

## KOMMUNIKATIONSUTSKOTTETS BETÄNKANDE 26/2010 rd

### Regeringens proposition med förslag till järnvägslag

#### INLEDNING

##### *Remiss*

Riksdagen remitterade den 23 november 2010 en proposition med förslag till järnvägslag (RP 262/2010 rd) till kommunikationsutskottet för beredning.

##### *Sakkunniga*

Utskottet har hört

- regeringsråd Hannu Pennanen, kommunikationsministeriet
- överdirektör Pekka Timonen, statsrådets kansli
- regeringsråd Elise Pekkala, arbets- och näringsministeriet
- specialforskare Jussi Pääkkönen, Konkursverket
- chefsjurist Rami Metsäpelto, Trafikverket

- chefsjurist Henrika Räsänen, Trafiksäkerhetsverket
- verkställande direktör Kimmo Rahkamo, Proxion Train Oy
- direktör för miljöfrågor och samhällsrelationer Otto Lehtipuu, VR-Group
- chefsexpert Raimo Mansukoski, Finlands Näringsliv
- förbundssekreterare Tarja Turtiainen, Rautatievirkamiesliitto
- biträdande direktör Kirsti Tarmanen-Sariola, Finlands Hamnförbund
- professor Tuomas Ojanen.

Dessutom har skriftligt utlåtande lämnats av

- justitieministeriet
- Skogsindustrin rf.

#### PROPOSITIONEN

I propositionen föreslår regeringen en ny järnvägslag.

Syftet med propositionen är att nationellt genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/110/EG om ändring av direktivet om säkerhet på gemenskapens järnvägar. Den nya lagen innebär samtidigt att den gällande järnvägslagen harmoniseras och revideras utifrån tillämpningspraxis och att den konflikt i fråga om tillträde till persontra-

fikmarknaden elimineras som följer av den gällande järnvägslagen, i och med att Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70 trädde i kraft den 3 december 2009. Ett viktigt syfte med propositionen är att på basis av unionslagstiftningen harmonisera regelverket för järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet. På lång sikt är målet att förbättra verksamhetsförutsättningarna för järnvägstrafiken i Finland.

I den föreslagna järnvägslagen omstruktureras den gällande järnvägslagen genom att kapitelindelningen ändras och det på grundval av unionslagstiftningen till lagen fogas nya kapitel med specialbestämmelser om ibruktagande av

nya fordon och bestämmelser om underhåll av fordon. Vidare kompletteras den gällande lagstiftningen som är bristfällig i vissa avseenden.

Lagen avses träda i kraft så snart som möjligt efter det att riksdagen har godkänt lagförslaget.

## UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

### *Allmän motivering*

Ett av de viktigaste målen med propositionen är att samordna vår lagstiftning med EU-lagstiftningen om säkerheten och driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet. Ett lösningsmål är att ge järnvägstrafiken i Finland bättre verksamhetsmöjligheter. Genom propositionen genomförs direktiv 2008/57/EG om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen och direktiv 2008/110/EG om ändring av direktivet om säkerhet på gemenskapens järnvägar nationellt hos oss.

Det är uppenbart att direktiven inte tar tillräckligt stor hänsyn till särdragen i vårt järnvägsnät och vår järnvägstrafik, exempelvis att en stor del av järnvägsnätet är lågtrafikerat och cirka 90 procent enkelspårigt. På grund av det geografiska läget ligger vårt järnvägssystem till största delen vid sidan av det övriga EU. Flaskhalsarna är ett av de största hindren för att utveckla vår järnvägstrafik och konkurrensen där eftersom de sätter käppar i hjulen för ökad trafikkapacitet. Bland de problematiska områdena märks i synnerhet bangården i Helsingfors och den enkelspåriga trafiken och den utdragna reparationen på sträckan Seinäjoki—Uleåborg.

