FINLANDS FÖRFATTNINGSSAMLING

2006 Utgiven i Helsingfors den 1 september 2006 **Nr 749—752**

INNEHÅLL

Nr		Sidan
749	Statsrådets förordning om sättande i kraft av konventionen om vissa medlemsstaters i Europeiska unionen anslutning till konventionen om tillämplig lag för avtalsförpliktelser samt till det första och det andra protokollet angående Europeiska gemenskapernas domstols tolkning av konventionen	2257
750	Statsrådets förordning om järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet	2259
751	Statsrådets förordning om järnvägstrafikens tågplaneperiod och ansökan om bankapacitet	2270
752	Jord- och skogsbruksministeriets förordning om det medelrotpris per kubikmeter virke som skall användas vid beräkning av miljöstödet för skogsbruket	2272

Nr 749

Statsrådets förordning

om sättande i kraft av konventionen om vissa medlemsstaters i Europeiska unionen anslutning till konventionen om tillämplig lag för avtalsförpliktelser samt till det första och det andra protokollet angående Europeiska gemenskapernas domstols tolkning av konventionen

Given i Helsingfors den 31 augusti 2006

I enlighet med statsrådets beslut, fattat på föredragning från justitieministeriet, föreskrivs:

1 §

Konventionen om Republiken Tjeckiens, Republiken Estlands, Republiken Cyperns, Republiken Lettlands, Republiken Litauens, Republikens Ungerns, Republiken Maltas, Republiken Polens, Republiken Sloveniens och Republiken Slovakiens anslutning till konventionen om tillämplig lag för avtalsförpliktelser, öppnad för undertecknande i Rom den 19 juni 1980, samt till det första och det andra protokollet angående Europeiska gemenskapernas domstols tolkning av den konventionen, som ingicks i Luxemburg den 14 april 2005 och som statsrådet har godkänt den 8 juni 2006 och vars godkännandeinstrument har deponerats hos Europeiska unionens generalsekreterare den 22 juni 2006, träder i kraft den 1 september 2006 så som därom avtalats.

(Fördragstexten är publicerad i Finlands författningssamlings fördragsserie nr 67/2006)

2 §

Bestämmelserna i konventionen är i kraft som förordning.

3 §

Denna förordning träder i kraft den 1 september 2006.

Helsingfors den 31 augusti 2006

Justitieminister *Leena Luhtanen*

Lagstiftningsråd Antti T. Leinonen

Nr 750

Statsrådets förordning

om järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet

Given i Helsingfors den 31 augusti 2006

I enlighet med statsrådets beslut, fattat på föredragning från kommunikationsministeriet, föreskrivs med stöd av järnvägslagen av den 29 juni 2006 (555/2006):

1 kap.

Allmänna bestämmelser

1 §

Förordningens syfte och tillämpningsområde

Förordningen tillämpas för säkerställande och utvecklande av järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet på det sätt som föreskrivs i järnvägslagen (555/2006), om inte något annat följer av internationella förpliktelser som är bindande för Finland.

I förordningen ingår bestämmelser om järnvägssystemets delsystem, driftskompatibilitetskomponenter, väsentliga krav, bedömning av överensstämmelse, om anmälda organ och förfaranden för bedömning.

2 §

Definitioner

I denna förordning avses med

1) *delsystemet infrastruktur* spår, växlar och kryss, konstbyggnader, infrastruktur vid stationer samt säkerhets- och skyddsutrustning,

2) *delsystemet energi* strömförsörjningssystem, luftledningar och strömavtagarsystem,

3) *delsystemet kontrollstyrning och signalering* utrustning som är nödvändig för att säkerställa säkerhet, styrning och kontroll för trafiken med den rullande materiel som med tillstånd trafikerar bannätet,

4) *delsystemet drift och trafikledning* förfaranden och utrustning som krävs för en sammanhängande drift av de olika strukturella delsystemen under järnvägssystemets normala förhållanden och vid nöddrift samt de yrkeskvalifikationer som krävs för gränsöverskridande järnvägstrafik,

5) *delsystemet telematikapplikationer* informationssystem för resande, informationssystem för övervakning i realtid av gods och tåg, ranger- och tilldelningssystem samt anslutningssamordning med andra transportsätt och utfärdande av elektroniska dokument och övriga informationssystem för resande och godskunder,

6) *delsystemet rullande materiel* strukturen, styr- och kontrollsystem för utrustningen i rullande materiel, drivsystem och energiomvandlingssystem, bromssystem, koppel, hjul och hjulupphängning, dörrar, säkerhetsanordningar och anordningar som krävs för passagerarnas och tågpersonalens hälsa,

