FINLANDS FÖRFATTNINGSSAMLING

Utgiven i Helsingfors den 11 april 2011

304/2011

Järnvägslag

Utfärdad i Helsingfors den 8 april 2011

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 kap.

Allmänna bestämmelser

1 §

Lagens syfte och tillämpningsområde

Syftet med denna lag är att främja järnvägstrafiken, järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet samt en effektiv användning av bannätet. Lagen har också som mål att skapa likvärdiga och icke-diskriminerande förutsättningar för verksamhet på järnvägsmarknaden.

Lagen tillämpas på järnvägssystemet i Finland, på banarbete, på trafiken på bannätet samt på fordon som används på bannätet. Bestämmelserna i 4 kap. tillämpas endast på användningen av statens bannät och på tilldelningen av bankapacitet på statens bannät samt på det användningsavtal, den verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande och den beskrivning av bannätet som gäller trafiken på statens bannät. Bestämmelserna om tjänster och banavgifter i 5 kap. tillämpas endast på tjänster som tillhandahålls på och har anknytning till statens bannät samt på de banavgifter som tas ut för trafik på statens bannät, om inte något annat föreskrivs i denna lag.

Lagen tillämpas inte på

1) metro- och spårvagnstrafik och inte heller på andra system för lätt spårtrafik,

2) spåranläggningar som funktionellt är åtskilda från det övriga järnvägssystemet och som enbart är avsedda för lokal persontrafik och inte på järnvägsoperatörer som uteslutande bedriver trafik på spåranläggningar som avses i denna punkt,

3) sådana spåranläggningar och i 2 § definierade fordon som uteslutande används på dem och som förvaltaren av spåranlägg-

RP 262/2010
KoUB 26/2010
RSv 334/2010

Rådets direktiv 91/440/EEG (31991L0440); EGT L 237, 24.8.1991, s. 25
Rådets direktiv 95/18/EG (31995L0018); EGT L 143, 27.6.1995, s. 70
Europaparlaments och rådets direktiv 2001/12/EG (32001L0012); EGT L 75, 15.3.2001, s. 1
Europaparlaments och rådets direktiv 2001/13/EG (32001L0013); EGT L 75, 15.3.2001, s. 26
Europaparlaments och rådets direktiv 2001/14/EG (32001L0014); EGT L 75, 15.3.2001, s. 29
Europaparlaments och rådets direktiv 2004/49/EG (32004L0049); EUT L 164, 30.4.2004, s. 44
Europaparlaments och rådets direktiv 2004/51/EG (32004L0051); EUT L 164, 30.4.2004, s. 164
Europaparlaments och rådets direktiv 2007/58/EG (32007L0058); EUT L 135, 3.12.2007, s. 44
Europaparlaments och rådets direktiv 2008/57/EG (32008L0057); EUT L 191, 18.7.2008, s. 1
Europaparlaments och rådets direktiv 2008/110/EG (32008L0110); EUT L 345, 23.12.2008, s. 62

ningen eller fordonsägaren använder enbart för sin egen godstrafik, om inte något annat föreskrivs i denna lag, och inte heller på

4) spåranläggningar och fordon som är avsedda att användas endast för lokala eller historiska ändamål eller för turism, om inte något annat föreskrivs i denna lag.

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

1) *järnvägsföretag* ett offentligt eller privaträttsligt företag eller någon annan sammanslutning som med stöd av en koncession som beviljats inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet såsom sin huvudsakliga verksamhet bedriver person- eller godstrafik på järnväg och som är skyldig att tillhandahålla dragkraft; med järnvägsföretag avses också företag som enbart tillhandahåller dragkraft,

2) *bannät* statens bannät som förvaltas av Trafikverket samt privata spåranläggningar som omfattas av lagens tillämpningsområde,

3) *bannätsförvaltare* Trafikverket samt förvaltare av privata spåranläggningar som omfattas av lagens tillämpningsområde,

4) *bedrivande av järnvägstrafik* trafik som bedrivs av järnvägsföretag, trafik i anslutning till banunderhåll, museitrafikoperatörers trafik, trafik som bedrivs av företag eller sammanslutning som såsom annan än sin huvudsakliga verksamhet bedriver trafik och bannätsförvaltares trafik på bannätet,

5) *museitrafik* sådan till sin omfattning obetydlig trafik med museimateriel som en sammanslutning bedriver på bannätet utan vinstsyfte,

6) *företag som sköter banunderhåll* ett företag som utför bygg- och underhållsarbeten på bannätet och bedriver trafik på bannätet i anslutning därtill,

7) *trafik* tågtrafik och växlingsarbete,

8) *bankapacitet* den förmåga att förmedla tågtrafik som en järnvägslinje har och som följer av egenskaperna hos bannät och avser en viss tidsperiod,

9) *den som ansöker om bankapacitet* ett järnvägsföretag, en museitrafikoperatör och ett företag som sköter banunderhåll samt andra järnvägsoperatörer,

10) *privat spåranläggning* en spåranläggning som inte är statsägd och inte förvaltas av Trafikverket och som omfattas av lagens tillämpningsområde,

11) *järnvägssystem* bannätet inklusive spåranläggningar och bangårdar, de fordon som används på bannätet och andra strukturella och funktionella delsystem samt administrationen och användningen av systemet i dess helhet,

12) *transeuropeiska järnvägssystemet* den helhet som bildas av det järnvägssystem för konventionella tåg som avses i punkt 1 i bilaga I till Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen (nedan *driftskompatibilitetsdirektivet*) och det järnvägssystem för höghastighetståg som avses i punkt 2 i bilaga I till driftskompatibilitetsdirektivet,

13) *driftskompatibilitet* järnvägssystemets egenskap att erbjuda säker tågtrafik utan driftsavbrott samtidigt som prestandakraven uppfylls; driftskompatibiliteten förutsätter att alla i lagen angivna, tekniska och funktionella förutsättningar är uppfyllda så att de väsentliga kraven har iakttagits,

14) *väsentliga krav* de krav som anges i bilaga III till driftskompatibilitetsdirektivet och som järnvägssystemet, delsystemen, driftskompatibilitetskomponenterna och gränssnitten ska uppfylla,

15) *delsystem* system i vilka det transeuropeiska järnvägssystemet har indelats på strukturella eller funktionella grunder,

16) *tekniska specifikationer för driftskompatibilitet* de krav som varje delsystem och varje del av ett delsystem underkastas för att de väsentliga kraven ska kunna uppfyllas och driftskompatibiliteten i det transeuropeiska järnvägssystemet säkerställas,

17) *driftskompatibilitetskomponenter* alla grundläggande komponenter, grupper av komponenter, underenheter eller kompletta enheter av materiel som har införlivats eller avses bli införlivade med ett delsystem och som driftskompatibiliteten i järnvägssystemet är direkt eller indirekt beroende av; begreppet komponent omfattar både materiella föremål och immateriella tillgångar, såsom programvara,

18) *fordon* rullande materiel som används i

järnvägssystemet och som rör sig på egna hjul, med eller utan dragkraft och som består av ett eller flera strukturella eller funktionella delsystem eller delar av sådana delsystem,

19) *fordonsinnehavare* en fysisk eller juridisk person som i egenskap av ägare till ett fordon eller annars har rätt att använda fordonet som transportmedel och som är registrerad som dess innehavare i det fordonsregister som avses i 68 §,

20) *serie* ett antal identiskt lika fordon av en viss typ,

21) *fordonstyp* de grundläggande projekteringskännetecknen för ett fordon som omfattas av ett enhetligt typkontrollintyg,

22) *specialfall* del i järnvägssystemet som nödvändiggör särskilda tillfälliga eller definitiva föreskrifter i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet på grund av geografiska eller topografiska hinder eller för att stadsmiljön eller strävan att uppnå kompatibilitet med det befintliga systemet ställer upp begränsningar,

23) *ombyggnad* sådant större arbete för att ändra ett delsystem eller en del av ett delsystem som förbättrar delsystemets totala prestanda,

24) *modernisering* sådant större arbete för att byta ett delsystem eller en del av ett delsystem som inte ändrar delsystemets totala prestanda,

25) *ibruktagande* alla åtgärder som sammantagna gör att ett delsystem eller ett fordon färdigställs för projekterad drift,

26) *underhållsansvarig enhet* den enhet som har ansvar för underhållet av ett fordon och är registrerad som sådan i det nationella fordonsregistret,

27) *upphandlande enhet* en fysisk eller juridisk person som beställer projektering, uppbyggnad, modernisering eller ombyggnad av ett delsystem samt svarar för genomförandet av detta,

28) *gemensamma säkerhetsindikatorer* den information som ska samlas in för att göra det lättare att bedöma hur säkerhetsmålen uppnås och för att övervaka den allmänna utvecklingen av säkerheten och som räknas upp i bilaga I till 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), nedan *järnvägssäkerhetsdirektivet*,

29) *gemensamma säkerhetsmål* den lägsta säkerhetsnivå för järnvägssystemet och dess olika delar som fastställs som kriterier för en acceptabel risknivå i artikel 7 i järnvägssäkerhetsdirektivet,

30) *gemensamma säkerhetsmetoder* de metoder som avses i artikel 6 i järnvägssäkerhetsdirektivet och som utarbetats för beskrivning av hur säkerhetsnivån och uppnåendet av säkerhetsmålen och uppfyllandet av andra säkerhetskrav bedöms, och

31) *anmälda organ* de organ som har till uppgift att bedöma driftskompatibilitetskomponenternas överensstämmelse eller lämplighet för användning eller att handlägga förfarandet för EG-kontroll av delsystem.

2 kap.

Bedrivande av järnvägstrafik

3 §

Förutsättningar för bedrivande av järnvägstrafik

Ett järnvägsföretag har rätt att bedriva järnvägstrafik under förutsättning att

1) järnvägsföretaget har ett sådant säkerhetsintyg som avses i 4 § och som omfattar alla de järnvägslinjer där trafiken ska bedrivas,

2) järnvägsföretaget har koncession enligt 10 § eller koncession som beviljats för bedrivande av järnvägstrafik någon annanstans inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

3) järnvägsföretaget har i enlighet med 26 § beviljats den bankapacitet som behövs för trafiken,

4) järnvägsföretaget har ingått ett avtal enligt 30 § med Trafikverket om användning av bannätet, och att

5) de villkor för bedrivande av järnvägstrafik som avses i denna lag eller som föreskrivs eller bestäms med stöd av denna lag i övrigt är uppfyllda.

Vad som i 1 mom. föreskrivs om järnvägsföretags rätt att bedriva järnvägstrafik gäller även museitrafikoperatörers rätt att bedriva järnvägstrafik, med undantag för 1 mom. 2 punkten, samt övriga järnvägsoperatörers rätt att bedriva järnvägstrafik, med undantag för 1 mom. 2—4 punkten.

Alla järnvägsoperatörer ska dessutom ha ansvarsförsäkring som avses i 90 § eller något annat motsvarande arrangemang.

4 §

Säkerhetsintyg

En järnvägsoperatör ska för bedrivande av järnvägstrafik ha ett säkerhetsintyg som består av en sådan A-del och en sådan B-del som avses i 7 §.

5 §

Ansökan om säkerhetsintyg

En järnvägsoperatör ska ansöka om säkerhetsintygets A-del och B-del hos Trafiksäkerhetsverket. En sökande med en giltig A-del som beviljats i någon annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet ska av Trafiksäkerhetsverket beviljas säkerhetsintygets B-del innan sökanden kan inleda järnvägstrafik i Finland.