Under behandlingen har utskottet särskilt gått in på frågan om vilken nationellt spelrum vi har för att genomföra direktiven. Enligt uppgifter till utskottet måste direktiven genomföras på det sätt som regeringen föreslår. Men det kommer att vara svårt att tillämpa dem i våra förhållanden och delvis också oändamålsenligt, och så är det tyvärr med ett flertal andra direktiv som ingår i utskottets ansvarsområde. Följaktligen kompletterar utskottet förslaget och understryker att detaljerna i lagen bör tillämpas med behörig prövning och på ett rationellt sätt för att verk-

ställigheten inte ska ställa till med ytterligare problem för järnvägstrafiken.

Sammanfattningsvis anser utskottet propositionen nödvändig och lämplig om man ser till helheten. Utskottet tillstyrker lagförslaget, men med följande kommentarer och ändringsförslag.

### **Järnvägsföretagens skyldighet att tillhandahålla tjänster**

Regeringen föreslår att rätten till tillträde till bannätet och rätten att använda bannätet ska ändras enligt kraven i EU:s förordning 370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg. Det innebär att VR-Group Ab inte längre får ensamrätt att driva persontrafik i Finland. Vid beredningen av propositionen utredde regeringen de praktiska förutsättningarna för att öka konkurrensen inom persontrafiken och vad som behöver ändras, exempelvis tillgång till materiel, underhåll och depåservice, utbildning och trafikledning. Tryggt tillträde till sådan service är ett av de viktigaste villkoren för marknadstillträde, säger regeringen. VR-Group kontrollerar praktiskt taget ensam de här tjänsterna som är så viktiga för järnvägstrafiken. Därför föreslår regeringen i 34 § att järnvägsföretag och bolag eller andra sammanslutningar som tillhandahåller järnvägstjänster (tjänsteleverantörer) är skyldiga att på icke-diskriminerande villkor och mot ersättning tillhandahålla bantillträdestjänster och spårförbindelser för järnvägsoperatörer enligt punkt 2 i bilaga II till kapacitets- och banavgiftsdirektivet.

Utskottet påpekar att vi för att backa upp verklig konkurrens måste se till att två mål anpassas till varandra och uppfylls samtidigt. Rent trafikpolitiskt sett är det nödvändigt att någon

som sitter inne med samhällsviktig infrastruktur är skyldig att tillåta och dessutom ge seriösa konkurrenter som har investerat i branschen möjligheter att använda infrastrukturen. Samtidigt är det företagsekonomiskt nödvändigt att ett aktiebolag först får ta hand om sin egen verksamhet och att konkurrenterna som kräver och får service måste betala en behörig ersättning som täcker kostnaderna och en skäligen avkastning.

Utskottet understryker vidare att tjänsteleverantörerna för det första har rätt att ta ut en skäligen ersättning för sina tjänster. Dessutom kan de låta bli att tillhandahålla tjänster om det finns alternativa tjänster som är genomförbara på marknadsvillkor. Vid meningsskiljaktigheter är tjänsteleverantören dock skyldig att visa att det finns genomförbara alternativ. Vid meningsskiljaktigheter ska Trafiksäkerhetsverket undersöka om de alternativa tjänsterna enligt 1 mom. existerar och beslutet kan överklagas till marknadsdomstolen på grundval av 93 § 2 mom.

Om tjänsteleverantören avser sig hamna i allvarliga svårigheter på grund av skyldigheten att tillhandahålla tjänster kan den enligt 34 § 2 mom., kan den hos Trafiksäkerhetsverket ansöka om tillstånd att vägra tillhandahålla tjänster. Verket kan medge undantagstillstånd från fall till fall. Vid bedömningen av om svårigheterna är allvarliga eller inte kan man enligt propositionen bland annat åberopa det faktum att tjänsteleverantören blir tvungen att göra en del ändringar som gagnar andra mer än dennes egen företagsverksamhet för att kunna uppfylla skyldigheten att tillhandahålla tjänster. Bestämmelserna förpliktar tjänsteleverantörerna att tillhandahålla de tjänster som de har då någon ansöker om tjänster. De ska alltså inte behöva investera i nytt.