7) *delsystemet underhåll* förfaranden, utrustning, installationer för underhållslogistik och resurser för utförande av underhåll som krävs för att säkerställa driftskompatibiliteten i järnvägssystemet och garantera järnvägstrafikens prestanda,

8) *EG-kontroll* en bedömning av ett delsystem utförd av ett sådant anmält organ som avses i 2 § 21 punkten i järnvägslagen,

9) *EG-kontrollförklaring* en förklaring av den som tar ett delsystem i bruk eller av

Rådets direktiv 96/48/EG (396L0048); EGT nr L 235, 17.9.1996, s. 6–24
Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG (32001L0016); EGT nr L 110, 20.4.2001, s. 1–27
Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/50/EG (32004L0050); EGT nr L 164, 30.4.2004, s. 44–163

dennes ombud inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (nedan *EES-området*) om att delsystemet motsvarar de väsentliga kraven,

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

11) *den upphandlande enheten* ett bolag eller någon annan sammanslutning som tar i bruk eller vidareöverlåter ett delsystem eller en driftskompatibilitetskomponent,

12) *innehavare av en privat spåranläggning* ett bolag eller någon annan sammanslutning som förvaltar en till bannätet ansluten spåranläggning som inte är statsägd och inte förvaltas av Banförvaltningscentralen.

2 kap.

Grunderna för väsentliga krav

3 §

Säkerhet

Med konstruktionen, uppförandet eller tillverkningen samt underhållet och övervakningen av säkerhetskritiska komponenter och särskilt av komponenter som hör till den rullande materielen skall man garantera en säkerhetsnivå som motsvarar de mål som ställts upp i de tekniska specifikationerna för driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet. Säkerhetsnivån skall garanteras också i de nöddriftssituationer som anges i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet.

De tekniska egenskaperna hos den rullande materielen och banan skall vara sådana att det går att trafikera säkert vid de högsta tillåtna hastigheterna. De anordningar som används skall under hela sin livslängd kunna motstå angivna normala eller exceptionella påkänningar. De säkerhetsmässiga negativa konsekvenserna av oförutsedda fel i anordningarna skall också kunna begränsas på ett ändamålsenligt sätt.

Bannätet och den rullande materielen skall utformas och material för dessa delsystem väljas på ett sådant sätt att uppkomst, spridning och följderna av eld och rök begränsas effektivt. Anordningar som är avsedda att hanteras av användarna skall vara så utformade att de är ofarliga att använda och inte medför någon hälso- eller säkerhetsrisk för användarna om de används i strid med anvisningarna.

4 §

Tillförlitlighet och tillgänglighet

Övervakning och underhåll av komponenter som ingår i den rullande materielen och driften av den skall organiseras och utföras på ett sådant sätt och i sådan omfattning att komponenternas funktionsduglighet bibehålls under angivna förhållanden.

5 §

Hälsa

Material som vid normal användning kan komma att innebära en hälsofara för personer som utsätts för dem får inte användas i rullande materiel eller i bannätets konstruktioner. De material som används skall även i övrigt väljas och användas på så sätt att skadeverkningarna av dem kan reduceras i synnerhet i händelse av brand.

6 §

Miljöskydd

Vid planerandet och utförandet av delsystem som tillhör järnvägssystemet skall man uppskatta miljökonsekvenserna av järnvägssystemet och idkandet av järnvägstrafik samt ta i beaktande möjliga miljöverkningar i användandet av delsystemen så som annars anges och bestäms. Angående begränsningen av buller som orsakas av järnvägstrafik gäller det som särskilt föreskrivs eller bestäms.

I fråga om bedömning och beaktande av den miljöpåverkan som utformningen, anläggningen och driften av järnvägstrafiken

inom järnvägssystemet medför samt i fråga om en begränsning av bullret från järnvägstrafiken gäller det som i övrigt bestäms eller föreskrivs om detta. Användandet av järnvägssystemet får inte framkalla sådana markvibrationer som vid normalt bruk av järnvägssystemet oskäligt stör verksamhet som sker nära bannätet eller bannätets omgivning. I fråga om tillåtna vibrationer gäller det som i övrigt bestäms eller föreskrivs om dem.

Rullande materiel och energiförsörjningssystem skall utformas och byggas på så sätt att de är elektromagnetiskt kompatibla med installationer och anordningar samt nät med vilka det föreligger risk för väsentlig interferens.

7 §

Teknisk kompatibilitet

De tekniska egenskaperna hos rullande materiel som används inom järnvägssystemet och hos bannätets konstruktioner och de fasta installationerna skall vara kompatibla inbördes och med olika delsystem. I stället för kompatibla egenskaper kan också sådana egenskaper tillfälligt tillämpas som på ett ändamålsenligt sätt stöder järnvägssystemets kompatibilitet.

