

## **Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lag om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet**

### **PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås en lag om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet. Syftet med propositionen är att genomföra två direktiv av vilka det ena gäller driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg och det andra driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg.

Lagen gäller de trafikleder, spår och anordningar som används på det statliga bannät som hör till det transeuropeiska järnvägssystemet samt de spårfordon som används i trafik inom det liksom även de yrkesmässiga kvalifikationerna och villkoren avseende hälsa och säkerhet för den personal som är sysselsatt med driften av systemet. Lagen tillämpas också på det övriga statliga bannät som Banförvaltningscentralen innehar.

I det järnvägssystem som ingår i lagens tillämpningsområde skall sådana tekniska krav eller krav i fråga om järnvägssystemets operativa användning tillämpas vars innehåll

bestäms enligt gemenskapsrätten. De väsentliga krav som ingår i systemet skall tillämpas på utformning, uppbyggnad, utsläppande på marknaden, ibrukttagande, ombyggnad, modernisering och drift av olika delar av järnvägssystemet. Kraven är förpliktande både för dem som deltar i produktionen av nyttigheterna och för dem som använder systemet. Lagen har ingen retroaktiv verkan, utan tillämpningen av de väsentliga kraven kommer att utvidgas efter hand som de olika delarna av systemet moderniseras.

Enligt propositionen skall de s.k. anmälda organ som verkar inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet bedöma överensstämelsen hos nyttigheter som skall släppas ut på marknaden för järnvägssystem. I Finland utses de anmälda organen av kommunikationsministeriet, som också övervakar den verksamhet som anmälda organ i Finland bedriver.

Lagen avses träda i kraft så snart som möjligt efter det att den har antagits och blivit stadfäst.

## INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL .....	1
INNEHÅLL.....	2
ALLMÄN MOTIVERING.....	3
1. Nuläge.....	3
1.1. Lagstiftning och praxis .....	3
Allmänt.....	3
1.2. Direktiven om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet 3	3
Direktivens huvudsakliga innehåll.....	3
Genomförandet av direktiven i Finland .....	3
1.3. Genomförandet av direktiven i vissa medlemsstater.....	4
Sverige .....	4
Danmark.....	4
Tyskland.....	4
Utseende av anmälda organ i andra medlemsstater.....	4
2. Propositionens mål och de viktigaste förslagen.....	4
3. Propositionens verkningar .....	5
3.1. Ekonomiska verkningar.....	5
Marknaden för järnvägssystem.....	5
Marknaden för järnvägstransporter.....	5
3.2. Organisatoriska verkningar.....	5
3.3. Verkningar i fråga om bannätet.....	6
4. Beredningen av propositionen.....	6
DETALJMOTIVERING.....	7
1. Lagförslag.....	7
2. Närmare bestämmelser.....	15
3. Ikraftträdande .....	16
4. Lagstiftningsordning.....	16
LAGFÖRSLAG.....	17
om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet.....	17

## ALLMÄN MOTIVERING

### 1. Nuläge

#### 1.1. Lagstiftning och praxis

Allmänt

De tekniska kraven i fråga om järnvägssystemet baserar sig för närvarande huvudsakligen på Banförvaltningscentralens föreskrifter, som har meddelats med stöd av 6 § lagen om statens bannät, banhållningen och användningen av bannätet (21/1995, nedan *bannätslagen*). Föreskrifterna gäller trafiken på bannätet, banan och dess anordningar, den rörliga materiel samt godkännande av rörlig materiel för trafik och användning av materiel i trafik.

Banförvaltningscentralens föreskrifter är i princip nationella till innehållet, men rekommendationer som har beretts i internationellt samarbete inom järnvägssektorn har också utnyttjats vid beredningen av föreskrifterna. Å andra sidan har järnvägssektorn hittills saknat enhetliga transnationella tekniska krav som skulle ha gjort olika länders system enhetliga. Det förekommer således skillnader i de tekniska kraven på järnvägssystemen också i ett europeiskt perspektiv, vilket inte är fallet inom landsvägs- eller flygtrafiken.

#### 1.2. Direktiven om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet

Direktivens huvudsakliga innehåll

Kraven på driftskompatibilitet hos det transeuropeiska järnvägssystemet baserar sig på Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg (nedan *driftskompatibilitetsdirektivet för konventionella tåg*) och rådets direktiv 96/48/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg (nedan *driftskompatibilitetsdirektivet för höghastighetståg*). Det förstnämnda direktivet trädde i kraft den 20 april 2001 och det sistnämnda den 8 oktober 1996.

Direktiven bildar en helhet vars syfte är att för det transeuropeiska bannätet, sådant som

om det bestäms om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet genom Europaparlamentets och rådets beslut 1692/96/EG (nedan *TEN-beslutet*), utforma enhetliga tekniska krav och ett enhetligt tekniskt bedömningsförfarande vilket baserar sig på bedömningar utförda av anmälda organ. Bedömningarna skall beviljas ömsesidigt godkännande, och medlemsstaterna skall övervaka att marknaden fungerar.

Genomförandet av direktiven i Finland

När det gäller driftskompatibilitetsdirektivet för höghastighetståg har trafikministeriet den 3 mars 1999 utsett Banförvaltningscentralen till anmält organ enligt artikel 20 i direktivet. När det gäller de övriga artiklarna har Finland tidigare ansett att genomförandet är tillräckligt om Banförvaltningscentralen i sin normgivning beaktar kraven på driftskompatibilitet och med stöd av 6 § bannätslagen meddelar föreskrifter som följer direktivet.

Europeiska gemenskapernas kommission (nedan *kommissionen*) har ändå ansett att dessa finländska genomförandeåtgärder inte räcker till. Den 5 augusti 1999 fick Finland en formell underrättelse och den 31 januari 2000 ett motiverat yttrande från kommissionen beträffande bristerna i genomförandet av direktivet. Enligt kommissionen har Finland inte gett de lagar eller förordningar eller utfärdat de administrativa bestämmelser som förutsätts i artikel 23 i driftskompatibilitetsdirektivet för höghastighetståg. På denna grund väckte kommissionen talan mot Finland i Europeiska gemenskapernas domstol den 3 juli 2001.

Efter att kommissionen väckte talan mot Finland gick kommunikationsministeriet in för att bereda en separat lag om driftskompatibilitetsfrågor. Dessa frågor bildar en egen separat helhet inom järnvägssektorn, och för att kraven i grundlagen skall uppfyllas måste denna helhet regleras i lag. Avsikten var ursprungligen att driftskompatibilitetsfrågorna skulle ingå i den järnvägslag genom vilken Europeiska unionens s.k. järnvägspaket genomförs nationellt. Det ansågs ändå inte nödvändigt att skynda på beredningen av

järnvägslagen för att driftskompatibilitetsdirektiven skulle kunna genomföras, eftersom den tid som har reserverats för genomförandet av järnvägspaketet inte löper ut förrän i mars 2003.

Genom lagen genomförs också driftskompatibilitetsdirektivet för konventionella tåg, som skall vara genomfört i april 2003. I fråga om mål, struktur och innehåll motsvarar direktivet driftskompatibilitetsdirektivet för höghastighetståg. Därför anses det motiverat att genomföra båda direktiven genom samma lag. Då kan också de ändringar som görs i direktiven genomföras nationellt genom ändring av en enda lag.

### **1.3. Genomförandet av direktiven i vissa medlemsstater**

#### **Sverige**

I Sverige genomfördes driftskompatibilitetsdirektivet för höghastighetståg genom en separat lag och förordning (Lag om järnvägssystem för höghastighetståg, 2000:1336 och Förordning om järnvägssystem för höghastighetståg, 2000:1339) vilka trädde i kraft den 1 januari 2001.

Med stöd av förordningen ansvarar Järnvägsinspektionen för de uppgifter som medlemsstaterna har enligt lagen. I fråga om anmälda organ tillämpas i Sverige en allmän lag som gäller anmälda organ (Lag om teknisk kontroll, 1992:1119). I Sverige saknas tills vidare ett officiellt anmält organ inom järnvägssektorn.

#### **Danmark**

I Danmark har kraven på driftskompatibilitet hos järnvägssystemet för höghastighetståg genomförts med hjälp av ett meddelande utfärdat med stöd av lagarna om tågsäkerhet och om myndigheten Banestyrelsen (Bekendtgørelse om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog, 181/25.3.1999). Detta meddelande trädde i kraft den 4 april 1999.

Enligt meddelandet ansvarar myndigheten Jernbanetilsynet för de uppgifter enligt direktivet som ankommer på medlemsstaterna, med undantag för de anmälda organen, som utses av trafikministeriet. Inte heller Danmark har än så länge något officiellt anmält organ inom järnvägssektorn.

#### **Tyskland**

I Tyskland bestäms om kraven inom järnvägssystemet för höghastighetståg genom en förordning (Verordnung über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems) som trädde i kraft den 1 april 1999. Anmält organ i Tyskland är den avdelning som svarar för tekniska frågor vid järnvägsmyndigheten Eisenbahn-Bundesamt. Denna avdelning (Eisenbahn-Cert) verkar självständigt i förhållande till resten av myndigheten i frågor som gäller driftskompatibilitet. Chefen för avdelningen har självständig beslutanderätt i frågor som gäller det anmälda organet.

Utseende av anmälda organ i andra medlemsstater

Hittills har kommissionen underrättats om bara sju anmälda organ enligt driftskompatibilitetsdirektivet för höghastighetståg. Organen finns i fem olika medlemsstater. Utöver dem håller enligt inofficiella uppgifter dessutom åtminstone 14 nya anmälda organ på att inleda sin verksamhet inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. En del av de anmälda organen är statliga inrättningar och en del verkar som privata företag på kommersiella grunder.

