

## TRAFIKUTSKOTTETS BETÄNKANDE 27/2002 rd

### Regeringens proposition med förslag till järnvägs- lag och till lagar som har samband med den

#### INLEDNING

##### *Remiss*

Riksdagen remitterade den 1 oktober 2002 en proposition med förslag till järnvägs- och till lagar som har samband med den (RP 162/2002 rd) till trafikutskottet för beredning.

##### *Utlåtande*

I enlighet med riksdagens beslut har grundlagsutskottet lämnat utlåtande om propositionen (GrUU 66/2002 rd). Utlåtandet ingår som bilaga till detta betänkande.

##### *Sakkunniga*

Utskottet har hört

- regeringsråd Hannu Pennanen och trafikråd Petri Jalasto, kommunikationsministeriet
- överdirektör Ossi Niemimuukko, Banförvaltningscentralen
- EU-samordnare Mika Mäkilä, VR-Yhtymä
- verkställande direktör Juhani Kopperi, VR Ab
- generalsekreterare Aulis Alanko, Rautatieliikenteen liitto
- transportekonomiskt ombud Maire Kaartama, Industrins och Arbetsgivarnas Centralförbund TT
- generalsekreterare Timo Tanner, Veturimiesliitto även som representant för Rautatievirkamiesten liittoa och VR-teknillisä.

#### PROPOSITIONEN

I propositionen föreslås att det stiftas en järnvägs- och en lag om Banförvaltningscentralen, en lag om ändring av lagen om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet och en lag om ändring av 2 § i järnvägstransportlagen. Genom järnvägslagen upphävs lagen om statens bannät, banhållningen och användningen av bannätet, den år 1889 utfärdade förordningen angående enskilda järnvägar för allmän samfärd, den samma år givna lagen om lagfart och inteckning av enskild järnväg för allmän samfärd samt förordningen innefattande förbud för olovligt beträdande av järnvägsområde samt annan verksamhet, varigenom ordning-

en på järnvägsområde störs. Dessutom föreslås att 2 § i järnvägstransportlagen ändras.

Syftet med propositionen är att nationellt sätta i kraft Europeiska unionens s.k. första järnvägs- och luftfartspaket, som består av Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av rådets direktiv om utvecklingen av gemenskapens järnvägar, av Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av rådets direktiv om tillstånd för järnvägsföretag samt av Europaparlamentets och rådets direktiv om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg.

Samtidigt föreslås att lagstiftningen om järnvägstrafik ändras också i andra avseenden, särskilt med beaktande av de av grundlagen följande behoven att se över den gällande järnvägslagstiftningen.

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

Finland och Ryssland skall enligt förslaget fortsätta som förr.

Banförvaltningscentralens uppgifter och ställning skall enligt förslaget regleras i lagen om Banförvaltningscentralen. Banförvaltningscentralen skall fortsättningsvis fungera som järnvägsmyndighet samt svara för banhållningen och för järnvägstrafikens säkerhet. Banförvaltningscentralen skall också svara för tilldelningen av bankapacitet, ingå avtal med järnvägsföretag och fastställa den i lagen avsedda banavgiften för utnyttjande av bannätet samt svara för trafikledningen.

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

## UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

### *Allmän motivering*

Av de orsaker som nämns i propositionen och på grundval av erhållen utredning finner utskottet propositionen nödvändig och lämplig. Utskottet tillstyrker lagförslagen, men anför följande anmärkningar och ändringsförslag.

Det första lagförslaget innehåller en rad skrivfel på finska samt en del andra tekniska fel. Därför och också av andra skäl ger propositionen intryck av att vara ett hafsverk även om texten har granskats av granskningsbyrån vid justitieministeriets lagberedningsavdelning. I detta sammanhang vill utskottet understryka vikten av att lagar bereds med största noggrannhet och vänder sig särskilt till kommunikationsministeriet. Felen ändras i samband med att riksdagen upprättar sitt svar. I betänkandet motiverar utskottet inte de kursiverade avsnitten i lagtexten om kursiveringen beror på skrivfel och språkliga ändringar.

Enligt propositionen skall den internationella godstrafiken inom EU öppnas för konkurrens med hjälp av TERFN-nätet (Trans-European Rail Freight Network) som definieras i direktivet om utvecklingen av gemenskapens järnvägar. I TERFN-nätet ingår också matarlinjer samt förbindelser till hamnar och industrianläggningar. Därför täcker nätet praktiskt taget hela järn-

vägsnätet i Finland. Trafiken på Ryssland räknas inte som internationell trafik inom unionen och öppnas därför inte för internationell konkurrens. Enligt propositionen har direktivet inga större konsekvenser för Finland eftersom bara ungefär 3 procent av Finlands internationella godstrafik är gemenskapsintern trafik.

I sin berättelse för 2001 framhåller statsrevisorerna att konkurrensfrågorna bör avancera med största försiktighet och med hänsyn till andra länders erfarenhet av konkurrensutsättning. Vidare anser statsrevisorerna att en så stor del som möjligt av besluten om i vilken omfattning person- och godstrafik konkurrensutsätts bör fattas på nationell nivå.

Enligt utskottet är det viktigt att järnvägarna utvecklas för att järnvägstrafikens andel av person- och godstrafiken åtminstone inte skall minska. Då gäller det att ta lärdom av andra länders erfarenhet och gå varsamt fram i utvecklingsprocessen. I detta sammanhang vill utskottet särskilt inskräpa vikten av säkerhetssatsningar och anser det viktigt att bestämmelser om säkerheten på järnvägarna tas med i lagen. Därför föreslår utskottet ett uttalande, där riksdagen förutsätter att kriterierna för säkerheten på järnvägarna skrivs in i lag och att regeringen i bråd-

skande ordning lämnar en proposition om detta till riksdagen (*Utskottets förslag till uttalande*).