3 kap.

Särskilda krav i fråga om delsystem

8 §

Särskilda krav i fråga om bannätet

Banförvaltningscentralen och en innehavare av en privat spåranläggning skall se till att

1) säkerhetsrisken som orsakas av järnvägstrafiken för dem som bor eller annars befinner sig i närheten av ett järnvägsområde minskas i den mån Banförvaltningscentralen och en innehavare av en privat spåranläggning rimligtvis kan påverka den,

2) sådana delar av bannätet som allmänheten har tillträde till utformas och byggs på ett sätt som minskar säkerhetsriskerna för människor i den mån Banförvaltningscentralen och en innehavare av en privat spåranläggning rimligtvis kan påverka dem,

3) bannätets installationer skyddas på ett ändamålsenligt sätt,

4) de särskilda säkerhetsförhållandena i tunnlar beaktas inom järnvägssystemet.

9 §

Särskilda krav i fråga om energi

Driften av energiförsörjningssystemen får inte äventyra järnvägstrafikens eller människornas säkerhet. Driften av försörjningssystemen för elenergi eller bränsle får inte ge skador på miljön som går utöver gränsvärdena i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet.

Försörjningssystemen för elenergi eller bränsle skall möjliggöra för den rullande materielen att uppnå angivna prestanda för bannätet. Den rullande materielens strömavtagare skall vara kompatibla med bannätets försörjningssystem för elenergi, sådana de beskrivs i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet.

10 §

Särskilda krav i fråga om systemet för kontrollstyrning och signalering

Systemet för kontrollstyrning och signalering skall skapa förutsättningar för järnvägstrafik med en säkerhetsnivå som motsvarar de mål som fastställts för bannätet. Systemet för kontrollstyrning och signalering skall medge säker trafik för tåg med tillstånd att röra sig på bannätet och för annan rullande materiel som används på bannätet också under särskilda försämrade omständigheter som anges i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet.

Bannätet och den rullande materiel som används där som tagits i bruk efter att man tagit i bruk de kontroll-, övervaknings- och signaleringssystem som utvecklats enligt de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet, skall göras kompatibla och anpassas så att de kan användas med kontroll-, övervaknings- och signaleringssystemen. Utrustning för kontrollstyrning och signalering som

installeras i den rullande materielens förarhytter skall möjliggöra normal drift i järnvägssystemet under förhållanden som anges i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet.

11 §

Särskilda krav i fråga om rullande materiel

Den rullande materielen skall utformas så att passagerarutrymmen och förarhytt skyddas tillräckligt i händelse av kollision eller urspårning. Den rullande materielens övriga elektriska utrustning får inte försämra driftsäkerheten för kontrollstyrnings- och signalanläggningarna. Bromsteknik och bromskrafter skall vara förenliga med spårens, konstbyggnadernas och signalsystemens konstruktion. Innehavaren av rullande materiel skall se till att alla strömförande anordningar och deras komponenter skyddas så att de inte utgör någon fara för människor.

Rullande materiel skall ha anordningar som gör det möjligt för passagerare att om fara hotar göra lokföraren uppmärksam på situationen och för tågpersonalen att sätta sig i förbindelse med passagerarna. Rullande materiel skall dessutom ha ett högtalarsystem eller en anordning som gör det möjligt för tågpersonalen och trafikregleringen att förmedla meddelanden till passagerarna. Dörrarna i rullande materiel skall vara försedda med lås- och öppningssystem som garanterar passagerarnas säkerhet. Det skall också finnas tillräckligt många, tydligt markerade nödutgångar. Den rullande materielen skall vara utrustad med ett tillräckligt kraftfullt och oberoende nödbelysningssystem.

Den grundläggande utrustningen för hjul, drivsystem, bromsar och kontrollstyrning skall vara utformad på så sätt att den rullande materielens färd kan fortsätta i angivna nöddriftssituationer utan konsekvenser för den utrustning som fortfarande fungerar. Den rullande materielens elektriska utrustning skall vara kompatibel med systemet för kontrollstyrning och signalering. Vid planeringen och tillverkningen av rullande materiel skall hänsyn också tas till de särskilda säkerhetsförhållandena i tunnlar.

Vid elektrisk drivning av rullande materiel skall strömavtagarnas egenskaper möjliggöra materielens trafik på bannätet med hjälp av det strömförsörjningssystem som är i bruk. Den rullande materielen skall ha sådana egenskaper att den är i stånd att trafikera alla de linjer som den planeras trafikera.

