

## **Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lagar om Järnvägsverket och Banförvaltningscentralen**

### **PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås att det stiftas en lag om Järnvägsverket och en lag om Banförvaltningscentralen. Enligt Europeiska gemenskapens lagstiftning skall medlemsstaterna inrätta oavhängiga organ med ansvar för järnvägssäkerheten, vilka skall vara självständiga i förhållande till förvaltaren av bannätet och järnvägsoperatörerna.

I propositionen föreslås det att ett ämbetsverk vid namn Järnvägsverket inrättas som myndighet med ansvar för järnvägssäkerheten. Järnvägsverkets uppgift är att bevilja tillstånd för ibruktagande av järnvägssystemets strukturella delsystem och att kontrollera att bruket och underhållet av delsystemen efterföljer kraven, att övervaka att kraven på driftskompatibilitet efterföljs, att bevilja säkerhetsintyg åt järnvägsföretagen och säkerhetstillstånd åt förvaltaren av bannätet samt att övervaka deras verksamhet, att främja och utveckla järnvägssäkerheten och att föra register över materielen. Till ämbetsverket överförs därutöver de uppgifter som hänför sig till frågor om behörighet för personer som arbetar med uppgifter inom trafiksäkerhet

och till utbildning inom järnvägsbranschen som för närvarande sköts av Banförvaltningscentralen samt verksamheten med biljettkontroll inom kollektivtrafiken på järnvägarna. Tyngdpunkten i Banförvaltningscentralens uppgifter kommer tydligare än i nuläget att ligga på dess ställning som förvaltare av statens bannät.

Från kommunikationsministeriet förs de uppgifter som är föreskrivna för regleringsorganet i järnvägslagen samt uppgiften att utse och övervaka ett anmält organ över till Järnvägsverket. Ministeriet ansvarar fortsättningsvis för järnvägspolitiken och järnvägslagstiftningen samt beviljandet av koncessioner åt järnvägsföretagen.

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen och avses bli behandlad i samband ned den. Avsikten är att Järnvägsverket skall inrättas enligt 2006 års budget. Verksamheten är avsedd att inledas den 1 september 2006.

Lagarna avses träda i kraft den 1 september 2006.

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL .....</b>	<b>1</b>
<b>INNEHÅLLSFÖRTECKNING.....</b>	<b>2</b>
<b>ALLMÄN MOTIVERING .....</b>	<b>3</b>
<b>1. Inledning .....</b>	<b>3</b>
<b>2. Nuläge.....</b>	<b>3</b>
<b>2.1. Myndigheter.....</b>	<b>3</b>
Banförvaltningscentralen.....	4
Centralen för undersökning av olyckor.....	4
Konkurrensverket .....	4
<b>2.2. Den internationella utvecklingen.....</b>	<b>5</b>
Allmänt.....	5
Sverige.....	5
Danmark .....	5
Tyskland .....	6
Nederländerna .....	6
Förenade konungariket .....	7
<b>2.3. Bedömning av nuläget .....</b>	<b>7</b>
<b>3. Målsättning och de viktigaste förslagen.....</b>	<b>8</b>
<b>3.1. Målsättning .....</b>	<b>8</b>
<b>3.2. Alternativ.....</b>	<b>9</b>
<b>3.3. De viktigaste förslagen.....</b>	<b>9</b>
<b>4. Propositionens konsekvenser .....</b>	<b>10</b>
<b>4.1. Ekonomiska konsekvenser .....</b>	<b>10</b>
<b>4.2. Konsekvenser för myndigheterna.....</b>	<b>11</b>
<b>4.3. Konsekvenser för personalen .....</b>	<b>11</b>
<b>4.4. Konsekvenser för miljön.....</b>	<b>11</b>
<b>4.5. Samhälls- och trafikpolitiska konsekvenser .....</b>	<b>11</b>
<b>5. Beredningen av propositionen .....</b>	<b>12</b>
<b>5.1. Beredningsskeden och beredningsmaterial .....</b>	<b>12</b>
<b>5.2. Remissyttranden och hur de har beaktats .....</b>	<b>12</b>
<b>6. Samband med andra propositioner.....</b>	<b>12</b>
<b>DETALJMOTIVERING .....</b>	<b>13</b>
<b>1. Lagförslag .....</b>	<b>13</b>
<b>1.1. Lagen om Järnvägsverket.....</b>	<b>13</b>
<b>1.2. Lagen om Banförvaltningscentralen.....</b>	<b>14</b>
<b>2. Närmare bestämmelser och föreskrifter .....</b>	<b>14</b>
<b>3. Ikraftträdande .....</b>	<b>15</b>
<b>LAGFÖRSLAGEN.....</b>	<b>16</b>
om Järnvägsverket .....	16
om Banförvaltningscentralen.....	18

## ALLMÄN MOTIVERING

### 1. Inledning

Banförvaltningscentralen, som inrättades som förvaltare av bannätet 1995, ansvarar för säkerheten i järnvägstrafiken och övervakar säkerheten i järnvägstrafiken på det statliga bannätet och privatägda spår. Frågor gällande säkerhet har inom Banförvaltningscentralen koncentrerats till ämbetsverkets säkerhetsenhet, där 17 tjänstemän arbetar.

Inom Europeiska unionen (EU) har man satsat på att återuppliva järnvägstrafiken genom att främja förutsättningarna för dess verksamhet. EU har presenterat tre omfattande s.k. järnvägspaket med bestämmelser genom vilka man bland annat stegvis har öppnat järnvägstrafiken för konkurrens och har strävat till att gradvis förenhetliga de tekniska kraven. I EU:s medlemsstater har betydande strukturella reformer genomförts inom banförvaltningen. I EU:s s.k. andra järnvägspaket, som godkändes i april 2004, har arbetet med att utveckla järnvägstrafikens verksamhetsförutsättningar fortsatt. I Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG om säkerhet på gemenskapens järnvägar och om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (*järnvägssäkerhetsdirektivet*), vilket ingår i paketet, förutsätts det att medlemsstaterna inrättar en säkerhetsmyndighet som är självständig och oavhängig av förvaltaren av bannätet och järnvägsoperatörerna. Med stöd av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/51/EG om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar (*ändringsdirektivet till direktivet om utveckling av järnvägarna*), vilket ingår i paketet, öppnas järnvägarnas godstrafik för konkurrens vid ingången av 2007.

Ett genomförande av det andra järnvägspaketet förutsätter nationella åtgärder bland annat i fråga om en reform av järnvägsförvaltningens struktur. Kommunikationsministeriet har berett ett förslag om att ett nytt ämbetsverk vid namn Järnvägsverket, som i enlighet med kraven i järnvägssäkerhetsdirektivet skall ansvara för säkerheten på järnvägarna, skall inrättas. Tyngdpunkten i ämbetsverkets uppgifter skall ligga på järnvägssäkerhet och därutöver skall ämbetsverket även sköta vissa andra myndighetsuppgifter. Järnvägsverket skall inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde verka som en separat myndighet som organisatoriskt och till sin struktur och sitt beslutsfattande är oavhängigt av Banförvaltningscentralen och järnvägsföretagen.