Sökanden ska i ansökan uppge om den gäller person- eller godstrafik eller bådadera eller växlingsarbete. Till ansökan ska sökanden foga en kopia av dokumentationen över sitt säkerhetsstyrningssystem och en utredning över hur de övriga förutsättningarna för beviljande av säkerhetsintyg enligt 6 § är uppfyllda samt specificera vilken del av bannätet ansökan gäller. Sökanden ska på Trafiksäkerhetsverkets begäran utan dröjsmål, dock senast en månad från den dag då sökanden fått del av Trafiksäkerhetsverkets begäran om tilläggsutredning, lämna de kompletterande uppgifter som behövs för att avgöra ärendet.

6 §

Förutsättningar för beviljande av säkerhetsintyg

Trafiksäkerhetsverket ska bevilja sökanden säkerhetsintygets A-del, om sökanden har ett i 40 § avsett säkerhetsstyrningssystem som uppfyller kraven.

Trafiksäkerhetsverket ska bevilja sökanden säkerhetsintygets B-del, om sökanden visar att

1) den uppfyller de bestämmelser och föreskrifter som gäller den del av bannätet där trafiken ska bedrivas och kan säkerställa att de iakttas,

2) dess personalkategorier och de personalkategorier som anlitas av underleverantörer är utbildade och kompetenta för sin uppgift i enlighet med relevanta föreskrifter, och att

3) den rullande materiel som används stämmer överens med relevanta föreskrifter och att underhållet av dess fordon är ordnat på behörigt sätt.

Innan säkerhetsintyget beviljas ska Trafiksäkerhetsverket dessutom kontrollera att järnvägsoperatörer som inte är järnvägsföretag har en i 90 § avsedd ansvarsförsäkring eller något annat motsvarande arrangemang. Dessutom ska verket kontrollera att sökandens fordon uppfyller de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet i fråga om drift och trafikledning till de delar som specifikationerna är tillämpliga.

7 §

Beviljande av säkerhetsintyg

Med säkerhetsintygets A-del godkänner Trafiksäkerhetsverket sökandens säkerhetsstyrningssystem och med säkerhetsintygets B-del sökandens sådana dokument och förfaranden som hänför sig till uppfyllandet av de villkor som föreskrivs i 6 § 2 och 3 mom.

Trafiksäkerhetsverket ska avgöra en ansökan om säkerhetsintyg inom fyra månader från det att verket har fått alla de uppgifter som behövs för avgörandet. Verket kan förena säkerhetsintyget med villkor som tryggar järnvägssystemets säkerhet med beaktande av arten och omfattningen av sökandens verksamhet.

Trafiksäkerhetsverket beviljar säkerhetsintyg för högst fem år i sänder. Ett i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet beviljat säkerhetsintygs A-del är giltig

inom hela samarbetsområdet. En B-del som beviljats av verket är giltig endast i Finland.

8 §

Ändring av säkerhetsintyg

Om arten eller omfattningen av intygsinnehavarens verksamhet förändras i något väsentligt avseende, ska denne ansöka om ändring av säkerhetsintyget till de delar som förändringen inverkar på förutsättningarna för säkerhetsintyget. Intygsinnehavaren ska dessutom omedelbart underrätta Trafiksäkerhetsverket om andra betydande ändringar som har inverkan på förutsättningarna för säkerhetsintyget samt om anställning av nya personalkategorier och ibruktagande av nya fordonstyper.

Trafiksäkerhetsverket kan på ansökan av intygsinnehavaren eller efter att ha fått en underrättelse som avses i 1 mom. och en ansökan som intygsinnehavaren har gjort på basis av den ändra ett säkerhetsintyg som verket har beviljat eller en del av det, om förutsättningarna för beviljande av intyget har förändrats. Verket kan dessutom vid behov på ansökan av intygsinnehavaren ändra intyget eller en del av det, om bestämmelserna eller föreskrifterna om förutsättningarna för beviljande av säkerhetsintyg ändras väsentligt. Verket kan kräva att intygsinnehavaren ansöker om ändring av säkerhetsintyget.

9 §

Återkallande av säkerhetsintyg

Om intygsinnehavaren inte längre uppfyller förutsättningarna för att få ett säkerhetsintyg, ska Trafiksäkerhetsverket ge denne möjlighet att avhjälpa bristerna inom skälig tid. Tidsfristen får inte vara kortare än två månader. När tidsfristen har löpt ut ska verket efter att ha hört intygsinnehavaren återkalla säkerhetsintyget eller en del av det helt och hållet eller för viss tid, om intygsinnehavaren inte har avhjälpt bristerna eller i övrigt inte längre uppfyller förutsättningarna för att få säkerhetsintyg, och bristerna måste anses vara väsentliga.

Verket kan dock omedelbart återkalla ett säkerhetsintyg som det har beviljat, om det är fråga om en särskilt allvarlig brist som kan medföra fara för järnvägssystemets säkerhet.

Verket kan återkalla ett säkerhetsintyg som det har beviljat också om det konstaterar att innehavaren inte har bedrivit järnvägstrafik inom 12 månader efter det att säkerhetsintyget beviljades.

Verket ska utan dröjsmål underrätta kommunikationsministeriet, nedan *ministeriet,* bannätsförvaltarna och Europeiska järnvägsbyrån om att ett säkerhetsintyg återkallats. Dessutom ska verket utan dröjsmål underrätta den medlemsstats säkerhetsmyndighet om återkallandet av ett säkerhetsintygs A-del eller B-del som har utfärdat den andra delen av intyget.

10 §

Koncession

Ett järnvägsföretag ska för bedrivande av järnvägstrafik ha en koncession som beviljats av ministeriet eller av någon annan myndighet inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

11 §

Sökande av koncession

Den som ansöker om koncession ska ge ministeriet uppgifter om

1) de personernas anseende som utsetts till uppgifter inom sökandens operativa ledning,

2) fordonens egenskaper och underhåll, särskilt med avseende på säkerhetskraven,

3) den säkerhetsansvariga personalens kompetens och yrkesutbildning,

4) sina tillgångar och skulder,

5) sitt egna och främmande kapital, tillräckligt specificerade,

6) sina inkomster av och utgifter för verksamheten, inklusive anskaffningsutgifterna för rullande järnvägsmateriel, byggnader, konstruktioner och markområden,

7) ansvarsförsäkring eller motsvarande arrangemang i enlighet med 90 §.

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 revisionssammanslutning som avses i revisionslagen (459/2007).

Sökanden ska betala en ansökningsavgift på 1 000 euro till staten i samband med koncessionsansökan.

12 §

Förutsättningar för beviljande av koncession

Ministeriet ska bevilja ett i Finland etablerat järnvägsföretag koncession för järnvägstrafik, om

1) sökanden har för avsikt att som sin huvudsakliga verksamhet bedriva järnvägstrafik med rullande materiel som sökanden förfogar över eller att tillhandahålla dragkraft,

2) sökanden har ett sådant säkerhetsintyg som avses i 4 §,

3) sökanden är tillförlitlig och de personer som har utsetts att sköta uppgifter inom dess operativa ledning har gott anseende och är yrkesmässigt kompetenta,

4) sökanden är så solvent att den enligt en bedömning av de omständigheter som är kända förmår att i minst ett år fullgöra alla sina faktiska och förväntade skyldigheter och åtaganden,

5) sökanden har en i 90 § avsedd tillräcklig ansvarsförsäkring eller något annat motsvarande arrangemang.

En person som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen uppfyller inte det i 1 mom. 3 punkten angivna kravet på gott anseende, om han eller hon under de senaste fem åren har dömts till fängelsestraff eller under de senaste tre åren till bötesstraff för allvarligt brott mot bestämmelser eller föreskrifter om anställningsförhållanden, näringsutövning, bokföring, skuldförhållanden, bedrivande av trafik eller trafiksäkerhet och gärningen visar att personen är uppenbart olämplig att bedriva järnvägstrafik. Detta gäller också brott mot tullbestämmelser, om sökanden har för avsikt att bedriva internationell järnvägstrafik.

Sökanden uppfyller kravet på yrkesmässig kompetens enligt 1 mom. 3 punkten, om sökanden i den utsträckning som ansökan förutsätter har kunskaper och erfarenhet av att under säkra former bedriva och övervaka järnvägstrafik.

Sökanden uppfyller inte solvenskravet enligt 1 mom. 4 punkten, om

1) sökanden eller en person som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen har försatts i konkurs eller meddelats näringsförbud enligt lagen om näringsförbud (1059/1985),

2) en person som har utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen har ansökt om skuldsanering enligt lagen om skuldsanering för privatpersoner (57/1993), eller om

3) sökanden har av sin verksamhet föranledda, till betydande belopp uppgående obetalda skatter eller lagstadgade socialavgifter som förfallit till betalning.

Ministeriet kan av särskilda skäl avvika från det krav som avses i 4 mom.

13 §

Beviljande av koncession

En ansökan om koncession ska avgöras inom tre månader från det att alla för avgörandet av ärendet behövliga uppgifter har sänts in till ministeriet. Ministeriet kan i koncessionen ta in villkor som kompletterar bestämmelserna i denna lag eller bestämmelser eller föreskrifter som meddelats med stöd av den och som särskilt har samband med trafikens omfattning och art. Koncessionen kan på ansökan beviljas med begränsningen att den endast gäller person- eller godstrafik.

En koncession som har beviljats i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet gäller inom hela samarbetsområdet. Ministeriet ska informera den behöriga myndigheten, om ett järnvägsföretag som har fått koncession i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet inte längre uppfyller förutsättningarna för koncession.

Koncessionshavaren ska inleda sin verksamhet inom sex månader från det att koncessionen beviljades. Ministeriet kan på begäran av koncessionshavaren, med beaktande av

den speciella arten av de tjänster som ska tillhandahållas, besluta att verksamheten får inledas senare än sex månader efter det att koncessionen beviljades. Om koncessionshavaren inte har inlett sin verksamhet inom sex månader från det att koncessionen beviljades eller har avbrutit sin verksamhet för minst sex månader i följd, kan ministeriet be koncessionshavaren inkomma med tilläggsutredning för att utreda förutsättningarna för koncessionens giltighet.

Ministeriet omprövar koncessionen och villkoren för den vart femte år efter det att koncessionen beviljats. Dessutom kan ministeriet när som helst 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.

14 §

Förnyande eller ändring av koncession

Om ett järnvägsföretag avser att ändra eller betydligt utvidga sin verksamhet, ska det lämna in en ny ansökan till ministeriet eller lämna sådan tilläggsutredning som ministeriet begärt. Ministeriet kan på grundval av ansökan bevilja ny koncession eller ändra koncessionen eller på basis av tilläggsutredningen ge sitt samtycke till fortsatt verksamhet.

Ministeriet kan kräva en utredning, om koncessionshavarens rättsliga ställning ändras på ett sätt som kan ha betydelse för den koncessionsenliga järnvägstrafiken. Ministeriet ska bedöma förutsättningarna för fortsatt verksamhet så snart som möjligt efter att ha fått koncessionshavarens utredning.

Om ministeriet anser att järnvägssäkerheten kan äventyras vid sådana förändringar som avses i 1 och 2 mom., ska det återkalla koncessionen med iakttagande av vad som i 15 § föreskrivs om återkallande av koncession.

