvaltare, dem som ansöker om bankapacitet, järnvägsoperatörer och sådana myndigheter som deltar i tilldelning av ett avtal om allmän trafik.

Generaldirektören för Transport- och kommunikationsverket har inte rätt att förbehålla sig rätt att avgöra ärenden som hör till regleringsorganets behörighet.

148 §

Regleringsorganets chef

Statsrådet utnämner chefen för regleringsorganet för fem år i sänder. Behörighetsvillkor för tjänsten som chef för regleringsorganet är lämplig högre högskoleexamen, god förtrogenhet med järnvägstrafikbranschen eller en annan nätbransch och med de uppgifter som ingår i tjänsten samt erfarenhet av ledarskap.

Chefen för regleringsorganet får inte sägas upp på grund av en orsak som har samband med hans eller hennes beslutsfattande. När tjänsteförhållandet för chefen för regleringsorganet upphör får han eller hon under de följande 12 månaderna inte övergå till anställning hos företag på järnvägsmarknaden, bannätsförvaltare eller sådana sammanslutningar eller företag som verkar som tjänsteleverantörer.

Chefen för regleringsorganet får vid skötseln av sitt uppdrag inte ta emot instruktioner av andra myndigheter eller andra offentliga eller privata sammanslutningar.

Chefen för regleringsorganet ska handla oberoende av alla marknadsintressen kopplade till järnvägssektorn och får inte ha någon koppling till några företag eller sammanslutningar som är föremål för regleringen inom järnvägssektorn. Chefen för regleringsorganet ska årligen senast den 31 december lämna en åtagande- och intresseförklaring till kommunikationsministeriet. Ur förklaringen ska framgå de direkta eller indirekta intressen och åtaganden som kan anses inverka

Betänkande KoUB 29/2018 rd

negativt på hans eller hennes oberoende och som kan påverka utförandet av hans eller hennes uppgifter.

Utöver vad som i förvaltningslagen föreskrivs om jäv ska chefen för regleringsorganet inte delta i beslut i ärenden som rör ett företag till vilket han eller hon hade en direkt eller indirekt anknytning under de 12 månaderna före inledandet av ett förfarande.

149 §

Regleringsorganets uppgifter

Regleringsorganet ska övervaka, kontrollera och främja att järnvägsmarknaden är fungerande, opartisk och icke-diskriminerande. Regleringsorganet ska utöver vad som föreskrivs någon annanstans i denna lag

- 1) utöva tillsyn över efterlevnaden av denna lag och krav som utfärdats med stöd av den,
- 2) fungera som myndighet som behandlar begäranden om omprövning och besvär på järnvägsmarknaden,
- 3) särskilt säkerställa att förfarandena för beviljande av tillträdesrätt till bannätet och de avgifter som tas ut för tillträdesrätten, de tjänster som tillhandahålls aktörer inom järnvägsbranschen och prissättningen av tjänsterna, trafikledningen, planeringen av arbeten för att modernisera bannätet, planerat och oplanerat banunderhåll, samt beskrivningen av bannätet och informationen om alla ovan nämnda frågor i beskrivningen av bannätet är icke-diskriminerande och motsvarar föreskrivna krav,
- 4) övervaka bannätsförvaltarnas oberoende och att bannätsförvaltarnas uppgifter har ordnats på det sätt som föreskrivs i 16 kap.,
- 5) avgöra meningsskiljaktigheter mellan järnvägsoperatörer, dem som ansöker om bankapacitet, bannätsförvaltare, tjänsteleverantörer, dem som ansöker om tjänster, läroanstalter som tillhandahåller utbildningstjänster och som avses i II avd. 8 kap. 3 § i lagen om transportservice, företag som behöver utbildningstjänster samt de behöriga myndigheter som avses i IV avd. 1 kap. 5 § i lagen om transportservice,
- 6) övervaka konkurrenssituationen på järnvägsmarknaden, inklusive särskilt marknaden för persontrafik med höghastighetståg,
- 7) besluta om åtgärder för att motverka snedvridning av konkurrensen på järnvägsmarknaden, diskriminering och all annan icke önskvärd utveckling, dock utan att detta påverkar konkurrensmyndighetens behörighet,
- 8) granska statsägda järnvägsföretags bokföring och lämna uppgifter till statsunderstödsmyndigheterna, om organet upptäcker missbruk av understöd, dock utan att detta påverkar statsunderstödsmyndigheternas behörighet,
- 9) sköta övriga sådana uppgifter enligt denna lag, järnvägsmarknadsdirektivet och genomförandeförordningar som utfärdats med stöd av det, i vilka ingår rätten att utöva tillsyn över och avgöra ärenden som hör samman med dessa uppgifter samt rätten att få information av aktörer på järnvägsmarknaden för skötseln av uppgifterna i fråga,
- 10) delta i samarbetet mellan regleringsorganen inom Europeiska unionen och vid behov i beredningen av beslut om internationella järnvägslinjer.

Regleringsorganet prövar och avgör ärenden som hör till dess behörighet på eget initiativ eller på initiativ av järnvägsoperatörer, bannätsförvaltare, dem som ansöker om bankapacitet, tjänsteleverantörer, dem som ansöker om tjänster, läroanstalter som tillhandahåller utbildningstjänster,

Betänkande KoUB 29/2018 rd

företag som behöver utbildningstjänster, de behöriga myndigheter som avses i IV avd. 1 kap. 5 § i lagen om transportservice eller andra vars rättigheter ärendet kan gälla. Regleringsorganet ska i samband med avgörandet av ett ärende besluta om lämpliga åtgärder för att motverka diskriminering, snedvridning av konkurrensen och all annan icke önskvärd utveckling.

Regleringsorganet får använda de metoder som Transport- och kommunikationsverket enligt 16 § har rätt att använda i sitt tillsynsuppdrag.

Regleringsorganet ska minst en gång vartannat år rådfråga företrädare för användare av järnvägstjänster för godstransport och persontrafik i syfte att ta hänsyn till deras syn på järnvägsmarknaden.

150 §

Regleringsorganets rätt att få uppgifter samt beslutsfattande

Regleringsorganet har trots sekretessbestämmelserna rätt att utan obefogat dröjsmål av järnvägsoperatörer, bannätsförvaltare, dem som ansöker om bankapacitet, läroanstalter som avses i II avd. 8 kap. 3 § i lagen om transportservice, företag som behöver utbildningstjänster, tjänsteleverantörer, dem som ansöker om tjänster, behöriga myndigheter som avses i IV avd. 1 kap. 5 § i lagen om transportservice och andra berörda aktörer få de uppgifter och utredningar som behövs för tillsynen över och uppföljningen av järnvägsmarknaden eller för behandlingen av ärenden som organet fått i uppgift eller på eget initiativ åtagit sig att avgöra.

Den information som begärts ska lämnas till regleringsorganet inom den rimliga tidsperiod som regleringsorganet fastställer och som inte får vara längre än en månad, om inte regleringsorganet i undantagsfall tillåter att denna tidsperiod får förlängas med högst två veckor. Regleringsorganet kan förena begäran om lämnande av uppgifter med administrativt tvång som avses i 179 §.