### 2. Nuläge

#### 2.1. Myndigheter

Kommunikationsministeriet

På statsrådsnivå är det kommunikationsministeriet som har ansvar för järnvägsfrågor. Enligt 20 § i reglementet för statsrådet (262/2003) hör bland annat järnvägstrafiken till ministeriets kompetensområde. Ministeriet är också koncessionsmyndighet för järnvägstrafiken.

Ministeriet svarar för resultatstyrningen inom Banförvaltningscentralen och för anslagen för järnvägens infrastruktur och banhållningen. Inom ramen för de anslag som anvisats i statsbudgeten svarar ministeriet också för köp av tjänster inom persontrafiken på järnvägarna. Ägarstyrningen av VR-koncernen hör också till ministeriet.

Regleringsorganets uppgifter enligt gällande lagstiftning om järnvägstrafiken skall enligt 42 § i järnvägslagen (198/2003) skötas av kommunikationsministeriet. Som

regleringsorgan skall ministeriet särskilt säkerställa att banavgiften inte är diskriminerande eller annars strider mot lagen och att Banförvaltningscentralen sköter fördelningen av bankapaciten i enlighet med de i lag angivna kraven.

I enlighet med järnvägslagen fungerar ministeriet även som organ för sökande av rättelse i fråga om sådana beslut av Banförvaltningscentralen som särskilt anges i lagen.

#### Banförvaltningscentralen

Som banhållare och järnvägsmyndighet fungerar den myndighet som inrättades i samband med bolagiseringen av VR-koncernen, dvs. Banförvaltningscentralen. Dess uppgift är att sörja för underhållet och utvecklingen av bannätet, fördelningen av bankapaciteten, säkerheten i järnvägstrafiken och att sköta myndighetsuppgifter i anknytning till banhållningen och verksamheten med järnvägstrafik. Som järnvägsmyndighet är Banförvaltningscentralen en betydande normgivare i fråga om tekniska normer gällande järnvägstrafiken. Banförvaltningscentralen svarar också för trafikstyrningen och biljettkontrollen inom järnvägstrafiken.

Banförvaltningscentralen svarar enligt järnvägslagen för debiteringen och uttaget av banavgiftens grunddel och sköter enligt banskattelagen (605/2003) verkställandet och övervakningen av beskattningen av banskatt.

I gemenskapens lagstiftning om järnvägstrafiken anges betydelsefulla nya myndighetsuppgifter inom förvaltningen av järnvägstrafiken. I samband med verkställandet av det s.k. första järnvägspaketet, som godkändes 2001, har de nya uppgifterna i huvudsak riktats till Banförvaltningscentralen, som också ansvarar för de myndighetsuppgifter som avses i lagstiftningen om så kallad driftskompatibilitet.

Banförvaltningscentralen deltar i beredningen av de tekniska specifikationer för driftskompatibilitet som avses i rådets direktiv 96/48/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägs-systemet för

hög hastighetståg och Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägs-systemet för konventionella tåg (*driftskompatibilitetsdirektiven*) och svarar för det nationella verkställandet av de tekniska specifikationerna. Ämbetsverket har därutöver omfattande normativa befogenheter i fråga om att utfärda tekniska bestämmelser gällande järnvägstrafiken. I lagen om driftskompatibilitet hos det transeuropeiska järnvägs-systemet (561/2002) har även andra nya myndighetsuppgifter angivits för Banförvaltningscentralen. Ämbetsverket beviljar tillstånd för ibruktagande av sådana delsystem inom järnvägs-systemet, infrastruktur, manöver- och styrordningar för trafiken, rullande materiel, som avses i lagen och övervakar som marknadstillsynsmyndighet att kraven om driftskompatibilitet i järnvägs-systemet efterföljs. Uppgifter i anknytning till säkerheten i järnvägstrafiken hör till Banförvaltningscentralens säkerhetsenhet.

Utöver skötandet av de nya nationella myndighetsuppgifterna deltar Banförvaltningscentralen i det stadigt växande internationella samarbetet inom branschen.

#### Centralen för undersökning av olyckor

Centralen för undersökning av olyckor finns i enlighet med 5 § i lagen om undersökning av olyckor (373/1985) i anslutning till justitieministeriet för undersökning av olyckor, för den allmänna organiseringen och planeringen av undersökning av olyckor samt för utbildning i anslutning därtill. Centralen ansvarar bland annat för undersökning av olyckor och olyckstillbud i spårtrafiken i enlighet med vad som bestäms i lagen och i förordningen om undersökning av olyckor (79/1996). Enligt 32 § i järnvägslagen kan Banförvaltningscentralen undersöka andra farosituationer och händelser om det är nödvändigt för att främja järnvägssäkerheten.

#### Konkurrensverket

Konkurrensverket, som lyder under handels- och industriministeriet, verkar i enlighet med lagen om konkurrensverket (711/1988) som allmän konkurrensmyndighet vars uppgift är att trygga en sund och fungerande ekonomisk konkurrens. Konkurrensverket övervakar och främjar konkurrensen även på järnvägsmarknaden. Eftersom konkurrensen inom järnvägstrafiken har öppnats i ännu mycket begränsad utsträckning och konkurrensen på den öppnade marknaden i praktiken inte ännu har kommit i gång har Konkurrensverkets roll på järnvägsmarknaden hittills varit liten.

## 2.2. Den internationella utvecklingen

### Allmänt

Traditionellt sett har det statliga järnvägsväsendet i monopolposition haft en central ställning även när det gäller skötandet av myndighetsuppgifter. Efter att järnvägstrafiken har öppnats för konkurrens har man i flera medlemsstater varit tvungen att omorganisera även myndighetsuppgifterna. Lösningarna har i vissa avseenden skiljt sig från varandra till och med avsevärt. En viktig åtgärd har varit att separera förvaltningen av infrastrukturen från trafikverksamheten. Genomförandet av det första järnvägspaketet har förutsatt ytterligare nya myndighetslösningar. Medlemsstaterna har varit tvungna att inrätta ett regleringsorgan som ny aktör inom branschen, vilket spelar en central roll som opartisk och objektiv övervakare av förutsättningarna för konkurrens inom järnvägstrafiken. Också organiseringen av regleringsorganets uppgifter har ordnats genom lösningsmodeller som avsevärt skiljer sig från varandra i de olika medlemsstaterna.

Nedan beskrivs myndighetslösningarna i vissa medlemsstater i EU. Medlemsstaterna i EU skall verkställa direktiven i det andra järnvägspaketet senast 2006, då en sådan självständig och oavhängig järnvägssäkerhetsmyndighet som järnvägssäkerhetsdirektivet förutsätter skall finnas i alla medlemsstater.