När undantagstillstånd kan bli aktuellt måste Trafiksäkerhetsverket enligt paragrafen beakta järnvägsoperatörernas rätt att få tillgång till tjänster som är viktiga för järnvägstrafiken och vilka konsekvenser undantaget har för marknaden för järnvägstrafiken och konkurransen där. Dessutom framhåller utskottet att skyldigheten att tillhandahålla tjänster inte får bli ett orimligt stort hinder för järnvägsföretagens möjligheter

att anlita sina egna tjänster. Ett sådant krav på bedömning av skäligen olägenhet går att utläsa ur motiven i propositionen (s. 39). Längre fram föreslår utskottet att detta läggs till i kriterierna i 34 §. Dessutom preciserar utskottet bestämmelsen om ansökan om undantagstillstånd för att garantera att bolagen kan ansöka om undantagstillstånd på nytt om förhållandena förändras.

Skyldigheten att tillhandahålla tjänster behövs för att vi ska kunna bygga upp en fungerande, opartisk och icke-diskriminerande marknad för järnvägstrafiken. Till en början kommer skyldigheten enligt bedömningar till utskottet sannolikt att ge upphov till meningsskiljaktigheter. Den preciserade skyldigheten kommer därför att kräva att Trafiksäkerhetsverket avvisar ogrundade ansökningar och se till att det finns ett tjänsteutbud och i synnerhet att kostnadsnivån är skäligen. Det är nödvändiga åtgärder i den förändringsprocess som följer med liberaliseringen av marknaden, framhåller utskottet.

### Privata spåranläggningar

Ansträngningarna för att förbättra säkerheten på järnvägarna är en fortlöpande process som både myndigheterna och andra aktörer måste vara villiga att engagera sig i. Det gemensamma europeiska regelverket syftar till att upprätthålla och förbättra säkerheten. Vid utfrågningen av de sakkunniga ville utskottet särskilt ta reda på om ett så kallat nationellt spelrum kan läggas till reglerna om privata spåranläggningar. Propositionen går i det hänseendet på den bindande linje som ingår i direktiven.

Propositionen samordnar bestämmelserna om privata spåranläggningar och effektiviserar övervakningen bland annat i fråga om säkerhetsledning, säkerhetstillstånd och säkerhetsintyg. I dag är läget på de privata spåranläggningarna rörigt och bestämmelserna är i många hänseenden bristfälliga. Reformen förväntas förbättra säkerheten på de privata spåranläggningarna.

Regeringen räknar med att det finns mellan 250 och 300 förvaltare av privata spåranläggningar och ungefär 1 000 kilometer privata spåranläggningar. Merparten av dem är korta indu-

stri- och hamnspår med förbindelse till statens bannät. Framför allt bangårdarna i hamnarna och stickspåren därifrån till bannätet spelar en stor roll eftersom de vanligen är början och slutpunkten för godstransporter på järnväg.

De sakkunniga framhöll att de privata spåranläggningarna kan vara mycket korta, ungefär en kilometer långa, och de längsta upp till 90 spårkilometer. Det finns också bangårdar bestående av tjugo spår. Personalresursen för bananläggningarna kan variera mellan 0,5 och 200 årsverken. För de mindre spåranläggningarna finns hotbilden att reformen ökar byråkratin och kostnaderna och att spåren därför hotas av nedläggning. Då måste godstransporterna flyttas över till vägarna. Regeringen ger inga uppgifter om till exempel hur mycket infrastrukturkostnaderna eventuellt kommer att öka för förvaltarna av privata spårvägar utanför TEN-nätet om kraven på driftskompatibilitet också kommer att gälla dem.

Enligt uppgift hör ungefär 70 procent av de privata spåranläggningarna i Finland till TEN-nätet. Bestämmelserna om dem i lagförslaget avviker inte i någon större grad från direktiven eller överlag från EU-rätten. De berörs bland annat av de harmoniserade tekniska kraven på järnvägssystemet.

De privata spår som står helt utanför den nya lagens tillämpningsområde är bara ett fåtal slutna bannät (bl.a. museibanan Jokioinen—Humpila). Vidare är metro- och spårvägsnäten i Helsingfors undantagna tillämpningsområdet.