Bokföringsinformation som avses i bilaga VIII till järnvägsmarknadsdirektivet ska på begäran lämnas till regleringsorganet. Regleringsorganet har rätt att utföra inspektioner i bannätsförvaltarens, tjänsteleverantörers och järnvägsoperatörers lokaler för att kontrollera att de krav på separata konton som avses i 133 § 1 mom. och 185 § iakttas samt att insynen i bannätsförvaltarens finansiering enligt 109 § förverkligas. Regleringsorganet har rätt att utföra inspektioner hos alla rättssubjekt i vertikalt integrerade företag. Den tjänsteman som utför inspektionen har rätt att granska dokument och uppgifter som kan vara av betydelse för tillsynen och att gratis ta kopior av dem. Regleringsorganets rätt att utföra inspektioner gäller dock inte utrymmen som används för boende av permanent natur. På förfarandet vid inspektioner tillämpas 39 § i förvaltningslagen. Regleringsorganet kan vid inspektionerna anlita sakkunniga som organet bemyndigat, om det behövs för inspektionerna. En sakkunnig som bistår regleringsorganet ska vara förtrogen med bokföringsinformationen och relaterade krav. På de sakkunniga tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när de sköter sådana uppgifter som avses i denna paragraf. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen.

Regleringsorganet ska inom en månad efter att ha mottagit ett besvärssärende påbörja behandlingen av besväret och begära in relevant kompletterande information för avgörande av ärendet, om inte något annat föreskrivs i denna lag. Organet ska avgöra besväret och delge parterna sitt beslut senast inom sex veckor efter att ha mottagit all den information enligt 1 mom. som behövs för avgörande av ärendet.

Betänkande KoUB 29/2018 rd

Regleringsorganets beslut är bindande för parterna, och regleringsorganet kan säkerställa att besluten följs genom att använda påföljder i enlighet med 178—180 §. Regleringsorganets beslut ska publiceras i elektronisk form på regleringsorganets webbplats.

151 §

Begäran om omprövning av vissa beslut av bannätsförvaltare

En part får begära omprövning hos regleringsorganet, om ett beslut av förvaltaren av statens bannät gäller

- 1) överbelastad järnvägslinje eller del av den samt prioritetsordning enligt 120 §,
- 2) tilldelning av bankapacitet enligt 122 §,
- 3) tilldelning av brådslande bankapacitet enligt 123 §,
- 4) återkallande av bankapacitet enligt 125 §,
- 5) banavgifter enligt 139 §,
- 6) rabatter på och förhöjning av grundavgiften enligt 140 §, eller
- 7) tilläggsavgifter enligt 141 §.

Omprövning som avses i 1 mom. begärs hos regleringsorganet så som föreskrivs i förvaltningslagen. Regleringsorganet ska avgöra en sådan begäran om omprövning som avses i denna paragraf inom sex veckor efter att ha fått tillgång till den utredning som behövs för avgörande av ärendet. Ett beslut med anledning av en begäran om omprövning ska dock i ärenden som gäller prioritetsordning i enskilda fall, tilldelning av bankapacitet och tilldelning av brådslande bankapacitet meddelas inom tio dagar efter det att regleringsorganet har fått tillgång till den utredning som behövs för att avgöra ärendet.

Om ett beslut om ärenden som avses i 1 mom. har fattats av en förvaltare av en privat spåransläggning, får en part överklaga beslutet genom besvär hos regleringsorganet. Ändring i ett beslut som meddelats av en förvaltare av en privat spåransläggning ska sökas inom 30 dagar efter att beslutet meddelades. Regleringsorganet ska avgöra besväret inom sex veckor efter att ha fått tillgång till den utredning som behövs för avgörande av ärendet. Ett beslut med anledning av besväret ska dock i ärenden som gäller prioritetsordning i enskilda fall, tilldelning av bankapacitet och tilldelning av brådslande bankapacitet meddelas inom tio dagar efter det att regleringsorganet har fått tillgång till den utredning som behövs för att avgöra ärendet.

152 §

Andra meningsskiljaktigheter

Järnvägsoperatörer, de som ansöker om bankapacitet, de som ansöker om tjänster, företag som behöver utbildningstjänster, bannätsförvaltare, tjänsteleverantörer och andra som tillhandahåller tjänster samt behöriga myndigheter som avses i IV avd. 1 kap. 5 § i lagen om transportservice kan föra andra ärenden än sådana som avses i 151 § till regleringsorganet för prövning och avgörande, om de anser att någon handlar i strid med denna lag eller krav som utfärdats med stöd av den eller i strid med kravet på icke-diskriminering och opartiskhet. Regleringsorganet kan också på eget initiativ ta ett ärende till prövning.

Ett ärende som gäller meningsskiljaktigheter och som förts till regleringsorganet för prövning ska i första hand avgöras genom förlikning. Om förlikningen inte leder till resultat, ska regle-

Betänkande KoUB 29/2018 rd

ringsorganet ge sitt avgörande inom sex veckor efter att ha fått tillgång till den utredning som behövs för att avgöra ärendet.

Ett ärende som regleringsorganet på eget initiativ åtagit sig att avgöra ska i första hand avgöras genom förhandlingar. Om förhandlingarna inte leder till resultat, ska regleringsorganet ge sitt avgörande inom sex veckor efter att ha fått tillgång till den utredning som behövs för att avgöra ärendet.

153 §

Samarbete mellan regleringsorganet och andra myndigheter

Regleringsorganet ska samarbeta och utbyta information med Transport- och kommunikationsverket, som är tillståndsmyndighet enligt järnvägsmarknadsdirektivet och nationell säkerhetsmyndighet för järnvägarna, i syfte att motverka skadliga effekter på konkurrensen och säkerheten inom järnvägsmarknaden.

Regleringsorganet kan ge Transport- och kommunikationsverket rekommendationer i ärenden som kan påverka konkurrensen på järnvägsmarknaden. Transport- och kommunikationsverket kan ge regleringsorganet rekommendationer i ärenden som kan påverka järnvägssystemets säkerhet.

Den myndighet som har fått rekommendationer ska beakta rekommendationerna i sitt beslutsfattande, utan att detta ändå begränsar myndighetens självständighet i ärenden som hör till dess behörighet. Om myndigheten väljer att avvika från rekommendationen, ska den skriftligen presentera orsakerna till att den avviker från rekommendationen.

21 kap.

Förvaltning av spårbunden stadstrafik

154 §

Krav på bannätsförvaltare

I detta kapitel avses med bannätsförvaltare en förvaltare av ett metrobannät eller ett spårvägsnät inom spårbunden stadstrafik.