### Sverige

Den organisatoriska reformen av Statens Järnvägar (nedan SJ) i Sverige påbörjades under 1980-talet, varvid SJ som tidigare varit ett centralt statligt ämbetsverk ändrades till affärsverk. Banhållningen övergick 1988 från SJ till ett ämbetsverk vid namn Banverket och trafikstyrningen övergick 1996 från SJ till Tågtrafikledningen, som organisatoriskt hör till Banverket. SJ bolagiserades 2001 och delades upp i tre delar. I samband med bolagiseringen formades tre nya bolag: SJ AB, Green Cargo AB och Swedcarrier AB. SJ:s tillgångar överfördes till de nygrundade bolagen som verkar i form av koncerner. Av bolagen är det SJ AB som sköter verksamheten med persontrafik och Green Cargo AB med godstrafik.

Banverket svarar förutom för banhållningsuppgifter även för fördelningen av bankapaciteten. Banverket är en central aktör inom järnvägstrafiken i Sverige och det sörjer för främjandet av järnvägsbranschen genom att vara ett slags intressebevakare inom branschen.

Den 1 juli 2004 inrättades en ny järnvägsmyndighet vid namn Järnvägsstyrelsen i Sverige, vars uppgift är att ansvara för säkerheten inom järnvägstrafiken. Dessutom fungerar det nya ämbetsverket som regleringsorgan inom järnvägsbranschen och sköter de myndighetsuppgifter som Tågtrafikledningen och Järnvägsinspektionen, vilka lades ned vid samma tillfälle, tidigare skötte.

### Danmark

Järnvägsföretaget DSB som ägs av danska staten grundades 1999. DSB:s monopolställning inom persontrafiken upphävdes vid ingången av år 2000.

Banestyrelsen är en nationell järnvägsmyndighet som verkar inom trafikministeriets förvaltningsområde och som ansvarar för vissa myndighetsuppgifter i anknytning till järnvägen, bland annat fördelningen av bankapacitet, och banhållningen. Banestyrelsen inrättades 1997 i samband med en reform av organisationen inom danska statens järnvägsväsen och

ämbetsverket har ca 2 600 anställda. Huvudparten av Banestyrelsens finansiering kommer som budgetfinansiering. En del av sina inkomster får ämbetsverket genom banavgifter. Banestyrelsens organisatoriska ställning håller som bäst på att ändras till fristående företag, varvid dess myndighetsuppgifter överförs till myndighetsorganisationerna.

I samband med att järnvägslagen trädde i kraft i juli 2003 inrättades även Trafikstyrelsen, som lyder under trafikministeriet. Till denna har man koncentrerat ärenden i anslutning till köptrafik inom järnvägstrafiken och vissa andra myndighetsuppgifter inom järnvägstrafiken. Ämbetsverkets uppgift är att säkerställa att statens investeringar i järnvägen för med sig så stor nytta som möjligt för samhället. Ämbetsverket sköter berednings- och planeringsuppgifter i samband med järnvägsinvesteringar och ansvarar för verkställandet av beslut gällande järnvägstrafiken. Sedan 2004 har Trafikstyrelsen även verkat som säkerhetsmyndighet för järnvägstrafiken.

Jernbaneklageavnet som verkar som regleringsorgan inrättades med stöd av den nya järnvägslagen 2003. Organet består av en grupp experter inom järnvägsbranschen vilka är tillsatta av trafikministeriet och vars ordförande är en erfaren domare. Det är helt fristående trots att det finansieras av trafikministeriet.

Omorganiseringen av järnvägsförvaltningens myndighetsuppgifter i Danmark är ännu inte klar.

## Tyskland

Efter återföreningen genomfördes i Tyskland en grundlig reform av järnvägen och verksamheten med järnvägstrafik genom en sammanslagning år 1994 av de statliga järnvägarna Bundesbahn och Reichsbahn till ett bolag vid namn DB AG, som fortfarande helt och hållet ägs av staten. Efter sammanslagningen fördes ansvaret för de skulder som belastade de förenade järnvägarna över till ett ämbetsverk vid namn Bundeseisenbahnvermögen (BEV). DB AG är i varje fall tvunget att investera betydande

summor dels för att utveckla bannätet och stationerna speciellt i det område som tidigare var Östtyskland och dels för att förnya den rullande materielen. Inom den regionala persontrafiken har DG AB hamnat in i en verklig konkurrenssituation tillsammans med andra operatörer. Trots den till antalet stora mängden konkurrenter är DB AG:s marknadsandel inom järnvägstrafiken fortfarande mycket stor (ca 90 % även inom den regionala persontrafiken).

År 1999 separerades förvaltningen av infrastrukturen från verksamheten med järnvägstrafik, men dock inom samma koncern. DB AG är i dag ett holdingbolag som ansvarar för ett bannät med en omfattning av ca 36 000 kilometer och till vilket tre järnvägsoperatörer och ett infrastruktur företag hör. Inom koncernen försöker man upprätthålla en brandmur mellan dotterbolagen för att säkerställa oavhängighet och transparens. DB AG köpte år 2002 det globala logistikbolaget Stinnes AG och siktar på att med hjälp av företagsköpet utvidga sin verksamhet till andra länder. Bolaget DB Cargo som bedriver koncernens godstrafikverksamhet i Nederländerna och Danmark har redan skaffat sig dotterbolag vid namn Railion Netherlands och Railion Denmark.

Som regleringsorgan finns en myndighet vid namn Eisenbahnbundesamt (EBA). EBA fungerar som organ för sökande av rättelse speciellt i frågor gällande banavgifter och fördelningen av bankapacitet.

Regionalförvaltningen har en central ställning speciellt som leverantör av köptrafiktjänster och även som finansär av infrastrukturen på regional nivå.

## Nederländerna

I Nederländerna reformerades organisationen av järnvägsärenden i stor utsträckning 1995. Bland annat separerades banhållningen från trafikverksamheten i detta sammanhang. På grund av problem som orsakats av omorganiseringen sammanfördes de organisationer som ansvarade för infrastrukturen, trafikstyrningen och fördelningen av bankapacitet till ett nytt bolag som fick namnet Pro Rail i samband

med stiftandet av en ny järnvägslag år 2003. Pro Rail är ett fristående statsägt bolag. Det har ansvar för trafikstyrningen, fördelningen av bankapacitet och infrastrukturen. Sin finansiering får det som budgetfinansiering och genom banavgifter.

För frågor i anslutning till säkerheten inom järnvägstrafiken svarar det säkerhetsorgan som verkar som en del av trafikministeriet. Ett fristående organ för undersökning av olyckor, vilket inrättades 1999, ansvarar för undersökningen av olyckor. Regleringsuppgifterna inom järnvägstrafiken har i Nederländerna organiserats så att de hör till konkurrensmyndigheten.

#### Förenade konungariket

Det finns många aktörer inom järnvägssektorn i Förenade konungariket på grund av järnvägsmarknadens omfattning och det stora antalet operatörer. Det ministerium som ansvarar för frågor i anknytning till trafik, Department for Transport, ansvarar för järnvägspolitiken och finansieringen för järnvägarna.