12 §

Särskilda krav i fråga om underhåll

De tekniska anordningar och metoder som används vid underhållet av järnvägssystemet skall garantera säker drift av det berörda delsystemet och får inte utgöra någon risk för människors hälsa och säkerhet. I fråga om miljökraven på de tekniska anordningar och metoder som används inom underhållssystemet gäller det som bestäms eller föreskrivs om dem.

Underhållsanläggningar för rullande materiel skall kunna användas för säkerhets-, hygien- och resekomfortarbeten för all sådan materiel för vilken anläggningarna är avsedda.

13 §

Särskilda krav i fråga om telematikapplikationer för person- och godstrafik

Inom telematikapplikationerna för person- och godstrafiken skall det mellan de olika delsystemen säkerställas att databaser, programvara och dataöverföringsprotokoll utarbetas för datautbyte och dataöverföring mellan de olika applikationerna och mellan järnvägsföretagen. Användarna måste kunna få tillgång till offentlig information som överförs inom systemet.

Inom telematikapplikationerna skall vid användning, handhavande, uppdatering och underhåll av databaserna, programvaran och dataöverföringsprotokollen hänsyn tas till systemens effektivitet och kvalitet. Gränssnitten mellan systemen och användarna skall följa kraven på ergonomi och hälsoskydd. Innehavarna av applikationerna skall se till att integriteten och tillförlitligheten ligger på en tillräckligt hög nivå när det gäller lagring eller överföring av information som har samband med säkerheten.

4 kap.

Bedömning av delsystems överensstämmelse

14 §

EG-kontroll och EG-kontrollförklaring

Bedömningen av ett delsystems överensstämmelse genom en EG-kontroll görs av det anmälda organ som den upphandlande enheten av ett delsystem eller dennes ombud har utsett. Det anmälda organet svarar för EG-kontrollen och utformningen av ett delsystem fram till överlämnandet innan delsystemet tas i bruk. EG-kontrollen omfattar utformning och konstruktion samt provning av delsystemet.

Utifrån det intyg om överensstämmelse som det anmälda organet utfärdar kan den upphandlande enheten av delsystemet eller dennes ombud förse delsystemet med en EG-kontrollförklaring. Förklaringen kan ges om delsystemet enligt intyget om överensstämmelse uppfyller de väsentliga kraven.

15 §

Innehållet i EG-kontrollförklaringar

En EG-kontrollförklaring riktas till Järnvägsverket och den skall innehålla följande uppgifter:

1) hänvisning till det tillämpade direktivet av Europeiska gemenskaperna,

2) namn eller firmanamn och adress för den upphandlande enheten eller dennes ombud inom EES-området, t.ex. firmanamn och fullständig adress, i fråga om ett ombud också den upphandlande enhetens firmanamn,

3) kortfattad beskrivning av delsystemet,

4) namn och adress för det anmälda organ som utfört EG-kontrollen,

5) hänvisningar till dokumenten i det tekniska underlaget till bedömningen,

6) alla relevanta tillfälliga eller slutliga villkor som delsystemet skall uppfylla, särskilt sådana som gäller eventuella begränsningar av eller villkor för driften,

7) giltighetstid, om EG-kontrollförklaringen gäller för viss tid, samt

8) datum, underskrift och uppgifter om undertecknaren.

Till EG-kontrollförklaringen skall bifogas följande tekniska underlag, till den del bedömningen gäller dem:

1) för bannätet ritningar över anläggningarna, besiktnings- eller mottagningsprotokoll för mark- och armeringsarbeten, provnings- och kontrollrapporter om betongarbeten, samt

2) för övriga delsystem allmänna ritningar och detaljritningar som överensstämmer med utförandet, elektriska och hydrauliska diagram, styrkretsdiagram, beskrivningar av datasystem och automatiska system, drifts- och underhållsinstruktioner och andra motsvarande dokument,

3) en förteckning över driftskompatibilitetskomponenter som ingår i delsystemet,

4) kopior av EG-försäkringar om driftskompatibilitetskomponenternas överensstämmelse eller lämplighet samt vid behov dessutom åtföljda av tillhörande beräkningar och av kopior av de provnings- och undersökningsprotokoll som det anmälda organet har upprättat på grundval av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/17/EG om samordning av förfarandena vid upphandling på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster, samt

5) intyg från det anmälda organ som ansvarar för EG-kontrollen om att delsystemet överensstämmer med de väsentliga kraven, med tillhörande beräkningar attesterade av det anmälda organet samt vid behov förbehåll som getts under bedömningens gång och inte dragits tillbaka.