En bannätsförvaltare ska uppfylla följande krav:

1) bannätsförvaltaren ska ha en organisation som garanterar säkerheten och ett säkerhetsstyrningssystem,

2) bannätsförvaltaren ska genom sitt säkerhetsstyrningssystem kunna trygga säker planering, säkert byggande och underhåll samt säker förvaltning av bannätet,

3) bannätsförvaltaren ska vara tillförlitlig och de som har utsetts att sköta uppgifter inom bannätsförvaltarens operativa ledning ska ha gott anseende och vara yrkesmässigt kompetenta,

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

Betänkande KoUB 29/2018 rd

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

Om bannätsförvaltaren inte uppfyller kraven i 1 mom., ska Transport- och kommunikationsverket omedelbart efter att ha fått en anmälan enligt 156 § eller efter att annars ha fått veta om ärendet reservera bannätsförvaltaren möjlighet att redogöra för bristfälligheten och de åtgärder med vilka bannätsförvaltaren ämnar se till att kraven uppfylls. Om bannätsförvaltaren inte uppfyller kraven inom en rimlig tid, som inte får vara kortare än två månader, kan verket förbjuda bannätsförvaltaren att fortsätta med sin verksamhet tills vidare eller för en viss tid, om bristen med tanke på verksamhetens säkerhet kan anses vara väsentlig. Om bristen är ringa, kan verket bestämma en ny frist för avhjälpande av bristen, som inte får vara kortare än två veckor.

155 §

Närmare krav och begränsningar som gäller bannätsförvaltare

Den som har utsetts att sköta uppgifter inom bannätsförvaltarens operativa ledning uppfyller inte kravet på gott anseende enligt 154 § 1 mom. 3 punkten, om han eller hon under de senaste fem åren har dömts till fängelsestraff eller under de senaste tre åren till bötesstraff för allvarligt brott mot bestämmelser eller föreskrifter om anställningsförhållanden, näringsutövning, bokföring, skuldförhållanden, bedrivande av trafik eller trafiksäkerhet och gärningen visar att personen är uppenbart olämplig att sköta uppgifter inom bannätsförvaltarens operativa ledning.

Den som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen uppfyller kravet på yrkesmässig kompetens enligt 154 § 1 mom. 3 punkten, om han eller hon i den utsträckning som den verksamhet som ska bedrivas förutsätter har kunskaper och erfarenhet av att under säkra former förvalta och övervaka bannätet.

Bannätsförvaltaren uppfyller inte solvenskravet enligt 154 § 1 mom. 4 punkten, om

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

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

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

156 §

Bannätsförvaltares skyldighet att göra en anmälan om sin verksamhet

En bannätsförvaltare ska till Transport- och kommunikationsverket lämna en skriftlig anmälan om den verksamhet enligt detta kapitel som bannätsförvaltaren bedriver. Anmälan ska innehålla bannätsförvaltarens namn och fullständiga kontaktuppgifter. Dessutom ska bannätsförvaltaren i sin anmälan påvisa att kraven i 154 § uppfylls. Anmälan ska göras senast tre månader innan verksamheten inleds.

Bannätsförvaltaren ska utan dröjsmål skriftligen underrätta Transport- och kommunikationsverket om förändringar i de uppgifter som avses i 1 mom. Anmälan ska även göras om avslutande av verksamheten och om överföring av förvaltningen av bannätet till en annan bannätsförvaltare.

Betänkande KoUB 29/2018 rd

Transport- och kommunikationsverket har trots sekretessbestämmelserna rätt att få uppgifter om bannätsförvaltaren och dess verkställande direktör och andra personer som har utsetts att sköta uppgifter inom dess operativa ledning ur straffregistret, bötesregistret, utökningsregistret och beskattningsdatabasen för behandling av den anmälan som avses i denna paragraf och för tillsynen enligt 162 §.

Om de anmälda uppgifterna är bristfälliga eller om anmälan i övrigt är bristfällig, ska Transport- och kommunikationsverket utan dröjsmål ge bannätsförvaltaren möjlighet att komplettera sin anmälan inom en rimlig tid som inte får vara kortare än två veckor.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter som behövs för tillsynen om innehållet i de uppgifter som ska anmälas enligt denna paragraf och om hur de ska ges in till Transport- och kommunikationsverket.

157 §

Bannätsförvaltares ansvar

En bannätsförvaltare svarar för säkerheten inom metrobannätet och spårvägsnätet samt för hanteringen av de risker som har samband med driften av bannätet, i fråga om den verksamhet som bannätsförvaltaren bedriver. Bannätsförvaltaren ska i sin verksamhet beakta de säkerhetsmål för metro- och spårvägstrafiksystemet som Transport- och kommunikationsverket ställt upp med stöd av 2 mom.

Transport och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om minimisäkerhetsnivån för metro- och spårvägstrafiksystemet och dess delar samt om säkerhetsmålen för metro- och spårvägstrafiksystemet.

158 §

Bannätsförvaltares säkerhetsstyrningssystem inom spårbunden stadstrafik

En bannätsförvaltare ska ha ett säkerhetsstyrningssystem för att systematiskt identifiera faror och hantera risker samt för att säkerställa att de åtgärder genom vilka de identifierade farorna och riskerna hanteras är effektiva. Säkerhetsstyrningssystemet ska säkerställa hanteringen av de risker som sammanhänger med organisationens verksamhet.

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

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

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

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i säkerhetsstyrningssystemet.

Betänkande KoUB 29/2018 rd

159 §

Trafikledning på bannätet

Trafikledningen på metrobannät och spårvägsnät ska vara säker och tillhandahållas på lika villkor. För ordnandet av trafikledningstjänster svarar en bannätsförvaltare, ett kommunalt affärsverk, ett bolag eller någon annan sammanslutning som bedriver spårbunden stadstrafik som verksamhetsutövare. Bannätsförvaltaren svarar för trafikledningen när flera än en trafikutövare bedriver trafik på bannätet. En verksamhetsutövare kan själv ordna trafikledningstjänsterna eller skaffa dem hos en annan verksamhetsutövare eller hos offentliga eller privata serviceproducenter.

160 §

Register över spårbunden stadstrafik

Transport- och kommunikationsverket för ett register över spårbunden stadstrafik i fråga om metrobannät och spårvägsnät. Verket får använda registret för att sköta sina uppgifter och skyldigheter enligt detta kapitel.

I registret antecknas bannätsförvaltarens namn och företags- och organisationsnummer, eventuell bifirma, adress- och andra kontaktuppgifter samt andra uppgifter i den anmälan som bannätsförvaltaren lämnat med stöd av 156 §.

Bannätsförvaltaren ska ge in uppgifterna via en teknisk anslutning eller på annat sätt i elektronisk form i enlighet med vad som avtalas med Transport- och kommunikationsverket. Innan en teknisk anslutning öppnas ska den som ger in uppgifter lägga fram en redogörelse som visar att uppgifterna skyddas på behörigt sätt.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om de uppgifter som avses i 2 mom. och om hur de ska ges in.

161 §

Rätt att få uppgifter från myndigheter

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

Uppgifterna ges in via en teknisk anslutning eller på annat sätt i elektronisk form i enlighet med vad som avtalas med Transport- och kommunikationsverket.