Strategic Rail Authority (SRA) svarar för verkställandet av regeringens politiska riktlinjer inom järnvägstrafiken. SRA är en fristående offentlig inrättning som finansieras av trafikministeriet och vars direktions tillsätts av ministeriet. SRA svarar för ordnandet av persontrafiktjänster och styr operatörerna inom den privata sektorn bland annat med hjälp av långsiktiga planer, svarar för finansieringen av järnvägssektorn, övervakar och främjar användningen av bankapaciteten och övervakar betydande investeringar.

Regulatorns (Rail Regulator) roll är snävare än SRA:s roll. Även om regulatorn tillsätts av trafikministeriet är regleringsorganet ändå mycket självständigt i fråga om organisation och verksamhet. Regulatorns uppgift är att övervaka hur den dominerande marknadsställningen och monopolställningen på järnvägstrafikmarknaden används. Regulatorn verkar därutöver som koncessionsmyndighet och konkurrensmyndighet inom branschen. I juli 2004 ersattes regulatorn med en delegation motsvarande andra reglerade sektorer i

vilken högst nio medlemmar och en heltidsanställd ledande tjänsteman ingår.

Health and Safety Executive (HSE) är en tvåadministrativ regleringsmyndighet och verkställande myndighet inom regeringen. HSE:s Railway Inspectorate ansvarar för säkerheten i järnvägstrafiken.

Rail Accident Investigation Branch (RAIB) är en nyligen inrättad myndighet i anslutning till trafikministeriet som ansvarar för utredningen av olyckor i järnvägstrafiken.

Bannätet ägs av ett bolag vid namn Network Rail. Bolagets uppgift är att ansvara för att bannätet är i skick och att utveckla bannätet samt att svara för trafikstyrningen och passagekontrollen. Bolagets interna finansiering utgörs av banavgifter erlagda av operatörerna, annan avkastning från affärsverksamhet, dvs. inkomster från överlåtande och uthyrning av fastigheter, samt ersättningar som betalats ut av SRA för olika arbeten som hänför sig till infrastrukturen.

#### 2.3. Bedömning av nuläget

Banförvaltningscentralen inrättades 1995 för att sköta banhållningsuppgifter. Banförvaltningscentralen ansvarar dessutom för säkerheten i järnvägssystemet, sköter fördelningen av bankapaciteten och trafikstyrningen samt fungerar som järnvägsmyndighet. Banförvaltningscentralen tar även ut banavgifter och banskatt och sköter verksamheten med biljettkontroll. Ämbetsverkets uppgifter har under tio års tid ökat betydligt, bland annat genom att det internationella samarbetet hela tiden har förstärks. Ämbetsverkets personresurser har dock inte kunnat utökas nämnvärt. Dess personal består av ca 100 personer. Utöver detta arbetar ca 35 personer med biljettkontroll. Tyngdpunkten i ämbetsverkets uppgifter och sakkunnighet ligger på banhållning.

Uppgifter i anknytning till säkerhet i järnvägssystemet sköts inom ämbetsverkets säkerhetsenhet, som också ansvarar för marknadsövervakningen inom branschen. Enhetens övervakningsuppgifter riktar sig delvis till de andra enheternas arbetsfält eftersom den också övervakar bannätet och

funktionen hos de anordningar som hör därtill. Den nuvarande organiseringen av övervakningsuppgifterna kan inte till alla delar anses ändamålsenlig och tillräckligt objektiv. Verksamheten hos den myndighet som ansvarar för övervakning av säkerheten bör separeras från banhållningsuppgifter för att garantera transparens i övervakningen av banhållningsuppgifterna. Den styrning av säkerhetsuppgifterna som sker inom kommunikationsministeriet bör också separeras från styrningen av farledshållningen.

De uppgifter som överförs från Banförvaltningscentralen till Järnvägsverket hänger samman med ämbetsverkets nuvarande ställning som myndighet med ansvar för järnvägssäkerheten. Dessa uppgifter omfattar bland annat teknisk normgivning inom järnvägsbranschen, uppgifter i anknytning till godkännande av rullande materiel och bananordningar, upprätthållande av register över materiel, övervakning av att kraven för driftskompatibilitet efterföljs, beviljande av säkerhetsintyg för järnvägsföretag och övervakning av deras verksamhet samt uppgifter i anknytning till frågor om behörighet för personer som arbetar inom trafiksäkerhet och till utbildning inom järnvägsbranschen.

### **3. Målsättning och de viktigaste förslagen**

#### **3.1. Målsättning**

I EU:s medlemsstater har järnvägstrafiken traditionellt bedrivits av järnvägsföretag som har ägts av medlemsstaterna och som har varit i monopolställning. Inom unionen har man gradvis öppnat upp järnvägstrafiken för konkurrens. I samband med att järnvägsmarknaden öppnas för konkurrens strävar man också efter att förenhetliga lagstiftningen om säkerhet inom järnvägssystemet, vilken traditionellt sett i huvudsak har varit nationell. De nationella kraven på säkerhet har skiljt sig från varandra, vilket i sin tur har försvårat utvecklandet av ett transeuropeiskt järnvägssystem. Förutom ett gradvist

förenhetligande av säkerhetskraven är avsikten även att enhetliga säkerhetsintyg för järnvägsföretagen skall tas i bruk i de olika medlemsstaterna. Till en gemensam lagstiftning om järnvägssäkerhet för hela Europa hör också en organisatorisk utveckling av säkerhetsfrågorna. I järnvägssäkerhetsdirektivet förutsätts det att medlemsstaterna inrättar fristående och oavhängiga nationella säkerhetsmyndigheter och organ för undersökning av järnvägsolyckor. I Finland har undersökningen av olyckor redan organiserats i enlighet med direktivets krav. Centralen för undersökning av olyckor, vilken lyder under justitieministeriet, fungerar som det opartiska och oavhängiga organ för undersökning av järnvägsolyckor som avses i direktivet.

Bevarandet av en hög säkerhetsnivå inom järnvägssystemet och en vidareutveckling av denna är inom EU utgångspunkten för förenhetligandet av säkerhetslagstiftningen och omorganiseringen av säkerhetsuppgifterna. Säkerheten skall vidareutvecklas i takt med den tekniska utvecklingen inom branschen med beaktande av järnvägstrafikens konkurrenskraft. Ansvar för säkerheten i järnvägssystemet bibehålls även i fortsättningen hos branschens alla aktörer.

I EU:s medlemsstater har förvaltningen av järnvägarna stegvis reformerats, i det första skedet genom att förvaltningen av bannätet har separerats från verksamheten med järnvägstrafik. Genom de strukturella förändringarna i järnvägsförvaltningen har förutsättningar för att järnvägstrafiken skall kunna öppnas för konkurrens skapats. Avsikten har varit att garantera att även andra järnvägsföretag än de som av tradition har ägts av staten på lika villkor skall kunna komma in på järnvägsmarknaden.