Vad beträffar övriga privata spåranläggningar och förvaltarna framhåller utskottet att förvaltarna av de privata spåranläggningarna inte drabbas lika hårt som det statliga bannätet även om det i fortsättningen kommer att ställas större krav på dem beträffande förvaltning av bannätet, säkerheten och driftskompatibiliteten. Exempelvis kap. 4 och 5 i lagförslaget avser bara användningen och bankapaciteten på statens bannät som administreras av Trafiksäkerhetsverket och tjänster på statens bannät som administreras av Trafiksäkerhetsverket och banavgiften för trafik på statens bannät.

Utskottet framhåller att det inte har några omedelbara effekter på kravet på driftskompatibilitet om de privata spårvägarna inte ingår i tillämpningsområdet. De kraven som gäller privata spåranläggningar (tekniska specifikationer för driftskompatibilitet) träder i kraft först de närmaste åren och de kommer bara att tillämpas på nya, förnyade och förbättrade spåranläggningar. Först när kraven på driftskompatibilitet utvidgas kommer det att bestämmas vilka krav som ska gälla på privata spåranläggningar utanför TEN-nätet. I dagsläget ska privata spåranläggningar följa de nationella tekniska föreskrifterna.

Vidare framhåller utskottet att direktiven redan nu tillåter att verksamhetens art och omfattning vägs in i kraven på driftskompatibilitet. Detta gäller också efter att tillämpningsområdet för de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet har breddats.

Det är nödvändigt att över hela linjen ta hänsyn till trafikens art och omfattning och trafikundervisningen när de lagstadgade kraven tillämpas på privata spåranläggningar. Reformen får inte leda till att lagen tillämpas utan flexibilitet och de små privata spåranläggningarna inte kan användas och godstrafiken helt i onödan flyttas över till vägarna.

Följaktligen anser utskottet det vara mycket bra att ministeriet kommer att samla in basfakta om förvaltarna av privata spåranläggningar. Där ska det ingå en beskrivning och klassificering av verksamheten, antalet förvaltare, storleken på de privata spåranläggningarna, tekniska och trafikmässiga egenskaper, trafikvolym, typ och karaktär, hur underhållet av anläggningarna är ordnad och befintliga järnvägstjänster. Utredningen ska göras i vår.

### Övrigt att beakta

För förbindelsetrafiken mellan Finland och Ryssland krävs det i fortsättningen tillstånd för att införa materiel. Tillstånd kommer att krävas av alla materielenheter som används i järnvägssystemet, också av materielenheter från tredjeländer, i överensstämmelse med kraven i direktiven. Det är det finländska järnvägsföretag

(VR) som använder materielen från Ryssland i Finland som ska ansöka om tillstånd.

Tillståndsproceduren ger enligt uppgift Trafiksäkerhetsverket bättre möjligheter att övervaka säkerheten på järnvägarna i Finland och vilken materiel som används på vårt bannät och på vilket sätt den används. Det är mycket angeläget att proceduren blir så smidig som möjligt och fungerar automatiskt dygnet runt. Då ska den inte hindra en smidig förbindelsetrafik. Reformen undanröjer inte de tekniska gränskontrollerna av rullande materiel, påpekar utskottet.

Det har uttrycks en viss oro för hur strejkrätten kommer att påverkas av det första järnvägspaketet. Enligt vad utskottet har erfärut har reformen inte och kan den inte ha några konsekvenser för strejkrätten.

### Detaljmotivering

*11 §. Sökande av koncession.* Med hänvisning till inkommen information föreslår utskottet att 2 mom. ska hänvisa till en revisor eller revisionsammanslutning enligt revisionslagen (459/2007).

*13 §. Beviljande av koncession.* I 4 mom. ges ministeriet rätt att ompröva koncessionen och villkoren för den vart femte år. Dessutom ska ministeriet på vissa villkor få kontrollera att järnvägsföretaget uppfyller villkoren. Utskottet föreslår att bestämmelsen preciseras till att en kontroll inte ska vara bunden vid femårsregeln om den grundar sig på en motiverad misstanke, utan i stället ska den då kunna göras när som helst.