15 §

Återkallande av koncession

Om koncessionshavaren inte längre uppfyller förutsättningarna för beviljande av koncession ska ministeriet ge koncessionshavaren möjlighet att avhjälpa bristen inom en rimlig tid som inte får vara kortare än två månader. Om koncessionshavaren inte har avhjälpt bristen inom den utsatta tiden och om bristen måste anses vara väsentlig eller om koncessionshavaren har försatts i konkurs och dennes ekonomiska ställning inte inom en rimlig tid når upp till den nivå som den koncessionsenliga järnvägstrafiken förutsätter, ska ministeriet återkalla koncessionen helt och hållet eller för viss tid.

Samtidigt som ministeriet konstaterar att koncessionshavaren inte längre uppfyller solvenskravet kan det besluta att järnvägstrafiken får fortsätta enligt koncessionen eller i begränsad omfattning i högst sex månader. Tillstånd till fortsatt järnvägstrafik får emellertid inte beviljas, om järnvägstrafikens säkerhet kan äventyras i det fall att verksamheten fortsätter.

Ministeriet kan återkalla koncessionen helt och hållet eller för viss tid, om koncessionshavaren trots ministeriets anmärkningar allvarligt och upprepade gånger har brutit mot koncessionsvillkoren eller mot bestämmelserna eller föreskrifterna om järnvägstrafik. Vid obetydliga överträdelser kan ministeriet ge koncessionshavaren en varning.

3 kap.

Förvaltning av bannät

16 §

Säkerhetstillstånd och tillståndsansökan

Bannätsförvaltare ska ha ett säkerhetstillstånd för projektering, byggande, underhåll och förvaltning av bannätet.

En bannätsförvaltare ska ansöka om säkerhetstillstånd hos Trafiksäkerhetsverket. Sökanden ska till ansökan foga utredning om att förutsättningarna för att få säkerhetstillstånd är uppfyllda.

Sökanden ska på Trafiksäkerhetsverkets begäran utan dröjsmål och senast en månad från den dag då sökanden fått del av verkets begäran om tilläggsutredning lämna de kompletterande uppgifter som behövs för att avgöra ärendet.

17 §

Beviljande av säkerhetstillstånd

Trafiksäkerhetsverket ska bevilja sökanden säkerhetstillstånd om sökandens säkerhetsstyrningssystem uppfyller de krav som ställs i 40 § och sökanden visar att den med sitt säkerhetsstyrningssystem och sina övriga interna förfaranden kan trygga en säker projektering, ett säkert byggande och underhåll samt en säker förvaltning av bannätet. Genom sitt säkerhetstillstånd godkänner Trafiksäkerhetsverket bannätsförvaltarens säkerhetsstyrningssystem och de åtgärder som bannätsförvaltaren har vidtagit för att följa de regler och föreskrifter som gäller bannätet.

Trafiksäkerhetsverket ska fatta beslut om beviljande av säkerhetstillstånd inom fyra månader från det att alla uppgifter som behövs för att avgöra ärendet har sänts in till verket.

Verket kan förena säkerhetstillståndet med villkor som tryggar järnvägssystemets säkerhet med beaktande av arten och omfattningen av sökandens verksamhet.

Trafiksäkerhetsverket beviljar säkerhetstillstånd för högst fem år i sänder.

18 §

Ändring av säkerhetstillstånd

Bannätsförvaltaren ska utan dröjsmål underrätta Trafiksäkerhetsverket om förändringar som har betydelse för säkerhetstillståndet och om väsentliga ändringar i principerna för användning eller underhåll av bannätet och dess anläggningar.

Verket kan efter att ha underrättats enligt 1 mom. på ansökan av tillståndshavaren ändra säkerhetstillståndet, om förutsättningarna för beviljande av säkerhetstillståndet har förändrats. Dessutom kan verket vid behov på ansökan av tillståndshavaren ändra säkerhetstillståndet, om bestämmelserna eller föreskrifterna om förutsättningarna för beviljande av säkerhetstillstånd ändras i något väsentligt avseende. Verket kan kräva att tillståndshavaren ansöker om ändring av säkerhetstillståndet.

19 §

Återkallande av säkerhetstillstånd

Om innehavaren av ett säkerhetstillstånd inte längre uppfyller förutsättningarna för beviljande av säkerhetstillstånd, ska Trafiksäkerhetsverket ge tillståndshavaren möjlighet att avhjälpa bristen inom en rimlig tid som inte får vara kortare än två månader. När tidsfristen löpt ut ska verket efter att ha hört tillståndshavaren helt eller delvis återkalla säkerhetstillståndet helt och hållet eller för viss tid, om tillståndshavaren inte har avhjälpt bristen eller i något annat avseende inte längre uppfyller förutsättningarna för beviljande av säkerhetstillstånd och om bristen måste anses vara väsentlig.

Verket kan emellertid återkalla ett säkerhetstillstånd omedelbart när det är fråga om en synnerligen allvarlig brist som kan äventyra järnvägssystemets säkerhet.

Verket ska utan dröjsmål underrätta ministeriet, järnvägsoperatörerna och Europeiska järnvägsbyrån om att ett säkerhetstillstånd har återkallats.

4 kap.

Utnyttjande av statens bannät samt bankapaciteten

20 §

Tillträde till bannätet och rätt att använda det

Sådan bankapacitet på statens bannät som beviljats enligt detta kapitel får användas för järnvägstrafik av järnvägsföretag som fått koncession av ministeriet enligt 10 § eller som fått koncession för järnvägstrafik inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och som också i andra avseenden uppfyller de förutsättningar för bedrivande av järnvägstrafik som föreskrivs i 3 §. Också museitrafikoperatörer och företag som sköter banunderhåll samt andra järnvägs-operatörer får för att bedriva trafik använda bankapacitet som beviljats enligt detta kapitel.

Det i 1 § i lagen om ombildande av Statsjärnvägarna till aktiebolag (20/1995) avsedda

aktiebolag som bedriver järnvägstrafik har rätt att använda statens bannät i järnvägssamtrafik mellan Finland och Ryssland.

21 §

Ramavtal

Trafikverket kan ingå ett ramavtal om användning av bankapacitet med den som ansöker om bankapacitet. I ramavtalet anges särdragen i fråga om den bankapacitet som sökanden behöver. Ramavtalet berättigar dock inte sökanden att få den bankapacitet som anges i avtalet. Också den bankapacitet som anges i ramavtalet beviljas av Trafikverket på ansökan samt genom ett sådant förfarande och på sådana grunder som anges i detta kapitel. Ett ramavtal begränsar inte heller i övrigt tillämpningen av de övriga bestämmelserna i detta kapitel på andra som ansöker om bankapacitet.

Ramavtal får ingås för högst fem år. Trafikverket kan av särskilda skäl ingå ramavtal för en längre tid. Grunden för avtal som ingås för längre tid än fem år kan dock endast utgöras av avtal som har samband med en parts transportverksamhet, särskilda investeringar eller särskilda affärsrisker samt synnerligen vägande skäl som baserar sig på avtalspartens omfattande och långsiktiga investeringar och de avtalsförpliktelser som ingår i sådan verksamhet.

Trots det som föreskrivs i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) är uppgifterna om ramavtal samt huvuddragen i den bankapacitet som ramavtalen gäller offentliga. Trafiksäkerhetsverket har emellertid trots sekretessbestämmelserna rätt att få uppgifter om ingående av avtal och grunderna för avtalen samt om villkoren i ramavtal, om uppgifterna är nödvändiga för verkets åligganden.

22 §

Ansökan om bankapacitet

Järnvägsföretag ska ansöka om bankapacitet enligt vad som föreskrivs i denna lag.

Ansökan om bankapacitet ska göras hos Trafikverket för varje tågplaneperiod tidigast tolv och senast åtta månader innan tågplaneperioden börjar. Det går att ansöka om ny bankapacitet eller om ändring av bankapaciteten för regelbunden trafik också efter ett beslut om tilldelning av bankapacitet, dock senast fyra veckor innan ändringen av bankapaciteten för regelbunden trafik träder i kraft.

Närmare bestämmelser om ansökan om bankapacitet och om ansökningstiderna samt om tågplaneperioden, om ändringstidpunkterna under tågplaneperioden och om tidsfristerna i anslutning till dem utfärdas genom förordning av statsrådet med iakttagande av bilaga III till Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg, nedan *kapacitets- och banavgiftsdirektivet*.

Ett järnvägsföretag kan hos Trafikverket ansöka om bankapacitet också för sådana internationella järnvägslinjer inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet som endast delvis hör till bannät som avses i denna lag.

23 §

Prioritetsordningen för kapacitetsansökningar

Om tillräckligt med alternativa järnvägslinjer kan reserveras för den övriga trafiken, kan en viss järnvägslinje eller en del av den genom Trafikverkets beslut reserveras för särskild bankapacitet med iakttagande av artikel 24 i kapacitets- och banavgiftsdirektivet. På en järnvägslinje eller på den del av en linje som reserverats för särskild bankapacitet har den trafik som den särskilda bankapaciteten reserverats för prioritet vid utnyttjandet av bankapaciteten.

Om det inte är möjligt att samordna den sökta bankapaciteten så som avses i 24 § 1 mom., ska Trafikverket i sitt beslut konstatera att järnvägslinjen helt eller delvis är överbelastad bankapacitet. Bankapaciteten kan betecknas som överbelastad även när det är uppenbart att den kommer att överbelastas under tågplaneperioden. Trafikverket kan be-

sluta om prioritetsordningen för en järnvägslinje, vilket innebär att en bestämd trafiktyp kan prioriteras vid tilldelningen av överbelastad bankapacitet.

24 §

Beslut om prioritetsordningen i enskilda fall

Om flera sökande har ansökt om samma bankapacitet eller om den bankapacitet som avses i en ansökan påverkar den bankapacitet som har sökts av någon annan, ska Trafikverket i första hand sträva efter att samordna ansökningarna. Verket kan i så fall erbjuda en sökande bankapacitet som inte väsentligt avviker från den som ansökan gäller.

Om det samordningsförfarande som avses i 1 mom. inte leder till att sökandena kan förlikas, kan Trafikverket för upprättande av tågplaneförslag i ett enskilt fall avgöra prioritetsordningen på de grunder som föreskrivs i detta kapitel. Trafikverket ska avgöra prioritetsordningen inom tio dagar efter det att den samordning som avses i 1 mom. har avslutats.

När det gäller överbelastad bankapacitet kan Trafikverket genom ett beslut avvika från den prioritetsordning som avses i detta kapitel, till förmån för en sökande som bedriver internationell trafik eller en sökande som bedriver trafik som i övrigt upprätthåller eller förbättrar järnvägstransportsystemets eller kollektivtrafikens funktionsduglighet. Detsamma gäller, om avslag på ansökan skulle medföra oskälig olägenhet för sökanden eller för affärsverksamhet som bedrivs av dennes kunder.

25 §

Upprättande av tågplaneförslag och hörande av parter

Trafikverket ska på basis av ansökningarna upprätta tågplaneförslag för den följande tågplaneperioden inom fyra månader från utgången av tiden för ansökan om bankapacitet. I tågplaneförslaget kan det tas in uppgifter om den bankapacitet som en sökande föreslås bli beviljad endast i den omfattning och med de begränsningar som användningen av bankapaciteten förutsätter för genomförande av trafikledningen.