162 §

Tillsyn

Transport- och kommunikationsverket utövar tillsyn över

- 1) iakttagande av kraven som gäller metro- och spårvägstrafiksystemet,

Betänkande KoUB 29/2018 rd

2) att säkerhetsstyrningssystemen hos bannätsförvaltare och trafikutövare överensstämmer med kraven och deras prestationsförmåga,

3) förberedelserna för undantagsförhållanden och störningar i metro- och spårvägstrafiksystemet.

Transport- och kommunikationsverket kan utföra sitt tillsynsuppdrag med eller utan förhandsanmälan.

Transport- och kommunikationsverket har för skötseln av sitt tillsynsuppdrag rätt att

1) i den utsträckning som tillsynen förutsätter få tillträde till bannätsförvaltares och inom metro- och spårvägstrafiksystemet verksamma företags verksamhetslokaler, andra lokaler och fordon som ägs eller förvaltas av tillsynsobjektet, med undantag för utrymmen som används för boende av permanent natur,

2) övervaka sådana personers verksamhet som är anställda hos verksamhetsutövare som avses i 1 punkten,

3) trots sekretessbestämmelserna få tillgång till dokument som är relevanta för tillsynsuppdraget.

Transport- och kommunikationsverket kan anlita sakkunnighjälp om det behövs för tillsynen. De sakkunniga ska vara insatta i kraven på den spårbundna stadstrafiken. På de sakkunniga tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när de sköter sådana uppgifter som avses i denna paragraf. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen. Bestämmelser om polisens skyldighet att ge handräckning finns i 9 kap. 1 § i polislagen.

163 §

Kommunikation samt dokumentation från inspelningar inom spårbunden stadstrafik

Bannätsförvaltare och sådana verksamhetsutövare som avses i 159 § får för kommunikationen inom spårbunden stadstrafik använda ett kommunikationsnät efter att ha försäkrat sig om att användningen av kommunikationsnätet är säkert. Kommunikationsförbindelser som används för kommunikation i anslutning till trafiksäkerhet och trafikledning inom spårbunden stadstrafik får inte användas för annan kommunikation.

Bannätsförvaltare och sådana verksamhetsutövare som avses i 159 § ska se till att tele- och radiokommunikationen inom den spårbundna stadstrafiken, data från de säkerhetsanordningar som används i den spårbundna stadstrafiken samt annan information som behövs för utredning av olyckor och tillbud upptas och förvaras så att den är skyddad mot obehörig insyn. Informationen ska förstöras när den inte längre behövs för sitt syfte.

Om inte något annat följer av annan lagstiftning, får Transport- och kommunikationsverket och sådana verksamhetsutövare som avses i 159 § använda i denna paragraf avsedda inspelningar av tele- och radiokommunikation inom den spårbundna stadstrafiken och identifieringsuppgifterna för inspelningarna enligt följande:

1) Transport- och kommunikationsverket för skötseln av sina uppgifter inom myndighetstillsynen, och

2) verksamhetsutövarna för övervakning som hänför sig till deras säkerhetsstyrningssystem, för övervakning och utveckling av trafiksäkerheten samt för utredning av tillbud och olyckor i sin verksamhet i syfte att förebygga motsvarande händelser.

Den rätt till information som avses i 3 mom. 2 punkten gäller endast sådana inspelningar i vilka en sådan verksamhetsutövare som avses i 159 § själv eller dess personal är part.

Betänkande KoUB 29/2018 rd

Om Olycksutredningscentralen beslutar att inleda säkerhetsutredning i fråga om en händelse, får inspelningar och identifieringsuppgifter om dem dock utlämnas och användas först när centralen har fått de inspelningar och identifieringsuppgifter som behövs för utredningen och bedömer att det inte är till skada för utredningen att de lämnas ut och används.

164 §

Årsavgift

Bannätsförvaltare och sådana verksamhetsutövare som avses i 159 § ska till Transport- och kommunikationsverket tillsammans betala en årsavgift som årligen anges i kommunikationsministeriets förordning, med iakttagande av vad som föreskrivs i lagen om grunderna för avgifter till staten. Varje verksamhetsutövare ska betala bara en årsavgift per år oavsett om utövaren bedriver verksamhet både som bannätsförvaltare och som trafikutövare. Med årsavgiften täcks de kostnader som orsakas verket av utveckling av och tillsyn över säkerheten i den spårbundna stadstrafiken samt för föring av registret över spårbunden stadstrafik som avses i 160 § och skötseln av verkets uppgifter i anslutning till registret enligt V avd. 1 kap. 1 § i lagen om transportservice samt för verkets andra administrativa myndighetsuppgifter inom den spårbundna stadstrafiken.

Årsavgiften är direkt utsökbar. Bestämmelser om indrivning av avgiften finns i lagen om verkställighet av skatter och avgifter (706/2007). Om avgiften inte betalas senast på förfallodagen tas en årlig dröjsmålsränta ut på det obetalda beloppet enligt den räntesats som avses i 4 § 1 mom. i räntelagen (633/1982). I stället för dröjsmålsränta kan Transport- och kommunikationsverket av verksamhetsutövaren ta ut en dröjsmålsavgift om fem euro, om beloppet på dröjsmålsräntan är lägre än detta. Årsavgiften ska betalas till fullt belopp också under det första verksamhetsåret, även om verksamheten inleds mitt under året. Årsavgiften återbetalas inte fastän verksamhetsutövaren upphör med sin verksamhet under året.

22 kap.

Olycksutredning och beredskap

165 §

Anmälan av olyckor och tillbud

Järnvägsoperatörer, bannätsförvaltare och sådana verksamhetsutövare som avses i 159 § ska, utöver vad som föreskrivs någon annanstans i lag, anmäla olyckor och tillbud som de fått kännedom om till Transport- och kommunikationsverket. I fråga om den spårbundna stadstrafiken gäller anmälningsskyldigheten allvarliga olyckor samt andra olyckor och tillbud i metrotrafiken än sådana som till sin allmänna betydelse är ringa.

Information om olyckor och tillbud anmäls till Transport- och kommunikationsverket via en teknisk anslutning.

Den information som avses i 1 mom. är sekretessbelagd med stöd av 24 § i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet. Dessutom kan Transport- och kommunikationsverket hemlig-

Betänkande KoUB 29/2018 rd

hålla en omständighet som gäller den information som avses i 1 mom., om utlämnandet av uppgifter om omständigheten skulle äventyra de framtida möjligheterna att få information.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om anmälan av uppgifter om olyckor och tillbud.

166 §

Utredning av olyckor och tillbud

Bestämmelser om utredning av olyckor och tillbud inom spårtrafiken finns i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser (525/2011). En olycka eller ett tillbud som inte utreds med stöd av den lagen kan dock utredas av Transport- och kommunikationsverket, om detta behövs för att främja spårtrafikens säkerhet.