*27 §. Brådskande bankapacitet.* I 1 mom. ingår ett bemyndigande att utfärda förordning. Det innebär att brådskande bankapacitet får ansökas hos Trafikverket inom en frist som föreskrivs genom förordning av statsrådet. Det måste finnas en grundläggande bestämmelse om fristen i lag, påpekar utskottet. Men i vissa fall kan det vara mindre rationellt att i förväg lägga fast en frist för att ansöka om brådskande bankapacitet. I samma moment talas det om fem arbetsdagar

för Trafikverket att meddela beslut. Utskottet föreslår att bemyndigandet stryks eftersom det är onödigt. Däremot föreslår utskottet i förtydligande syfte att momentet kompletteras i slutet med att närmare bestämmelser om ansökan om brådskande bankapacitet kan utfärdas genom förordning av statsrådet.

*34 §. Tillhandahållande av tjänster.* Utskottet gör en teknisk ändring i 1 mom. Ändringen påverkar inte den svenska lagtexten Det bör noteras att ett företag kan tacka nej till att tillhandahålla tjänster om det finns alternativ som är genomförbara på marknadsvillkor. Vid meningskiljaktigheter ska Trafiksäkerhetsverket undersöka om det finns alternativ på marknaden och verkets beslut får på grundval av 93 § 2 mom. överklagas till marknadsdomstolen.

Den tjänsteleverantör som avses i paragrafen är i praktiken VR-Group Ab och som helt och hållet ägs av finska staten. I sin praxis har grundlagsutskottet bland annat understrukit att inskränkningar som vänder sig mot juridiska personer med betydande förmögenhetsmassa eller marknadskraft får vara orimligt tunga (GrUU 28/2000 rd, GrUU 34/2000 rd, GrUU 5/2001 rd och GrUU 4/2000 rd). Enligt 2 mom. kan tjänsteleverantören hos Trafiksäkerhetsverket anhänga om undantagstillstånd för att inte behöva tillhandahålla tjänster om den drabbas av allvarliga svårigheter av skyldigheten att göra det. Enligt propositionen ska villkoren för undantagstillstånd tolkas strängt och undantagstillstånd beviljas bara i enskilda fall.

Skyldigheten att tillhandahålla tjänster får inte bli orimligt tung för järnvägsföretagen Utskottet föreslår att 2 mom. kompletteras med att Trafiksäkerhetsverket i sin prövning av undantagstillstånd ska beakta dels det som sägs i propositionen, dels att skyldigheten att tillhandahålla tjänster inte får begränsa järnvägsföretagets möjligheter att anlita sina egna tjänster orimligt mycket.

Vidare kan förändringar i villkoren för att tillhandahålla tjänster eller i förhållandena för att tillhandahålla tjänster ha betydande konsekvenser för tjänsteleverantörens villkor och leda till

allvarliga svårigheter i företagsverksamheten. I sådana fall måste den tidigare skyldigheten kunna omprövas. Utskottet föreslår ett nytt 3 mom. som säger att tjänstetillhandhållaren ska ha rätt att ansöka på undantagstillstånd enligt 2 mom. på nytt. De nuvarande 3, 4 och 5 mom. blir 4, 5 och 6 mom.

I 5 mom. ingår ett bemyndigande att genom förordning utfärda närmare bestämmelser om fristen för att ansöka om undantagstillstånd enligt 2 mom. Utskottet lägger till en hänvisning till undantagstillstånd enligt det nya 3 mom. Vidare påpekar utskottet att en grundläggande bestämmelse om fristen måste ingå i lag och föreslår därför att 2 mom. kompletteras med en frist på sju dagar från det att företaget har ansökt om tjänster hos tjänsteleverantören. Bestämmelsen om frister kan strykas i 5 mom.