### Detaljmotivering

#### 1. Järnvägs lag

1 §. *Lagens syfte och tillämpningsområde.* Med hänvisning till utlåtandet från grundlagsutskottet föreslår trafikutskottet att bestämmelserna om avgifter med anknytning till banavgiften skall strykas i lagförslaget, likaså 15 § som gäller rabatter på banavgifter. Därför få paragrafhänvisningarna i 2 mom. bara gälla 27 §, 30 § 1 mom., 38 § och 34 §. Utskottet har ändrat lagförslaget i enlighet med detta.

2 §. *Definitioner.* Genom propositionen skall Europeiska unionens första järnvägspaket sättas i kraft. I artikel 2 i direktivet om kapacitet och banavgift avser sökande i första hand ett järnvägsföretag och/eller en sammanslutning av järnvägsföretag med koncession. Direktivet tillåter visserligen att andra fysiska eller juridiska personer är sökande. Men utskottet anser det inte lämpligt att bredda definitionen på sökande i detta sammanhang. Därför föreslår utskottet att "kommunikationsministeriet (*ministeriet*), och Huvudstadsregionens samarbetsdelegation" stryks i 7 punkten. Utskottet har formulerat om punkten i enlighet med detta.

4 §. *Beskrivning av bannätet.* Beskrivning av bannätet. Med hänvisning till utlåtandet från grundlagsutskottet föreslår trafikutskottet att bestämmelserna om avgifter med anknytning till banavgiften stryks i lagförslaget, likaså 15 § om rabatter på banavgifter. Därför föreslår utskottet att paragrafhänvisningarna i 2 mom. skall gälla 18 § 1 mom., 18 § 2 mom. och 23 § 2 mom. Utskottet har formulerat om momentet i enlighet med detta.

5 §. *Koncession.* Grundlagsutskottet påpekar i sitt utlåtande att en myndighet bara kan besluta om koncessionsvillkor som är förankrade i lag och att befogenheten måste grunda sig på exakta

bestämmelser i lag. Enligt grundlagsutskottet har lagförslaget inga bestämmelser om ministeriets befogenheter att besluta om koncessionsvillkor. Därför måste förslaget kompletteras. Följaktligen föreslår trafikutskottet att 1 mom. kompletteras med en bestämmelse om vilka villkor som kan ingå i koncessionen. Enligt förslaget kan koncessionen innehålla villkor som gäller omfattningen och arten av den trafik som bedrivs.

Ovan föreslår utskottet att "kommunikationsministeriet (*ministeriet*)" stryks i 2 §. Därför föreslår utskottet att "ministeriet" i den första meningen ersätts med "kommunikationsministeriet (*ministeriet*)".

Utskottet föreslår ett nytt 2 mom. som är liktydigt med den andra satsen i 1 mom. Då blir 2 mom. ett nytt 3 mom. och 3 mom. ett nytt 4 mom.

Utskottet har ändrat paragrafen i enlighet med detta.

6 §. *Förutsättningarna för beviljande av koncession.* Utskottet föreslår att brottet mot bestämmelser om anställningsförhållanden m.m. skall vara allvarligt. Med avseende på proportionalitetsprincipen är det viktigt att bestämmelsen inte bara innehåller ett yrkande på straff, utan att bestämmelsen också samtidigt ger uttryck för att personen är uppenbart olämplig att ingå i den operativa ledningen för järnvägstrafiken. Med avseende på proportionalitetsprincipen är det därför bättre att paragrafen bara gäller allvarliga brott. Av motiven till propositionen framgår det att detta också är ett krav i direktivet.

Utskottet har formulerat om paragrafen i enlighet med detta.

8 §. *Återkallande av koncession.* Enligt grundlagsutskottet är det problematiskt med avseende på proportionalitetsprincipen att en koncession med stöd av 8 § 1 mom. måste återkallas oavsett hur stor eller bestående brist i koncessionsvillkoren det är fråga om. Bestämmelsen måste kompletteras med att koncessionshavaren innan koncession återkallas skall beredas tillfälle att rätta till en brist i koncessionsvillkoren, som är

väsentlig med tanke på bedrivande av järnvägs- trafik eller trafiksäkerheten, framhåller grund- lagsutskottet. Trafikutskottet föreslår därför att bestämmelsen kompletteras med att konces- sionshavaren skall beredas möjlighet att rätta till bristen inom en rimlig tid. Om bristen inte rättas till eller om koncessionshavaren försätts i kon- kurs och hans eller hennes ekonomiska situation inte förbättras så mycket att den motsvarar kra- ven på järnvägstrafik, skall ministeriet återkalla koncessionen helt eller för viss tid.

Utskottet har delat upp 1 mom. på två olika moment. De två sista satserna i ett 1 mom. bildar ett nytt 2 mom.

Utskottet har formulerat om paragrafen i en- lighet med detta.

*10 §. Järnvägsföretags försäkringar.* Utskottet föreslår att paragrafen ändras till att en järnvägs- operatör skall ha en tillräcklig ansvarsförsäk- ring i relation till sin risktäckningskapacitet samt att försäkringen skall vara i kraft. Självris- ken för ett stort företag kunde i så fall vara hö- gre än för småföretag för att till exempel VR Ab:s nuvarande försäkringspremie inte skall sti- ga så mycket. Utskottet understryker att försäk- ringspremien måste anpassas efter företagets omsättning och vara rimlig i relation till omsätt- ningen. Försäkringspremien får under inga om- ständigheter bli ett faktiskt hinder för marknads- tillträde och konkurrens.