167 §

Användning av information om olyckor eller tillbud

Transport- och kommunikationsverket får inte vidta rättsliga åtgärder på grund av oöverlagda eller oavsiktliga överträdelser som verket får kännedom om enbart på grund av en anmälan med stöd av 165 §, förutom när det är fråga om en sådan försummelse av skyldigheter som kan betraktas som grov oaktsamhet eller ett förfarande som är straffbart enligt strafflagen (39/1889).

Järnvägsoperatörer, bannätsförvaltare och andra verksamhetsutövare som avses i denna lag får inte på ett diskriminerande sätt bemöta arbetstagare i sin tjänst eller andra personer som lämnar en rapport om ett eventuellt tillbud som de känner till.

168 §

Kommunikation samt dokumentation från inspelningar inom järnvägstrafiken

Kommunikationstjänster som tillhandahålls av en bannätsförvaltare inom järnvägstrafiken får användas endast för kommunikation som gäller trafiksäkerheten. Trafikledsverket ska se till att tele- och radiokommunikationen inom järnvägstrafiken, data från säkerhetsanordningar samt annan information som behövs för undersökning av tillbud och olyckor upptas och förvaras så att den är skyddad mot obehörig insyn. Informationen ska förstöras när den inte längre behövs för sitt syfte.

Om inte något annat följer av annan lagstiftning, får Transport- och kommunikationsverket och Trafikledsverket använda i denna paragraf avsedda inspelningar av tele- och radiokommunikation inom järnvägstrafiken och identifieringsuppgifterna för inspelningarna enligt följande:

1) Transport- och kommunikationsverket för utredning av järnvägsolyckor och tillbud samt för skötseln av sina uppgifter inom myndighetstillsynen, och

2) Trafikledsverket för övervakning som hänför sig till verkets säkerhetsstyrningssystem, för övervakning och utveckling av trafiksäkerheten samt för utredning av tillbud och olyckor i sin verksamhet i syfte att förebygga motsvarande händelser.

Om inte något annat följer av annan lagstiftning, har järnvägsoperatörer, förvaltare av privata spåranläggningar och bolag som erbjuder trafikledningstjänster rätt att få inspelningar av tal- och

Betänkande KoUB 29/2018 rd

munikation inom järnvägstrafiken och identifieringsuppgifter som gäller dem för utredning av tillbud och olyckor i verksamhetsutövarens verksamhet i syfte att förebygga motsvarande händelser samt för att utveckla den talkommunikation som hänför sig till säkerheten inom järnvägstrafiken. Den rätt till information som avses i detta moment gäller endast sådana inspelningar av talkommunikation inom järnvägstrafiken där verksamhetsutövaren själv eller dess personal är part.

Om Olycksutredningscentralen beslutar att inleda en säkerhetsutredning i fråga om en händelse, får de inspelningar som avses i 2 och 3 mom. och identifieringsuppgifterna om dem dock användas enligt 2 mom. och utlämnas med stöd av 3 mom. först när centralen har fått de inspelningar och identifieringsuppgifter som behövs för utredningen och bedömer att det inte är till skada för utredningen att de lämnas ut och används.

169 §

Skyldighet att sörja för riskhanteringen i fråga om kommunikationsnät och informationssystem samt anmälan om störning i informationssäkerheten

Förvaltaren av statens bannnät samt den som tillhandahåller trafikledningstjänster ska sörja för riskhanteringen i fråga om de kommunikationsnät och informationssystem som denne använder.

Förvaltaren av statens bannnät samt den som tillhandahåller trafikledningstjänster ska utan dröjsmål lämna Transport- och kommunikationsverket en anmälan om betydande informations-säkerhetsrelaterade störningar som är riktade mot kommunikationsnät eller informationssystem.

Om det ligger i allmänt intresse att en störning anmäls kan Transport- och kommunikationsverket ålägga den som tillhandahåller tjänsten att informera om saken eller, efter att ha hört den anmälningspliktiga, själv informera om saken.

Transport- och kommunikationsverket ska bedöma om en sådan störning som avses i 2 mom. berör de övriga EES-staterna i Europeiska unionen och vid behov underrätta de berörda medlemsstaterna.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om när en sådan störning som avses i 2 mom. är betydande samt om innehållet i och utformningen av anmälan och hur den ska lämnas in.

170 §

Säkerhetsrekommendationer

Transport- och kommunikationsverket ska se till att rekommendationer som getts med stöd av lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser blir vederbörligen beaktade och att bannätsförvaltare och järnvägsoperatörer på basis av dem vidtar åtgärder som behövs för att trygga järnvägssystemets säkerhet. Transport- och kommunikationsverket kan vid behov använda administrativt tvång enligt 179 § om en verksamhetsutövare inom järnvägssystemet inte vidtar rekommenderade åtgärder.

Betänkande KoUB 29/2018 rd

171 §

Beredskap

Bannätsförvaltare, bolag eller en annan sammanslutning som tillhandahåller trafiklednings-tjänster och sådana verksamhetsutövare som avses i 159 § ska förbereda sig för undantagsförhållanden och se till att verksamheten fortgår så störningsfritt som möjligt också under sådana undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen (1552/2011) och vid störningar under normala förhållanden. De ska på det sätt som deras verksamhet kräver delta i beredskapsplanering och på förhand förbereda verksamhet som bedrivs under undantagsförhållanden och vid störningar under normala förhållanden. För detta ska en bannätsförvaltare, bolag eller en annan sammanslutning som tillhandahåller trafikledningstjänster och sådana verksamhetsutövare som avses i 159 § göra upp en beredskapsplan med en lista över de organ som ska underrättas om ett tillbud eller en störning i spårtrafiken. Om störningarna påverkar gränsöverskridande trafik, ska bannätsförvaltaren utbyta all relevant information med andra bannätsförvaltare vars bannät och trafik kan påverkas av störningarna i fråga. De berörda bannätsförvaltarna ska samarbeta för att den gränsöverskridande trafiken ska kunna återupprättas.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om ordnandet av beredskapsplaneringen för beredskap inför undantagsförhållanden och störningar under normala förhållanden.

172 §

Anmälan av uppgifter som behövs för att skapa en lägesbild

Järnvägsoperatörer, bannätsförvaltare, bolag eller en annan sammanslutning som tillhandahåller trafikledningstjänster och sådana verksamhetsutövare som avses i 159 § ska, utöver vad som föreskrivs någon annanstans i lag, utan dröjsmål anmäla sådana händelser som de fått kännedom om och som kan påverka skapandet av en lägesbild till Transport- och kommunikationsverket. Transport- och kommunikationsverket kan begära kompletterande uppgifter om den anmälda händelsen av den som gjort anmälan.

Den information som avses i 1 mom. är sekretessbelagd med stöd av 24 § i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet. Dessutom kan Transport- och kommunikationsverket hemlighålla en omständighet som gäller den information som avses i 1 mom., om utlämnandet av uppgifter om omständigheten skulle äventyra de framtida möjligheterna att få information.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om de händelser som ska anmälas och om anmälan av dem.