*36 §. Trafikledning och avtal om trafik.* Enligt 5 mom. ska det bolag eller den sammanslutning som tillhandahåller trafikledningstjänster iakttä god förvaltningssed i verksamheten. Bestämmelsen är inte tillräckligt exakt eftersom den avser en skyldighet att följa allmän förvaltningsrättslig lagstiftning. Den behövs inte alls eftersom det även i övrigt i lagstiftningen är direkt tillämplig på den verksamhet som momentet avser. Utskottet stryker passusen om god förvaltning.

I 5 mom. sägs det också att straffrättsligt tjänsteansvar tillämpas på de anställda i bolaget eller sammanslutningen när de arbetar med trafikledning. Därutöver bör det skadeståndsrättsliga ansvaret läggas till, anser utskottet, inför en hänvisning till lagen om ansvar i spårtrafik (113/1999) som föreskriver om ersättning för person- och sakskador i spårtrafik.

*42 §. Grunderna för driftskomponabilitet.* I 2 mom. ingår ett bemyndigande att genom förordning av statsrådet utfärda bestämmelser om innebörden av de väsentliga kraven. Bemyndigandet är mycket öppet trots att förordningen i hög grad är bunden av EU:s regler. Utskottet föreslår att EU-rättsakten nämns i momentet och

att statsrådet bemyndigas att också meddela närmare bestämmelser om de delsystem som nämns i bilaga II till direktivet om driftskomponabilitet.

*64 §. Kraven på god förvaltningssed i anmälda organs verksamhet samt tjänsteansvar.* Utskottet hänvisar till 36 § ovan och föreslår att hänvisningarna i 1 mom. till den allmänna förvaltningsrättsliga lagstiftningen stryks eftersom det i övrigt är klart att den tillämpas på anmälda organ. Därför föreslår utskottet också att paragrafrubriken ändras för att bättre motsvara innehållet.

*83 §. Säkerhetsrekommendationer.* Utskottet preciserar hänvisningen till rekommendationerna från Centralen för undersökning av olyckor genom att nämna den relevanta lagstiftningen. Den första meningen blir därmed onödig och kan strykas.

*84 §. Kommunikation och dokumentation av inspelningar inom järnvägstrafik.* Utskottet anser att det behövs en grundläggande bestämmelse om att bevara inspelningar. Informationen måste förstöras så snart den inte längre behövs för sitt syfte. Uppgifterna spelar en stor roll för arbetet vid Trafiksäkerhetsverket och Centralen för undersökning av olyckor när det gäller att förbättra säkerheten inom järnvägstrafiken. Då behöver informationen bevaras tillräckligt länge.

*85 §. Straffbestämmelser.* Utskottet föreslår en teknisk ändring, nämligen att "tuottamuksellisesti" ändras "huolimattomuudesta" som är det normala uttrycket. Ändringen påverkar inte den svenska lagtexten.

*94 §. Myndigheternas rätt att få upplysningar.* Utskottet föreslår ett nytt 4 mom. som ger ministeriet rätt att få de upplysningar som det behöver för kontrollerna enligt 13 § 4 mom. Skyldigheten i momentet gäller järnvägsföretagen eftersom bara de kan inneha koncession.

**Utskottets förslag till beslut**

Riksdagen

*godkänner lagförslaget med ändringar  
(Utskottets ändringsförslag).*

**Utskottets ändringsförslag****Järnvägslag**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 kap.	(3 mom. som i RP)
<b>Allmänna bestämmelser</b>	12 § (Som i RP)
1 och 2 § (Som i RP)	13 §
2 kap.	<i>Beviljande av koncession</i>
<b>Bedrivande av järnvägstrafik</b>	(1—3 mom. som i RP) Ministeriet omprövar koncessionen och villkoren för den vart femte år efter det att koncessionen beviljats. Dessutom kan ministeriet <i>när som helst</i> kontrollera om järnvägsföretaget uppfyller de förpliktelser som företaget i eller med stöd av denna lag har ålagts för bedrivande av järnvägstrafik, om det finns grundad anledning att misstänka att förpliktelserna inte uppfylls.
3—10 § (Som i RP)	14 och 15 § (Som i RP)
11 §	3 kap.
<i>Sökande av koncession</i>	<b>Förvaltning av bannät</b>
(1 mom. som i RP) Sökanden ska på ministeriets begäran utan dröjsmål, dock senast inom en månad från den dag då sökanden fått del av begäran om tilläggsutredning, ge ministeriet de kompletterande uppgifter som behövs för avgörande av ärendet. Ministeriet kan dessutom avkräva sökanden en analys av dennes ekonomiska tillstånd. Analysen ska vara gjord av en revisor eller revisionsammanslutning <i>som avses i revisionslagen (459/2007)</i> och som en handelskammare eller Centralhandelskammaren har godkänt.	16—19 § (Som i RP)

4 kap.