Utskottet har preciserat paragrafen i enlighet med detta.

*11 §. Säkerhetsintyg.* Grundlagsutskottet påpe- kar att 4 mom. tillåter att Banförvaltningscentra- len återkallar ett säkerhetsintyg som krävs för koncession om ett järnvägsföretag allvarligt bry- ter mot något villkor som ställdes då säkerhets- intyget beviljades. Det framgår inte av proposi- tionen vilka villkor bestämmelsen avser. Grund- lagsutskottet påpekar att myndigheten inte kan återkalla ett säkerhetsintyg annat än vid brott mot de lagfästa villkoren eller förutsättningarna för att intyget skall beviljas. Grundlagsutskottet anser att bestämmelsen måste preciseras. Därför föreslår trafikutskottet att det i 1 mom. sägs ut

att ett säkerhetsintyg beviljas på de villkor som ingår i paragrafen.

Utskottet anser att samma säkerhetsvillkor skall gälla för alla järnvägsoperatörer när de be- driver trafik på ett allmänt statsägt bannät. Där- för föreslår utskottet ett tillägg i 2 mom. om att järnvägsoperatörer alltid skall uppfylla likvärdi- ga krav på säkerhet.

Vidare föreslår utskottet att "eller mot något villkor som ställdes då säkerhetsintyget bevilja- des" stryks i slutet av 4 mom. I den finska lag- texten ändrar utskottet också en hänvisning till "Euroopan alueella" till "Euroopan talousalue" med hänvisning till den riktiga formen i 1 mom. Det är således bara säkerhetsintyg som gäller Europeiska ekonomiska samarbetsområdet som kan återkallas.

Utskottet har formulerat om paragrafen i en- lighet med detta.

*14 §. Banavgift.* I sitt utlåtande anser grundlags- utskottet att kapacitetsbristavgift, investerings- avgift, bokningsavgift, tilläggsavgift och miljö- avgift enligt 3 mom. är skatter. Följaktligen kan lagen inte behandlas i vanlig lagstiftningsord- ning.

Vidare anser grundlagsutskottet att det öppna bemyndigandet i 4 mom. att utfärda förordning måste strykas. Ett alternativ är att bestämmelser- na om avgifterna formuleras lika exakt som be- stämmelserna i en skattelag.

Enligt uppgifter från kommunikationsminis- teriet kommer riksdagen att föreläggas en propo- sition med förslag till en temporär undantagslag om avgifter med anknytning till banavgiften. Därför föreslår utskottet att de föreslagna avgif- terna med anknytning till banavgiften stryks i 3 mom. Dessutom kompletteras 1 mom. med ett tillägg om avgifter med anknytning till banav- giften som det föreskrivs särskilt om.

Utskottet föreslår att bestämmelsen i 2 mom. kompletteras vad gäller villkoren för banavgif- tens grunddel. Kostnaderna för järnvägstrafik kopplas ihop med kostnaderna för banhållning. Utskottet föreslår därför att 3 mom. stryks.

Bestämmelsen i 4 mom. blir ett nytt 3 mom. I momentet bemyndigas trafikministeriet att ge-

nom förordning bara meddela närmare bestämmelser om beloppet för banavgiftens grunddel.

*15 §. Rabatter på banavgifter.* Utskottet föreslår att 15 § stryks eftersom de rabatter på banavgiftens grunddel som paragrafen avser inte kan lämnas. Bestämmelser om rabatter kommer att ingå i en undantagslag som stiftas senare, vilket nämns i samband med 14 §.

I och med att paragrafen stryks måste numreringen på 16—47 § ändras. Samtidigt måste också paragrafhänvisningarna ändras.

*15 § (16 §). Uttag av banavgifter.* Med hänvisning till ändringarna i 14 § föreslår utskottet att bara banavgiftens grunddel skall nämnas i paragrafen. Utskottet har formulerat om paragrafen i enlighet med detta.

*16 § (17 §). Järnvägsföretag och internationella sammanslutningar av järnvägsföretag som har tillträdesrätt till bannätet.* I 2 mom. stryker utskottet hänvisningen till 39 § eftersom den typ av trafik som avses i 16 § 2 mom. inte ingår i ett avtal om trafik på privata spår. Enligt vad utskottet har erfarit ingår Banförvaltningscentralen separata avtal om privata spår. Utskottet har formulerat om 2 mom. i enlighet med detta.

*18 § (19 §). Prioritetsordningen för kapacitetsansökningar.* I och med att 15 § har strukits måste hänvisningen i 2 mom. gälla 19 § 1 mom. Utskottet har formulerat om momentet i enlighet med detta.

*21 § (22 §). Tilldelning av bankapacitet.* I och med att 15 § stryks måste hänvisningen i 1 mom. ändras till 20 § 3 mom. och hänvisningen i 2 mom. till 17 § 1 mom. Utskottet har formulerat om paragrafen i enlighet med detta.

*22 § (23 §). Brådskanie ansökan om bankapacitet.* I och med att 15 § har strukits måste hänvisningarna i 2 mom. ändras till 19 § och 21 § 1 mom.

Lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet (13/2003) har trätt i kraft sedan propositionen lämnades till riksdagen. Utskottet föreslår att numret i författningssamlingen läggs till 3 mom.

Utskottet har preciserat paragrafen i enlighet med detta.

*23 § (24 §). Utnyttjande och återkallande av bankapacitet.* Utskottet föreslår att "Banförvaltningscentralen har rätt att" ändras till "Banförvaltningscentralen kan".

I och med att 15 § har strukits måste hänvisningen i 4 mom. ändras från 25 till 24 §.

Utskottet har formulerat om momentet i enlighet med detta.