16 §

Övervakning som utförs av anmälda organ

Det anmälda organ som ansvarar för övervakningen av utförandet av delsystemets tillverkning eller uppbyggnad skall göra nödvändiga kontroller för att säkerställa att bestämmelserna och föreskrifterna följs. Organet skall överlämna en kontrollrapport till den upphandlande enheten eller dennes ombud.

Genom övervakningen säkerställer man att de skyldigheter som följer av det tekniska underlaget fullgörs under uppbyggnaden av

delsystemet. I 42 § 3 mom. i järnvägslagen ingår bestämmelser om de rättigheter som det anmälda organ som ansvarar för övervakningen av uppbyggnaden har vid genomförandet av kontroller.

17 §

Deponering

Det tekniska underlag som avses i 15 § skall deponeras hos den upphandlande enheten eller dennes ombud och utgöra stöd för det intyg om överensstämmelse som utfärdas av det anmälda organ som ansvarar för kontrollen av delsystemet. Det tekniska underlaget skall bifogas den EG-kontrollförklaring som den upphandlande enheten skall överlämna till Järnvägsverket. Underlaget skall på begäran överlämnas till myndigheterna i övriga medlemsstater i Europeiska unionen.

5 kap.

Bedömning av driftskompatibilitetskomponenters överensstämmelse

18 §

Förfarande för bedömning av driftskompatibilitetskomponenter samt EG-försäkran om överensstämmelse och EG-försäkran om lämplighet

Bedömningen av en driftskompatibilitetskomponent görs av det anmälda organ som tillverkaren av driftskompatibilitetskomponenter eller dennes ombud har utsett.

Utifrån ett provningsintyg av det anmälda organet kan tillverkaren eller dennes ombud utfärda en EG-försäkran om överensstämmelse eller en EG-försäkran om lämplighet för en driftskompatibilitetskomponent enligt en bestämmelse av Järnvägsverket om driftskompatibilitetskomponenten enligt provningsintyget uppfyller de väsentliga kraven.

Bestämmelserna i denna paragraf om tillverkaren eller dennes ombud inom EES-området tillämpas också på den som släpper ut ett delsystem eller en driftskompatibilitetskomponent på marknaden.

19 §

Innehållet i EG-försäkran om överensstämmelse och EG-försäkran om lämplighet

En EG-försäkran om överensstämmelse och en EG-försäkran om lämplighet skall innehålla följande uppgifter:

1) hänvisning till det tillämpade direktivet av Europeiska gemenskaperna,

2) namn eller firmanamn och adress för tillverkaren eller dennes ombud inom EES-området, t.ex. firmanamn och fullständig adress, i fråga om ett ombud också tillverkarens eller konstruktörens firmanamn,

3) beskrivning av driftskompatibilitetskomponenten, t.ex. märke, typ eller någon annan motsvarande beskrivning,

4) uppgift om vilket förfarande som tillämpats för EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet,

5) alla relevanta beskrivningar av driftskompatibilitetskomponenten, särskilt beträffande komponentens användningsbegränsningar,

6) namn och adress för de anmälda organ som medverkat i förfarandet för bedömning av överensstämmelse eller lämplighet, provningsintygets datum och, i förekommande fall, giltighetstid och giltighetsvillkor,

7) i förekommande fall hänvisning till de europeiska specifikationerna,

8) datum, underskrift och uppgifter om undertecknaren, samt

9) fullmakt åt undertecknaren om denna företräder den upphandlande enheten eller dennes ombud inom EES-området.

6 kap.

Närmare bestämmelser om anmälda organ, EG-kontroller och bedömningsförfaranden

20 §

Krav i fråga om anmälda organs personal

Utöver vad som i 41 § i järnvägslagen bestäms om de krav som ställs på anmälda organ, skall ledningen och den övriga personalen vid det anmälda organet vara opera-

tivt oberoende av myndigheterna inom området.

Organets personal som ansvarar för kontrollerna skall ha sådan teknisk yrkesutbildning som skötandet av uppgifterna förutsätter samt tillräckliga kunskaper om föreskrifterna för de kontroller som den utför och tillräcklig erfarenhet av sådana kontroller. Det anmälda organet och dess personal skall utföra sitt kontrollarbete med största möjliga yrkesintegritet och tekniska kompetens.

Ersättningen till organets personal får inte basera sig på antalet genomförda kontroller eller på kontrollresultaten.

21 §

Krav i fråga om EG-kontroller och bedömningsförfaranden

Vid EG-kontroller skall det anmälda organet bedöma delsystemets allmänna utformning och uppbyggnad samt prova det färdiga delsystemet. Vid bedömningsförfarandet skall det anmälda organet utreda om delsystemet uppfyller de väsentliga kraven. Det anmälda organet utfärdar ett intyg om överensstämmelse efter en godkännande bedömning enligt detta moment.