173 §

Åtgärder i händelse av störningar

I händelse av störningar på grund av tekniska missöden eller olyckor inom spårtrafiken ska bannätsförvaltare vidta alla behövliga åtgärder för att återställa situationen till det normala.

I en sådan situation som avses i 1 mom. och om det är nödvändigt på grund av en störning som gör att bannätet under en period blir oanvändbart, får de linjer som tilldelats tas ur bruk utan för-

Betänkande KoUB 29/2018 rd

varning under den tid som behövs för att reparera systemet. En bannätsförvaltare kan kräva att järnvägsoperatörer ger tillgång till de resurser som bannätsförvaltaren anser vara behövliga för att återställa situationen till det normala så snart som möjligt. Järnvägsoperatörer har rätt att ta ut en skälig ersättning för användningen av resurserna.

Regleringsorganet ska kontrollera att järnvägsföretagen behandlas likvärdigt vid störningar. Regleringsorganet ska dessutom kontrollera att järnvägsföretagen följer de krav på resurser som en bannätsförvaltare kan ställa enligt 2 mom. i denna paragraf.

23 kap.

Påföljder

174 §

Straffbestämmelser

Den som uppsåtligt eller av oaktsamhet

- 1) bedriver järnvägstrafik utan ett i 18 § avsett säkerhetsintyg,
- 2) verkar som bannätsförvaltare utan sådana förutsättningar som avses i 4, 5 eller 21 kap.,
- 3) verkar som enhet ansvarig för underhåll av fordon som avses i 13 kap.,
- 4) utnyttjar bankapacitet i strid med 17 kap.,
- 5) obehörigen rör sig eller vistas på bannätet, ett bangårdsområde, en järnvägsbro eller i en järnvägstunnel som allmänheten inte har tillträde till,
- 6) obehörigen rör sig eller vistas på metrobannätet, metrons bangårdsområde, en metrobro eller i en metrotunnel som allmänheten inte har tillträde till,

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

175 §

Straff för användning av berusningsmedel i järnvägstrafiken

Den förare som arbetar inom järnvägstrafiken eller den person som sköter en annan uppgift som väsentligt påverkar järnvägssäkerheten och som utför sin arbetsuppgift trots att han eller hon till följd av alkoholförtäring har förhöjd alkoholhalt i blodet eller har använt något annat berusningsmedel så att det i hans eller hennes kropp finns en konstaterbar mängd av ämnet ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för användning av berusningsmedel i järnvägstrafiken dömas till böter.

176 §

Straff för brott mot kraven på driftskompatibilitet hos järnvägssystem

Den som uppsåtligt i strid med 8, 9, 10, 11 eller 14 kap. tar i bruk en driftskompatibilitetskomponent eller ett delsystem eller använder, släpper ut på marknaden, saluför, säljer eller an-

Betänkande KoUB 29/2018 rd

nars överlåter en driftskompatibilitetskomponent eller ett delsystem ska, om gärningen inte är ringa eller om inte strängare straff för den föreskrivs någon annanstans i lag, för brott mot kraven på driftskompatibilitet hos järnvägssystem dömas till böter.

177 §

Åtgärdseftergift

Den som bryter mot en skyldighet som har ålagts eller ett förbud som har meddelats med stöd av denna lag och som har förenats med vite, med hot om tvångsutförande eller med hot om avbrytande behöver inte dömas till straff för samma gärning, om gärningen är ringa och inte strängare straff för den föreskrivs någon annanstans i lag.

178 §

Anmärkning och varning

Transport- och kommunikationsverket och regleringsorganet kan ge järnvägsoperatörer, bannätsförvaltare eller sådana verksamhetsutövare som avses i 159 § eller andra verksamhetsutövare som avses i denna lag en anmärkning eller varning, om de handlar i strid med denna lag eller de bestämmelser som utfärdats med stöd av den. En varning kan ges, om en anmärkning med beaktande av de omständigheter som framgår i ärendet som helhet inte kan anses vara tillräcklig.

En anmärkning kan ges muntligt eller skriftligt. En varning ska ges skriftligt.

179 §

Transport- och kommunikationsverkets och regleringsorganets rätt att använda administrativt tvång

Transport- och kommunikationsverket kan ålägga järnvägsoperatörer, bannätsförvaltare, sådana verksamhetsutövare som avses i 159 § eller andra verksamhetsutövare som avses i denna lag att avhjälpa fel eller försummelser samt ålägga dem skyldigheter eller förbjuda en åtgärd, om de trots en anmärkning eller varning handlar i strid med denna lag eller de bestämmelser som utfärdats med stöd av den. Transport- och kommunikationsverket kan förena åläggandet med vite eller med hot om att verksamheten avbryts helt eller delvis eller att en åtgärd blir utförd på vederbörandes bekostnad.

Regleringsorganet kan förena besvarande av begäran och iakttagande av beslut med vite eller hot om att verksamheten avbryts helt eller delvis eller att en åtgärd som försummits blir utförd på vederbörandes bekostnad.

Bestämmelser om vite, hot om tvångsutförande och hot om avbrytande finns i viteslagen (1113/1990).

Betänkande KoUB 29/2018 rd

180 §

Ingripande i åtgärd eller händelse

Transport- och kommunikationsverket har rätt att avbryta en åtgärd eller annan händelse som hotar eller påverkar spårtrafiken, om det finns grundad anledning att anta att spårtrafiksystemets säkerhet eller människors liv eller hälsa är hotade. På samma grunder kan Transport- och kommunikationsverket eller regleringsorganet avbryta en åtgärd eller händelse som orsakar betydande egendoms- eller miljöskador eller annan sådan verksamhet som inverkar negativt på verksamheten på spårtrafiksmarknaden.

24 kap.

Särskilda bestämmelser

181 §

Samarbete mellan myndigheterna i Finland och Sverige i fråga om arrangemangen inom gränstrafiken

Transport- och kommunikationsverket kan avtala med den nationella säkerhetsmyndigheten i Sverige om de praktiska, tekniska och administrativa arrangemang som behövs för att trygga en säker trafik och smidig järnvägssamtrafik mellan järnvägsgränsstationerna i Torneå och Haparanda.

182 §

Försäkringsplikt

En järnvägsoperatör ska ha en gällande tillräcklig ansvarsförsäkring eller ha vidtagit motsvarande arrangemang för att täcka skada som orsakas någon annan genom användning av fordon på bannätet och som operatören enligt lag eller avtal ansvarar för. Vid bedömningen av försäkringens eller arrangemangets tillräcklighet ska hänsyn tas till verksamhetens art och omfattning samt till de risker som verksamheten medför. Försäkringen ska vara i kraft under hela den tid som verksamheten bedrivs.

183 §

Ersättning för skador

Bestämmelser om ersättning för person- och saksador i spårtrafiksystemet finns i lagen om ansvar i spårtrafik (113/1999).