Tågplaneförslaget ska i första hand grunda sig på att den sökta bankapaciteten beviljas, förutsatt att de mot bankapaciteten svarande tågplanerna gör det möjligt att bedriva järnvägstrafik i enlighet med de tekniska kraven och säkerhetskraven. Trafikverket kan emellertid i syfte att förbättra tilldelningen av bankapacitet erbjuda sökanden bankapacitet som inte väsentligt avviker från den som ansökan gäller. Bankapacitet kan också lämnas outdelad, om det för tågplaneperioden behövs reservkapacitet på grund av den prioritetsordning som gäller för järnvägstrafiken.

Trafikverket ska sända tågplaneförslaget för kännedom till dem som har ansökt om bankapacitet inom den tid som avses i 1 mom. samt ge sökandena tillfälle att bli hörda inom 30 dagar från delgivningen av tågplaneförslaget. De kunder som skaffar järnvägstransporttjänster inom godstrafiken och de sammanslutningar som representerar dem som köper järnvägstransporttjänster har rätt att yttra sig om tågplaneförslaget under den ovan nämnda tidsfristen på 30 dagar. För dessa parters del börjar tidsfristen löpa när Trafikverket har publicerat tågplaneförslaget.

26 §

Tilldelning av bankapacitet

Trafikverket ska på basis av tågplaneförslaget samt remissförfarandet enligt 25 § 3 mom. besluta om tilldelning av bankapacitet på likvärdiga och icke-diskriminerande grunder. Trafikverket ska då särskilt se till persontrafikens, godstrafikens samt banunderhållets behov och att bannätet utnyttjas på ett effektivt sätt. Beslutet ska, om inte annat följer av detta kapitel, fattas också med beaktande av prioritetsordningen för särskild och överbelastad bankapacitet.

Beslut om att ändra eller omfördela bankapacitet för regelbunden trafik under tågplaneperioden ska fattas på de grunder som anges i 1 mom. med iakttagande av vad som föreskrivs om förfarandet i 22 § 2 mom. och i den förordning av statsrådet som utfärdats med stöd av 22 § 3 mom.

27 §

Brådskande bankapacitet

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

Trafikverket ska bevilja bankapacitet enligt ansökan om tillräcklig bankapacitet kan anvisas för det ändamål som anges i ansökan. Om inte annat följer av 26 § 1 mom., ska bankapaciteten beviljas den som först har ansökt om den.

28 §

Utnyttjande och återkallande av bankapacitet

Den som har beviljats bankapacitet får inte överlåta bankapaciteten till någon annan. Om den som beviljats bankapacitet utnyttjar beviljad bankapacitet i strid med detta moment, ska Trafikverket till denna del återkalla den bankapacitet som sökanden beviljats.

Trafikverket beslutar om tröskelkvoter för minimiutnyttjande av bankapacitet. Trafikverket kan återkalla beviljad bankapacitet eller en del av den, om innehavaren under minst 30 dagar har utnyttjat bankapaciteten mindre än tröskelkvoten för en järnvägslinje eller en del av den förutsätter.

Bankapacitet får dock inte återkallas, om den har blivit outnyttjad av andra än ekonomiska skäl som inte är beroende av sökanden eller av den järnvägsoperatör som utnyttjar bankapaciteten. Trafikverket kan alltid återkalla bankapacitet för sådan tid då innehavaren av bankapacitet inte har något säkerhetsintyg för bedrivande av järnvägstrafik.

Trafikverket kan helt eller delvis återkalla bankapacitet på en järnvägslinje som till följd av ett tekniskt fel i bannätet, en olyckshändelse eller ett skadefall tillfälligt har tagits ur bruk. Verket ska då i möjligaste mån erbjuda innehavaren av bankapaciteten alternativa järnvägslinjer. Verket är dock inte skyldigt att betala ersättning för eventuell skada till innehavaren av bankapacitet, om inte annat avtalats med stöd av 30 §.

29 §

Kapacitetsanalys och kapacitetsförstärkningsplan

Om Trafikverket med stöd av 23 § 2 mom. konstaterar att en järnvägslinje är överbelastad, ska verket inom sex månader efter konstaterandet av överbelastningen göra en kapacitetsanalys. I analysen ska orsakerna till överbelastningen utredas och de åtgärder klargöras som Trafikverket kan vidta för att eliminera eller minska överbelastningen på den järnvägslinje som är föremål för analysen.

Om Trafikverket har gjort en kapacitetsanalys enligt 1 mom. ska verket inom sex månader efter det att analysen blivit klar upprätta en kapacitetsförstärkningsplan. I planen ska anges orsakerna till överbelastningen, den sannolika utvecklingen av järnvägstrafiken, hinder för utveckling av bannätet samt alternativ och kostnader för kapacitetsförstärkning, med beaktande av bedömningar utifrån en kostnadsnyttoanalys av de alternativ som har lagts fram samt förutsättningarna för ändring av avgifter som har samband med banavgiften.

30 §

Avtal om användning av bannät

Trafikverket ska ingå avtal om användning av bannätet med järnvägsföretag och museitrafik-operatörer. I ett sådant avtal ska det bestämmas om användningen av de i 33 § avsedda tjänster som Trafikverket tillhandahåller och andra praktiska arrangemang i anslutning till järnvägstrafiken samt om ersättningar och grunderna till dem som avses i 31 §.

Trafikverket ska ingå användningsavtal med varje järnvägsföretag och museitrafikoperatör på likvärdiga och skäliga villkor. Avtalet ska främja en effektiv användning av bannätet och järnvägstrafikens punktlighet samt förebygga sådana driftavbrott i bannätet som beror på järnvägstrafik och banhållning. Avtal ska ingås för varje tågplaneperiod med beaktande av den bankapacitet som beviljats för perioden. Avtalet kan ändras, om de beslut om tilldelning av bankapacitet som ingåtts under tågplaneperioden eller andra för avtalet relevanta faktorer kräver det.

Trafikverket får inte ingå användningsavtal innan järnvägsföretaget uppfyller de villkor för bedrivande av järnvägstrafik som anges i 3 § 1 mom. 1—3 och 5 punkten och museitrafikoperatören de villkor som anges i 3 § 1 mom. 1 och 5 punkten.

31 §

Verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande

I syfte att effektivera användningen av bannätet och främja järnvägstrafikens punktlighet samt minska sådana driftavbrott i bannätet som beror på järnvägstrafik och banhållning, ska järnvägsföretagen och Trafikverket motiveras att begränsa störningar som beror på deras verksamhet och höja det statliga bannätets prestanda med hjälp av verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande i enlighet med denna paragraf. Systemet ska vara opartiskt, icke-diskriminerande och förenligt med proportionalitetsprincipen.

Ett järnvägsföretag ska betala Trafikverket ersättning i enlighet med de grunder som anges i det avtal om användning av bannätet som avses i 30 §, om den trafik som järnvägsföretaget bedriver, av skäl som beror på järnvägsföretaget väsentligt avviker från den bankapacitet som beviljats företaget. Trafikverket ska betala järnvägsföretaget ersättning i enlighet med avtalet om användning av bannätet, om bannätets användbarhet på grund av trafikstörningar som beror på verket avviker väsentligt från den bankapacitet som beviljats järnvägsföretaget och detta inverkar negativt på järnvägssystemets funktionsduglighet.

32 §

Beskrivning av bannätet

Trafikverket publicerar för dem som ansöker om bankapacitet separat för varje tågplaneperiod i en beskrivning av bannätet uppgifter om de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av denna lag i fråga om

1) tillträdesrätt till bannätet,

2) grunderna för fastställande av banavgifter,

3) ansökan om bankapacitet och om tidsfrister som gäller ansökan,

4) kraven på och godkännandet av järnvägarnas rullande materiel, och

5) andra omständigheter som gäller förutsättningarna för bedrivande och inledande av järnvägstrafik.

Trafikverket meddelar i beskrivningen av bannätet uppgifter om bannätets art och omfattning samt ger närmare uppgifter om detaljerna i fråga om och tillgången på det minimipaket av tillträdestjänster som avses i 33 § och om möjligheterna att utnyttja bannätet och spårförbindelser. I beskrivningen ska också de beslut meddelas som Trafikverket

1) med stöd av 23 § 1 mom. utfärdar om särskild bankapacitet,

2) med stöd av 23 § 2 mom. utfärdar om prioritetsordningen när bankapaciteten är överbelastad, och

3) med stöd av 28 § 2 mom. utfärdar om de separat för varje järnvägslinje fastställda tröskelkvoterna för minimiutnyttjande av bankapaciteten.

När Trafikverket upprättar beskrivningen av bannätet ska verket höra dem som innehar bankapacitet och är etablerade i Finland samt andra som ansöker om bankapacitet och som vill ha tillträde till Finlands bannät. Trafikverket ska publicera beskrivningen senast fyra månader före utgången av den genom förordning av statsrådet utsatta tiden för inlämnande av ansökningar om bankapacitet. Om de uppgifter som avses i 1 och 2 mom. förändras under beskrivningens giltighetstid, ska Trafikverket utan dröjsmål publicera de nya uppgifterna.

5 kap.

Tjänster och banavgifter

33 §

Tjänster som Trafikverket tillhandahåller järnvägsoperatörer

Trafikverket ska på likvärdiga och icke-diskriminerande villkor tillhandahålla järnvägsoperatörer minimipaket av tillträdestjänster samt bantillträdestjänster och spårförbindelser med iakttagande av vad som föreskrivs i bilaga II till kapacitets- och banavgiftsdirektivet. Dessa tjänster regleras närmare genom förordning av statsrådet. Uppgift om detaljer i fråga om tjänsterna och tillgången på dem samt om tillgängliga spårförbindelser ska tas in i den beskrivning av bannätet som avses i 32 §.

Trafikverket kan tillhandahålla järnvägsoperatörer bantillträdestjänster, tilläggstjänster och extra tjänster vid utnyttjandet av bannätet samt avtala om dessa tjänster och om andra produkter med järnvägsoperatörerna. Närmare bestämmelser om tilläggstjänster och extra tjänster vid utnyttjandet av bannätet utfärdas genom förordning av statsrådet. Uppgift om de tjänster och andra produkter som tillhandahålls samt detaljer om och tillgången på dem ska tas in i beskrivningen av bannätet. Trafikverket ska på enhetliga och likvärdiga villkor tillhandahålla samtliga järnvägsoperatörer tjänster och övriga produkter enligt detta moment för enskilda järnvägslinjer i enlighet med de uppgifter som meddelats i beskrivningen av bannätet.

34 §

Tillhandahållande av tjänster

Järnvägsföretag och bolag eller andra sammanslutningar som tillhandahåller järnvägstjänster (*tjänsteleverantör*) är skyldiga att på icke-diskriminerande villkor och mot ersättning tillhandahålla järnvägsoperatörer bantillträdestjänster och spårförbindelser som avses i punkt 2 i bilaga II till kapacitets- och banavgiftsdirektivet. En tjänsteleverantör kan vägra att tillhandahålla tjänster endast i det fall att det för tjänsterna finns alternativ som är genomförbara på marknadsvillkor.

Om en tjänsteleverantör 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 någon har bett om tjänster av tjänsteleverantören. 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.