*24 § (25 §) Ramavtal.* Det har påpekats för utskottet att järnvägsinvesteringar kräver långa förberedelser och beställningstider och att den långa driftstiden måste beaktas. Därför föreslår utskottet att giltighetstiden för ramavtalen förlängs i 2 mom. från fem till tio år. Utskottet har formulerat om momentet i enlighet med detta.

*25 § (26 §) Grunderna för järnvägstrafikens säkerhet.* I 4 mom. nämns lagen om driftskompatibiliteten i det transeuropeiska järnvägssystemet (561/2002). Samtidigt nämns att lagen i fortsättningen kallas "järnvägssystemets driftskompatibilitetslag". Utskottet föreslår att kortformen används i stället för det fullständiga namnet på lagen.

*26 § (27 §). Behörighetsvillkor för trafiksäkerhetspersonal.* Utskottet föreslår att paragrafen hänvisar till bestämmelser och föreskrifter som meddelas särskilt. Enligt uppgifter från kommunikationsministeriet håller särslagstiftning på att utarbetas om behörighetsvillkor och hälsokrav på personal som arbetar med trafiksäkerhet. Utskottet påpekar att tillägget är en hänvisning till bestämmelser och föreskrifter och inte ett bebyggande att meddela bestämmelser och föreskrifter på lägre nivå. Utskottet har formulerat om paragrafen i enlighet med detta.

29 § (30 §). *Krav som ställs på trafikledningstjänster och på besiktningstjänster för rullande järnvägsmateriel.* I och med att 15 § stryks föreslår utskottet att hänvisningen i 3 mom. ändras till 27 och 28 §.

Utskottet har preciserat paragrafen i enlighet med detta.

31 § (32 §). *Beredskap för järnvägsolyckor.* Utskottet ändrar 2 mom. till att Banförvaltningscentralen kan ålägga ett järnvägsföretag och den som utför trafiksäkerhetsuppgifter inom järnvägstrafiken att delta i räddningsövningar och i järnvägstrafikens räddningstjänst högst fem dygn om året. Utskottet har formulerat om paragrafen i enlighet med detta.

35 § (36 §). *Kapacitetsanalys och kapacitetsförstärkningsplan.* I och med att 15 § stryks måste hänvisningen i 1 mom. gälla 18 § 2 mom. Hänvisningen gäller 18 § i den aktuella lagen. Utskottet stryker därför ordet "lain" i den finska lagtexten. Strykningen påverkar inte den svenska lagtexten.

Utskottet har formulerat om momentet i enlighet med detta.

36 § (37 §). *Museitrafik.* Utskottet kompletterar 1 mom. med en hänvisning till bestämmelser om trafik, bedrivande av järnvägstrafik och trafiksäkerhetsuppgifter som ingår i någon annan lag. Då täcker hänvisningarna till bedrivande av museitrafik alla bestämmelser och föreskrifter som finns på området. De lagar som avses här är bl.a. lagen om driftskompatibiliteten hos järnvägs-systemet och den kommande lagen om behörighetsvillkor och hälsokrav på personer som arbetar med säkerhetsuppgifter inom järnvägstrafiken. I propositionen föreslås 3 § i lagen om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet ändras till att Banförvaltningscentralen bemyndigas att utfärda regler om bedrivande av museitrafik.

I och med att 15 § stryks måste hänvisningarna i 1 mom. ändras från 17 och 23 § till 16 och 22 § och hänvisningen i 2 mom. från 24 till 23 §.

Utskottet har formulerat om paragrafen i enlighet med detta.

37 § (38 §). *Banhållningsrelaterad trafik.* Utskottet föreslår att 1 mom. preciseras med att ett villkor för tågtrafik som anknyter till banhållning är att verksamheten inte får äventyra säkerheten i järnvägstrafiken.

I och med att 15 § stryks måste hänvisningen ändras till 16 §.

Utskottet har formulerat om paragrafen i enlighet med detta.

42 § (43 §). *Regleringsorgan.* Utskottet föreslår att det i 1 mom. talas om banavgiftens grunddel i stället för banavgiften. Utskottet har preciserat paragrafen i enlighet med detta.

43 § (44 §). *Rättelseyrkande samt ändringsökande.* Grundlagsutskottet påpekar att en beskrivning av bannätet inte är ett sådant beslut som avses i paragrafen. Därför föreslår utskottet att 1 punkten om beskrivning av bannätet stryks i 1 mom.

I och med att 15 § stryks föreslår utskottet att hänvisningen i 4 mom. ändras till 41 § och att hänvisningarna i 5 mom. ändras från 20, 21 och 23 § till 19 § 2 mom., 20 § 1 mom. och 22 § 1 mom.

Utskottet har formulerat om paragrafen i enlighet med detta.

44 § (45 §). *Straffbestämmelser.* I och med att 15 § stryks föreslår utskottet att hänvisningen i 2 mom. 2 punkten ändras till 21 §, hänvisningen i 3 punkten till 36 § och hänvisningen i 4 punkten till 37 §. Utskottet har preciserat paragrafen i enlighet med detta.

46 § (47 §). *Övergångsbestämmelser.* Utskottet föreslår att 2 mom. ändras till att övergångsperioden för att inhämta säkerhetsintyg inte bara skall gälla järnvägsoperatörer utan också företag som bedriver trafik i anknytning till banhållning i enlighet med 37 §.

Utskottet föreslår dessutom att 3 mom. stryks eftersom bestämmelsen är onödig.

Utskottet föreslår att 4 mom. stryks eftersom 14 § 3 mom. 4 punkten som momentet hänvisar till också stryks i förslaget. Då blir 5—7 mom.

3—5 mom. och hänvisningen i det nya 3 mom. ändras från 6 mom. till 4 mom.