### **2. Propositionens mål och de viktiga förslagen**

Målet med propositionen är att främja den finländska marknaden för järnvägstransporter på statens bannät som en del av det transeuropeiska järnvägssystemet. Järnvägssystemets tekniska kompatibilitet främjas genom adekvata enhetliga tekniska krav på de delsystem som används inom systemet. Syftet med enhetliga tekniska krav är att göra systemets olika delar mer driftskompatibla för att järnvägstrafikens verksamhetsbetingelser skall förbättras och att skapa en mer konkurrensriktad produktmarknad i stället för den nuvarande i hög grad nationella marknaden. Lagen tillämpas inte på privata järnvägar och spår.

Inom järnvägssystemet skall de väsentliga kraven enligt driftskompatibilitetsdirektiven tillämpas. Bemyndigande ges att bestämma närmare om dessa krav genom förordning av statsrådet och beslut av Banförvaltningscen-

tralen. Om bedömningsförfarandet i fråga om de delsystem och de driftskompatibilitetskomponenter som används inom järnvägssystemet bestäms genom förordning av statsrådet. För bedömningarna ansvarar ett anmält organ som har utsetts av kommunikationsministeriet eller av något annat medlemsland inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. En privat- eller offentligrättslig sammanslutning kan vara anmält organ. Bedömningarna baserar sig på kraven enligt bilagorna till driftskompatibilitetsdirektiven.

Ett anmält organ skall bedöma delsystemens och driftskompatibilitetskomponenternas överensstämmelse med de väsentliga kraven. De väsentliga kraven bestäms enligt den ovan nämnda förordningen av statsrådet. De väsentliga kraven preciseras genom tekniska specifikationer för driftskompatibilitet, som i Finland genomförs med hjälp av Banförvaltningscentralens beslut. Finlands särförhållanden kan beaktas antingen i de tekniska specifikationerna eller, i enlighet med det förfarande som anges i driftskompatibilitetsdirektiven, i Banförvaltningscentralens beslut.

Det är Banförvaltningscentralen som ansvarar för att järnvägssystemet fungerar, och dess tillstånd för ibruktagande krävs för användningen av delsystem på statens bannät. Banförvaltningscentralen skall enligt propositionen vara den myndighet som ansvarar även för marknadsövervakningen. Avsikten är att den enhet inom Banförvaltningscentralen som har hand om säkerhetsfrågorna skall ha ansvaret för marknadsövervakningsuppgifterna i enlighet med lagen.

I lagen föreskrivs hur den tekniska bedömningen påverkar marknadsdugligheten i fråga om de produkter som släpps ut på marknaden för järnvägssystem. Målet är att det inte utan grundad anledning skall gå att kräva ny bedömning av en produkt som redan har blivit bedömd en gång. Dessutom får handeln med nyttigheter som uppfyller de väsentliga kraven inte begränsas på grunder som strider mot de väsentliga kraven.

### **3. Propositionens verkningar**

#### **3.1. Ekonomiska verkningar**

Marknaden för järnvägssystem

Verkningarna av den föreslagna lagen bedöms vara ringa under de närmaste åren. De

väsentliga krav som avses i lagen kommer att anges i detalj först under kommande år, varför Banförvaltningscentralen också i fortsättningen kan meddela nationella tekniska föreskrifter. Inte förrän de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet är i kraft i hela Europa kan vi vänta oss en ökad konkurrens på marknaden för järnvägssystem och en standardisering av de nyttigheter som används inom systemet.

En bedömning ur europeisk synvinkel är att kostnaderna för en förbättrad driftskompatibilitet till en början kommer att vara större än nyttan. När driftskompatibiliteten blir bättre förbättras också möjligheterna att använda nyttigheter av olika tillverkare. Även tillverkarnas faktiska möjligheter att verka på den europeiska inre marknaden förbättras, eftersom samma tekniska krav i princip tillämpas inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Marknaden för järnvägstransporter

Driftskompatibiliteten hos de delsystem som används inom järnvägssystemet inverkar i betydande grad på järnvägsföretagens möjligheter att konkurrera inom den internationella trafiken. Järnvägssystemen i länderna inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet har länge varit nationellt differentierade, och olika tekniska krav har tillämpats i olika länder. Spårvidden i medlemsländerna är i princip densamma, men effektiviteten inom järnvägstransporterna påverkas också av många andra tekniska omständigheter. Därför väntas den operativa nyttan med driftskompatibiliteten vara större än de kostnader anpassningen medför.

För Finlands del bedöms de operativa fördelarna med driftskompatibiliteten bli ringa på grund av den relativt obetydliga samtrafiken västerut (3 % av hela godstrafiken). För Finland är det viktigt att en betydande del av vårt järnvägssystem bibehåller sina tekniska särdrag (bl.a. spårvidd) och att inga särskilda investeringar behövs på grund av kraven på driftskompatibilitet. Inte heller samtrafiken med Ryssland förändras tekniskt sett.

#### **3.2. Organisatoriska verkningar**

Propositionen medför en möjlighet att lägga ut en del av de tekniska bedömningar som Banförvaltningscentralen utför som tjänsteuppdrag på entreprenad. De anmälda organen

kommer att utföra en del av de tekniska bedömningar som Banförvaltningscentralen för närvarande har hand om. Banförvaltningscentralen är fortfarande skyldig att i enlighet med bannätslagen ansvara för den tekniska bedömningen, godkännandet och övervakningen på det nationella planet.

Enligt lagen kan flera anmälda organ utses. De kommersiella företagens verksamhetsbetingelser bestäms utifrån efterfrågan på bedömningar. Efterfrågan beror på Banförvaltningscentralens, järnvägsföretagens och andra parter beställningar av bedömningar, men åtminstone i början väntas efterfrågan vara liten.

### **3.3. Verkningar i fråga om bannätet**

Driftskompatibilitetsdirektiven påverkar inte direkt omfattningen av statens bannät. Ban-

förvaltningscentralens möjligheter att effektivisera banhållningen förbättras likväl om marknaden för järnvägssystem effektiveras på väntat sätt. En indirekt finansiell effekt har också Europeiska unionens investeringsstöd för TEN. En förutsättning för att det skall beviljas är nämligen att kraven på driftskompatibilitet iakttas.

## **4. Beredningen av propositionen**

Propositionen har beretts som tjänsteuppdrag vid kommunikationsministeriet och Banförvaltningscentralen. Utkastet till proposition har varit på remiss hos justitieministeriet, finansministeriet, handels- och industriministeriet, Banförvaltningscentralen, Konkurrensverket, Industrins och Arbetsgivarnas Centralförbund rf, Finlands Fackförbunds Centralorganisation FFC rf samt VR-Group Ab.

## DETALJMOTIVERING

### 1. Lagförslag

1 §. *Lagens syfte och tillämpningsområde.* I 1 mom. anges lagens allmänna mål. Lagens syfte är att främja den tekniska kompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet genom att ange adekvata allmänna tekniska krav för systemet. I ett europeiskt perspektiv är syftet med enhetliga tekniska krav att förbättra driftskompatibiliteten hos systemets olika delar och att utforma en mer konkurrensinriktad systemmarknad genom att det slås fast allmänna grunder för systemet och detaljerade tekniska krav på kompatibiliteten hos systemets olika delar.

Sedan de tekniska kraven har angetts kan bara de delar av systemet som fungerar perfekt sinsemellan användas i det transeuropeiska järnvägssystemet. De aktuella delarna av järnvägssystemet skall inte i onödan avvika från varandra på grund av olika nationella särskilda krav, utan systemets olika delar skall i princip kunna användas i hela Europa till den del driftskompatibiliteten kan uppnås till skäliga kostnader.

Lagens syften påverkar indirekt marknaden för järnvägstransporter dels genom att marknaden för järnvägssystem blir effektivare, dels genom att den internationella järnvägstrafikens operativa verksamhet förbättras. När de tekniska kraven inom systemet är enhetliga kan järnvägsföretag och innehavare av bannät skaffa sina tekniska system på en europeisk marknad som inte är nationellt differentierad. Kostnaderna för samordningen av olika system kan på så sätt sänkas betydligt, och köparna är inte bundna till en eller några få leverantörers egna tekniska delsystem.

I synnerhet inom den internationella trafiken minskar systemets förbättrade driftskompatibilitet dessutom avsevärt begränsningarna inom trafiken mellan länderna, eftersom enhetliga tekniska system gör gränstrafiken snabbare och smidigare. Detta motiv är ändå inte av särskilt stor betydelse för Finland, eftersom vårt geografiska läge och en annan spårvidd än i de andra länderna inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet avsevärt begränsar möjligheterna att utvidga järnvägstrafiken västerut.

I 2 mom. anges lagens tillämpningsområde. Lagen tillämpas i Finland på det statliga bannät som hör till det transeuropeiska järnvägssystemet. I Finland omfattar detta i praktiken statens alla stambanor. Enligt 3 mom. tillämpas lagen, avvikande från villkoren i driftskompatibilitetsdirektiven, också på andra delar av statens bannät, varför lagen som helhet gäller statens bannät.

Även om statens hela bannät inte ingår i det transeuropeiska järnvägssystemet, är det ändå motiverat att tillämpa de väsentliga krav som anges i lagen på hela det statliga bannätet. På grund av den tekniska regleringen på det nationella planet bildar statens bannät och de spårfordon som använder det en teknisk helhet på vilken de väsentliga kraven inom det transeuropeiska järnvägssystemet kan tillämpas till alla delar.

Lagen tillämpas bara på nya anordningar som har släppts ut på marknaden och som skall användas på statens bannät. De tekniska kraven på det statliga bannät som nu används och på de spårfordon som trafikerar detta bannät ändras inte, eftersom lagen inte skall tillämpas retroaktivt. Också i sådana fall kan lagen likväl med stöd av 15 § tillämpas på den operativa användningen av järnvägssystemet och på ombyggnad och modernisering, om gemenskapsrätten förutsätter det.