Den ersättning som tas ut för tjänsterna ska vara likvärdig för samtliga järnvägsoperatörer och rimlig i förhållande till kostnaderna för tjänsterna och en skälig avkastning. Prissättningen av tjänster får inte uppta ogrundade villkor eller begränsningar och inte heller villkor eller begränsningar som uppenbart begränsar konkurrensen.

En järnvägsoperatör har rätt att använda privata spåranläggningar som leder till terminaler och hamnar som betjänar flera än en slutanvändare och rätt att tillhandahålla sina kunder tjänster i sådana terminaler och hamnar.

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

35 §

Tillhandahållande av utbildningstjänster

En läroanstalt som avses i 23 § i lagen om säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter i järnvägssystemet (1664/2009) ska på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt mot ersättning tillhandahålla bolag och sammanslutningar som bedriver verksamhet enligt denna lag utbildningstjänster, om utbildningen behövs för uppfyllande av kraven för erhållande av säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd. Ersättningen ska vara likvärdig och rimlig i förhållande till kostnaderna för utbildningen och en skälig avkastning.

Närmare bestämmelser om utbildningstjänster som avses i 1 mom. utfärdas genom förordning av statsrådet.

36 §

Trafikledning och avtal om trafik

Bannätsförvaltaren ansvarar för trafikledningen på sitt bannät och ser till att trafikledningstjänster tillhandahålls på lika villkor. Förvaltaren kan ordna trafikledningstjänsterna själv eller upphandla dem hos offentliga eller privata serviceproducenter. Andra bannätsförvaltare än Trafikverket kan också avtala med Trafikverket om att ordna trafikledningen på sin spåranläggning eller på en del av denna.

Trafikverket ansvarar för att ordna och koordinera trafikledningen på statens bannät i hela landet.

Bannätsförvaltarna ska avtala om de praktiska trafikarrangemangen och trafikledningsarrangemangen när deras bannät står i förbindelse med varandra och det bedrivs trafik mellan dem.

Om en bannätsförvaltare upphandlar trafikledningstjänster hos ett annat bolag eller hos en annan sammanslutning, ska förvaltaren i sitt eget säkerhetsstyrningssystem beakta det bolags eller den sammanslutnings verksamhet som tillhandahåller trafikledningstjänsterna.

Det bolag eller den sammanslutning som tillhandahåller trafikledningstjänster ska opartiskt tillhandahålla alla järnvägsoperatörer tjänster. Bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar ska tillämpas på de anställda när de sköter 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 §

Banavgifter

Som *banavgift* för användning av statens bannät uttas en grundavgift och andra särskilt föreskrivna avgifter som har samband med banavgiften. Av företag som sköter banunderhåll tas inte ut någon banavgift.

Trafikverket ska med iakttagande av kapitel II i kapacitets- och banavgiftsdirektivet på likvärdiga och icke-diskriminerande villkor hos järnvägsoperatörerna ta ut en grundavgift för sådana tjänster och andra produkter som avses i 33 § 1 mom., med beaktande av hur mycket de utnyttjas. Banavgiften som tas ut för sådana i 33 § 1 mom. nämnda tjänster och andra produkter som tillhandahålls järnvägsoperatörerna, ska alltid baseras på de kostnader som järnvägstrafiken direkt medför för statens bannät och banhållningen.

Närmare bestämmelser om grundavgiften utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

Om förvaltaren av en privat spåranläggning har för avsikt att ta ut en avgift för användning av sitt bannät, ska denne underrätta ministeriet och Trafiksäkerhetsverket om avgiften och dess grunder senast två månader innan avgiften införs. Avgiften ska vara förenlig med de prissättningsprinciper som föreskrivs i artikel 7 i kapacitets- och banavgiftsdirektivet.

38 §

Uttag av banavgifter

Trafikverket beslutar om debitering av grundavgiften och tar ut avgiften kalendermånadsvis hos järnvägsoperatörerna. Verket kan av särskilda skäl avtala om andra avgiftsarrangemang med järnvägsoperatörer. De banavgifter som Trafikverket har debiterat är direkt utsökbara.

6 kap.

Säkerhet

39 §

Grunderna för säkerheten

Järnvägssystemets säkerhetsnivå ska upprätthållas och utvecklas enligt de möjligheter som Europeiska unionens lagstiftning samt den tekniska och vetenskapliga utvecklingen inom branschen ger.

Bannätsförvaltarna och järnvägsoperatörerna ansvarar för en trygg användning av järnvägssystemet och för hantering av de risker som användningen medför. De ska vid behov i samråd med varandra vidta behövliga riskhanteringsåtgärder. Bannätsförvaltarna och järnvägsoperatörerna ska ha en organisation som garanterar säkerheten och ett sådant säkerhetsstyrningssystem som avses i 40 §.

Järnvägssystemets och dess delars minimisäkerhetsnivå definieras i de gemensamma säkerhetsmål som avses i artikel 7 i järnvägssäkerhetsdirektivet. Trafiksäkerhetsverket ska vid behov ändra sina säkerhetsföreskrifter för järnvägstrafiken så att de gemensamma säkerhetsmålen kan uppfyllas. Vad som i detta moment föreskrivs om Trafiksäkerhetsverkets skyldighet att ändra sina säkerhetsföreskrifter gäller också statsrådets och ministeriets skyldighet att ändra de bestämmelser om järnvägssäkerhet som har utfärdats genom förordning.

De gemensamma säkerhetsmetoder som avses i artikel 6 i järnvägssäkerhetsdirektivet används vid bedömningen av hur säkerhetsnivån uppnåtts, säkerhetsmålen uppfyllts och övriga säkerhetskrav iakttagits.

40 §

Säkerhetsstyrningssystem

Järnvägsoperatörerna och bannätsförvaltarna ska ha säkerhetsstyrningssystem som överensstämmer med bestämmelserna och föreskrifterna om järnvägssäkerhet och uppfyller de krav som framgår av bilaga III till järnvägssäkerhetsdirektivet. Vid bedömningen av de krav som ställs på ett säkerhetsstyrningssystem ska verksamhetens art och omfattning beaktas. Ett säkerhetsstyrningssystem ska säkerställa hanteringen av de risker som sammanhänger med organisationens verksamhet.

En bannätsförvaltare ska i sitt säkerhetsstyrningssystem beakta den inverkan som järnvägsoperatörernas verksamhet har på bannätet samt se till att alla järnvägsoperatörer kan bedriva verksamhet i enlighet med de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet och de nationella säkerhetsföreskrifterna samt i enlighet med villkoren i säkerhetsintyget. Dessutom ska bannätsförvaltaren efter att ha hört de järnvägsoperatörer som använder bannätet utreda möjligheterna att inom ramen för sitt säkerhetsstyrningssystem samordna operatörernas förfaranden i nödsituationer.

Järnvägsoperatörens och bannätsförvaltarens verkställande direktör, generaldirektör eller någon annan med ansvar för den operativa ledningen svarar för att säkerhetsstyrningssystemet tas i bruk och upprätthålls inom den organisation som de leder.

41 §

Kontroll av att säkerhetsmålen uppnås

Trafiksäkerhetsverket kontrollerar att de gemensamma säkerhetsmålen nås och järnvägssäkerheten utvecklas. För ändamålet används gemensamma säkerhetsindikatorer. Verket ska i sin årsberättelse redogöra för de säkerhetsindikatorer som räknas upp i bilaga I till järnvägssäkerhetsdirektivet samt publicera en årsrapport över sin verksamhet under det föregående kalenderåret och sända den till ministeriet och Europeiska järnvägsbyrån senast den 30 september.

Bannätsförvaltarna och järnvägsoperatörerna ska varje kalenderår samla in uppgifter om hur föregående kalenderårs säkerhetsmål har uppnåtts och sammanställa en säkerhetsrapport om saken. Rapporten ska ges in till Trafiksäkerhetsverket senast den 30 juni.

Närmare bestämmelser om gemensamma säkerhetsindikatorer och om Trafiksäkerhetsverkets årsrapport utfärdas genom förordning av statsrådet.

7 kap.

Driftskompatibilitet

42 §

Grunderna för driftskompatibilitet

Järnvägssystemet samt dess delsystem och driftskompatibilitetskomponenter ska uppfylla de väsentliga krav på järnvägssystem som ska iakttas vid projektering, tillverkning, utsläppande på marknaden, ibruktagande, ombyggnad, modernisering och användning av delsystem och driftskompatibilitetskomponenter.

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

43 §

Avvikelse från tekniska specifikationer för driftskompatibilitet

I avsaknad av relevanta specialfall som berör Finland kan Trafiksäkerhetsverket i enlighet med artikel 9 i driftskompatibilitetsdirektivet begära undantag från tekniska specifikationer för driftskompatibilitet

1) för projekt som avser ett delsystem eller modernisering eller ombyggnad av detta som, vid den tidpunkt då specifikationen offentliggörs, är långt framskridet eller omfattas av ett avtal som håller på att genomföras,

2) för projekt som gäller modernisering eller ombyggnad av ett delsystem, om lastprofilen, spårvidden eller spåravståndet eller den elektriska spänningen enligt dessa specifikationer är inkompatibla med vad som gäller för det befintliga delsystemet,

3) för ett delsystem eller en modernisering eller ombyggnad av detta på ett område som till följd av särskilda geografiska förhållanden är isolerat eller avskilt från bannätet i resten av Europeiska unionen,

4) för modernisering, utvidgning eller ombyggnad av ett delsystem, om tillämpningen av dessa specifikationer skulle hota projektets lönsamhet eller kompatibiliteten i järnvägssystemet,

5) om en specifikation efter en olyckshändelse eller en naturkatastrof inte kan tillämpas av tekniska eller ekonomiska orsaker, eller

6) för fordon till eller från tredjeland där spårvidden avviker från den spårvidd som används för Europeiska unionens huvudjärnvägsnät.

Den upphandlande enheten kan föreslå att Trafiksäkerhetsverket ber Europeiska kommissionen, nedan *kommissionen*, om undantag från en teknisk specifikation för driftskompatibilitet. Om verket anser att begäran om undantag är motiverad ska det vidarebefordra begäran till kommissionen. Verket kan emellertid i sådana fall som avses i 1 mom. 1, 3, 5 och 6 punkten bevilja den upphandlande enheten rätt att tillämpa alternativa bestämmelser redan innan kommissionen har godkänt undantaget.

Den upphandlande enheten ska på yrkande av Trafiksäkerhetsverket ge verket uppgifter om de arbeten, varor och tjänster som begäran om undantag avser och motivera avvikelsen från specifikationen. Dessutom ska enheten i samband med begäran om undantag enligt 1 mom. 1 punkten ge verket uppgifter om de motiveringar enligt vilka ett projekt kan anses vara långt framskridet.

Närmare bestämmelser om begäran om undantag och om undantagsförfarandet utfärdas genom förordning av statsrådet.

8 kap.

Ibruktagande av delsystem och komponenter

44 §

Tillstånd för ibruktagande av strukturella delsystem

För ibruktagande av strukturella delsystem krävs det tillstånd av Trafiksäkerhetsverket.

Verket ska bevilja tillstånd för ibruktagande av strukturella delsystem som uppfyller de väsentliga kraven. Vid behandlingen av tillståndsansökan ska verket framför allt

granska att delsystemet är tekniskt kompatibelt med det system i vilket det ska integreras samt att integreringen är säker.

Verket ska vid behandlingen av tillståndsansökan också granska att delsystemen är förenliga med de tekniska specifikationer för driftskompatibilitet som gäller drift och trafikledning, till den del som specifikationerna ska tilllämpas.