Dessutom föreslår utskottet att hänvisningarna i 4 mom. ändras från 21, 18, och 17 § till 20 §, 17 § 1 mom. och 16 § 1 mom.

Utskottet har formulerat om paragrafen i enlighet med detta.

### **Förslag till beslut**

På grundval av det ovanstående föreslår trafikutskottet

*att lagförslagen 2, 3 och 4 godkänns utan ändringar,*

*att det första lagförslaget godkänns med ändringar (Utskottets ändringsförslag),*

*att ett uttalande godkänns (Utskottets förslag till uttalande).*

### **Utskottets ändringsförslag**

## **1.**

## **Järnvägslag**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

### **1 kap.**

#### **Allmänna bestämmelser**

#### **1 §**

##### *Lagens syfte och tillämpningsområde*

(1 mom. som i RP)

I lagen föreskrivs om bedrivande av järnvägs- trafik och om säkerheten i järnvägstrafiken på statens bannät samt om utnyttjandet och finansieringen av bannätet. Lagen tillämpas dessutom på privata spåranläggningar så som föreskrivs i 27 §, 30 § 1 mom. och 38 § samt på tillhandahållande av tjänster för järnvägstrafik på privata spåranläggningar så som föreskrivs i 34 §.

### **2 §**

#### *Definitioner*

I denna lag avses med

(1—6 punkterna som i RP)

7) *den som ansöker om bankapacitet* ett järnvägsföretag och en internationell sammanslutning av järnvägsföretag (*utesl.*)

(8—11 punkterna som i RP)

### **3 §**

(Som i RP)

### **4 §**

#### *Beskrivning av bannätet*

(1 mom. som i RP)

Banförvaltningscentralen offentliggör i beskrivningen av bannätet uppgifter om bannätets art och omfattning samt ger närmare uppgifter om det minimipaket av tillträdestjänster som av-

ses i 13 § samt detaljerade uppgifter om möjligheterna att utnyttja bannätet och spårförbindelser och om tillgången på sådana. I beskrivningen skall också offentliggöras de föreskrifter som Banförvaltningscentralen utfärdar om

1) särskild bankapacitet med stöd av 18 § 1 mom.,

2) den prioritetsordning som med stöd av 18 § 2 mom. tillämpas när bankapaciteten är överbelastad, samt om

3) de separat för varje järnvägslinje fastställda tröskelkvoterna för minimiutnyttjande av bankapacitet med stöd av 23 § 2 mom.

(3 mom. som i RP)

## 2 kap.

### Bedrivande av järnvägstrafik

#### 5 §

##### *Koncession*

För bedrivande av järnvägstrafik krävs en koncession som beviljas av *kommunikationsministeriet* (ministeriet). I koncessionen kan särskilt ingå sådana villkor som kompletterar bestämmelserna i denna lag om järnvägstrafikens omfattning och art eller bestämmelser eller föreskrifter som meddelas med stöd av denna lag.

Koncessionen kan på ansökan beviljas med begränsningen att den gäller bara person- eller godstrafik. (Nytt)

(3 mom. som 2 mom. i RP)

(4 mom. som 3 mom. i RP)

#### 6 §

##### *Förutsättningarna för beviljande av koncession*

(1 mom. som i RP)

Den som har utsetts till den operativa ledningen uppfyller inte det i 1 mom. 3 punkten angivna kravet på gott anseende om han eller hon under de senaste fem åren har dömts till fängelsestraff eller under de senaste tre åren till bötesstraff för allvarligt brott mot bestämmelser om anställningsförhållanden, näringsutövning, bokföring,

skuldförhållanden, bedrivande av trafik eller trafiksäkerhet och om hans eller hennes handlande visar att han eller hon är uppenbart olämplig att bedriva järnvägstrafik. Detta gäller också brott mot tullbestämmelserna i det fall att sökanden har för avsikt att bedriva internationell järnvägs- trafik.

(3—5 mom. som i RP)

#### 7 §

(Som i RP)

#### 8 §

##### *Återkallande av koncession*

(Utesl.) Om koncessionshavaren inte längre uppfyller villkoren för koncessionen skall ministeriet bereda koncessionshavaren möjlighet att avhjälpa bristen inom en rimlig tid, som inte får vara kortare än två månader räknat från det att ministeriet fick kännedom om bristen. Om koncessionshavaren inte har avhjälpt bristen inom den utsatta tiden eller om koncessionshavaren har försatts i konkurs och dennes ekonomiska ställning inte inom en rimlig tid når upp till den nivå som den koncessionsenliga järnvägstrafiken förutsätter skall ministeriet återkalla koncessionen helt eller för viss tid.

Samtidigt som ministeriet konstaterar att koncessionshavaren inte längre uppfyller solvenskravet kan det besluta att järnvägstrafiken får fortsätta enligt koncessionen eller begränsad i högst sex månader. Tillstånd att fortsätta järnvägstrafiken får emellertid inte beviljas om järnvägssäkerheten skulle äventyras av att verksamheten fortsätter. (Nytt)

(3 mom. som 2 mom. i RP)

#### 9 §

(Som i RP)

#### 10 §

##### *Järnvägsföretags försäkringar*

En järnvägsoperatör skall ha en tillräcklig gällande ansvarsförsäkring i enlighet med sin

*risktäckningskapacitet* eller ha vidtagit motsvarande arrangemang för att täcka sådan genom järnvägstrafik orsakad skada som orsakas någon annan och som järnvägsoperatören enligt lag eller avtal ansvarar för. *Försäkringen eller arrangemanget* skall vara i kraft under hela den tid som järnvägstrafiken bedrivs.