Eftersom lagens tillämpningsområde är begränsat till statens bannät tillämpas lagen inte på privatspår, privatjärnvägar eller museijärnvägar som är anslutna till statens bannät, och inte heller på någon annan form av spårtrafik, t.ex. metrotrafik. Museitrafiken på statens bannät står utanför lagens tillämpningsområde på samma sätt som de övriga delar av järnvägssystemet som nu är i bruk.

De som innehar privatspår samt de som idkar metro- och spårvagnstrafik kan ändå indirekt dra nytta av verkningarna av lagen, om kraven på driftskompatibilitet gör systemmarknaden effektivare. De delsystem som används på privatspår är i praktiken likadana som de som används på statens bannät, varför ändringarna vanligen är likadana som på statens bannät. Systemen inom metro- och spårvagnstrafiken är i stor utsträckning likadana som på järnvägarna. Därför kommer en effektivare marknad för järnvägssystem att

avspeglas också på denna marknad.

2 §. *Definitioner.* Med järnvägssystem för konventionella tåg avses de trafikleder, spår och anordningar inom bannätet för konventionella tåg som avses i artikel 10.3 i TEN-beslutet samt de spårfordon som används i trafik längs dem, så som de har definierats i lagen om ansvar i spårtrafik (113/1999). Definitionen av järnvägssystem för konventionella tåg är således knuten till det transeuropeiska transportnätets linjer, det s.k. TEN-nätet för järnvägar, som i praktiken täcker alla stambanor i Finland.

Definitionen av järnvägssystem för höghastighetståg är på motsvarande sätt knuten till trafikleder, spår och anordningar inom det bannät för höghastighetståg som avses i TEN-beslutet och till de spårfordon som används i trafik längs dem. Finland saknar tills vidare sådana banor för höghastighetståg som avses i TEN-beslutet. En ändring av beslutet på denna punkt är likväl under beredning, och efter det kan en del av statens bannät utifrån sina tekniska egenskaper komma att höra till järnvägssystemet för höghastighetståg.

Med transeuropeiskt järnvägssystem avses den helhet som bannätet för konventionella tåg och höghastighetståg bildar. Med tanke på tillämpningen av lagen måste det ändå beaktas att också andra delar av statens bannät med stöd av 1 § 3 mom. kan jämföras med järnvägssystemet för konventionella tåg, men begreppsmässigt utgör de inte delar av det transeuropeiska järnvägssystemet.

Med grundparametrar och tekniska specifikationer för driftskompatibilitet avses krav som tillämpas inom det transeuropeiska järnvägssystemet och bygger på beslut eller rekommendationer av kommissionen och som baserar sig på antingen artikel 5 och 6 i driftskompatibilitetsdirektivet för konventionella tåg eller artikel 5 och 6 i driftskompatibilitetsdirektivet för höghastighetståg.

Grundparametrarna utgör etapper i beredningen av de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet. Kommissionen utfärdar dem som antingen rekommendationer eller beslut. När kommissionen meddelar sådana tekniska specifikationer för driftskompatibilitet som gäller grundparametrarna, ges de i form av beslut som också innehåller de grundparametrar som tillämpades vid beredningen.

Med väsentliga krav avses beroende på tillämpningsområdet antingen de krav om vilka

bestäms i bilaga III till driftskompatibilitetsdirektivet för konventionella tåg eller i bilaga III till driftskompatibilitetsdirektivet för höghastighetståg. Kraven skall ges genom förordning av statsrådet. I de väsentliga kraven ingår också grundparametrarna och de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet. Kraven i bilaga III till vardera driftskompatibilitetsdirektivet, i grundparametrarna och i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet utgör således de väsentliga kraven, sådana de gäller i Finland.

Med delsystem avses de funktionella eller strukturella delsystem som anges i bilaga II till driftskompatibilitetsdirektivet för konventionella tåg och i bilaga II till driftskompatibilitetsdirektivet för höghastighetståg. Definitionen motsvarar definitionen i artikel 2 punkt c i driftskompatibilitetsdirektivet för konventionella tåg och i artikel 2 punkt c i driftskompatibilitetsdirektivet för höghastighetståg.

Med driftskompatibilitetskomponenter avses alla grundläggande komponenter, grupper av komponenter, underenheter eller kompletta enheter som har införlivats eller avses att införlivas i ett delsystem och som driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet är beroende av. Definitionen motsvarar definitionen i artikel 2 punkt d i driftskompatibilitetsdirektivet för konventionella tåg och i artikel 2 punkt d i driftskompatibilitetsdirektivet för höghastighetståg.

Med EG-kontrollförklaring, EG-försäkran om överensstämmelse och EG-försäkran om lämplighet avses förklaringar och försäkringar enligt driftskompatibilitetsdirektivet om att de väsentliga kraven iaktas. EG-kontrollförklaringen gäller delsystem och utfärdas av den som tar ett delsystem i bruk (*den upphandlande enheten*) eller av dennes ombud inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. EG-försäkran om överensstämmelse och EG-försäkran om lämplighet gäller driftskompatibilitetskomponenter och utfärdas av tillverkaren av en komponent eller av dennes ombud inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Om förutsättningarna för förklaringarna och försäkringarna och om användningen av dem bestäms och föreskrivs med stöd av 4 §.

Om anmälda organ bestäms i artikel 20 i vardera driftskompatibilitetsdirektivet. Enligt definitionen avses med anmält organ varje anmält organ inom det transeuropeiska järnvägssystemet. Organen utses separat för



vardera direktivet. I Finland utses anmälda organ med stöd av 7 §.

Med EG-kontroll avses det bedömningsförfarande i fråga om delsystem om vars grunder bestäms i 8 § 1 mom.

3 §. *Väsentliga krav, grundparametrar samt tekniska specifikationer för driftskompatibilitet.* Grunderna för de väsentliga kraven anges i bilaga III till driftskompatibilitetsdirektivet för konventionella tåg och på motsvarande sätt i bilaga III till driftskompatibilitetsdirektivet för höghastighetståg. Kraven gäller säkerhet, tillförlitlighet och tillgänglighet, hälsa, miljöskydd och teknisk kompatibilitet. Om de väsentliga kraven bestäms genom en förordning av statsrådet som utfärdas med stöd av 1 mom. Förordningen skall basera sig på kraven i bilagorna till direktiven.

Banförvaltningscentralen bemyndigas i 2 mom. att genom sina beslut genomföra grundparametrarna och de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet på det nationella planet. Besluten skall basera sig på kommissionens beslut och rekommendationer, som innehåller de grundparametrar och tekniska specifikationer för driftskompatibilitet som skall tillämpas inom det transeuropeiska järnvägssystemet.

Hittills har kommissionen utfärdat ett grundparameterbeslut (kommissionens beslut om de grundegenskaper för driftlednings- och signaleringssystemet i det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg som i punkt 3 i bilaga II till direktiv 96/48/EG kallas ERTMS-värden, 2001/260/EG) och en grundparameterrekommendation (kommissionens rekommendation om de grundegenskaper för det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg som avses i artikel 5.3 b i direktiv 96/48/EG, K(2001) 745).

Beredningen av de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet hos järnvägssystemet för höghastighetståg har kommit så långt att en helhet omfattande sex specifikationer väntas träda i kraft 2002. När det gäller bannätet för konventionella tåg anges i driftskompatibilitetsdirektivet för konventionella tåg specifikationsgrupper, av vilka de första beräknas träda i kraft 2004.

Banförvaltningscentralen kommer ändå inte nödvändigtvis att i samtliga fall genomföra kommissionens rekommendationer och beslut som sådana, utan den kan beakta de grunder för avvikelser som anges i artikel 7 i driftskompatibilitetsdirektivet för konventionella tåg och i artikel 7 i driftskompatibili-

tetsdirektivet för höghastighetståg. Medlemsstaterna får rätt att på de grunder som anges i artiklarna avvika från kraven i de tekniska specifikationerna. Avvikelsegrunderna skiljer sig från varandra i fråga om järnvägssystemet för konventionella tåg och järnvägssystemet för höghastighetståg.

Inom järnvägssystemet för konventionella tåg finns det sex avvikelsegrunder: 1) ett projekt som redan är långt framskridet när de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet utfärdas, 2) ett projekt som gäller modernisering eller ombyggnad av en linje om lastprofilen, spårvidden eller spåravståndet eller den elektriska spänningen är inkompatibla med de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet, 3) en ny linje eller modernisering eller ombyggnad av en befintlig linje om järnvägsnätet i denna medlemsstat på grund av havet är isolerat eller avskilt från järnvägsnätet i resten av gemenskapen, 4) modernisering, utvidgning eller ombyggnad av en befintlig linje om tillämpningen av de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet hotar projektets lönsamhet och/eller kompatibiliteten hos medlemsstatens järnvägssystem, 5) ett snabbt återupprättande av järnvägsförbindelserna efter en olyckshändelse eller en naturkatastrof förutsätter avvikelser från de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet, 6) vagnar som går till eller från tredje land där spårvidden avviker från den spårvidd som används för gemenskapens huvudjärnvägsnät.

Kommissionen skall underrättas om alla dessa avvikelser. I de fall som avses i punkterna 2, 4 och 6 har kommissionen rätt att besluta om tillämpningen av avvikelserna. Beslutet fattas i ett föreskrivande förfarande om vilket bestäms i artikel 5 i rådets beslut om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter (1999/468/EG). De avvikelser enligt punkt 2 som gäller lastprofilen och spårvidden hör ändå inte till området för kommissionens beslutanderätt. En föreskrivande kommitté enligt driftskompatibilitetsdirektivet för konventionella tåg kan ändå analysera alla anmälningar om avvikelser.