Finland skall i enlighet med kraven i artikel 16 i järnvägssäkerhetsdirektivet inrätta en säkerhetsmyndighet för järnvägsbranschen, som till sin organisation, sin juridiska struktur och sitt beslutsfattande skall vara oavhängig speciellt i förhållande till järnvägsföretagen och Banförvaltningscentralen som är banhållare. Övervakningen av dessas verksamhet i fråga



om uppgifter i anknytning till säkerheten inom järnvägssystemet är ett centralt uppgiftsområde för den nya myndigheten. Omorganiseringen av järnvägsförvaltningen skapar klarhet i branschens strukturer på så sätt att säkerhetsuppgifterna och vissa andra myndighetsuppgifter koncentreras till den nya säkerhetsmyndigheten medan tyngdpunkten i Banförvaltningscentralens uppgifter läggs på banhållning och andra uppgifter som hänför sig till förvaltningen av bannätet, såsom till exempel fördelning av bankapacitet och trafikstyrning. Med den nya strukturen på järnvägsförvaltningen förbereder man sig också för att öppna järnvägarnas godstrafik för konkurrens vid ingången av 2007.

### 3.2. Alternativ

För att de säkerhetsuppgifter som avses i järnvägssäkerhetsdirektivet skall kunna organiseras har olika lösningsmodeller utretts med beaktande av att säkerhetsuppgifterna enligt kraven i direktivet skall skötas på ett självständigt och oavhängigt sätt. De alternativ som visade sig genomförbara var att inrätta ett särskilt ämbetsverk avsett för säkerhetsuppgifter eller att koncentrera säkerhetsuppgifterna inom trafikbranschen till en och samma myndighet. En koncentrerad av säkerhetsuppgifterna inom trafikbranschen till en myndighet ansågs dock inte vara ändamålsenlig i den fortsatta beredningen. Detta skulle ha krävt omfattande ändringar i organisationen hos andra myndigheter som sköter säkerhetsuppgifter inom förvaltningsområdet och i organiseringen av uppgifterna. Utöver detta ansågs det att genom att säkerhetsuppgifterna inom olika trafikformer är så olika till sin natur uppnår man inte tillräckligt många synergifördelar om skötseln av dem koncentreras. Med anledning av detta stannade man i beredningen för förslaget att ett separat fristående och oavhängigt ämbetsverk skall inrättas för att sköta säkerhetsuppgifterna inom järnvägssystemet.

### 3.3. De viktigaste förslagen

I propositionen föreslås det att ett ämbetsverk vid namn Järnvägsverket skall inrättas som säkerhetsmyndighet för järnvägsbranschen i enlighet med kraven i järnvägssäkerhetsdirektivet. Järnvägsverkets uppgift är i enlighet med vad som förutsätts i direktivet att bevilja tillstånd för ibruktagande av järnvägssystemets strukturella delsystem och att kontrollera att bruket och underhållet av delsystemen efterföljer kraven, att övervaka på driftskompatibilitet efterföljs, att bevilja säkerhetsintyg åt järnvägsföretag och säkerhetstillstånd åt förvaltaren av bannätet samt att övervaka deras verksamhet, att främja och utveckla järnvägssäkerheten samt att föra register över materielen. Till ämbetsverket hör därutöver de uppgifter i anslutning till frågor om behörighet för personer som arbetar med uppgifter inom trafiksäkerheten i järnvägssystemet och utbildning inom järnvägsbranschen som för närvarande sköts av Banförvaltningscentralen.

Utöver detta överförs den biljettkontroll inom kollektivtrafiken som för närvarande sköts av Banförvaltningscentralen till ämbetsverket. Banförvaltningscentralens uppgifter hör nära samman med dess ställning som förvaltare av statens bannät. Järnvägsverket skall fungera som en allmän förvaltningsmyndighet inom järnvägssektorn och därför passar uppgifter i fråga om biljettkontroll inom järnvägstrafiken till sin natur bättre hos Järnvägsverket än hos Banförvaltningscentralen, som fungerar som banhållare.

Från kommunikationsministeriet överförs sådana uppgifter som inte behöver lösas genom politiskt övervägande eller beslut på statsrådsnivå till den nya järnvägsmyndigheten. Sådana operativa uppgifter inom järnvägssektorn som hänför sig till myndighetsfrågor överförs från ministeriet så att detta i fortsättningen även för denna del bättre än tidigare kan koncentrera sig på strategiska frågor. Uppgifter som överförs till järnvägsmyndigheten är sådana uppgifter som föreskrivs regleringsorganet i järnvägslagen och uppgiften att tillsätta och övervaka ett anmält organ. Ministeriet

ansvarar fortsättningsvis för järnvägspolitiken och järnvägslagstiftningen. Ministeriet skall dessutom bevilja koncessioner åt järnvägsföretagen. Lösningen gör ministeriets roll som högsta myndighet inom järnvägssektorn tydligare.

Den administrativa strukturen på säkerhetsuppgifterna inom järnvägssystemet ändras väsentligt jämfört med den nuvarande modellen i samband med inrättandet av det nya ämbetsverket. De säkerhetsuppgifter som för närvarande hör till Banförvaltningscentralens säkerhetsenhet överförs till största delen till det nya ämbetsverket. Banförvaltningscentralen ansvarar fortsättningsvis för en säker planering, uppbyggnad och användning av bannätet. Det nya ämbetsverket skall förutom att övervaka järnvägsoperatörernas verksamhet också övervaka Banförvaltningens verksamhet, vilket är ett helt nytt uppgiftsområde. I anslutning till säkerhetsövervakningen är ämbetsverkets uppgift att bevilja säkerhetstillstånd åt Banförvaltningscentralen.

Enligt förslaget skall det nya ämbetsverket utöver de uppgifter som hör samman med säkerheten på järnvägarna även ansvara för vissa andra myndighetsuppgifter inom järnvägsbranschen. Ämbetsverkets namn, Järnvägsverket, beskriver på ett täckande sätt dess uppgiftsfält, till vilket inte enbart säkerhetsfrågor inom järnvägsbranschen hör utan även allmänna förvaltningsuppgifter inom branschen. Järnvägsverket skall vara ett ämbetsverk som lyder direkt under kommunikationsministeriet och omfattas av ministeriets resultatstyrning och som inte har distriktsförvaltning. Dess verksamhet skall i huvudsak finansieras genom anslag i statsbudgeten.

Banförvaltningscentralen skall även i fortsättningen fungera som förvaltare av statens bannät och dess uppgift är att sörja för underhållet och utvecklingen av statens bannät och säkerheten på bannätet samt att sköta fördelningen av bankapaciteten och trafikstyrningen. Banförvaltningscentralens uppgift är att främja utvecklingen inom dess bransch och att även i fortsättningen sköta forsknings-, utvecklings- och sakkunniguppgifter inom järnvägssystemet.