**Utnyttjande av statens bannät samt bankapaciteten**20—26 §  
(Som i RP)

27 §

*Brådskande bankkapacitet*

Den som ansöker om bankkapacitet och behöver tillfällig bankkapacitet utan dröjsmål för en eller flera järnvägslinjer kan hos Trafikverket ansöka om brådskande bankkapacitet också utan att iaktta den tidsfrist som nämns i 22 § 2 mom. Ansökningar om bankkapacitet som lämnas av museitrafikoperatörer och företag som sköter banunderhåll ska alltid behandlas skyndsamt. (*Utesl.*) Trafikverket ska (*utesl.*) avgöra ansökan om bankkapacitet inom fem arbetsdagar efter att ansökan lämnades in. *Närmare bestämmelser om ansökan om brådskande bankkapacitet utfärdas genom förordning av statsrådet.*

(2 mom. som i RP)

28—32 §  
(Som i RP)

5 kap.

**Tjänster och banavgifter**33 §  
(Som i RP)

34 §

*Tillhandahållande av tjänster*

(Utskottets ändringsförslag påverkar inte den svenska lagtexten.)

Om tjänsteleverantören med avseende på sin affärsverksamhet anser sig drabbas av allvarliga svårigheter till följd av skyldigheten att tillhandahålla tjänster, kan den hos Trafiksäkerhetsverket ansöka om tillstånd att vägra tillhandahålla

tjänster. Verket kan på ansökan bevilja tjänsteleverantören ett tillfälligt undantagstillstånd i ett enskilt fall. *Tjänsteleverantören ska anhålla om tillstånd senast sju dagar efter det att ansökan om tjänster kom in.* När Trafiksäkerhetsverket prövar en ansökan om undantagstillstånd ska det ta hänsyn till järnvägsoperatörernas rätt att på likvärdiga och icke-diskriminerande villkor få tillgång till de tjänster som avses i denna paragraf samt till undantagets konsekvenser för marknaden för järnvägstrafik och för konkurrenssituationen på marknaden. *Dessutom ska verket ta hänsyn till att skyldigheten att tillhandahålla tjänster inte orimligt mycket får begränsa tjänsteleverantörens möjligheter att anlita sina egna tjänster.*

*Tjänsteleverantören kan ansöka på nytt om undantagstillstånd enligt 2 mom., om den anser att det efter Trafiksäkerhetsverkets beslut om tillhandahållande av tjänster har skett så väsentliga förändringar i förutsättningarna att tillhandahålla tjänster eller i övrigt i omständigheterna att de kan leda till allvarliga svårigheter i affärsverksamheten. (Nytt)*

(4 och 5 mom. som 3 och 4 mom. i RP)

Närmare bestämmelser om tjänster och spårförbindelser som avses i denna paragraf och om ansökan om undantagstillstånd enligt 2 och 3 mom. (*utesl.*) utfärdas genom förordning av statsrådet.

35 §  
(Som i RP)

36 §

*Trafikledning och avtal om trafik*

(1—4 mom. som i RP)

Det bolag eller den sammanslutning som tillhandahåller trafikledningstjänster ska (*utesl.*) opartiskt tillhandahålla alla järnvägsoperatörer tjänster. Straffrättsliga bestämmelser om tjänsteansvar ska tillämpas på de anställda när de tillhandahåller trafikledningstjänster som avses i denna paragraf. *Bestämmelser om ersättning för person- och sakskador i spårtrafik finns i lagen om ansvar i spårtrafik (113/1999).*



37 och 38 §  
(Som i RP)

6 kap.