Inom järnvägssystemet för höghastighetståg finns det fyra avvikelsegrunder: 1) ett projekt som är långt framskridet då de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet offentliggörs, 2) anpassning av en befintlig linje till trafik med höghastighetståg när denna linjes lastprofil, spårvidd eller avstånd mellan spår-

ren skiljer sig från motsvarande egenskaper som gäller för större delen av det europeiska järnvägsnätet och när denna linje inte utgör någon direkt anslutning till det övriga järnvägssystemet för höghastighetståg, 3) nya linjer eller anpassning av befintliga linjer då järnvägsnätet är isolerat eller av havet avskuret från den övriga gemenskapens järnvägsnät för höghastighetståg, 4) anpassning av en befintlig linje till trafik med höghastighetståg då tillämpningen av de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet äventyrar projektets ekonomiska livskraft.

Inom järnvägssystemet för höghastighetståg skall kommissionen underrättas om alla avvikelsegrunder, men i de fall som avses i punkt 4 har kommissionen rätt att besluta om tillämpningen av avvikelsegrunderna. Kommissionens beslut fattas i det ovan avsedda föreskrivande förfarandet. Meddelandena till kommissionen måste motiveras.

För Finland är det primära målet att inkludera alla avvikelsegrunder i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet, varvid avvikelsegrunderna enligt direktivet inte behöver tillämpas. De angivna avvikelsegrunderna är sekundära för Finland, men de garanterar Finland en möjlighet att bibehålla de särdrag hos bannätet som gör att det skiljer sig från gemenskapens bannät i fråga om huvudsaklig spårvidd och lastprofil. När det gäller bannätet för konventionella tåg kan också de tekniska kraven på de vagnar som för närvarande används i samtrafiken med Ryssland tillämpas som sådana.

Banförvaltningscentralens beslut skall innehålla uppgifter om de avvikelsegrunder som tillämpas i Finland. I besluten skall också anges vilka särskilda krav som tillämpas i de andra länderna inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, eftersom Banförvaltningscentralens beslut är den rätt som tillämpas av de anmälda organ som verkar i Finland.

Den förordning av statsrådet som skall utfärdas med stöd av 1 mom. kan enligt lagens tillämpningsområde innehålla de yrkesmässiga kvalifikationerna och villkoren avseende hälsa och säkerhet för den personal som är sysselsatt med driften av det transeuropeiska järnvägssystemet. Enligt 2 mom. genomförs de krav i dessa frågor som eventuellt ingår i grundparametrarna och de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet likväl i Finland på det sätt som i övrigt bestäms eller föreskrivs om dem i lagstiftningen. De väsent-

liga kraven skall enligt 3 mom. iakttas ända från utformning till ibruktagande, men också alltid vid driften av delsystem och driftskompatibilitetskomponenter inom det transeuropeiska järnvägssystemet.

4 §. *Bedömning av delsystemens och driftskompatibilitetskomponenternas överensstämmelse.* I 1 mom. bestäms om grunderna för bedömning av delsystem och driftskompatibilitetskomponenters överensstämmelse. Bedömningen skall göras utifrån kraven i 3 §. Kraven inkluderar de väsentliga kraven enligt bilaga III till vardera driftskompatibilitetsdirektivet, grundparametrarna och de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet. När det gäller driftskompatibilitetskomponenterna skall också de övriga tekniska krav som har fastställts med stöd av gemensapsrätten tillämpas vid bedömningen.

Med tekniska krav enligt gemensapsrätten avses europeiska specifikationer. Sådana är den gemensamma tekniska specifikation som avses i artikel 1.8—1.12 i rådets direktiv 93/38/EEG, europeiskt tygodkännande eller nationella standarder som motsvarar de europeiska standarderna. Om de nämnda tekniska kraven inte har genomförts i Finland, är det inte heller meningen att dessa krav skall genomföras i Finland med stöd av 1 mom.

I 2 mom. bemyndigas statsrådet att genom förordning utfärda närmare bestämmelser om EG-kontrollförklaring och om EG-försäkran om överensstämmelse och EG-försäkran om lämplighet samt om villkoren för och förfarandet vid sådana förklaringar och försäkningar. Om användningen av EG-försäkran om överensstämmelse och EG-försäkran om lämplighet bestäms likväl genom beslut av Banförvaltningscentralen i enlighet med de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet.

Enligt gemensapsrätten förutsätter en EG-kontrollförklaring att ett anmält organ utfärdar ett intyg över delsystemets överensstämmelse. Om utfärdandet av ett sådant intyg bestäms i lagens 8 §. Motsvarande intyg för driftskompatibilitetskomponenter är provningsintyg. Om utfärdandet av dem bestäms likaså i 8 §.

5 §. *Tillstånd för ibruktagande av delsystem.* För ibruktagande av delsystem på statens bannät krävs enligt 1 mom. att Banförvaltningscentralen beviljar ett tillstånd för ibruktagande. Tillståndet behövs för det första ibruktagandet av ett delsystem, men också för ibruktagandet efter en betydan-

ombyggnad och modernisering av delsystemet. Vad som avses med ombyggnad och modernisering definieras genom de beslut som Banförvaltningscentralen utfärdar med stöd av 3 § 2 mom. och genom tolkningspraxis i fråga om tillstånd för ibruktagande. Banförvaltningscentralen skall underrättas även om ombyggnaden eller moderniseringen inte är betydande. I enlighet med detta kan den upphandlande enheten i vilket fall som helst få Banförvaltningscentralens ställningstagande till om kraven i fråga om tillstånd för ibruktagande skall tillämpas i det aktuella fallet eller inte.

Banförvaltningscentralen skall bevilja tillstånd för ibruktagande om delsystemen uppfyller de väsentliga kraven. Tillståndet kan beviljas för en viss tid, eftersom gemenskapsrätten i fråga om driftskompatibilitet kan förutsätta att medlemsstaterna regelbundet kontrollerar delsystemen. I tillståndet kan Banförvaltningscentralen inkludera krav, begränsningar eller villkor genom vilka det kan säkerställas att de väsentliga kraven iakttas. Å andra sidan får Banförvaltningscentralens förutsättningar för beviljandet av tillstånd för ibruktagande eller villkoren för tillståndet inte strida mot de väsentliga kraven. Avsikten är att avgränsa Banförvaltningscentralens prövningsrätt så att den följer gemenskapsrätten.

*6 §. Marknadsduglighet och överensstämmelsepresumtion för ett delsystem och en driftskompatibilitetskomponent.* I 1 mom. bestäms om utsläppandet på marknaden av delsystem och driftskompatibilitetskomponenter. Om ett delsystem eller en driftskompatibilitetskomponent inte uppfyller de väsentliga kraven får delsystemet eller driftskompatibilitetskomponenten inte släppas ut på marknaden för det transeuropeiska järnvägssystemet eller användas inom detta järnvägssystem. Förbudet gäller inte delsystem och driftskompatibilitetskomponenter som marknadsförs för något annat järnvägssystem än ett på vilket denna lag tillämpas.

Syftet med förbudet mot en begränsning av marknaden är att säkerställa att delsystem och driftskompatibilitetskomponenter som uppfyller de väsentliga kraven kan släppas ut på marknaden utan begränsningar som är konkurrensrättsligt ogrundade. Förbudet mot en begränsning av marknaden gäller bara de grunder som hänför sig till driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet. Eventuella begränsningar i andra lagar, t.ex. i fråga om sä-

kerheten, skall således tillämpas som sådana. Också de tekniska föreskrifter som utfärdats genom beslut av Banförvaltningscentralen och kraven i enlighet med dem kan tillämpas som sådana, eftersom det enligt gemenskapsrätten är möjligt att genom beslut av Banförvaltningscentralen komplettera och tillämpa de väsentliga kraven om vilka inga tekniska specifikationer för driftskompatibilitet har utfärdats.

I 2 mom. ingår också bestämmelser om den överensstämmelsepresumtion som en EG-kontrollförklaring, en EG-försäkran om överensstämmelse eller en EG-försäkran om lämplighet medför. Om ett delsystem eller en driftskompatibilitetskomponent har försetts med en sådan förklaring eller försäkran, skall delsystemet eller driftskompatibilitetskomponenten anses uppfylla de väsentliga kraven, om de beslut av Banförvaltningscentralen som har utfärdats med stöd av 3 § 2 mom. har beaktats i bedömningen.

I Banförvaltningscentralens beslut beaktas var avsikten är att använda delsystemet eller driftskompatibilitetskomponenten. För Finlands del kan kraven t.ex. till vissa delar avvika från de särskilda krav som tillämpas i andra länder. Om de tekniska specifikationer för driftskompatibilitet som tillämpas i Finland jämte avvikelserna i artikel 7 i vardera driftskompatibilitetsdirektivet har beaktats vid bedömningen av ett delsystem eller en driftskompatibilitetskomponent, begränsar 2 mom. inte ett ömsesidigt godkännande i Finland av en bedömning som har gjorts i en annan stat.

I Banförvaltningscentralens beslut meddelas också föreskrifter om de delsystem och driftskompatibilitetskomponenter som är avsedda att släppas ut på marknaden någon annanstans än i Finland. Beslut av Banförvaltningscentralen kan således användas vid bedömningen av överensstämmelse också när de särskilda tekniska krav som tillämpas i andra länder inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet bedöms av ett anmält organ som verkar i Finland.

Överensstämmelsepresumtionen kan upphävas om det kan påvisas att delsystemet eller driftskompatibilitetskomponenten strider mot de väsentliga kraven. I praktiken är det den myndighet som ansvarar för marknadstillsynen som är skyldig att påvisa att ett delsystem eller en driftskompatibilitetskomponent inte uppfyller de väsentliga kraven.

*7 §. Utseende av anmälda organ.* Enligt 1

mom. utser kommunikationsministeriet på ansökan de anmälda organ i Finland som avses i artikel 20 i vardera driftskompatibilitetsdirektivet för en viss tid eller tills vidare. Den sökande förutsätts uppfylla kraven i 1 mom.

Den sökande kan vara en finländsk offentlig-rättslig sammanslutning eller privaträttslig sammanslutning. För att organets verksamhet skall kunna övervakas effektivt måste organet vara en finländsk juridisk person. Organet förutsätts vidare vara oberoende av marknaden för järnvägssystem.