I ett anmält organs bedömningsförfarande skall det utredas om driftskompatibilitetskomponenten uppfyller de väsentliga kraven och om den motsvarar sitt användningsändamål inom järnvägssystemet. Det anmälda organet utfärdar ett provningsintyg efter en godkännande bedömning enligt detta moment.

7 kap.

Särskilda bestämmelser

22 §

Offentliggörande av information och språket i underlagen

Det anmälda organet skall offentliggöra nödvändig information om ansökningar om EG-kontroll och sina beslut om intyg om överensstämmelse.

Underlag och korrespondens om EG-kontrollförfaranden skall vara avfattade på ett av de officiella språken i den medlemsstat där den upphandlande enheten eller dennes ombud i gemenskapen är etablerad, eller på något annat språk som denna godkänner.

23 §

Uppgifter som antecknas i registret över rullande materiel

Utöver vad som i 37 § 3 mom. i järnvägslagen bestäms om uppgifter som antecknas i registret över rullande materiel, antecknas uppgifter om:

1) EG-kontrollförklaringen och utfärdande myndighet,

2) begränsningar i villkoren för användningen av rullande materiel,

3) uppgifter som är betydande med tanke på säkerheten i fråga om underhållet av rullande materiel.

Dessutom antecknas i registret övriga uppgifter som enligt de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet som gäller registret över rullande materiel skall antecknas där.

24 §

Säkerhetsstyrningssystemet

Järnvägsföretag och Banförvaltningscentralen skall utarbeta det säkerhetsstyrningssystem som avses i 30 § i järnvägslagen så att organisationens ansvarsfördelning i järnvägssäkerhetsfrågor beskrivs med tillräcklig noggrannhet. Säkerhetsstyrningssystemet skall visa hur säkerhetstillsynen ordnas på olika nivåer i organisationen, hur personalen berörs av skötandet av säkerhetsuppgifter och hur utvecklandet av säkerhetsstyrningssystemet kan tryggas.

I säkerhetsstyrningssystemet skall tas in de grunder för säkerhetsstyrningssystemet som anges i bilaga I till förordningen.

25 §

Gemensamma säkerhetsindikatorer

För uppföljning av hur järnvägssystemets säkerhetsmål nås skall Järnvägsverket i den årsberättelse som avses i 29 § 3 mom. i

järnvägslagen presentera de gemensamma säkerhetsindikatorer som anges i bilaga II till förordningen. Alla definitioner och beräkningsmetoder som används i årsberättelsen skall förklaras. Får verket efter offentliggörandet av årsberättelsen ny information som påverkar de gemensamma säkerhetsindikatorerna, skall verket ändra indikatorerna för ett visst år senast vid framläggandet av följande årsberättelse.

26 §

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den 1 september 2006.

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

27 §

Övergångsbestämmelser

Oberoende av vad som bestäms i denna förordning får delsystem som tagits i bruk enligt de bestämmelser och föreskrifter som gäller när förordningen träder i kraft samt driftskompatibilitetskomponenter enligt de bestämmelser och föreskrifter som gäller när förordningen träder i kraft fortfarande användas på bannätet.

Helsingfors den 31 augusti 2006

Kommunikationsminister *Susanna Huovinen*

Regeringsråd Hannu Pennanen

BILAGA I

Säkerhetsstyrningssystem

1. Säkerhetsstyrningssystemets grunder

Säkerhetsstyrningssystemet skall ha följande som grund:

a) En säkerhetspolitik som godkänts av organisationens högsta ledning och meddelats all personal.

b) Organisationens kvantitativa och kvalitativa mål för upprätthållande och förbättring av säkerhet samt planer och förfaranden för uppnåendet av dessa mål.

c) Förfaranden för att uppfylla befintliga, nya och ändrade tekniska och operativa normer eller andra föreskrifter som fastställts

- i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet, eller

- i Järnvägsverkets säkerhetsföreskrifter, eller

- i andra bestämmelser och föreskrifter, eller

- i myndighetsbeslut,

och förfaranden för att garantera förenlighet med normerna under utrustningens och verksamhetens hela livscykel.

d) Förfaranden och metoder för utförande av riskbedömning och genomförande av åtgärder för riskhantering om en ändring av driftsförhållandena eller nytt material medför nya risker för bannät eller verksamheter.

e) Program för utbildning av personal och system för säkerställande av att personalens kompetens bibehålls och att uppgifterna utförs i enlighet därmed.

f) Arrangemang för tillhandahållande av tillräcklig information inom organisationen och, i tillämpliga fall, mellan järnvägsföretag och andra företag som är verksamma inom samma bannät,

g) Förfaranden och format för hur säkerhetsinformation skall dokumenteras och utarbetande av ett förfarande för konfigurationskontroll av vital säkerhetsinformation.

h) Förfaranden för att säkerställa att olyckor, tillbud och händelser som kunde ha lett till olyckor och andra farliga händelser rapporteras, utreds och analyseras och att nödvändiga förebyggande åtgärder vidtas.

i) Tillhandahållande av sådana larmrutiner samt sådan information i nödsituationer som har godkänts av de behöriga myndigheterna.

j) Bestämmelser och anvisningar om återkommande intern revision av säkerhetsstyrningssystem.