## 4. Propositionens konsekvenser

### 4.1. Ekonomiska konsekvenser

Tillräckligt med resurser måste anvisas för ämbetsverket för att det skall kunna verka självständigt och oavhängigt av förvaltaren av bannätet och järnvägsföretagen. Ministeriet har berett ett förslag om personalresurser och anslag för omkostnader för ämbetsverket. Vid beredningen av förslaget har ämbetsverkets helt nya uppgifter och karaktären av dess verksamhet tagits i beaktande. I samband med att det nya ämbetsverket inrättas ändras den administrativa strukturen på säkerhetsuppgifterna inom järnvägssystemet väsentligt jämfört med den nuvarande modellen, vilket bland annat avspeglar sig i att övervakningen av den nuvarande järnvägsmyndighetens,

Banförvaltningscentralens, verksamhet kommer att vara en central uppgift för Järnvägsverket. I ämbetsverkets uppgifter betonas speciellt det internationella samarbetet i säkerhetsfrågor. Europeiska järnvägsbyrån (ERA), det nya EU-ämbetsverk som har inrättats inom verksamhetsområdet, stöder sig i sina uppgifter långt på de nationella säkerhetsmyndigheternas arbetsinsatser. ERA svarar för beredningen av de tekniska specifikationer för driftskompatibilitet som är inriktade på en harmonisering av det transeuropeiska järnvägssystemet. Deltagandet i beredningen av dessa tekniska specifikationer kräver en betydande arbetsinsats från Järnvägsverkets sida och det samma gäller det nationella verkställandet av de tekniska specifikationerna som utfärdas som beslut av kommissionen. Skötseln av uppgifterna kräver en djup teknisk förtrogenhet med branschen. På motsvarande sätt kräver den inhemska normgivningen och de övervaknings- och förvaltningsuppgifter som överförs till Järnvägsverket en arbetsinsats på flera årsverken.

Järnvägsverkets personalstyrka föreslås uppgå till 35 årsverken för att det framgångsrikt skall kunna sköta de uppgifter med betoning på säkerhet i järnvägssystemet

som hör till ämbetsverket. Man uppskattar att 5—7 årsverken räcker för skötandet av de uppgifter i anslutning till säkerheten inom bannätet som blir kvar hos Banförvaltningscentralen. Skötseln av uppgifterna kräver att de ärenden som gäller säkerhet blir omorganiserade i ämbetsverket.

Järnvägsverkets behov av anslag har beräknats på basis av ämbetsverkets uppgifter, behov av personresurser och den nuvarande verksamheten. Årsgenomsnittet för ämbetsverkets omkostnader beräknas vara ca 4 miljoner euro. Utgångspunkten för kostnads kalkylen är att ämbetsverket inrättas i huvudstadsregionen. Ifall ämbetsverket placeras utanför huvudstadsregionen medför detta tilläggs kostnader på 0,5—2,4 miljoner euro, beroende av placeringsorten. Biljettkontrollen har beaktats i fråga om ämbetsverkets utgifter. Den ökar inte ämbetsverkets behov av anslag eftersom omkostnaderna tas ut till fullt belopp av Huvudstadsregionens samarbetsdelegation och VR Aktiebolag, som är beställare.

Avkastningen från ämbetsverkets avgiftsbelagda tjänster har ingen väsentlig betydelse eftersom den är så liten. Ämbetsverkets avgiftsbelagda verksamhet är närmast den obetydliga avgiftsbelagda verksamhet som förs över till det från Banförvaltningscentralen. Utöver den avkastning som nämnts kommer Järnvägsverket att i någon mån uppbära avgifter för de register som det för.

#### 4.2. Konsekvenser för myndigheterna

Efter att Järnvägsverket har inrättats kommer det att finnas tre centrala myndigheter inom järnvägsbranschen: kommunikationsministeriet som är branschens högsta myndighet, Järnvägsverket som är den myndighet som ansvarar för säkerheten inom branschen och Banförvaltningscentralen som är förvaltare av statens bannät och som fördelar bankapaciteten. Järnvägsverket deltar i beredningen av den gemensamma säkerhetslagstiftningen inom EU som avses i järnvägssäkerhetsdirektivet och ansvarar för den nationella säkerhetslagstiftningen. Centrala arbetsinstanser för

Järnvägsverket är förutom ministeriet och Banförvaltningscentralen, Centralen för undersökning av olyckor när det gäller uppgifter i anknytning till järnvägssäkerhet och Konkurrensverket när det gäller uppgifter i anknytning till Järnvägsverkets roll som regleringsorgan. Järnvägsverket övervakar därutöver såväl Banförvaltningscentralens som järnvägsoperatörernas och även banentreprenörernas verksamhet.

#### 4.3. Konsekvenser för personalen

I samband med att Järnvägsverket inrättas överförs 15 tjänster från säkerhetsnheten vid Banförvaltningscentralen till ämbetsverket. På samma sätt flyttas de 35 tjänstemän som sköter biljettkontrollen direkt över till Järnvägsverket med stöd av övergångsbestämmelserna i lagen om Järnvägsverket.

De andra tjänsterna vid Järnvägsverket inrättas som nya tjänster och målsättningen är att de skall fyllas redan innan ämbetsverket startar sin verksamhet för att verksamheten skall kunna inledas på ett så fullvärdigt sätt som möjligt. Fem nya tjänster inrättas vid Banförvaltningscentralen för säkerhetsuppgifter och de tillsätts i samband med att Järnvägsverket inrättas.

#### 4.4. Konsekvenser för miljön

Propositionen har inga direkta konsekvenser för miljön.

#### 4.5. Samhälls- och trafikpolitiska konsekvenser

I Finland har säkerhetsnivån inom järnvägssystemet traditionellt sett varit hög trots vissa allvarliga olyckor som inträffade under det förra årtiondet. Utgångspunkten för den strukturella reformen är att säkerhetsnivån bevaras så hög som möjligt även i fortsättningen och att den vidareutvecklas. Å andra sidan strävar man genom att separera säkerhetsuppgifterna från banhållningsuppgifterna till att klargöra fördelningen av uppgifter och ansvar myndigheterna emellan. Med denna lösning

förbereder man sig också för att gradvis öppna konkurrensen inom järnvägstrafiken.

## **5. Beredningen av propositionen**

### **5.1. Beredningsskeden och beredningsmaterial**

Kommunikationsministeriet tillsatte i maj 2003 en arbetsgrupp med uppgift att utreda utvecklingsbehovet inom förvaltningen av järnvägstrafiken, samarbetsförhållandet mellan myndigheterna och andra aktörer inom verksamhetsområdet och ett eventuellt behov av en omorganisering av myndighetsuppgifterna. I det betänkande som arbetsgruppen överlämnade till ministeriet i maj 2004 föreslog den att en ny järnvägsmyndighet inrättas från och med den 1 september 2006 för att uppfylla kraven i järnvägssäkerhetsdirektivet. I ministeriet har beredningen av ett inrättande av ämbetsverket fortsatt efter den samråds- och remissbehandling som arrangerades på arbetsgruppens initiativ.