Organet skall ha en ansvarsförsäkring eller något annat motsvarande arrangemang. Ett annat motsvarande arrangemang kan påvisas t.ex. genom motsvarande tillgångar i förhållande till verksamhetens omfattning som den som ansvarsförsäkringen bör täcka. I momentet bestäms också vilka krav i fråga om verksamheten en sökande måste uppfylla för att kunna sköta organets uppgifter.

Enligt 2 mom. skall det faktum att ett organ utgör en del av en sammanslutning som verkar på marknaden i sig inte frånta den sökande dess oberoende, om enheten i fråga faktiskt utgör en egen separat, identifierbar del av den juridiska personen. När dessa tilläggsförutsättningar uppfylls kan även Banförvaltningscentralen verka som ett anmält organ. Närmare bestämmelser om de krav som skall ställas på anmälda organ utfärdas genom en förordning av statsrådet. I den preciseras de krav som ställs på anmälda organ i bilaga VII till vardera driftskompatibilitetsdirektivet. När det gäller att utse ett organ kan ministeriet i fråga om organets verksamhet också ställa andra krav, begränsningar och villkor genom vilka säkerställs att organets uppgifter sköts på ett lämpligt sätt.

Kommunikationsministeriet skall med stöd av driftskompatibilitetsdirektiven underrätta kommissionen och de övriga medlemsstaterna när ett anmält organ har utsetts. Utifrån denna underrättelse ger kommissionen det anmälda organet ett identifikationsnummer i ett särskilt anmälningsförfarande. Utifrån underrättelsen bedömer kommissionen också det anmälda organets kvalifikationer att utföra sina uppgifter. Om kommissionen framför en avvikande åsikt om förutsättningarna att utse ett organ kan det visserligen leda till att 10 § tillämpas.

De anmälda organen utses separat för järnvägssystemet för konventionella tåg och för höghastighetståg. Å andra sidan kan samma

anmälda organ också sköta uppgifter enligt båda direktiven, förutsatt att det uppfyller kraven i bilagorna VII till båda driftskompatibilitetsdirektiven.

Ett anmält organ kan också sköta bara en del av de uppgifter som ingår i tillämpningsområdet för ett driftskompatibilitetsdirektiv och på så sätt t.ex. specialisera sig bara på vissa bedömningsuppgifter. Det som är viktigt med tanke på verksamheten är att det utseende som kommunikationsministeriet förrättar täcker den verksamhet som det anmälda organet bedriver och att ministeriet har underrettat kommissionen om dessa uppgifter.

8 §. *Anmälda organs uppgifter.* I 1 mom. bestäms om de EG-kontroller av delsystem som anmälda organ skall utföra. Om förfarandet vid EG-kontroller och om utfärdandet av intyg om överensstämmelse bestäms genom förordning av statsrådet på det sätt som föreskrivs i bilagorna V och VI till vardera driftskompatibilitetsdirektivet. I praktiken bestäms innehållet i bedömningen enligt de väsentliga kraven, grundparametrarna och i synnerhet de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet som ges genom förordning av statsrådet.

I 2 mom. bestäms om bedömningen av driftskompatibilitetskomponenternas överensstämmelse eller lämplighet. Om bedömningsförfarandet och utfärdandet av provningsintyg bestäms närmare genom förordning av statsrådet på det sätt som föreskrivs i bilaga IV till vardera driftskompatibilitetsdirektivet. I praktiken bestäms innehållet i bedömningen enligt de väsentliga kraven, grundparametrarna och i synnerhet de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet som ges genom förordning av statsrådet.

Enligt 3 mom. kan ett anmält organ lägga ut en del av sina uppgifter på en underleverantör. Organets rätt att anlita underleverantörer gäller i enskilda fall bara delåtgärder inom bedömningen. Avsikten är att ge organet en möjlighet att komplettera sitt kunnande på vissa delområden inom bedömningen, men organet får inte på denna grund lägga ut helhetsbedömningen på en underleverantör.

Det anmälda organet ansvarar alltid för åtgärder som det lägger ut på en underleverantör. Det går inte att förbigå lagens krav genom att anlita underleverantörer, utan underleverantören måste uppfylla alla de krav som skulle ställas på organet självt med stöd av i synnerhet 7 och 8 §. Rättelse i ett organs beslut om sådana intyg om överensstämmelse

och provningsintyg som har utfärdats utifrån uppdrag utförda på entreprenad kan sökas på det sätt som anges i 13 §.

9 §. *Kraven på god förvaltning.* I paragrafen anges vilka lagar om förvaltningsförfarande som skall tillämpas på anmälda organ. Till anmält organ kan utses en sammanslutning som står utanför statsförvaltningen. För att garantierna för en god förvaltning skall kunna tryggas och 124 § grundlagen beaktas måste lagen därför innehålla en bestämmelse om anmälda organs skyldighet att iaktta de lagar som nämns i momentet. Kraven i språklagen skall kunna frångås i fråga om språket i intyg om överensstämmelse och i provningsintyg, eftersom språket i dessa dokument enligt driftskompatibilitetsdirektiven är det språk på vilket det tekniska underlaget för bedömningen har avfattats.

Med tanke på att också privaträttsliga anmälda organ har hand om uppgifter som avses i driftskompatibilitetslagen när de utför offentliga förvaltningsuppdrag, är det skäl att de som i de nämnda organen utför bedömningar och ansvarar för dem ställs under straffrättsligt tjänsteansvar. Därför föreslås i paragrafen en bestämmelse om detta.

10 §. *Tillsyn över anmälda organ och återkallande av beslut att utse ett anmält organ.* Kommunikationsministeriets uppgift är enligt 1 mom. att övervaka de anmälda organens verksamhet. För detta ändamål har ministeriet rätt att utan hinder av sekretessbestämmelserna få nödvändiga uppgifter om organets förvaltning och ekonomi, personalens tekniska kompetens samt utförda bedömningar. Dessutom skall organet på eget initiativ lämna ministeriet uppgifter som kan påverka förutsättningarna för att vara anmält organ.

I 3 mom. föreskrivs om det förfarande genom vilket kommunikationsministeriet kan återkalla sitt beslut att utse ett organ. Förutsättningarna för återkallandet binder prövningsrätten till minimikriterierna för anmälda organ enligt bilaga VII till vardera driftskompatibilitetsdirektivet samt till kraven enligt lagen och driftskompatibilitetsdirektiven. Om ett organ inte uppfyller kraven i fråga om de uppgifter det har påförts, har ministeriet rätt att återkalla sitt beslut att utse det anmälda organet. Beslutet kan återkallas helt och hållet eller för en viss tid.

11 §. *Marknadsövervakning.* Enligt förslaget

skall Banförvaltningscentralen ansvara för tillsynen över att kraven på driftskompatibilitet hos det transeuropeiska järnvägssystemet uppfylls. Avsikten är att den enhet inom Banförvaltningscentralen som har hand om säkerhetsfrågor skall utses till att ha ansvaret för marknadsövervakningsuppgifterna (*marknadstillsynsmyndigheten*). Enheten skall även i övrigt sörja för tillsynen över att de tekniska kraven i fråga om järnvägstrafiken uppfylls och för tillsynen över järnvägstrafikens säkerhet. Närmare bestämmelser om ordnandet av marknadstillsynsmyndighetens uppgifter utfärdas genom förordning av statsrådet.

Marknadstillsynsmyndighetens övervakning gäller bedömningen av delsystem och driftskompatibilitetskomponenter som skall släppas ut på marknaden för järnvägssystem och i de situationer som preciseras i momentet. Utan hinder av sekretessbestämmelserna har marknadstillsynsmyndigheten rätt att av dem som nämns i 1 mom. få de uppgifter som den behöver för sina tillsynsuppgifter.

Marknadstillsynsmyndigheten har med stöd av 2 mom. rätt att ingripa på den marknad för järnvägssystem som omfattas av lagens tillämpningsområde, om den på denna marknad upptäcker sådana oegentligheter som preciseras i momentet. Marknadstillsynsmyndigheten skall utreda misstänkta brister på överensstämmelse eller andra oegentligheter på marknaden för järnvägssystem enligt bestämmelserna om förvaltningsförfarande. Om förutsättningarna i 2 mom. uppfylls, skall marknadstillsynsmyndigheten kräva att den sammanslutning eller instans som avses i 1 mom. vidtar åtgärder för att få delsystemet eller driftskompatibilitetskomponenten att uppfylla lagens krav.

Marknadstillsynsmyndigheten skall själv vidta åtgärder om bristen på överensstämmelse äventyrar järnvägstrafikens säkerhet eller annars är allvarlig. Marknadstillsynsmyndigheten kan begränsa eller förbjuda användningen av desystemet eller driftskompatibilitetskomponenten eller dra tillbaka delsystemet eller driftskompatibilitetskomponenten från marknaden. Marknadstillsynsmyndigheten skall enligt driftskompatibilitetsdirektiven underrätta kommissionen om tillämpningen av 2 mom. Utifrån denna underrättelse kan kommissionen bedöma om åtgärderna är adekvata och inleda det kommittéförfarande

som anges i driftskompatibilitetsdirektiven. Marknadstillsynsmyndigheten har enligt 3 mom. rätt att för att förstärka en förpliktelse eller ett förbud som anges i 2 mom. förelägga vite, hot om tvångsutförande eller hot om avbrytande på det sätt som bestäms i viteslagen (1113/1990). Marknadstillsynsmyndigheten bör ha tillräckliga befogenheter att ingripa vid eventuella oegentligheter på marknaden för järnvägssystem, och därför skall tvångsmedlen i momentet anses befogade.