Betänkande KoUB 29/2018 rd

184 §

Lagens förhållande till konkurrenslagstiftningen

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

När järnvägsmarknadens konkurrensbegränsningar och deras skadliga verkningar bedöms ska denna lag och de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den beaktas.

185 §

Järnvägsföretags verksamhetsplan och bokföring

Järnvägsföretag ska upprätta en verksamhetsplan som innehåller investerings- och finansieringsprogram. I verksamhetsplanen och i programmen i enlighet med den ska anges medlen för hur järnvägsföretaget ska uppnå ekonomisk balans och övriga tekniska, ekonomiska och finansiella mål.

Järnvägsföretag ska i sin bokföring iaktta relevant EU-lagstiftning och relevant nationell lagstiftning. Järnvägsföretag ska i bokföringen presentera separata resultaträkningar och balansräkningar för affärsverksamhet som gäller bedrivande av järnvägstrafik och för affärsverksamhet som gäller förvaltning av bannätet. Dessutom ska separata resultaträkningar och balansräkningar presenteras för affärsverksamhet som gäller tillhandahållande av godstransport och persontrafik på järnvägarna. Offentlig finansiering till sådana persontrafiktjänster på järnvägarna som tillhandahålls som offentliga tjänster ska bokföras på separata konton enligt artikel 7 i trafikavtalsförordningen och får inte överföras till affärsverksamhet som gäller tillhandahållande av järnvägsföretagets övriga trafiktjänster eller till annan affärsverksamhet.

Järnvägsföretagen ska lämna de resultaträkningar och balansräkningar som avses i 2 mom. samt sammandrag av dem till regleringsorganet, som kontrollerar att järnvägsföretagens bokföring följer särredovisning av funktionerna samt att offentligt stöd inte överförs till stöd av annan affärsverksamhet och att inte inkomster från någon verksamhet har använts för att täcka kostnader för annan affärsverksamhet. Om regleringsorganet anser att organet inte på ett tillräckligt sätt kan kontrollera ett järnvägsföretags bokföring och den särredovisning som avses i 2 mom., ska järnvägsföretaget genomföra de ändringar i åtskillnaden av funktionerna och i bokföringen över dem som regleringsorganet kräver.

186 §

Lokaliseringsskyldighet inom spårtrafiken

En innehavare av koncession för järnvägstrafik eller dennes företrädare samt en utövare av spårbunden stadstrafik ska se till att de har tillgång till information om ett transportmedels position när transportmedlet är i trafik i anslutning till tjänsteutbudet. Lokaliseringen ska grunda sig på satellitpositionering eller på någon annan lika tillförlitlig metod.

Betänkande KoUB 29/2018 rd

Koncessionshavaren eller dennes företrädare samt en utövare av spårbunden stadstrafik får behandla i 1 mom. avsedd information i anslutning till en säker och smidig trafik och till planering och utveckling av trafiksystemet. I fråga om skyldigheten att lämna ut information gäller särskilda bestämmelser. Vid lokalisering av transportmedel ska krav som ställs i annan lagstiftning beaktas.

Informationen ska behandlas i realtid och får inte bevaras längre än vad som krävs för att samla in och lämna ut informationen.

187 §

Omprövningsförfarande

Omprövning av ett beslut som fattats av Transport- och kommunikationsverket med stöd av 21—23, 26—28, 36, 41, 52, 55—58, 63—64, 66—68, 70, 74—80, 82, 85, 154, 156 och 164 § får begäras i enlighet med förvaltningslagen. En begäran om omprövning ska behandlas skyndsamt och i alla händelser inom två månader efter mottagandet av begäran.

Om begäran om omprövning gäller ett beslut som fattats enligt 70 §, ska Transport- och kommunikationsverket tillfälligt upphäva beslutet om återkallande. Transport- och kommunikationsverket ska behandla en begäran om omprövning av ett beslut som fattats enligt 70 § inom en månad efter mottagandet av begäran.

188 §

Överklagande

Transport- och kommunikationsverkets beslut med anledning av begäran om omprövning enligt 187 § samt andra beslut som **verket har fattat** med stöd av denna lag får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen, om inte något annat föreskrivs i denna lag. Om besväret gäller ett beslut med anledning av begäran om omprövning enligt 187 § 2 mom., är besvärstiden två månader från delgivningen av det beslut som meddelats med anledning av begäran om omprövning.

Förvaltningsdomstolens beslut i ärenden som gäller återkallande av säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd, återkallande av tillstånd för ibruktagande av delsystem, återkallande av tillstånd för utsläppande av fordon på marknaden och tillstånd för ibruktagande av fordon, återkallande av certifiering av enheter som ansvarar för underhåll av fordon, återkallande av utseende av anmälda organ eller organ som ansvarar för oberoende säkerhetsbedömning, återkallande av bankapacitet, ett åläggande, en skyldighet eller ett förbud enligt 179 § eller ingripande i åtgärd eller händelse enligt 180 § får överklagas på det sätt som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen. Annat beslut av förvaltningsdomstolen får överklagas genom besvär endast om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd.

Om ett ärende som avses i 21, 26, 53, 55, 63, 79 eller 151 § inte har avgjorts inom angiven tid får sökanden anföra besvär. Besvären anses avse ett avslag på ansökan. Besvär får anföras tills ett beslut har meddelats med anledning av ansökan. Transport- och kommunikationsverket och regleringsorganet ska underrätta besvärsmyndigheten om att ett beslut har meddelats. På anförande och behandling av besvär tillämpas i övrigt förvaltningsprocesslagen.

Betänkande KoUB 29/2018 rd

Regleringsorganets beslut som meddelats med stöd av 151 § med anledning av en begäran om omprövning får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen. Regleringsorganets beslut som meddelats med stöd av 152 § i ett ärende som gäller meningsskiljaktigheter får överklagas genom besvär hos marknadsdomstolen. Ett beslut av marknadsdomstolen får överklagas genom besvär hos högsta förvaltningsdomstolen på det sätt som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen.

Ett beslut som fattats med stöd av denna lag ska iakttas även om det överklagas, om så bestäms i beslutet och om besvärsmyndigheten inte bestämmer något annat.

En innehavare av ett säkerhetsintyg, vars intyg har begränsats eller återkallats av Transport- och kommunikationsverket, har rätt att överklaga ärendet enligt artikel 10.12 i järnvägssäkerhetsdirektivet.

189 §

Myndigheternas rätt att få upplysningar

Järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare ska trots **företagshemligheter** kostnadsfritt ge Transport- och kommunikationsverket de upplysningar som verket behöver för att bevilja tillstånd och intyg enligt denna lag, för tillsynen enligt 2 kap. samt för skötseln av sådana registreringsuppgifter som avses i denna lag.

Järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare ska trots **företagshemligheter** ge regleringsorganet de upplysningar det behöver för skötseln av de uppgifter som avses i 18 kap.

Järnvägsoperatörer ska trots **företagshemligheter** ge Trafikledsverket de upplysningar som verket behöver för att bestämma banavgifterna enligt 139 §.