Efter att ha tagit emot arbetsgruppens förslag tillsatte kommunikationsministeriet i juni 2004 två utredningsmän vars uppgift var att klarlägga vilka behov av resurser och anslag den järnvägsmyndighet som föreslogs bli inrättad skulle ha. Utredningsmännen hade också i uppgift att reda ut vilka möjligheter som fanns i fråga om att överföra tjänster och andra resurser från Vägförvaltningen till det nya ämbetsverket.

Utredningsmännen överlämnade sin utredning till ministeriet i september 2004.

### **5.2. Remissyttranden och hur de har beaktats**

Under beredningsarbetet hörde arbetsgruppen finansministeriet, Banförvaltningscentralen, VR-Group Ab, Sjöfartsverket, Luftfartsverket och andra aktörer inom branschen samt centrala personalorganisationer. På arbetsgruppens initiativ ordnades det dessutom diskussionsmöten för de som nämns ovan. Vid den fortsatta beredningen av propositionen har de anmärkningar som framfördes i utlåtandena och vid diskussionstillfällena beaktats i mån av möjlighet.

## **6. Samband med andra propositioner**

Ett genomförande av det s.k. andra järnvägspaketet förutsätter en omfattande ändring av lagstiftningen om järnvägstrafiken. Av denna anledning är lagar om ändring av järnvägslagen och lagen om driftskompatibilitet hos det transeuropeiska järnvägssystemet under beredning vid kommunikationsministeriet. Ett genomförande av järnvägspaketet förutsätter dessutom bl.a. ändringar av lagen om transport av farliga ämnen (719/1994). Regeringens proposition överlämnas åt riksdagen senast vid ingången av 2006.

## DETALJMOTIVERING

### 1. Lagförslag

#### 1.1. Lagen om Järnvägsverket

**1 §. Järnvägsverket.** I paragrafen föreskrivs om det ämbetsverk som inrättas för uppgifter inom järnvägssäkerhet och järnvägsförvaltning. Ämbetsverkets verksamhet skall ske inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde. Ämbetsverkets namn beskriver dess kompetensområde och arbetsfält.

**2 §. Järnvägsverkets uppgifter.** I paragrafen finns endast allmänna föreskrifter om ämbetsverkets uppgifter. Ämbetsverkets uppgift är att sörja för den allmänna järnvägssäkerheten och att övervaka att säkerhetskraven efterföljs inom järnvägstrafiken och banhållningen. Ämbetsverket har även hand om det internationella samarbete som hör till dess kompetensområde. Närmare bestämmelser om ämbetsverkets uppgifter ges genom en förvaltningsförordning om ämbetsverket vilken stöder sig på denna lag. Tyngdpunkten i ämbetsverkets uppgifter är dels lagd på dess ställning som nationell myndighet med ansvar för järnvägssäkerheten och dels på dess myndighetsuppgifter i anslutning till banhållningen och järnvägssystemet.

Bestämmelser om biljettkontroll inom kollektivtrafiken på järnvägarna finns i lagen om kontrollavgift i kollektivtrafik (469/1979). Avsikten är att ändra lagen så att rätt att uppbära kontrollavgift av en person som färdas i kollektivtrafik utan giltig biljett kan beviljas bland annat den myndighet som ansvarar för säkerheten i järnvägstrafiken. Med denna myndighet avses Järnvägsverket. Avsikten är att uttagandet av kontrollavgifter övergår från Banförvaltningscentralen till

Järnvägsverket eftersom Banförvaltningscentralens uppgifter hör nära samman med ämbetsverkets ställning som förvaltare av statens bannät. Järnvägsverket skall å sin sida fungera som allmän förvaltningsmyndighet inom järnvägssektorn till vilken uppgifter i fråga om biljettkontroll inom tågtrafiken också lämpar sig på grund av uppgifternas natur.

**3 §. Bemyndigande att utfärda förordning.** Enligt paragrafen kan närmare bestämmelser om lagens verkställighet utfärdas genom förordning av statsrådet. Närmare bestämmelser om ämbetsverkets ledning, behandlingen och avgörandet av ärenden, ämbetsverkets uppgifter, ämbetsverkets interna förvaltning och bevakningen av ärenden vid andra myndigheter och vid förrättningar utfärdas genom förordning av statsrådet.

**4 §. Ikraftträdande och övergångsbestämmelser.** Lagen föreslås träda i kraft den 1 september 2006. Det föreslås att i lagen ingår en bestämmelse om att åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft. Sådana åtgärder kan till exempel vara utnämning av en överdirektör som fungerar som ämbetsverkets chef samt anskaffning av lokalteter och nödvändiga datasystem. Dessutom är avsikten att kommunikationsministeriet bestämmer om överföringen av tjänster till Järnvägsverket innan lagen träder i kraft. Propositionen knyter an till budgetpropositionen för 2006 och avses bli behandlad i samband med den.

Enligt 3 mom. överförs de ärenden som är anhängiga vid Banförvaltningscentralen eller kommunikationsministeriet och som enligt denna lag hör till Järnvägsverkets kompetensområde för behandling och avgörande vid Järnvägsverket när lagen

träder i kraft. Till Järnvägsverket övergår vid ikraftträdandet också de avtal, åtaganden, rättigheter och skyldigheter som hänför sig till de uppgifter som övergår från Banförvaltningscentralen till Järnvägsverket.

I 4 mom. ingår bestämmelser om överföring av personal. De tjänstemän vid Banförvaltningscentralens säkerhetsenhet som sköter de uppgifter som förs över till Järnvägsverket, liksom också alla tjänstemän som är placerade vid Banförvaltningscentralens kontrollavgiftsbyrå, blir personal vid Järnvägsverket. Tjänsterna för den personal som är anställd i tjänsteförhållande och som flyttas över övergår när denna lag träder i kraft till att vara tjänster vid Järnvägsverket. Tjänsterna överförs direkt med stöd av lagen och ett godkännande för detta krävs inte från tjänstemännens sida. Om tjänster flyttas till en annan ort krävs dock tjänstemännens samtycke för överföringen av tjänsterna.

## 1.2. Lagen om Banförvaltningscentralen

**1 §. Banförvaltningscentralen.** I paragrafen ingår bestämmelser om Banförvaltningscentralens administrativa ställning som ämbetsverk inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde. Paragrafen motsvarar till denna del motsvarande paragraf i gällande lag. I paragrafen skall dock inte sägas att ämbetsverket fungerar som järnvägsmyndighet, eftersom denna fråga ingår i de uppgifter för Banförvaltningscentralen som det föreskrivs om i 2 §. I och med inrättandet av Järnvägsverket överförs en betydande del av Banförvaltningscentralens myndighetsuppgifter till det nya ämbetsverket. De myndighetsuppgifter som kvarstår för Banförvaltningscentralen kommer närmast att hänföra sig till dess ställning som banhållare, såsom ansvaret för trafikstyrningen och fördelningen av bankapaciteten.