45 §

Bedömning av strukturella delsystems överensstämmelse

Bedömningen av överensstämmelsen hos järnvägssystemets strukturella delsystem görs på basis av de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet och de föreskrifter som Trafiksäkerhetsverket meddelar om delsystem eller andra bestämmelser eller föreskrifter som utfärdats om dem.

Överensstämmelsen hos ett strukturellt delsystem ska påvisas med en EG-kontrollförklaring, om krav som fastställts i tekniska specifikationer för driftskompatibilitet för delsystemet gäller för det. För bedömningen av överensstämmelsen ska sökanden be ett i 61 § avsett anmält organ tillämpa ett EG-kontrollförfarande. Sökanden kan vara en upphandlande enhet eller den som byggt upp eller tillverkat ett delsystem eller dessas företrädare som är etablerad i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Det anmälda organet ansvarar för EG-kontrollen av delsystemet från och med projekteringsskedet fram till överlåtelsen före ibruktagandet. EG-kontrollen omfattar projekteringen och uppbyggnaden av delsystemet samt provningen innan det tas i bruk.

Överensstämmelsen hos ett strukturellt delsystem ska bedömas genom en FI-kontroll som avses i 65 § och påvisas med en FI-kontrollförklaring, till den del krav som fastställts i tekniska specifikationer för driftskompatibilitet inte gäller för delsystemet.

EG-kontrollförklaringen och FI-kontrollförklaringen avseende ett strukturellt delsystem ska riktas till Trafiksäkerhetsverket. EG-kontrollförklaringen ska avfattas på samma språk som det tekniska underlaget. Trafiksäkerhetsverket kan kräva att en EG-kontrollförklaring översätts till finska eller svenska.

Närmare bestämmelser om andra uppgifter som ska framgå av EG-kontrollförklaringen och FI-kontrollförklaringen och om förutsättningarna för att utfärda kontrollförklaringar samt om kontrollförfarandet utfärdas genom förordning av statsrådet.

46 §

Planering av tillverkning, uppbyggnad, ombyggnad eller modernisering av delsystem

En plan för tillverkning eller uppbyggnad av ett nytt delsystem samt ombyggnad eller modernisering av ett befintligt delsystem ska ges in till Trafiksäkerhetsverket. Planen kan genomföras först efter det att verket har beslutat om det på basis av ombyggnads- eller moderniseringsplanen för ett delsystem behövs ett nytt tillstånd för ibruktagande. Ett sådant nytt tillstånd ska alltid krävas om den övergripande säkerhetsnivån för de berörda delsystemen kan påverkas negativt av det planerade arbetet.

Verket ska underrätta sökanden om behovet av ett tillstånd för ibruktagande senast fyra månader efter det att sökanden har gett in alla för behandlingen behövliga dokument till verket. Samtidigt ska verket meddela i vilken utsträckning tekniska specifikationer för driftskompatibilitet ska tillämpas på projektet.

47 §

Användningstillstånd för byggtiden

Om avsikten är att använda ett delsystem innan ett tillstånd för ibruktagande har beviljats enligt 44 §, ska användningstillstånd för byggtiden sökas hos Trafiksäkerhetsverket. Verket kan bevilja tillstånd för moderniserings- eller ombyggnadsprojekt som färdigställs etappvis, om delsystemet behövs för att trygga tillräckliga trafikförbindelser och järnvägssystemets säkerhet inte äventyras. För bedömning av förutsättningarna för ett användningstillstånd för byggtiden ska sökanden ge Trafiksäkerhetsverket en beskrivning av trafikbehovet och de planerade arbetena samt av de åtgärder genom vilka säkerheten i järnvägssystemet tryggas.

Användningstillstånd för byggtiden får beviljas för högst tre år åt gången. Trafiksäkerhetsverket får förena tillståndet med villkor och begränsningar genom vilka säkerheten i järnvägssystemet tryggas. Om det under tillståndets giltighetstid sker förändringar i omständigheter som inverkar på säkerheten eller i övriga förutsättningar för tillståndet, ska Trafiksäkerhetsverket underrättas. Verket gör en bedömning av huruvida förutsättningarna för beviljande av tillstånd har förändrats och om ett nytt tillstånd måste sökas. Verket kan då kräva att ansökan om nytt tillstånd ges in inom en skälig tid som verket bestämmer.

Vad som i 48 § föreskrivs om återkallande av tillstånd för ibruktagande av delsystem gäller även användningstillstånd för byggtiden. Användningstillstånd för byggtiden kan inte beviljas för fordon.

48 §

Beviljande och återkallande av tillstånd för ibruktagande

Tillstånd för ibruktagande kan beviljas tills vidare. Tillstånd kan beviljas för viss tid för ett fordon eller en säkerhetsanordning, om fordonet eller säkerhetsanordningen eller något av de delsystem som hör till fordonet enligt de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet eller enligt nationella föreskrifter ska genomgå provning innan Trafiksäkerhetsverket kan besluta bevilja tillstånd för ibruktagande tills vidare. När den upphandlande enheten ansöker om tillstånd för viss tid ska den ge in provningsplanen till Trafiksäkerhetsverket. Fordonet och säkerhetsanordningen får då användas endast i provningssammanhang.

Trafiksäkerhetsverket kan förena tillstånd för ibruktagande med begränsningar och villkor i syfte att trygga järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet. Villkoren i ett tillstånd för ibruktagande får inte stå i strid med väsentliga krav.

Om ett delsystem eller fordon inte uppfyller de väsentliga krav som ställts på det eller om tillståndshavaren inte iakttar begränsningarna eller villkoren i tillståndet, ska verket uppmana tillståndshavaren att inom en skälig tid, av minst två månader, avhjälpa konstaterade fel och försummelser. Om felet eller försummelsen måste anses vara av väsentlig art och om tillståndshavaren inte har avhjälpt felet eller försummelsen inom utsatt tid, kan verket återkalla tillståndet för ibruktagande helt och hållet eller för viss tid. Verket kan också begränsa eller förbjuda användningen av ett delsystem eller fordon.

Verket kan dock återkalla ett tillstånd för ibruktagande med omedelbar verkan om det är fråga om en särskilt allvarlig brist som kan äventyra järnvägssystemets säkerhet.

49 §

Driftskompatibilitetskomponenters överensstämmelse

Driftskompatibilitetskomponenter får släppas ut på marknaden endast om de stämmer överens med väsentliga krav. Dessutom ska driftskompatibilitetskomponenter installeras och användas på avsett sätt och underhållas korrekt. Bedömningen av driftskompatibilitetskomponenters överensstämmelse ska göras på basis av de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet. Varje driftskompatibilitetskomponent ska granskas i ett förfarande för bedömning av överensstämmelsen och lämpligheten för användning enligt de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet.

En driftskompatibilitetskomponents överensstämmelse ska påvisas med en EG-försäkran om överensstämmelse eller med en EG-försäkran om lämplighet för användning. I detta syfte ska tillverkaren eller dennes inom unionen etablerade företrädare be ett i 61 § avsett anmält organ göra en bedömning av komponentens överensstämmelse eller av dess lämplighet för användning.

Om en driftskompatibilitetskomponent för vilket det beviljats en EG-försäkran om överensstämmelse eller en EG-försäkran om lämplighet för användning har släppts ut på marknaden och används på avsett sätt sannolikt inte uppfyller de väsentliga kraven, ska Trafiksäkerhetsverket vidta alla behövliga åtgärder för att begränsa komponentens användningsområde, förbjuda dess användning eller dra tillbaka den från marknaden och ange skälen till beslutet samt underrätta kommissionen om de åtgärder som vidtagits.

Reservdelar till delsystem som redan är i bruk när motsvarande tekniska specifikation för driftskompatibilitet träder i kraft får installeras i dessa delsystem utan att de behöver underställas det förfarande för bedömning av överensstämmelse och lämplighet för användning som anges i den tekniska specifikationen.

EG-försäkran om överensstämmelse och EG-försäkran om lämplighet för användning ska avfattas på samma språk som instruktionsboken för driftskompatibilitetskomponenten. Trafiksäkerhetsverket kan kräva att en EG-försäkran om överensstämmelse eller en EG-försäkran om lämplighet för användning ska översättas till finska eller svenska. Närmare bestämmelser om uppgifter som ska ingå i försäkran om överensstämmelse och försäkran om lämplighet för användning utfärdas genom förordning av statsrådet.

50 §

Marknadsduglighet för driftskompatibilitetskomponenter

Om en driftskompatibilitetskomponent inte uppfyller väsentliga krav, får den inte släppas ut på marknaden, saluföras, säljas eller i övrigt överlåtas till någon annan för användning i ett järnvägssystem eller användas i ett sådant system.

Utsläppande på marknaden, saluföring, försäljning eller annan överlåtelse eller användning av en driftskompatibilitetskomponent som uppfyller de väsentliga kraven får inte förbjudas, begränsas eller försvåras på andra grunder än sådana som gäller iakttagandet av väsentliga krav och som anges i denna eller någon annan lag eller föreskrivs med stöd av lag.

9 kap.

Specialbestämmelser om ibruktagande av fordon

51 §

Första tillstånd för ibruktagande av fordon

För ibruktagande av fordon krävs Trafiksäkerhetsverkets tillstånd.

För ett fordon som uppfyller alla krav som fastställts i de tekniska specifikationer för driftskompatibilitet som gäller vid tidpunkten för ibruktagandet ska tillstånd för ibruktagande beviljas utan andra kontroller, om fordonets alla strukturella delsystem har godkänts i enlighet med bestämmelserna i 8 kap. Trafiksäkerhetsverket kontrollerar den tekniska kompatibiliteten mellan fordonets delsystem och deras säkra integrering samt den tekniska kompatibiliteten mellan fordonet och bannätet när det gäller fordon som är försedda med alla EG-kontrollförklaringar som avses i 45 § men vilkas delsystem inte har godkänts enligt bestämmelserna i 8 kap. På öppna punkter och på de specialfall som är vederbörligen angivna i de tekniska specifikationerna för driftskompabilitet tillämpas i övrigt vad som i denna eller någon annan lag föreskrivs eller vad som med stöd av lag bestäms eller föreskrivs.

För ett fordon som inte uppfyller alla de vid tidpunkten för ibruktagandet gällande kraven som fastställts i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet ska det första tillståndet för ibruktagande beviljas enligt det förfarande som föreskrivs i 8 kap.

52 §

Omprövning av beslut om tillstånd för ibruktagande av fordon

Om Trafiksäkerhetsverket avslår en ansökan om tillstånd för ibruktagande av ett fordon, kan sökanden inom en månad efter att ha mottagit det negativa beslutet skriftligen begära att verket omprövar det. Sökanden ska uppge vilket beslut den vill få omprövat samt i vilka avseenden och på vilka grunder.

Efter att verket har upptagit sitt beslut till omprövning kan det ändra beslutet, återkalla beslutet eller avslå begäran om omprövning inom två månader efter att ha fått begäran. Om begäran om omprövning inte har gjorts inom den tid som anges i 1 mom. upptas den inte till prövning.

53 §

Godkännande av fordonstyper

Trafiksäkerhetsverket kan på ansökan ut-

färda godkännanden för fordonstyper. Verket ska utan ytterligare kontroll godkänna ett fordon som fått typgodkännande i Finland enligt den försäkran om typöverensstämmelse som sökanden lämnat in till verket.