BILAGA II

Gemensamma säkerhetsindikatorer

1. Indikatorer som hänför sig till olyckor

Det sammanlagda och relativa (per tågkilometer) antalet olyckor och uppdelning av följande olyckstyper:

- Tågkollisioner, inbegripet kollisioner med hinder inom det fria rummet.

- Urspårningar av tåg.

- Plankorsningsolyckor, inbegripet olyckor som innefattar fotgängare vid plankorsningar.

- Personolyckor som orsakas av rullande materiel i rörelse, med undantag av självmord.

- Självmord.

- Bränder i rullande materiel.

- Övriga.

Varje olycka skall rapporteras under typen av den primära olyckan även om följderna av den sekundära olyckan är allvarligare, till exempel brand till följd av en urspårning.

2. Det sammanlagda och relativa (per tågkilometer) antalet personer som allvarligt skadats eller omkommit per typ av olycka delas upp i följande kategorier:

- Passagerare (även i förhållande till det sammanlagda antalet passagerarkilometer).

- Anställda, inbegripet entreprenörers personal.

- Plankorsningstrafikanter.

- Obehöriga personer som befinner sig på järnvägsområdet.

- Övriga.

2. Indikatorer som hänför sig till tillbud och händelser som kunde ha lett till en olycka

1. Det sammanlagda och relativa (per tågkilometer) antalet rälsbrott, skevheter i spår och säkerhetsfarliga signalfel.

2. Det sammanlagda och relativa (per tågkilometer) antalet otillåtna stoppsignalspassager.

3. Det sammanlagda och relativa (per tågkilometer) antalet hjulbrott och axelbrott på rullande materiel i bruk.

3. Indikatorer som hänför sig till olycksföljder

1. Den sammanlagda och relativa (per tågkilometer) kostnaden i euro för samtliga olyckor i vilken, om möjligt, följande kostnader skall ingå och beräknas:

- Dödsfall och personskador.

- Kompensation för förluster eller skador på passagerares, personals eller tredje mans egendom, inbegripet miljöskador.

- Ersättning eller reparation av skadad rullande materiel och skadade järnvägsanläggningar.

- Förseningar, störningar och trafikomläggning, inbegripet extra kostnader för personal och förlust av framtida intäkter.

Från dessa kostnader skall dras av skadestånd eller ersättning som erhållits eller väntas erhållas från tredje man, exempelvis fordonsägare som är inblandade i plankorsningsolyckor. Ersättning som erhållits genom försäkringar som tagits av järnvägsföretag eller förvaltaren av bannätet skall inte dras av.

2. Det sammanlagda och relativa (per arbetstimme) antalet arbetstimmar för personal och entreprenörer som gått förlorade till följd av olyckor.

4. Indikatorer som hänför sig till infrastrukturens tekniska säkerhet och dess genomförande

1. Antalet procent av spår i bruk som har försetts med automatisk hastighetsövervakning för tåg (ATP), procent tågkilometrar på vilka operativa ATP-system används.

2. Antalet plankorsningar (sammanlagt och per linjekilometer). Antalet procent plankorsningar som har automatisk eller manuell kontroll.

5. Indikatorer som hänför sig till säkerhetsstyrning

Interna revisioner utförda av Banförvaltningscentralen och järnvägsföretaget i enlighet med dokumentationen om säkerhetsstyrningssystem. Sammanlagt antal utförda revisioner och antalet uttryckt i procent av de revisioner som krävs (och/eller planeras).

Nr 751

Statsrådets förordning

om järnvägstrafikens tågplaneperiod och ansökan om bankapacitet

Given i Helsingfors den 31 augusti 2006

I enlighet med statsrådets beslut, fattat på föredragning från kommunikationsministeriet, föreskrivs med stöd av 18 § 1 och 2 mom. och 23 § 1 mom. i järnvägslagen av den 29 juni 2006 (555/2006):

1 §

Tågplaneperioden

Den tågplaneperiod som avses i 18 § 1 mom. i järnvägslagen (555/2006) börjar varje år det andra veckoslutet i december natten mellan lördag och söndag kl. 00.00 och slutar samma tid nästa år.