## 11 §

*Säkerhetsintyg*

*På de villkor som föreskrivs i denna paragraf skall Banförvaltningscentralen på ansökan bevilja ett säkerhetsintyg eller godkänna ett i något annat land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet beviljat säkerhetsintyg för en tid av högst fem år. När det gäller ett säkerhetsintyg som har beviljats i något annat land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet kan Banförvaltningscentralen av sökanden kräva en tilläggsutredning om den trafik som sökanden har för avsikt att bedriva i Finland.*

(2 mom. som i RP)

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

Om arten eller omfattningen av den järnvägstrafik som bedrivs av järnvägsföretag eller av internationella sammanslutningar av järnvägsföretag förändras i något väsentligt avseende, skall järnvägsföretaget eller sammanslutningen ansöka om ett nytt säkerhetsintyg eller lämna in en begäran om att Banförvaltningscentralen skall godkänna säkerhetsintyget på nytt. Banförvaltningscentralen kan återkalla ett säkerhetsintyg

eller ett sådant godkännande av ett säkerhetsintyg som har beviljats i något annat land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, om ett järnvägsföretag eller en internationell sammanslutning av järnvägsföretag allvarligt bryter mot någon bestämmelse eller föreskrift om järnvägstrafik (*utesl.*).

## 12 §

(Som i RP)

## 3 kap.

**Tjänster som skall tillhandahållas järnvägsoperatörer samt banavgift**

## 13 §

(Som i RP)

## 14 §

*Banavgift*

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

Banförvaltningscentralen skall i enlighet med kapitel II i kapacitets- och banavgiftsdirektivet av järnvägsoperatörerna, på likvärdiga och icke-diskriminerande villkor, ta ut banavgiftens grunddel för sådana tjänster och övriga nyttigheter som avses i 13 § 1 mom., med beaktande av hur mycket de utnyttjas. Banavgiftens grunddel som tas ut för sådana i 13 § 1 mom. nämnda tjänster och andra nyttigheter som tillhandahålls järnvägsoperatörerna skall alltid baseras på de kostnader för *banhållningen* som (*utesl.*) järnvägstrafiken *direkt medför för bannätet och banhållningen*.

(3 mom. *utesl.*).

Genom förordning av kommunikationsministeriet ges närmare bestämmelser om *beloppet för banavgiftens grunddel*.

## 15 §

(*Utesl.*)

## 15 (16) §

*Uttag av banavgifter*

Banförvaltningscentralen beslutar om debitering av *banavgiftens grunddel* och tar ut avgifterna kalendermånadsvis hos järnvägsoperatörerna. De banavgifter som Banförvaltningscentralen har debiterat (*utesl.*) kan utmätas utan dom eller beslut.

## 4 kap.

**Utnyttjande av bannätet samt bankapaciteten**

## 16 (17) §

*Järnvägsföretag och internationella sammanslutningar av järnvägsföretag som har tillträdesrätt till bannätet*

(1 mom. som i RP)

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

## 17 (18) §

(Som i RP)

## 18 (19) §

*Prioritetsordningen för kapacitetsansökningar*

(1 mom. som i RP)

(*Utesl.*) Om det inte är möjligt att samordna den sökta bankapaciteten på det sätt som avses i 19 § 1 mom. *skall* Banförvaltningscentralen (*utesl.*) i så fall i sitt beslut konstatera att järnvägslinjen eller en del av den till denna del är överbelastad bankapacitet. Bankapaciteten kan betecknas som överbelastad även när det är up-

penbart att den kommer att överbelastas under tågplaneperioden. Banförvaltningscentralen kan utfärda närmare föreskrifter om den prioritetsordning som gäller för en järnvägslinje, vilket innebär att en av bannätet angiven trafiktyp kan prioriteras vid tilldelningen av överbelastad bankapacitet.

## 19 (20) och 20 (21) §

(Som i RP)

## 21 (22) §

*Tilldelning av bankapacitet*

Banförvaltningscentralen skall på basis av tågplaneförslaget och hörandet enligt 20 § 3 mom. besluta om tilldelning av bankapacitet på likvärdiga och icke-diskriminerande grunder. Banförvaltningscentralen skall då särskilt beakta persontrafikens, godstrafikens samt banhållningens behov liksom även ett effektivt utnyttjande av bannätet. Beslutet skall, om inte annat följer av detta kapitel, fattas med beaktande också av prioritetsordningen, som bestäms enligt den särskilda och överbelastade bankapaciteten.

Beslut om att ändra eller omfördela bankapacitet för regelbunden trafik under tågplaneperioden skall fattas på de grunder som anges i 1 mom. med iakttagande av bestämmelserna om förfarandet i 17 § 1 mom.

## 22 (23) §

*Brådskande ansökan om bankapacitet*

(1 mom. som i RP)

Banförvaltningscentralen skall bevilja den sökta bankapaciteten om tillräcklig bankapacitet kan anvisas för det ändamål som anges i ansökan. Om inte annat följer av 19 § eller 21 § 1 mom. skall bankapaciteten beviljas den som först har ansökt om den.

En brådskande ansökan om bankapacitet skall göras skriftligen. Ansökan kan emellertid lämnas in också i elektronisk form så som föreskrivs i lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet (13/2003). Med av-

vikelse från vad som föreskrivs i lagen kan ett avgörande i ett ärende som har väckts i elektronisk form delges sökanden också per telefax eller elektronisk post. Beslutet anses i så fall delgivet då telefaxet eller den elektroniska posten har sänts till sökanden.