12 §. *Straffbestämmelse.* Det är viktigt att de väsentliga kraven iakttas för att säkerheten inom järnvägstrafiken skall kunna garanteras och marknaden för järnvägssystem organiseras på lämpligt sätt. Därför föreskrivs i 12 § att verksamhet som strider mot vissa bestämmelser i lagen eller mot bestämmelser eller föreskrifter som har utfärdats med stöd av den är straffbar. I paragrafen beskrivs rekvisitet för gärningen. Som brott mot kraven på driftskompatibilitet räknas lagstridig marknadsföring, saluföring, försäljning eller övrig överlåtelse, ibruktagande, ombyggnad, modernisering eller drift av delsystem eller driftskompatibilitetskomponenter som inte motsvarar de väsentliga kraven. Rekvisitet omfattar inte utformning eller tillverkning av delsystem eller driftskompatibilitetskomponenter som strider mot de väsentliga kraven, eftersom det är den utformade eller tillverkade produktens användningsändamål som avgör om lagen skall tillämpas över huvud taget. Vid utformningen och tillverkningen skall de väsentliga kraven ändå tillämpas på det sätt lagen förutsätter, om avsikten är att använda delsystemet eller driftskompatibilitetskomponenten i det transeuropeiska järnvägssystemet. Rekvisitet för gärningen uppfylls visserligen inte förrän delsystemet eller driftskompatibilitetskomponenten släpps ut på marknaden eller annars levereras för användning i det transeuropeiska järnvägssystemet på det sätt som avses i rekvisitet.

I rekvisitet hänvisas till vissa förfaranden som strider mot lagen och mot bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den. För lagens del gäller hänvisningarna till lämpningen av de väsentliga kraven enligt 3 § 3 mom. på hela tillverkningskedjan från utformning till ibruktagande och drift, kravet i

5 § 1 mom. på tillstånd för ibruktagande av delsystem samt marknadsduglighet enligt 6 § 1 mom. för delsystem och driftskompatibilitetskomponenter.

Hänvisningarna till bestämmelser och föreskrifter som skall utfärdas med stöd av lagen avser den förordning av statsrådet som skall utfärdas med stöd av 3 § 1 mom. och det beslut av Banförvaltningscentralen som skall utfärdas med stöd av 3 § 2 mom. Hänvisningen till 4 § 2 mom. gäller de krav i fråga om EG-kontrollförklaring, EG-försäkran om överensstämmelse och EG-försäkran om lämplighet samt de villkor för en sådan förklaring eller försäkran som skall genomföras genom en förordning av statsrådet och delvis genom beslut av Banförvaltningscentralen.

I lindriga fall uppfylls rekvisitet för gärningen inte alls, och rekvisitet enligt paragrafen är sekundärt i förhållande till allvarligare brott. Rekvisitet för gärningen uppfylls härvid bara om inte strängare straff föreskrivs någon annanstans i lag.

I syfte att förhindra dubbel straffbarhet föreslås i 2 mom. en bestämmelse enligt vilken den som bryter mot en förpliktelse eller ett förbud som har förstärkts med vite, hot om tvångsutförande eller hot om avbrytande inte kan dömas till straff för samma gärning.

13 §. *Ändringssökande.* I beslut om intyg om överensstämmelse eller provningsintyg som fattats av ett anmält organ som ministeriet har utsett får rättelseyrkande framställas hos Banförvaltningscentralen. Rättelseyrkande kan således framställas bara i fråga om ett beslut fattat av ett organ som har utsetts med stöd av denna lag. Rättelseyrkandet skall framställas inom 30 dagar från delfäendet av intyget om överensstämmelse eller provningsintyget.

Rättelseyrkandet skall ställas till Banförvaltningscentralen oberoende av om det är centralen själv i egenskap av anmält organ eller något annat anmält organ som har meddelat det beslut som rättelseyrkandet gäller. Ett anmält organ som organisatoriskt hör till Banförvaltningscentralen kan inte delta i behandlingen eller avgörandet av rättelseyrkanden som avses i 1 mom. om ärendet gäller ett eget ärende eller ett rättelseyrkande som hänför sig till ett annat anmält organ.

I 2 mom. bestäms om rätten att söka ändring genom besvär i ett beslut som Banförvalt-

ningscentralen meddelat med anledning av rättelseyrkande. Syftet med bestämmelsen är att trygga partens rätt att få en domstol att bedöma ett beslut som meddelas av ett anmänt organ som utför en offentlig förvaltningsuppgift. Besvär anförs på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen (586/1996). Behörig besvärmyndighet är en förvaltningsdomstol enligt förvaltningsprocesslagen.

14 §. *Ikraftträdande.* I lagförslagets 14 § finns en sedvanlig ikraftträdelsebestämmelse. Lagen avses träda i kraft så snart som möjligt efter det att den har antagits och blivit stadfäst. Innan lagen träder i kraft skall de bestämmelser och föreskrifter på lägre nivå som skall utfärdas med stöd av lagen beredas och även i övrigt vidtas åtgärder som lagens ikraftträdande förutsätter.

15 §. *Övergångsbestämmelser.* Enligt 1 mom. har lagen ingen retroaktiv verkan på marknadsdugligheten för delsystem och driftskompatibilitetskomponenter som är i bruk när lagen träder i kraft. Om ett delsystem har tagits i bruk i enlighet med de bestämmelser och föreskrifter som gällde när lagen trädde i kraft, får det fortfarande användas på statens bannät. Detsamma gäller driftskompatibilitetskomponenter som vid lagens ikraftträdande följer de gällande bestämmelserna och föreskrifterna. Tillämpningen av bestämmelserna knyts till statens bannät eftersom bestämmelsen om användningen av delsystem och driftskompatibilitetskomponenter kan tillämpas bara på statens bannät.

I 2 mom. bestäms om lagens inverkan på delsystem och driftskompatibilitetskomponenter som har hållit på att tillverkas vid lagens ikraftträdande men som då ännu inte har varit i bruk. Härvid tillämpas lagen bara i den omfattning som de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet förutsätter. I Finland genomförs dessa specifikationer genom beslut av Banförvaltningscentralen. Målet är att i dessa fall tillämpa specifikationerna i den omfattning som i praktiken är möjlig utan förpliktande retroaktiva verkningar.

I de situationer som avses i momentet går det i Finland också att tillämpa de avvikelsergrunder som anges i artikel 7 i vardera driftskompatibilitetsdirektivet. Därför har Finland en begränsad möjlighet att avvika från de krav som enligt de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet ställs på del-

system och driftskompatibilitetskomponenter som är under arbete när lagen träder i kraft.

Vid ombyggnad och modernisering av delsystem och driftskompatibilitetskomponenter kan man enligt 3 mom. ändå förutsätta att de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet iaktas. I praktiken går det inte alltid att vid ombyggnad och modernisering iaktta specifikationerna som sådana, utan endast i den omfattning som de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet förutsätter. Specifikationskraven genomförs i Finland genom beslut av Banförvaltningscentralen. Vid ombyggnad och modernisering av delsystem kan det dessutom krävas ett nytt tillstånd för ibruktagande enligt 5 §. De krav som skall genomföras genom beslut av Banförvaltningscentralen och som gäller användningen av delsystem eller driftskompatibilitetskomponenter skall likväl iaktas fullt ut omedelbart efter det att lagen har trätt i kraft.

Kraven i fråga om driften är operativa krav som inte direkt hänför sig till de tekniska kraven på delsystem och driftskompatibilitetskomponenter. Det är närmast fråga om regler som gäller driften av systemet och som Banförvaltningscentralen fortfarande kan utfärda också med stöd av 6 § bannätslagen. I fråga om de krav som gäller driften kan avvikelsergrunderna i artikel 7 i vardera driftskompatibilitetsdirektivet tillämpas.

## 2. Närmare bestämmelser

Avsikten är att genom förordning av statsrådet utfärda närmare bestämmelser om de föreskrifter i bilagorna till direktiven som gäller väsentliga krav samt delsystem och driftskompatibilitetskomponenter liksom EG-kontroll och bedömningsförfarande samt den EG-kontrollförklaring som ett delsystem skall förse med och den EG-försäkran om överensstämmelse och den EG-försäkran om lämplighet som driftskompatibilitetskomponenterna skall förse med. Bilagorna till direktiven är mycket detaljerade och av teknisk karaktär. Det är meningen att i kommittéförfarande ändra på dem på det sätt som den tekniska utvecklingen förutsätter. Avsikten är också att genom förordning av statsrådet utfärda bestämmelser som preciserar förutsättningarna i lagen om de krav som ställs på

anmälda organ och om vilka föreskrivs i bilagorna VII till direktiven samt bestämma om den myndighet som ansvarar för marknadsövervakningen.

Genom beslut av Banförvaltningscentralen genomförs i den nationella lagstiftningen kommissionens beslut och rekommendationer om grundparametrarna och de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet när det gäller tillämpningen av de väsentliga kraven. Specifikationerna är mycket tekniska till sin karaktär. Om användningen av EG-försäkran om överensstämmelse och EG-försäkran om lämplighet bestäms närmare genom beslut av Banförvaltningscentralen i enlighet med de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet.

### 3. Ikraftträdande

Kommissionen har ansett att Finland hittills har försummat att genomföra driftskompatibilitetsdirektivet för höghastighetståg. Därför föreslås lagen träda i kraft så snart som möjligt efter det att den har antagits och blivit stadfäst. Driftskompatibilitetsdirektivet för konventionella tåg skall genomföras nationellt senast i april 2003, så genom denna lag genomförs direktivet i synnerligen god tid innan tidsfristen för genomförandet löper ut.