Järnvägsoperatörer och förvaltare av privata spåranläggningar ska trots **företagshemligheter** ge Transport- och kommunikationsverket de upplysningar som verket behöver för statistik och forskning.

190 §

Upplysningar som ska ges till förvaltare av privata spåranläggningar för uttagande av banavgifter

Järnvägsoperatörer ska på begäran ge förvaltare av privata spåranläggningar de upplysningar som de behöver för att ta ut de banavgifter som avses i 139 §.

191 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den ~~1 januari~~ 2019.

Lagens 2—4 och 6—13 kap. träder dock i kraft först den ~~16 juni~~ 2019, med undantag för 7 §, som träder i kraft redan den ~~1 januari~~ 2019.

Genom denna lag upphävs järnvägslagen (304/2011) och lagen om spårbunden stadstrafik (1412/2015).

Betänkande KoUB 29/2018 rd

192 §

Övergångsbestämmelser

Järnvägslagens 3, 6, 7, 8, 9, 10 ja 12 kap. är i kraft till den ~~16 juni 2019~~ tills denna lags 2—4 och 6—13 kap. träder i kraft.

Statsrådets förordning om tjänster som ska tillhandahållas järnvägsoperatörer (1489/2015) förblir i kraft tills något annat bestäms.

Säkerhetsintyg som beviljats med stöd av 7 § i järnvägslagen och säkerhetstillstånd som beviljats med stöd av 17 § i järnvägslagen är i kraft som sådana under den tid för vilken de har beviljats, såvida inte ett säkerhetsintyg eller ett säkerhetstillstånd måste ändras eller återkallas med stöd av 20, 21, 25 eller 26 § i denna lag.

Tillstånd för ibruktagande av strukturella delsystem vilka beviljats med stöd av 44 § i järnvägslagen, användningstillstånd för delsystem för byggtiden vilka beviljats med stöd av 47 § i järnvägslagen, tillstånd för provkörning för testning av delsystem till fordon vilka beviljats med stöd av 47 a § i järnvägslagen, tillstånd för ibruktagande av ett delsystem till ett fordon vilka beviljats med stöd av 48 a § i järnvägslagen, tillstånd för ibruktagande av fordon vilka beviljats med stöd av 51, 52 a och 52 b § i järnvägslagen, godkännanden av fordonstyper vilka beviljats med stöd av 53 § i järnvägslagen samt kompletterande tillstånd för ibruktagande av fordon vilka beviljats med stöd av 54—56 § i järnvägslagen är i kraft som sådana under den tid för vilken de har beviljats.

Tillstånd för ibruktagande som med stöd av 57 § i järnvägslagen har beviljats fordon som används i direkt internationell järnvägstrafik och som anländer från Ryska federationen är i kraft som sådana under den tid för vilken de har beviljats.

Certifiering som med stöd av 59 § i järnvägslagen har beviljats enheter som ansvarar för underhåll av godsvagnar är i kraft under den tid för vilken den har beviljats.

Undantag som gäller anvisande och certifiering av underhållsansvariga enheter för fordon från tredjeländer och som beviljats med stöd av 60 § i järnvägslagen är i kraft som sådana under den tid för vilken de har beviljats.

Beslut om att utse anmälda organ med stöd av 61 § i järnvägslagen är i kraft till den 16 juni 2020.

Beslut om att utse organ som ansvarar för oberoende säkerhetsbedömning med stöd av 66 § i järnvägslagen är i kraft under den tid för vilken de har beviljats.

Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter som meddelats med stöd av järnvägslagen fortsätter att gälla tills något annat bestäms.

Förvaltare av privata spåranläggningar som har ett säkerhetstillstånd och som ska välja ett anmälningsförfarande som avses i 5 kap., inte behöver säkerhetstillstånd enligt denna lag, ska anmäla sin verksamhet enligt 5 kap. till Transport- och kommunikationsverket senast sex månader innan det gällande säkerhetstillståndet upphör att gälla.

Förvaltare av privata spåranläggningar som inte har något säkerhetstillstånd ska anmäla sin verksamhet enligt 5 kap. till Transport- och kommunikationsverket senast den 31 december 2019.

Ett järnvägsföretag som även ansvarar för förvaltningen av ett bannät ska ordna förvaltningen av bannätet på det sätt som förutsätts i 104—107, 109 och 111 § i denna lag senast den 1 juli 2019.

En anmälan som gjorts om banförvaltning med stöd av 5 § i lagen om spårbunden stadstrafik gäller tills anmälan måste förändras på grund av denna lag.

Betänkande KoUB 29/2018 rd

Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter som meddelats med stöd av lagen om spårbunden stadstrafik fortsätter att gälla tills något annat bestäms.

Denna lag träder i kraft den 20 .

2.

Lag

om ändring av lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut
fogas i lagen om transportservice (320/2017) till II avd. 5 kap. 6 §, sådan den lyder i lag 301/2018, ett nytt 2 mom., varvid det nuvarande 2 mom. blir 3 mom., till II avd. 6 kap. 8 §, sådan den lyder i lag 301/2018, ett nytt 2 mom., varvid det nuvarande 2 mom. blir 3 mom. samt till III avd. 3 kap. 1 § ett nytt 4 mom. som följer:

AVDELNING II

TRAFIKMARKNADEN

5 kap.

Marknaden för järnvägstrafik

6 §

Beredskap för undantagsförhållanden och störningar

Ett järnvägsföretag som bedriver persontrafik ska göra upp en beredskapsplan för att kunna erbjuda passagerare assistans i den mening som avses i artikel 18 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer, i händelse av en

Betänkande KoUB 29/2018 rd

allvarlig störning i trafiktjänsterna. Vid beredningen av planen ska järnvägsföretaget beakta synpunkterna bland olika aktörer i järnvägssystemet.

— — — — —

6 kap.

Bedrivande av spårbunden stadstrafik

8 §

Beredskap för undantagsförhållanden och störningar

— — — — —

En utövare av spårbunden stadstrafik ska göra upp en beredskapsplan. När beredskapsplanen görs upp ska särdragen i spårbunden stadstrafik och aktörernas synpunkter beaktas.

— — — — —

Denna lag träder i kraft den 20 .

~~Bestämmelserna i III avd. 3 kap. 1 § 4 mom. träder dock i kraft den 25 december 2023.~~

— — — — —

Helsingfors 29.11.2018

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Ari Jalonen blå
vice ordförande Markku Pakkanen cent
medlem Olavi Ala-Nissilä cent
medlem Jukka Kopra saml
medlem Suna Kymäläinen sd
medlem Mia Laiho saml
medlem Mats Löfström sv
medlem Eeva-Maria Maijala cent
medlem Jari Myllykoski vänst
medlem Jani Mäkelä saf
medlem Jari Ronkainen saf
medlem Satu Taavitsainen sd
medlem Katja Taimela sd
medlem Ari Torniainen cent
medlem Sofia Vikman saml.

Betänkande KoUB 29/2018 rd

Sekreterare var

utskottsråd Juha Perttula.