#### Säkerhet

39—41 §  
(Som i RP)

7 kap.

#### Driftskompatibilitet

42 §

##### *Grunderna för driftskompatibilitet*

(1 mom. som i RP)

De väsentliga kraven gäller delsystemens säkerhet, tillförlitlighet och driftklarhet, hälsoeffekter, miljöeffekter och tekniska driftskompatibilitet. Närmare bestämmelser om *delsystemen enligt bilaga II till driftskompatibilitetsdirektivet* och innebörden av de väsentliga kraven *enligt bilaga III* utfärdas genom förordning av statsrådet.

43 §  
(Som i RP)

8 kap.

#### Ibrukttagande av delsystem och komponenter

44—50 §  
(Som i RP)

9 kap.

#### Specialbestämmelser om ibrukttagande av fordon

51—57 §  
(Som i RP)

10 kap.

#### Underhåll av fordon

58—60 §  
(Som i RP)

11 kap.

#### Bedömningsorgan

61—63 §  
(Som i RP)

64 §

#### *Språket i anmälda organ samt tjänsteansvar*

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

(2 mom. som i RP)

65 och 66 §  
(Som i RP)

12 kap.

#### Register och registrering

67—70 §  
(Som i RP)

13 kap.

#### Regleringsorgan

71—73 §  
(Som i RP)

14 kap.

**Myndighetsföreskrifter**74—76 §  
(Som i RP)

15 kap.

**Tillsyn, beredskap och undersökning av olyckor**77—82 §  
(Som i RP)

83 §

*Säkerhetsrekommendationer*

(Utesl.) Trafiksäkerhetsverket ska se till att rekommendationerna på grundval av lagen om undersökning av storolyckor (373/1985) blir vederbörligen beaktade och att bannätsförvaltarna och järnvägsoperatörerna på basis av dem vidtar åtgärder för att trygga järnvägssystemets säkerhet. Trafiksäkerhetsverket kan vid behov använda administrativt tvång enligt 87 § om en aktör inom järnvägssystemet inte vidtar rekommenderade åtgärder.

84 §

*Kommunikation och dokumentation från inspelningar inom järnvägstrafik*

Det nät som används för kommunikation inom järnvägstrafiken får användas endast för kommunikation som gäller trafiksäkerheten. Trafikverket ska se till att tele- och radiokommunikationen inom järnvägstrafiken, datan från säkerhetsanordningar samt annan information

som behövs för undersökning av olyckstillbud och olyckor upptas och förvaras så att den är skyddad mot obehörig insyn. *Informationen ska förstöras när den inte längre behövs för sitt syfte.*

(2 mom. som i RP)

16 kap.

**Påföljder**

85 §

*Straffbestämmelser*

(Utskottets ändringsförslag påverkar inte den svenska lagtexten.)

86—88 §  
(Som i RP)

17 kap.

**Särskilda bestämmelser**89—93 §  
(Som i RP)

94 §

*Myndigheternas rätt att få upplysningar*

(1—3 mom. som i RP)

*Trots affärs- eller yrkeshemlighet är ett järnvägsföretag skyldigt att till ministeriet ge ut den information som det behöver för kontroller enligt 13 § 4 mom. (Nytt)*

95 och 96 §  
(Som i RP)

Helsingfors den 18 februari 2011

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Martti Korhonen /vänst  
vordf. Saara Karhu /sd  
medl. Mikko Alatalo /cent  
Leena Harkimo /saml  
Kalle Jokinen /saml  
Jyrki Kasvi /gröna  
Risto Kuisma /sd  
Lauri Kähkönen /sd  
Mats Nylund /sv

Pentti Oinonen /saf  
Markku Pakkanen /cent  
Lyly Rajala /saml  
Tero Rönni /sd  
Janne Seurujärvi /cent (delvis)  
Ilkka Viljanen /saml (delvis)  
Anne-Mari Virolainen /saml  
ers. Lauri Oinonen /cent (delvis).

Sekreterare var

utskottsråd Kaj Laine.