**2 §. Banförvaltningscentralens uppgifter.** Om Banförvaltningens uppgifter föreskrivs på samma sätt som i motsvarande paragraf i gällande lag men enbart på en allmän nivå. I och med inrättandet av Järnvägsverket förs

Banförvaltningscentralens uppgifter i egenskap av nationell järnvägsmyndighet i huvudsak över till den nya myndigheten. I fortsättningen hänför sig Banförvaltningscentralens uppgifter speciellt till ämbetsverkets ställning som förvaltare av statens bannät. Banförvaltningscentralen skall inte längre verka som allmän myndighet med ansvar för säkerheten i järnvägstrafiken utan de av ämbetsverkets uppgifter som hänför sig till säkerhet skall närmast gälla säkerheten på statens bannät som det förvaltar. Som förvaltare av bannätet ansvarar Banförvaltningscentralen fortsättningsvis för egendom som ansluter sig till den statliga banhållningen. Ämbetsverket sörjer för underhållet och utvecklingen av bannätet och sköter de myndighetsuppgifter som det enligt särskilda bestämmelser har ålagts att sköta. Ämbetsverket sörjer för utvecklingen av järnvägssystemet genom att vara en forsknings-, utvecklings- och sakkunnigmyndighet inom järnvägssystemet. Dessutom har ämbetsverket hand om det internationella samarbete som hör samman med dess uppgifter.

**3 §. Direktion.** En direktion har styrt och övervakat Banförvaltningscentralen ända sedan ämbetsverket inrättades. I propositionen föreslås att en direktion bestående av representanter för intressentgrupper även i fortsättningen skall fungera som ett organ för styrning och övervakning av ämbetsverkets verksamhet. Om tillsättande av direktionen, dess mandatperiod, sammansättning och uppgifter bestäms genom förordning av statsrådet.

**4 §. Bemyndigande att utfärda förordning.** I paragrafen ingår sedvanligt bemyndigande att utfärda förordning, med stöd av vilket närmare bestämmelser om Banförvaltningscentralens uppgifter och interna förvaltning kan utfärdas genom förordning av statsrådet.

**5 §. Ikraftträdande.** Lagen föreslås träda i kraft samtidigt med lagen om Järnvägsverket den 1 september 2006.

## 2. Närmare bestämmelser och föreskrifter

I 3 § i den lag som gäller Järnvägsverket

föreslås det att en sedvanlig bestämmelse om bemyndigande skall ingå i fråga om bemyndigande att genom förordning av statsrådet utfärda närmare bestämmelser om ämbetsverkets ledning, behandlingen och avgörandet av ärenden, ämbetsverkets uppgifter och interna förvaltning samt bevakningen av ärenden vid andra myndigheter.

I 4 § i den lag som gäller Banförvaltningscentralen bemyndigas statsrådet på motsvarande sätt i fråga om att utfärda bestämmelser om Banförvaltningscentralens uppgifter och interna förvaltning. Därutöver utfärdas genom förordning av statsrådet närmare

bestämmelser om tillsättande av direktionen för Banförvaltningscentralen, dess mandatperiod, sammansättning och uppgifter.

### **3. Ikraftträdande**

Lagarna föreslås träda i kraft den 1 september 2006. De ekonomiska arrangemangen i fråga om inrättandet av Järnvägsverket ingår i budgetpropositionen för 2006.

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

## 1.

**Lag****om Järnvägsverket**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

*Järnvägsverket*

För uppgifter inom järnvägssäkerhet och järnvägsförvaltning finns Järnvägsverket, som är verksamt inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde.

2 §

*Järnvägsverkets uppgifter*

Järnvägsverket skall sörja för den allmänna järnvägssäkerheten, de myndighetsuppgifter som föreskrivs för eller anvisas verket och det internationella samarbetet på området, samt övervaka att säkerheten iakttas inom järnvägssystemet.

3 §

*Bemyndigande att utfärda förordning*

Genom förordning av statsrådet kan närmare bestämmelser utfärdas om verkställigheten av lagen samt om ledningen av Järnvägsverket, behandlingen och avgörandet av ärenden vid verket, verkets uppgifter och interna förvaltning samt

bevakningen av ärenden hos andra myndigheter och vid förrättningar.

4 §

*Ikraftträdande och övergångsbestämmelser*

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

När denna lag träder i kraft överförs de vid Banförvaltningscentralen eller kommunikationsministeriet anhängiga ärenden som enligt denna lag eller någon annan lag ankommer på Järnvägsverket för behandling och avgörande vid Järnvägsverket. På motsvarande sätt överförs från Banförvaltningscentralen till Järnvägsverket de avtal och andra åtaganden såväl som övriga rättigheter och skyldigheter som hänför sig till de uppgifter som i enlighet med denna lag överförs till Järnvägsverket.

Den personal i tjänsteförhållande vid Banförvaltningscentralen som sköter de uppgifter som överförs till Järnvägsverket samt den personal i tjänsteförhållande som arbetar vid Banförvaltningscentralens kontrollavgiftsenhet övergår i anställning hos



Järnvägsverket. Tjänsterna för den personal i tjänsteförhållande som överförs till Järnvägsverket blir vid denna lags ikraftträdande tjänster vid Järnvägsverket. Överföringen av tjänster kräver inte tjänstemännens samtycke, utom när tjänsterna flyttas till en annan ort. Den personal som överförs bibehåller sina rättigheter och skyldigheter från det tidigare anställningsförhållandet.

---

## 2.

**Lag****om Banförvaltningscentralen**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

## 1 §

*Banförvaltningscentralen*

Banförvaltningscentralen är ett ämbetsverk som lyder under kommunikationsministeriet och som verkar som förvaltare av statens bannät.

## 2 §

*Banförvaltningscentralens uppgifter*

Banförvaltningscentralen skall sörja för underhållet av och säkerheten på statens bannät, utvecklingen av järnvägssystemet, tilldelningen av bankapacitet och det internationella samarbetet på området, samt sköta de myndighetsuppgifter som har föreskrivits för centralen.

## 3 §

*Direktion*

Banförvaltningscentralens verksamhet styrs och övervakas av en direktion vars

tillsättande, mandattid, sammansättning och uppgifter bestäms genom förordning av statsrådet.

## 4 §

*Bemyndigande att utfärda förordning*

Närmare bestämmelser om Banförvaltningscentralens uppgifter och interna förvaltning utfärdas genom förordning av statsrådet.

## 5 §

*Ikraftträdande*

Denna lag träder i kraft den .  
Genom denna lag upphävs lagen av den 7 mars 2003 om Banförvaltningscentralen (199/2003).

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

Helsingfors den 7 oktober 2005

**Republikens President**

**TARJA HALONEN**

Kommunikationsminister *Susanna Huovinen*