Om de föreskrifter som gäller ett fordon har ändrats, ska verket meddela om redan beviljade typgodkännanden ska förbli giltiga. En ny ansökan om typgodkännande måste lämnas in, om Trafiksäkerhetsverket meddelar att ett godkännande inte längre är giltigt. De kriterier som verket kontrollerar vid förnyat typgodkännande får endast avse ändrade föreskrifter.

De typgodkännanden som Trafiksäkerhetsverket beviljar antecknas i ett europeiskt register över godkända fordonstyper. Registret förs av Europeiska järnvägsbyrån.

Typgodkännandena gäller inte sådana i 57 § avsedda fordon i samtrafik som anländer från Ryska federationen, fordon som har godkänts innan denna lag träder i kraft och som moderniseras eller byggs om efter det att lagen trätt i kraft och inte heller fordon som har beviljats tillstånd för ibruktagande i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och för vilka ansöks kompletterande tillstånd att ta i bruk fordon i enlighet med 55 eller 56 §.

54 §

Kompletterande tillstånd för ibruktagande av fordon

Fordon som det beviljats tillstånd för ibruktagande för i någon annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet ska ha ett kompletterande tillstånd innan de tas i bruk i Finland. Med det kompletterande tillståndet för ibruktagande ska det särskilt säkerställas att fordonet är kompatibelt med bannätet och de fasta installationerna samt med Finlands klimatförhållanden.

Trafiksäkerhetsverket beviljar kompletterande tillstånd för ibruktagande om fordonet har ett i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet beviljat giltigt tillstånd för ibruktagande av de strukturella delsystemen och om de övriga i denna paragraf och i 55 eller 56 § angivna förutsättningarna är uppfyllda.

Trafiksäkerhetsverket kan begära att riskanalyser ska genomföras eller att olika tester ska genomföras på bannätet. Verket ska efter att ha hört sökanden bestämma tilläggsinformationens, riskanalysernas och testernas räckvidd och innehåll.

Trafikverket ska se till att alla behövliga tester på statens bannät kan äga rum inom tre månader efter sökandens begäran. Trafiksäkerhetsverket kan vidta åtgärder för att säkerställa att testerna genomförs.

Om Trafiksäkerhetsverket inte fattar något beslut om kompletterande tillstånd för ibruktagande av ett fordon inom den tid som föreskrivs i 55 eller på motsvarande sätt i 56 §, anses fordonet i fråga vara typgodkänt för användning i Finland tre månader efter tidsfristens utgång.

55 §

Kompletterande tillstånd att ta i bruk fordon som överensstämmer med de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet

Sökanden ska till Trafiksäkerhetsverket för beviljande av ett i 54 § avsett kompletterande tillstånd att ta i bruk ett fordon som överensstämmer med de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet i fråga om delsystem lämna in följande dokumentation om fordonet eller fordonstypen tillsammans med uppgifter om planerad användning på bannätet:

1) dokumentation som styrker att tillstånd för ibruktagande av fordonet har beviljats i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

2) en kopia av den tekniska dokumentationen av EG-kontrollförfarandet; för fordon som är utrustade med dataregistreringsutrustningar ska sådan information om förfarandet för insamling av uppgifter lämnas som kan avläsas och utvärderas, förutsatt att denna information inte harmoniseras av motsvarande tekniska specifikationer för driftskompatibilitet,

3) dokument som visar hur fordonet tidigare har underhållits och, i tillämpliga fall, de tekniska ändringar som gjorts efter beviljandet av tillstånd för ibruktagande,

4) en redogörelse för tekniska och funktionella egenskaper som visar att fordonet är

kompatibelt med infrastrukturerna och de fasta installationerna.

Verket ska besluta om kompletterande tillstånd enligt 1 mom. så snart som möjligt och senast

1) två månader efter det att den tekniska dokumentation som avses i 1 mom. har lämnats in,

2) en månad efter det att de kompletterande upplysningar eller riskanalyser som verket begärt har lämnats in, eller

3) en månad efter det att resultaten av de tester som verket begärt har lämnats in.

56 §

Kompletterande tillstånd att ta i bruk fordon som inte överensstämmer med de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet

Sökanden ska till Trafiksäkerhetsverket för beviljande av ett i 54 § avsett kompletterande tillstånd att ta i bruk ett fordon som inte överensstämmer med de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet lämna in följande dokumentation om fordonet eller fordonstypen tillsammans med uppgifter om planerad användning på bannätet:

1) dokumentation som styrker att tillstånd för ibruktagande av fordonet har beviljats i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet tillsammans med dokumentation om det förfarande som följts för att visa att fordonet uppfyller gällande säkerhetsbestämmelser,

2) tekniska data, underhållsprogram och funktionella egenskaper; för fordon som är utrustade med dataregistreringsutrustningar ska dokumentationen inbegripa information om förfarandet för insamling av uppgifter som kan avläsas och utvärderas, förutsatt att denna information inte harmoniseras av motsvarande tekniska specifikationer för driftskompatibilitet,

3) dokument över fordonets driftshistoria, underhåll och, i tillämpliga fall, de tekniska ändringar som gjorts efter beviljandet av tillstånd för ibruktagande,

4) en redogörelse för tekniska och funktionella egenskaper som visar att fordonet är kompatibelt med infrastrukturerna och de fasta installationerna.

Om verket anser att användningen av fordonet inom Finlands järnvägssystem skulle vara förenad med betydande säkerhetsrisker, kan det ifrågasätta information som avses i 1 mom. 1 och 2 punkten och avslå ansökan om kompletterande tillstånd för ibruktagande.

Verket ska besluta om kompletterande tillstånd enligt 1 mom. så snart som möjligt och senast

1) fyra månader efter det att den tekniska dokumentation som avses i 1 mom. har lämnats in,

2) två månader efter det att de kompletterande upplysningar och riskanalyser som verket begärt har lämnats in, eller

3) två månader efter det att resultaten av de tester som verket begärt har lämnats in.

57 §

Ibruktagande av fordon i samtrafik som anländer från Ryska federationen

Fordon som används i samtrafik mellan Finland och Ryssland och anländer från Ryska federationen ska ha Trafiksäkerhetsverkets tillstånd för ibruktagande. Verket beviljar tillstånd för fordon eller fordonsserier som i Ryska federationen har giltigt tillstånd för ibruktagande eller därmed jämförbart tillstånd. Fordonen får gå i trafik endast i järnvägssamtrafik mellan Finland och Ryssland. Bestämmelser om de krav som gäller för fordon finns i överenskommelsen mellan republiken Finlands regering och Ryska federationens regering om järnvägssamtrafik mellan Finland och Ryssland (FördrS 48/1997) samt i accessoriska avtal och bilagor.

Järnvägsföretag som bedriver samtrafik i Finland ska ansöka om tillstånd hos Trafiksäkerhetsverket innan företaget inleder trafik med fordon på Finlands bannät. Överensstämmelsen hos fordon som ska användas i samtrafik mellan Finland och Ryssland ska påvisas med en anmälan som sökanden ger in till verket. Dessutom ska sökanden anmäla att för fordonet eller fordonsserierna har beviljats tillstånd för ibruktagande eller ett därmed jämförbart tillstånd i Ryska federationen. Verket avgör ansökan om tillstånd för ibruktagande på basis av det meddelande som sökanden lämnat in. Tillstånd kan beviljas elektroniskt.

I den överenskommelse om järnvägssamtrafik som nämns i 1 mom. samt i accessoriska avtal och bilagor föreskrivs om sådan teknisk gränskontroll på en gränsstation som fordon ska undergå när de anländer till Finland.

10 kap.

Underhåll av fordon

58 §

Enheter som ansvarar för underhåll av fordon

Innan ett fordon tas i bruk eller används på Finlands bannät ska det anvisas en enhet som ansvarar för dess underhåll. Den underhållsansvariga enheten ska registreras i det fordonsregister som avses i 68 §.

Den underhållsansvariga enheten ska med hjälp av underhållssystemet säkerställa att de fordon som den ansvarar för är säkra och driftklara. Detta begränsar dock inte det ansvar som järnvägsoperatören och bannätsförvaltaren enligt 39 § har för att fordonet är säkert i drift.

Den underhållsansvariga enheten ska säkerställa att varje fordon hålls i skick i enlighet med dess underhållsbok samt enligt gällande underhållskrav och tekniska specifikationer för driftskompatibilitet.

Den underhållsansvariga enheten kan vara ett järnvägsföretag, en bannätsförvaltare eller en fordonsinnehavare. Den underhållsansvariga enheten ska utföra underhållsarbetena på fordonet. Den kan också upphandla underhållsarbeten hos en underhållsverkstad med vilken den avtalat om materielunderhåll.

59 §

Certifiering av underhållsansvariga enheter

Den enhet som ansvarar för underhåll av godsvagnar ska vara certifierade av ett ackrediterat organ i enlighet med artikel 14 a i järnvägssäkerhetsdirektivet. Certifieringen är giltig inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

60 §

Undantag som gäller anvisande och certifiering av underhållsansvariga enheter för fordon från tredjeländer

Trafiksäkerhetsverket kan på ansökan bevilja undantag från vad som i 58 § föreskrivs om de krav som ställs på anvisande av underhållsansvarig enhet och i 59 § om certifieringskrav som ställs på underhållsansvariga enheter, när det gäller underhåll av fordon som används i järnvägssamtrafik mellan Finland och Ryssland. Undantag ska sökas i samband med ansökan om säkerhetsintyg enligt 5 §. Sökanden ska till ansökan foga en motivering till undantaget och beskriva alternativa åtgärder för säkerställande av fordonens underhåll. Järnvägssäkerheten får inte äventyras genom att undantag beviljas. Trafiksäkerhetsverket kan, efter att ha gett tillståndshavaren tillfälle att bli hörd, återkalla sitt beslut om undantag om det anses orsaka onödiga risker för järnvägssystemet.

11 kap.

Bedömningsorgan

61 §

Beslut om och återkallande av beslut om att utse anmälda organ

Trafiksäkerhetsverket utser på ansökan ett anmält organ för järnvägssystem för viss tid eller tills vidare. Förutsättningarna för att ett organ ska utses till ett anmält organ är att

1) organet är en myndighet eller en i Finland registrerad juridisk person,

2) organet och dess personal är tillförlitliga samt operativt, kommersiellt och ekonomiskt oberoende av parterna på marknaden för järnvägssystem,

3) organet har en med tanke på verksamhetens omfattning tillräcklig ansvarsförsäkring eller något annat motsvarande arrangemang,

4) organet förfogar över tillräckligt med yrkeskunnig personal samt sådana system, anordningar och hjälpmedel som verksamheten förutsätter, och att

5) det nationella ackrediteringsorganet har utfärdat ett intyg för organet, enligt vilket

organet uppfyller de krav som gäller bedömningen av överensstämmelse.

Trafiksäkerhetsverket kan förena sitt beslut om att utse ett anmält organ med sådana begränsningar eller villkor för organets verksamhet som säkerställer att organets uppgifter sköts på behörigt sätt.

Det anmälda organet ska omedelbart informera verket om sådana förändringar i sin verksamhet som kan ha betydelse för dess verksamhetsförutsättningar.