2 §

Ändringar av bankapaciteten för regelbunden trafik under tågplaneperioden

Banförvaltningscentralen kan ändra sina beslut om tilldelning av bankapacitet för regelbunden trafik så, att ändringarna kan träda i kraft

1) vid tågplaneperiodens början,

2) natten mellan lördag och söndag veckoslutet efter den tidpunkt då läsårets skolarbete avslutas som fastställs med stöd av 23 § 2 mom. i lagen om grundläggande utbildning (628/1998), samt

3) av särskilda skäl vid andra tidpunkter som Banförvaltningscentralen bestämmer.

Beslut som Banförvaltningscentralen fattar med stöd av 1 mom. 3 punkten skall publiceras i Banförvaltningscentralens föreskriftssamling.

3 §

Ansökan och beslut om bankapacitet för regelbunden trafik

En sökande som ansöker om bankapacitet skall ansöka om bankapacitet hos Banförvaltningscentralen för den tågplaneperiod som avses i 1 § tidigast 12 och senast åtta månader före tågplaneperioden träder i kraft.

Ansökan om en sådan ändring som avses i 2 § skall göras hos Banförvaltningscentralen senast fyra veckor före ändringen skall träda i kraft.

Banförvaltningscentralen skall meddela ett beslut om tilldelning av ändrad bankapacitet för regelbunden trafik utan oskäligt dröjsmål.

4 §

Ansökningstider för brådskande bankapacitet

En sökande kan ansöka om sådan brådskande bankapacitet som avses i 23 § i järnvägslagen för tiden mellan de ändringstidpunkter som anges i 2 § efter utgången av den ansökningstid som anges i 3 § 2 mom.

Utan hinder av vad som föreskrivs i 3 § 1 och 2 mom. kan en museitrafikoperatör ansöka om bankapacitet för sådan museitrafik som avses i 54 § i järnvägslagen oberoende

Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG (32001L0014); EGT nr L 75, 15.3.2001, s. 29–46

av tidpunkterna för ändring av regelbunden trafik, dock tidigast fyra månader före den planerade trafiken.

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

5 §

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den 1 september 2006.

6 §

Övergångsbestämmelser

Den första tågplaneperioden enligt denna förordning börjar den 9 december 2007.

Helsingfors den 31 augusti 2006

Kommunikationsminister *Susanna Huovinen*

Regeringsråd Hannu Pennanen

FÖRFS/ELEKTRONISK VERSION

Nr 752

Jord- och skogsbruksministeriets förordning

om det medelrotpris per kubikmeter virke som skall användas vid beräkning av miljöstödet för skogsbruket

Given i Helsingfors den 25 augusti 2006

I enlighet med jord- och skogsbruksministeriets beslut föreskrivs med stöd av 19 § 3 mom. lagen den 12 december 1996 om finansiering av hållbart skogsbruk (1094/1996), sådant det lyder i lag 1286/1997:

1 §

Medelrotpriser per kubikmeter virke

Det aritmetiska medelvärde av medelrotpriser per kubikmeter virke inom varje skogcentrals verksamhetsområde som avses i 5 § 3 mom. jord- och skogsbruksministeriets beslut om miljöstöd för skogsbruket (144/2000) är 2003–2005 som följer:

Skogscentral	euro
Kusten/Sydkusten	28,72
Kusten/Österbotten	25,14
Sydvästra Finland	31,91
Tavastland-Nyland	34,27
Sydöstra Finland	32,31
Birkaland	33,93
Södra Savolax	32,79
Södra Österbotten	26,94
Mellersta Finland	32,09
Norra Savolax	31,40
Norra Karelen	29,84
Kainuu	25,39
Norra Österbotten	21,67
Lappland	21,41

2 §

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den 1 september 2006. Denna förordning tillämpas på ansökningar om miljöstöd som har anhängiggjorts den 1 september 2006 eller senare.

Genom denna förordning upphävs jord- och skogsbruksministeriets förordning av den 25 augusti 2005 om det medelrotpris per kubikmeter virke som skall användas vid beräkning av miljöstödet för skogsbruket (648/2005).

Helsingfors den 25 augusti 2006

Jord- och skogsbruksminister *Juha Korkeaoja*

Överinspektör Anna Rakemaa

UTGIVARE: JUSTITIEMINISTERIET

Nr 749—752, 2 ark

EDITA PRIMA AB, HELSINGFORS 2006 EDITA PUBLISHING AB, HUVUDREDAKTÖR JARI LINHALA ISSN 1456-9663