### 4. Lagstiftningsordning

I propositionen ingår vissa bestämmelser som är betydande statsförfattningsrättsligt. Sådana är i synnerhet bestämmelserna om bemyndigande i fråga om rätten att ge normer på lägre nivå samt bestämmelserna om marknadsduglighet för ett delsystem och en driftskompatibilitetskomponent, övervakningen av anmälda organ och marknadsövervakning. Enligt lagförslaget skall närmare bestämmelser utfärdas genom förordning av statsrådet om föreskrifterna i bilagorna till driftskompatibilitetsdirektiven. Föreskrifterna är mycket detaljerade och tekniska till sin karaktär och avsikten är att se över dem i

kommittéförfarande allt eftersom den tekniska utvecklingen på området går framåt. Genom förordning av statsrådet skall bestämmelser utfärdas som preciserar de i övrigt i lag föreskrivna förutsättningarna om kraven på anmälda organ samt föreskrivas om uppgifterna för den myndighet som har ansvaret för marknadsövervakningen. Den normgivningsbefogenhet som föreslås för Banförvaltningscentralen begränsas i enlighet med lagförslaget till att gälla rätten att nationellt genomföra beslut av kommissionen om grundparametrar och tekniska specifikationer.

Genom kravet på marknadsduglighet för ett delsystem och en driftskompatibilitetskomponent begränsas i enlighet med 6 § 1 mom., i syfte att trygga uppnåendet av målen i lagen och säkerheten inom järnvägstrafiken, utsläppandet på marknaden, överlåtandet eller användningen av ett delsystem eller en driftskompatibilitetskomponent, om de inte uppfyller de väsentliga krav som anges i lagen. Den marknadstillsynsmyndighet som avses i lagen övervakar under tjänsteansvar att kravet på marknadsduglighet uppfylls. Enligt 15 § har lagen ingen retroaktiv verkan. Även en sammanslutning som står utanför statsförvaltningen kan verka som ett sådant anmält organ som avses i lagen. Sammanslutningen skall enligt 9 § iaktta kraven på god förvaltning i utförandet av uppgifterna.

Kommunikationsministeriet har med stöd av 10 § 1 mom. rätt att utan hinder av sekretessbestämmelserna få de uppgifter som specificeras i bestämmelsen och som är nödvändiga för att övervaka de anmälda organen. Motsvarande rätt att få uppgifter har marknadstillsynsmyndigheten enligt 11 § 2 mom. Denna rätt att få uppgifter som föreslås bör anses vara motiverad för att myndigheterna skall kunna sköta sina uppgifter på behörigt sätt.

Vid beredningen av lagförslaget har det på ovan nämnda grunder ansetts att lagen kan stiftas som en vanlig lag.

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



## Lag

### om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

#### 1 §

##### *Lagens syfte och tillämpningsområde*

Syftet med denna lag är att främja marknaden för järnvägstransporter genom förbättrad driftskompatibilitet hos det transeuropeiska järnvägssystemet och att främja konkurrensen på marknaden för järnvägssystem.

Lagen tillämpas på trafikleder, spår och anordningar inom det statliga bannätet som hör till det transeuropeiska järnvägssystemet och på de spårfordon som används i trafik inom det liksom även på de yrkesmässiga kvalifikationerna och villkoren avseende hälsa och säkerhet för den personal som är sysselsatt med driften av systemet.

Lagen tillämpas på det statliga bannätets järnvägssystem också till den del bannätet inte ingår i det transeuropeiska järnvägssystemet. På en sådan del av bannätet tillämpas de bestämmelser i denna lag som avser järnvägssystemet för konventionella tåg.

#### 2 §

##### *Definitioner*

I denna lag avses med

1) *järnvägssystem för konventionella tåg* de trafikleder, spår och anordningar inom det konventionella bannätet vilka avses i artikel 10.3 i Europaparlamentets och rådets beslut

nr 1692/96/EG om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet samt de spårfordon som används i trafik längs dem,

2) *järnvägssystem för höghastighetståg* de trafikleder, spår och anordningar inom höghastighetsnätet vilka avses i artikel 10.2 i det beslut som nämns i 1 punkten samt de spårfordon som används i trafik längs dem,

3) *transeuropeiskt järnvägssystem* den helhet som järnvägssystemet för konventionella tåg och järnvägssystemet för höghastighetståg bildar,

4) *grundparametrar och tekniska specifikationer för driftskompatibilitet* krav som tillämpas inom det transeuropeiska järnvägssystemet och regleras genom beslut eller rekommendationer av Europeiska gemenskapernas kommission och som baserar sig på artikel 5 eller 6 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg (*driftskompatibilitetsdirektivet för konventionella tåg*) eller artikel 5 eller 6 i rådets direktiv 96/48/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg (*driftskompatibilitetsdirektivet för höghastighetståg*),

5) *väsentliga krav* de krav om vilka bestäms i bilaga III till driftskompatibilitetsdirektivet

för konventionella tåg eller i bilaga III till driftskompatibilitetsdirektivet för höghastighetståg samt de krav om vilka bestäms eller vilka ges i Europeiska gemenskapernas kommissions beslut och rekommendationer om grundparametrar och tekniska specifikationer för driftskompatibilitet, sådana dessa beslut och rekommendationer gäller i Finland,

6) *delsystem* de funktionella eller strukturella delsystem som avses i bilaga II till driftskompatibilitetsdirektivet för konventionella tåg och i bilaga II till driftskompatibilitetsdirektivet för höghastighetståg,

7) *driftskompatibilitetskomponenter* alla grundläggande komponenter, grupper av komponenter, underenheter eller kompletta enheter som har införlivats eller avses att införlivas i ett delsystem och som driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet är beroende av,

8) *EG-kontrollförklaring* en förklaring av den som tar ett delsystem i bruk eller av dennes ombud inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet om att delsystemet motsvarar de väsentliga kraven,

9) *EG-försäkran om överensstämmelse* och *EG-försäkran om lämplighet* en försäkran av tillverkaren av en driftskompatibilitetskomponent, av dennes ombud inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller av den som släpper ut en driftskompatibilitetskomponent på marknaden om att driftskompatibilitetskomponenten motsvarar de väsentliga kraven och övriga krav enligt gemenskapsrätten,

10) *anmälda organ* de organ som avses i artikel 20 i driftskompatibilitetsdirektivet för konventionella tåg och i artikel 20 i driftskompatibilitetsdirektivet för höghastighetståg,

11) *EG-kontroll* en bedömning utförd av ett anmält organ av ett delsystem.

### 3 §

#### *Väsentliga krav, grundparametrar samt tekniska specifikationer för driftskompatibilitet*

Inom det transeuropeiska järnvägssystemet skall iaktas de väsentliga krav i fråga om säkerhet, tillförlitlighet och tillgänglighet, hälsa, miljöskydd och teknisk kompatibilitet om vilka föreskrivs i bilaga III till driftskompatibilitetsdirektivet för konventionella tåg och i bilaga III till driftskompatibilitetsdirektivet

för höghastighetståg och om vilka närmare bestämmelser ges genom förordning av statsrådet.

Besluten och rekommendationerna från Europeiska gemenskapernas kommission om grundparametrarna och de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet när det gäller tillämpningen av de väsentliga kraven genomförs på det sätt som föreskrivs genom beslut av Banförvaltningscentralen. I fråga om kraven på de yrkesmässiga kvalifikationerna för den personal som är sysselsatt med driften av det transeuropeiska järnvägssystemet samt villkoren avseende hälsa och säkerhet gäller likväl det som i övrigt bestäms eller föreskrivs om dem.

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

### 4 §

#### *Bedömning av delsystemens och driftskompatibilitetskomponenternas överensstämmelse*

Överensstämmelsen hos det transeuropeiska järnvägssystemets delsystem och driftskompatibilitetskomponenter bedöms utifrån de väsentliga krav som avses i 3 §. Om det med stöd av gemenskapsrätten i övrigt har fastställts tekniska krav som skall tillämpas på driftskompatibilitetskomponenterna, beaktas också dessa krav när överensstämmelsen bedöms.

Närmare bestämmelser om den EG-kontrollförklaring som de delsystem som avses i driftskompatibilitetsdirektivet för konventionella tåg och driftskompatibilitetsdirektivet för höghastighetståg skall föras med och om den EG-försäkran om överensstämmelse och den EG-försäkran om lämplighet som driftskompatibilitetskomponenterna skall föras med samt om villkoren för en sådan förklaring eller försäkran ges genom förordning av statsrådet. Om användningen av EG-försäkran om överensstämmelse och EG-försäkran om lämplighet bestäms likväl separat genom beslut av Banförvaltningscentralen i enlighet med de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet.

### 5 §

#### *Tillstånd för ibruktagande av delsystem*

För ibruktagande av ett delsystem krävs att Banförvaltningscentralen beviljar ett tillstånd för ibruktagande, om delsystemet används på statens bannät. Om delsystemet byggs om eller moderniseras efter det att tillstånd för ibruktagande har beviljats, skall Banförvaltningscentralen underrättas om detta. Är ombyggnaden eller moderniseringen av delsystemet betydande, skall ett nytt tillstånd för ibruktagande sökas hos Banförvaltningscentralen innan delsystemet tas i bruk på nytt.

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

#### 6 §

##### *Marknadsduglighet och överensstämmelsepresumtion för ett delsystem och en driftskompatibilitetskomponent*

Om ett delsystem eller en driftskompatibilitetskomponent inte uppfyller de väsentliga kraven, får delsystemet eller driftskompatibilitetskomponenten inte släppas ut på marknaden, saluföras, säljas eller i övrigt överlåtas till någon annan för användning i det transeuropeiska järnvägssystemet eller användas i detta system. Det får inte på några andra grunder som gäller iakttagandet av de väsentliga kraven än de som anges i denna lag eller i någon annan lag förbjudas, begränsas eller förhindras att ett delsystem eller en driftskompatibilitetskomponent som uppfyller de väsentliga kraven släpps ut på marknaden, saluförs, säljs eller i övrigt överlåts eller används.

Om ett delsystem har försetts med en EG-kontrollförklaring eller med en motsvarande annan förklaring inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller om en driftskompatibilitetskomponent har försetts med en EG-försäkran om överensstämmelse eller en EG-försäkran om lämplighet eller med en motsvarande annan försäkran inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och föreskrifterna i Banförvaltningscentralens beslut som givits med stöd av 3 § 2 mom. har beaktats när delsystemet eller driftskompatibilitetskomponenten har försetts med förklaringen eller försäkran, skall delsystemet eller driftskompatibilitetskomponenten anses uppfylla de väsentliga kraven. Denna överensstämmelsepresumtion gäller, om det inte visas att delsystemet eller driftskompatibilitetskomponenten strider mot de väsentliga kraven.