## 23 (24) §

*Utnyttjande och återkallande av bankkapacitet*

(1 mom. som i RP)

Banförvaltningscentralen ger närmare föreskrifter om tröskelkvoterna för minimiutnyttjande av bankkapacitet separat för varje järnvägslinje. Banförvaltningscentralen *kan* återkalla beviljad bankkapacitet eller en del av den om sökanden under en tid av minst 30 dagar har utnyttjat bankkapaciteten mindre än tröskelkvoten för en järnvägslinje eller en del därav förutsätter.

(3 mom. som i RP)

Banförvaltningscentralen *kan* helt eller delvis återkalla bankkapacitet på en järnvägslinje som till följd av ett tekniskt fel i bannätet, en olyckshändelse eller ett skadefall tillfälligt tagits ur bruk. Banförvaltningscentralen skall då i mån av möjlighet erbjuda den som innehar bankkapacitet alternativa järnvägslinjer. Banförvaltningscentralen är emellertid inte skyldig att betala ersättning för eventuell skada till den som innehar bankkapacitet, om inte annat avtalats med stöd av 12 eller 24 § i denna lag.

## 24 (25) §

*Ramavtal*

(1 mom. som i RP)

Ramavtal skall ingås för högst *tio* år. Banförvaltningscentralen kan av särskilda skäl ingå ramavtal för (*utesl.*) längre tid. Grunden för avtal som ingås för längre tid än *tio* år kan dock endast utgöras av avtal som har samband med en parts transportverksamhet, särskilda investeringar eller särskilda affärsrisker *samt* synnerligen vägande skäl som baserar sig på avtalspartens omfattande och långsiktiga investeringar

och de avtalsförpliktelser som ingår i sådan verksamhet.

(3 mom. som i RP)

## 5 kap.

**Järnvägstrafikens säkerhet**

## 25 (26) §

*Grunderna för järnvägstrafikens säkerhet*

En järnvägsoperatör skall ha en organisation som garanterar säkerheten samt nödvändiga interna anvisningar för ledningen och övervakningen av verksamheten. Järnvägsoperatören svarar för säkerheten i sin verksamhet samt för att bestämmelserna och föreskrifterna om järnvägstrafik iakttas i verksamheten. Bestämmelser om de tekniska krav och de säkerhetskrav som gäller vid bedrivande av järnvägstrafik finns i 3 § i (*utesl.*) järnvägssystemets driftskompatibilitetslag.

## 26 (27) §

*Behörighetsvillkor för trafiksäkerhetspersonal*

De som styr rullande järnvägsmateriel, de som deltar i trafikledningen samt övriga som direkt sköter trafiksäkerhetsuppgifter skall till sitt hälsotillstånd, sin utbildning och sin övriga kompetens vara lämpliga att sköta uppgifterna *i enlighet med vad som särskilt föreskrivs eller bestäms.*

27 (28) och 28 (29)§  
(Som i RP)

## 29 (30) §

*Krav som ställs på trafikledningstjänster och på besiktningstjänster för rullande järnvägsmateriel*

(1 och 2 mom. som i RP)

På den som är anställd hos ett sådant företag som avses i 1 mom. skall bestämmelserna om

straffrättsligt tjänsteansvar tillämpas när han eller hon utför sådana uppgifter som avses i 27 eller 28 §.

30 (31) §  
(Som i RP)

31 (32) §

*Beredskap för järnvägsolyckor*

(1 mom. som i RP)

Banförvaltningscentralen kan ålägga ett järnvägsföretag och den som sköter trafiksäkerhetsuppgifter inom järnvägstrafiken att delta i räddningsövningar och i järnvägstrafikens räddningstjänst *dock i högst fem dygn om året*.

32 (33) §  
(Som i RP)

6 kap.

**Särskilda bestämmelser**

33 (34) och 34 (35)§  
(Som i RP)

35 (36) §

*Kapacitetsanalys och kapacitetsförstärkningsplan*

Om Banförvaltningscentralen konstaterar att en järnvägslinje med stöd av 18 § 2 mom. är överbelastad skall den inom sex månader efter konstaterandet av överbelastningen göra upp en kapacitetsanalys. I analysen skall en utredning ingå över orsakerna till överbelastningen samt över de åtgärder som Banförvaltningscentralen kan vidta för att eliminera eller minska överbelastningen på den järnvägslinje som är föremål för analysen.

(2 mom. som i RP)

36 (37) §

*Museitrafik*

Banförvaltningscentralen kan utan hinder av 16 § bevilja en sammanslutning som bedriver museitrafik tillträde till bannätet. På förutsättningarna för och på bedrivandet av museitrafik tillämpas bestämmelserna om trafik, bedrivande av järnvägstrafik och trafiksäkerhetsuppgifter i denna lag *eller i någon annan lag* eller de bestämmelser eller föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen. Den som bedriver museitrafik behöver emellertid inte sådan koncession som avses i 5 §. Museitrafikidkarens bankapacitetsansökan behandlas alltid som brådskande i enlighet med bestämmelserna i 22 §.

Den som bedriver museitrafik skall ha ett säkerhetsintyg enligt 11 §, som Banförvaltningscentralen under de förutsättningar som anges i paragrafen kan bevilja separat för museitrafik. På den som bedriver museitrafik tillämpas dessutom vad som i 12 § föreskrivs om tillståndshavare samt i 23 § om den som ansöker om bankapacitet.

37 (38) §

*Banhållningsrelaterad trafik*

Banförvaltningscentralen kan utan hinder av 16 § bevilja ett banhållningsföretag (*utesl.*) rätt att utnyttja bannätet för sådan banarbets- och tågtrafik som omedelbart ansluter sig till banhållningen, *under förutsättning att verksamheten inte äventyrar järnvägstrafikens säkerhet. Ett järnvägsföretag eller en internationell sammanslutning av järnvägsföretag kan dock inte beviljas denna rätt.* På sådan trafik skall tillämpas bestämmelserna om trafik och trafiksäkerhetsuppgifter i denna lag eller annan lag eller de bestämmelser eller föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen.