#### 7 §

##### *Utseende av anmälda organ*

Kommunikationsministeriet utser på ansökan ett anmält organ för järnvägssystem för konventionella tåg och järnvägssystem för höghastighetståg för en viss tid eller tills vidare. Förutsättningar för att ett organ skall utses är att

- 1) organet är en finländsk juridisk person,
- 2) organet är tillförlitligt samt funktionellt, kommersiellt och ekonomiskt oberoende av parterna på marknaden för järnvägssystem,
- 3) organet har en med tanke på verksamhetens omfattning tillräcklig ansvarsförsäkring eller något annat motsvarande arrangemang, och
- 4) organet förfogar över tillräckligt med yrkeskunnig personal samt de system, anordningar och hjälpmedel som verksamheten förutsätter.

Om det i 1 mom. avsedda organets uppgifter sköts av en separat, identifierbar del av en juridisk person, anses organet inte vid tillämpning av momentets 2 punkt på denna grund förlora sitt oberoende.

Närmare bestämmelser om de i bilaga VII till driftskompatibilitetsdirektivet för konventionella tåg och i bilaga VII till driftskompatibilitetsdirektivet för höghastighetståg avsedda krav som skall ställas på anmälda organ utfärdas genom förordning av statsrådet. Genom förordning av statsrådet kan dessutom ges bestämmelser om andra begränsningar och villkor som har samband med organets verksamhet och gäller utseende av organet och genom vilka säkerställs att organets uppgifter sköts väl.

#### 8 §

##### *Anmälda organs uppgifter*

De anmälda organen utför EG-kontroller i syfte att bedöma delsystemens överensstämmelse

melse och utfärdar utifrån bedömningarna intyg om överensstämmelse. Närmare bestämmelser om det förfarande vid EG-kontroller och om det utfärdande av intyg om överensstämmelse som avses i bilagorna V och VI till driftskompatibilitetsdirektivet för konventionella tåg och i bilagorna V och VI till driftskompatibilitetsdirektivet för höghastighetståg ges genom förordning av statsrådet. De anmälda organen bedömer driftskompatibilitetskomponenternas överensstämmelse eller lämplighet och utfärdar provningsintyg över dessa bedömningar. Närmare bestämmelser om det bedömningsförfarande och det utfärdande av provningsintyg som avses i bilaga IV till driftskompatibilitetsdirektivet för konventionella tåg och i bilaga IV till driftskompatibilitetsdirektivet för höghastighetståg ges genom förordning av statsrådet. Ett anmält organ kan lägga ut delåtgärder inom utförandet av uppgifter som avses i denna paragraf på en underleverantör, om underleverantören utför uppgifterna enligt de krav som anges i denna lag eller anges med stöd av den. Det anmälda organet ansvarar för åtgärder som det lägger ut på en underleverantör.

#### 9 §

##### *Kraven på god förvaltning*

När anmälda organ utför uppgifter som avses i denna lag skall de iaktta lagen om förvaltningsförfarande (598/1982), lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999), lagen om delgivning i förvaltningsärenden (232/1966), lagen om översändande av handlingar (74/1954), lagen om elektronisk kommunikation i förvaltningsärenden (1318/1999) och språklagen (148/1922). I intyg om överensstämmelse och i provningsintyg går det likväl att använda det språk på vilket det tekniska underlaget för bedömningen har avfattats. På den som är anställd hos ett anmält organ eller på dennes underleverantör tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar vid utförandet av uppgifter som avses i 8 §.

#### 10 §

##### *Tillsyn över anmälda organ och återkallande av beslut att utse ett anmält organ*

Kommunikationsministeriet övervakar de

anmälda organens verksamhet. Ministeriet har rätt att utan hinder av sekretessbestämmelserna få för utförandet av tillsynsuppgifterna nödvändiga uppgifter om organets förvaltning och ekonomi, personalens tekniska kompetens och av organet utförda bedömningar samt om bedömningar enligt denna lag och om de intyg om överensstämmelse och de provningsintyg som organet har utfärdat.

Ett anmält organ skall underrätta ministeriet om sådana förändringar i verksamheten som kan påverka förutsättningarna för att vara anmält organ.

Ministeriet kan helt eller för en viss tid återkalla sitt beslut att utse ett anmält organ, om organet inte uppfyller kraven i bilaga VII till driftskompatibilitetsdirektivet för konventionella tåg eller i bilaga VII till driftskompatibilitetsdirektivet för höghastighetståg eller om organet på ett väsentligt sätt handlar i strid med denna lag eller de nämnda direktiven.

#### 11 §

##### *Marknadsövervakning*

Banförvaltningscentralen övervakar att kraven på driftskompatibilitet hos det transeuropeiska järnvägssystemet iakttas. Genom förordning av statsrådet ges närmare bestämmelser om Banförvaltningscentralens uppgifter som den myndighet som ansvarar för marknadsövervakningen (*marknadstillsynsmyndigheten*).

Utän hinder av sekretessbestämmelserna har marknadstillsynsmyndigheten rätt att av anmälda organ, tillverkare av delsystem och driftskompatibilitetskomponenter, ombud för sådana tillverkare, dem som släpper ut delsystem eller driftskompatibilitetskomponenter på marknaden, saluför, säljer eller i övrigt överlåter dessa samt av dem som tar i bruk eller använder delsystem och driftskompatibilitetskomponenter få de uppgifter myndigheten behöver för att kunna utföra sina tillsynsuppgifter.

Om en försäkran enligt 4 § inte är korrekt eller om ett delsystem eller en driftskompatibilitetskomponent i övrigt inte motsvarar kraven i denna lag eller vad som bestäms och föreskrivs med stöd av den, skall marknadstillsynsmyndigheten kräva att den sammanlutning eller instans som avses i 1 mom. vidtar åtgärder för att få delsystemet eller

driftskompatibilitetskomponenten att uppfylla kraven. Om bristen på överensstämmelse i ett delsystem eller en driftskompatibilitetskomponent äventyrar järnvägstrafikens säkerhet eller annars är väsentlig, skall marknadsstillsynsmyndigheten vidta åtgärder för att begränsa eller förbjuda användningen av delsystemet eller driftskompatibilitetskomponenten eller för att dra tillbaka delsystemet eller driftskompatibilitetskomponenten från marknaden.

Marknadsstillsynsmyndigheten kan för att förstärka iakttagandet av en förpliktelse eller ett förbud som utfärdats med stöd av 3 mom. förelägga vite, hot om tvångsutförande eller hot om avbrytande på det sätt som bestäms i viteslagen (1113/1990).

## 12 §

### *Straffbestämmelse*

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 3 § 3 mom., 5 § 1 mom. eller 6 § 1 mom. eller en bestämmelse som utfärdats med stöd av 3 § 1 eller 2 mom., 4 § 2 mom. eller 15 § i denna lag på marknaden släpper ut, saluför, säljer eller i övrigt överlåter, tar i bruk, bygger om, moderniserar eller använder ett delsystem eller en driftskompatibilitetskomponent skall, om inte gärningen är ringa eller om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, *för brott mot kraven på driftskompatibilitet hos järnvägssystem* dömas till böter.

Den som bryter mot en förpliktelse eller ett förbud som har meddelats med stöd av denna lag och förstärkts med vite, hot om tvångsutförande eller hot om avbrytande kan inte med stöd av 1 mom. dömas till straff för samma gärning.

## 13 §

### *Ändringssökande*

I beslut om intyg om överensstämmelse eller provningsintyg som fattats av ett anmält organ som avses i 7 § 1 mom. får ändring inte sökas genom besvär. I organets beslut om intyg om överensstämmelse eller provningsintyg får rättelse sökas hos Banförvaltningscentralen. Till intyg om överensstämmelse

och provningsintyg skall fogas anvisningar om rättelseyrkande. Rättelseyrkandet skall framställas hos Banförvaltningscentralen inom 30 dagar från delfäendet av intyget om överensstämmelse eller provningsintyget.

I ett beslut som Banförvaltningscentralen meddelat med stöd av 1 mom. och som gäller ett rättelseyrkande får ändring sökas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som bestäms i förvaltningsprocesslagen (586/1996).

## 14 §

### *Ikraftträdande*

Denna lag träder i kraft den 200 .

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

## 15 §

### *Övergångsbestämmelser*

Utan hinder av denna lag får delsystem som tagits i bruk enligt de bestämmelser och föreskrifter som gäller när lagen träder i kraft samt driftskompatibilitetskomponenter enligt de bestämmelser och föreskrifter som gäller när lagen träder i kraft fortfarande användas på statens bannät.

Denna lag tillämpas på delsystem och driftskompatibilitetskomponenter som när lagen träder i kraft håller på att utformas, tillverkas, släppas ut på marknaden eller första gången saluföras, säljas eller tas i bruk enbart om det genom beslut av Banförvaltningscentralen med stöd av 3 § 2 mom. så föreskrivs enligt grundparametrarna eller de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet.

I fråga om ombyggnad och modernisering av de delsystem och driftskompatibilitetskomponenter som avses i 1 och 2 mom. gäller likväl det som med stöd av 3 § bestäms och föreskrivs om dem samt det som i 5 § bestäms om tillstånd för ibruktage efter ombyggnad och modernisering av ett delsystem. Lagen tillämpas också på användningen av delsystem och driftskompatibilitetskomponenter som avses i 1 och 2 mom., om det genom beslut av Banförvaltningscentralen med stöd av 3 § 2 mom. så föreskrivs enligt grundparametrarna eller de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet.

---

Helsingfors den 8 mars 2002

**Republikens president**

**TARJA HALONEN**

*Minister Johannes Koskinen*