(2 mom. som i RP)

38 (39)—41 (42)§  
(Som i RP)

## 42 (43) §

*Regleringsorgan*

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

(2 mom. som i RP)

## 43 (44) §

*Rättelseyrkande samt ändringssökande*

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

(1 punkten *utesl.*)

1) prioriteringsordningen vid tilldelningen av bankapacitet i enskilda fall,

2) banavgifter,

3) tilldelning av bankapacitet,

4) beviljande av brådsökande bankapacitet,

5) beviljande av säkerhetsintyg, eller

6) avtal som Banförvaltningscentralen ingår med stöd av 12 § 1 mom. 2 punkten.

(2 och 3 mom. som i RP)

I ministeriets beslut med anledning av ett rättelseyrkande får ändring sökas i enlighet med förvaltningsprocesslagen (586/1996). I beslut som Banförvaltningscentralen har fattat med stöd av 41 § söks ändring i enlighet med viteslagen. I beslut som Banförvaltningscentralen har fattat med stöd av denna lag får i övrigt ändring sökas genom besvär så som bestäms i förvaltningsprocesslagen. Beslutet skall trots besvär iakttas om inte besvärsmyndigheten bestämmer något annat.

Om ministeriet inte har givit ett beslut om tillståndsansökan inom den tid som anges i 7 § 3

mom. eller avgjort en yrkan om rättelse inom den tid som anges i 3 mom., eller om Banförvaltningscentralen inte inom den tid som anges i 11 § 3 mom. har avgjort ett ärende om beviljande eller godkännande av säkerhetsintyg, prioriteringsordningen för en järnvägslinje inom den tid som föreskrivs i 19 § 2 mom., utfärdat ett förslag till tågplanperiod inom den tid som föreskrivs i 20 § 1 mom., eller avgjort en brådsökande ansökan om bankapacitet inom den tid som föreskrivs i 22 § 1 mom., kan sökanden anföra besvär. Sådana besvär anses då gälla ett avslagsbeslut med anledning av ansökan. Besvär kan anföras tills ett beslut med anledning av ansökan har givits. Ministeriet och Banförvaltningscentralen skall underrätta besvärsmyndigheten om att beslutet har givits. I fråga om anförande och behandling av besvär som avses i detta moment gäller i övrigt i tillämpliga delar förvaltningsprocesslagen.

## 44 (45) §

*Straffbestämmelser*

(1 mom. som i RP)

Den som uppsåtligen

1) bedriver järnvägstrafik utan sådana förutsättningar som avses i 12 §,

2) utnyttjar bankapacitet i strid med 21 §,

3) bedriver museitrafik i strid med de förutsättningar och krav som anges i 36 §,

4) handlar i strid med de i 37 § angivna förutsättningar och krav som gäller trafik i anslutning till banhållning, eller

5) utan orsak rör sig eller vistas på bangårdsområde, spår eller järnvägsbro eller i järnvägstunnel som allmänheten inte har tillträde till

skall för *brott mot järnvägslagstiftningen* dömas till böter, om inte gärningen är obetydlig eller om inte strängare straff bestäms i någon annan lag.

## 45 (46) §

(Som i RP)

46 (47) §

*Övergångsbestämmelser*

(1 mom. som i RP)

Sådan rätt att använda bannätet som har beviljats enligt 8 § i bannätslagen och ett sådant säkerhetsintyg som avses i 3 § förordningen om koncession för järnvägsföretag (554/1997) är som sådana i kraft tills den första tågplaneperioden som angetts enligt denna lag inleds. Den som har rätt att använda bannätet skall i enlighet med denna lag ansöka om bankapacitet för de tågplaneperioder som regleras i denna lag. En järnvägsoperatör och ett företag som bedriver banhållningsrelaterad trafik enligt 37 § skall ha ett med stöd av denna lag beviljat säkerhetsintyg för

den första tågplaneperioden som angetts enligt denna lag.

(3 och 4 mom. *utesl.*).

Den första enligt denna lag upprättade beskrivning av bannätet skall offentliggöras senast en månad efter att denna lag har trätt i kraft. Banförvaltningscentralen skall innan denna lag träder i kraft höra de som ansöker om av bankapacitet och som avses i 4 mom. om sitt förslag till beskrivning av bannätet.

Genom statsrådets förordning utfärdas närmare bestämmelser om inledningen av den första i denna lag avsedda tågplaneperioden, om den första tidsfristen för ansökning av bankapacitet samt om det första i 20 § avsedda förslaget till tågplaneperiod. (*Utesl.*)

(5 mom. som 7 mom. i RP)

***Utskottets förslag till uttalande***

*Riksdagen förutsätter att grunderna för tågsäkerheten regleras i lag och att re-*

*geringen så snart som möjligt överlämnar en proposition till riksdagen om detta.*

Helsingfors den 11 februari 2003

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Erkki Pulliainen /gröna  
vordf. Annika Lapintie /vänst  
medl. Klaus Bremer /sv (delvis)  
Jyri Häkämies /saml  
Erkki Kanerva /sd  
Saara Karhu /sd (delvis)  
Marjukka Karttunen /saml  
Risto Kuisma /sd  
Eero Lämsä /cent

Raimo Mähönen /sd  
Tero Mölsä /cent  
Markku Rossi /cent  
Ismo Seivästö /kd  
Timo Seppälä /saml  
Harry Wallin /sd  
Lasse Virén /saml  
Raimo Vistbacka /saf.

Sekreterare var

utskottsråd Mika Boedeker.