Trafiksäkerhetsverket kan helt och hållet eller för viss tid återkalla sitt beslut om att utse ett anmält organ, om organet inte uppfyller fastställda krav och bristen måste anses vara väsentlig eller om organet i något väsentligt avseende handlar i strid med driftskompatibilitetsdirektivet eller denna lag eller med stöd av den utfärdade bestämmelser eller föreskrifter. Innan verket återkallar sitt beslut ska det ge organet möjlighet att avhjälpa bristen inom skälig tid, som inte får vara kortare än två månader.

Närmare bestämmelser om de krav som ska ställas på ett anmält organ och dess anställda utfärdas genom förordning av statsrådet.

62 §

Anmälda organs uppgifter

De anmälda organen ansvarar för EG-kontrollförfarandet när det gäller delsystem och för avfattandet av EG-kontrollintyg som ska fogas till EG-kontrollförklaringar samt för avfattandet av tekniska dokument. Dessutom ansvarar de anmälda organen för förfarandet vid bedömning av driftskompatibilitetskomponenternas överensstämmelse eller lämplighet för användning och för avfattandet av sådana EG-intyg om överensstämmelse och EG-intyg om lämplighet för användning som ska fogas till en EG-försäkran om överensstämmelse eller en EG-försäkran om lämplighet för användning.

När det gäller uppbyggnad, ombyggnad och modernisering av ett delsystem har det anmälda organ som ansvarar för EG-kontrollen till uppgift att säkerställa att de väsentliga krav som gäller för delsystemet iakttas. Kontrollen av delsystemet börjar i planeringsskedet och omfattar hela byggtiden ända till den överlåtelse som sker innan delsystemet tas i bruk. I uppdraget ingår också att kontrollera delsystemets gränssnitt i förhållande till det system i vilket det ska integreras.

Det tekniska underlaget för EG-kontrollförklaringen ska innehålla alla behövliga dokument som gäller delsystemets egenskaper och, i tillämpliga fall, alla intyg om driftskompatibilitetskomponenternas överensstämmelse med kraven. Det bör också innehålla alla uppgifter om villkor och begränsningar för användning samt anvisningar om kontinuerlig eller periodisk övervakning, inställningar och underhåll.

Det anmälda organet kan anlita en underleverantör för en del av de åtgärder som avses i denna paragraf, om underleverantören uppfyller de villkor för att bli utsedd till anmält organ som avses i 61 § 1 mom., med undantag för villkoren i 1 och 5 punkten, och om underleverantören utför uppdraget i enlighet med de krav som föreskrivs i denna lag eller bestäms eller föreskrivs med stöd av den. Det anmälda organet ansvarar för den anlitade underleverantörens åtgärder.

Det anmälda organet får utfärda delrapporter om vissa stadier i kontrollförfarandet eller vissa delar av delsystemet. Tillverkaren kan på basis av delrapporten avfatta en EG-försäkran om överensstämmelse för stadiet i fråga.

Närmare bestämmelser om de anmälda organens uppgifter, EG-kontrollförfarandet för delsystem, förfarandet vid bedömning av driftskompatibilitetskomponenternas överensstämmelse eller lämplighet för användning samt delrapporter och förfarandet för att utfärda sådana utfärdas genom förordning av statsrådet.

63 §

Anmälda organs kontroller

Det anmälda organ som ansvarar för kontrollen av ett projekt i samband med tillverkningen eller uppbyggnaden av ett delsystem ska under projektet regelbundet göra kontroller för att säkerställa att driftskompatibilitetsdirektivet, denna lag och med stöd av den utfärdade bestämmelser följs. Det anmälda

organet får också göra oanmälda kontroller. Organet ska överlämna en kontrollrapport till sökanden. Kontrollrapporten ska också fogas till de tekniska dokument som överlämnas i samband med kontrollintyget för delsystemet. Närmare bestämmelser om de kontrollförfaranden som avses i detta moment samt om kontrollrapporter utfärdas genom förordning av statsrådet.

En företrädare för det anmälda organet har vid utförandet av uppgifter enligt denna paragraf rätt att få tillträde till byggplatser, tillverkningsanläggningar, lagerutrymmen, provningsanläggningar och övriga platser dit tillträde behövs för genomförande av en kontroll, med undantag för utrymmen som används för permanent boende. Det anmälda organet har vid genomförandet av kontroller trots sekretessbestämmelserna rätt att få arbetsplaner och andra dokument som behövs för kontrollen.

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.

På det anmälda organets och dettas underleverantörers anställda tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när de utför uppgifter som avses i 62 och 63 §. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974).

65 §

Bedömning av överensstämmelse vid FI-kontroll

Med FI-kontroll avses bedömning av överensstämmelse när det gäller delsystem eller delar av sådana delsystem för vilka inte gäller krav som fastställts i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet.

Trafiksäkerhetsverket ansvarar för FI-kontrollerna. Trafiksäkerhetsverket kan vid behov utse ett anmält organ att ansvara för bedömningen av de nationella bestämmelser som gäller ett delsystem vid FI-kontroller. För det anmälda organet gäller då de förutsättningar och villkor som anges i 61 §.

Trafiksäkerhetsverket kan anlita en underleverantör för uppgifter som avses i denna paragraf, om underleverantören uppfyller de villkor för att bli utsedd till anmält organ som föreskrivs i 61 § 1 mom., med undantag för villkoren i 1 och 5 punkten, och om underleverantören utför uppgiften i enlighet med de krav som föreskrivs i denna lag eller bestäms eller föreskrivs med stöd av den. Trafiksäkerhetsverket ansvarar för underleverantörens åtgärder.

Trafiksäkerhetsverket, ett anmält organ som det utsett eller en underleverantör som verket anlitar kan under ett projekt göra inspektioner i järnvägsoperatörers, bannätsförvaltares och andra inom järnvägssystemet verksamma aktörers lokaler, med undantag för utrymmen som används för permanent boende, för att säkerställa att driftskompatibilitetsdirektivet, denna lag och med stöd av den utfärdade bestämmelser och föreskrifter följs. Också oanmälda inspektioner får göras. En inspektionsrapport ska överlämnas till sökanden.

För Trafiksäkerhetsverket, för det anmälda organ som verket utsett och för den underleverantör som verket anlitar gäller i samband med FI-kontroller de rättigheter och skyldigheter som enligt 63 och 64 § gäller för anmälda organ i samband med EG-kontroller.

66 §

Uppgifter som utförs av organ som ansvarar för oberoende säkerhetsbedömning samt beslut om och återkallande av beslut om att utse organ

Bestämmelser om sådan oberoende säkerhetsbedömning av järnvägssystemet och dess delsystem som utförs av organ som ansvarar för oberoende säkerhetsbedömning finns i kommissionens förordning (EG) nr 352/2009 om antagande av en gemensam säkerhetsmetod för riskvärdering och riskbedömning som

avses i artikel 6.3 a i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG. En oberoende säkerhetsbedömning görs också vid tillämpning av tekniska standarder, om dessa förutsätter en oberoende bedömning som en del av bedömningen av systemets säkerhetsnivå.

Trafiksäkerhetsverket ska på ansökan utse ett organ för sådan oberoende säkerhetsbedömning som förutsätts antingen i den 1 mom. avsedda förordningen av kommissionen eller i tekniska standarder. Förutsättningar för att ett organ ska utses till att ansvara för oberoende säkerhetsbedömning är att

1) organet är en i Finland registrerad juridisk person,

2) organet och dess anställda är tillförlitliga och garanterat oavhängiga,

3) organet har en i förhållande till sin verksamhet tillräcklig ansvarsförsäkring eller något annat motsvarande arrangemang, och att

4) organet förfogar över tillräckligt med yrkeskunnig personal samt sådana system, anordningar och hjälpmedel som verksamheten förutsätter.

Om ett för en oberoende säkerhetsbedömning ansvarigt organs uppgifter sköts av en separat, identifierbar del av en juridisk person, anses organet inte enbart på denna grund förlora sitt oberoende vid tillämpning av 2 mom. 2 punkten.

Trafiksäkerhetsverket kan i sitt beslut om att utse ett organ som ansvarar för oberoende säkerhetsbedömning ta in sådana begränsningar eller villkor för organets verksamhet som säkerställer att dess uppgifter sköts på behörigt sätt.

Trafiksäkerhetsverket kan helt och hållet eller för viss tid återkalla sitt beslut att utse ett för en oberoende säkerhetsbedömning ansvarigt organ, om organet

1) inte uppfyller fastställda krav,

2) på ett väsentligt sätt bryter mot denna lag eller mot bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den,

3) bryter mot driftskompatibilitetsdirektivet, mot standarderna som förutsätter en oberoende säkerhetsbedömning eller mot de bestämmelser som utfärdats om riskbedömning av järnvägssystem och delsystem och om bristen måste anses vara väsentlig.

Innan verket återkallar sitt beslut ska det ge organet möjlighet att avhjälpa bristen inom skälig tid, som inte får vara kortare än två månader.

Närmare bestämmelser om de krav som ska ställas på ett för en oberoende säkerhetsbedömning ansvarigt organ och dess uppgifter utfärdas genom förordning av statsrådet.

12 kap.

Register och registrering

67 §

Fordonsnummersystem

Trafiksäkerhetsverket tilldelar fordon ett fordonsnummer i samband med att verket beviljar det första tillståndet för ibruktagande av fordonet enligt 51 §. Den som ansöker om tillstånd för ibruktagande kan ansöka om fordonsnummer hos verket redan före tillståndsansökan.

Den som ansöker om tillstånd för ibruktagande ansvarar för att fordonet i fråga märks med sitt fordonsnummer. Trafiksäkerhetsverket kan vid behov ändra ett fordonsnummer och kräva att fordonsinnehavaren ändrar märkningen av fordonet.

På fordon som används i järnvägssamtrafik mellan Finland och Ryssland kan det användas fordonsnummer som tilldelats i ett tredjeland.

68 §

Fordonsregister

Trafiksäkerhetsverket för ett fordonsregister för att främja järnvägssystemets säkerhet och identifiera fordon.

I fordonsregistret ska följande uppgifter antecknas:

1) fordonets ägare och innehavare,

2) tilldelade fordonsnummer och ändringar av fordonsnummer,

3) begränsningar som gäller användningen av fordonet,

4) enhet som ansvarar för underhållet av fordonet,

5) EG-kontrollförklaring och dess utfärdare,

6) hänvisningar till det europeiska register över godkända fordonstyper som upprätthålls av Europeiska järnvägsbyrån.

I fråga om andra uppgifter som ska antecknas i registret föreskrivs genom beslut av Trafiksäkerhetsverket.

Järnvägsföretag som i Finland bedriver järnvägssamtrafik mellan Finland och Ryssland ska i sin ansökan om tillstånd för ibruktagande enligt 57 § ge Trafiksäkerhetsverket följande uppgifter för fordonsregistret om fordon som anländer från Ryska federationen:

1) fordonets ägare eller innehavare,

2) begränsningar som gäller användningen av fordonet,

3) uppgifter som gäller fordonets underhållsplan och som är relevanta med tanke på säkerheten.

Säkerhetsmyndigheter och organ som undersöker olyckor i andra stater inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet har trots sekretessbestämmelserna tillträde till fordonsregistret för att sköta inspektionsuppgifter och uppgifter i samband med undersökning av olyckor. På motiverad begäran ska uppgifter lämnas också till andra till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet hörande staters regleringsorgan, till Europeiska järnvägsbyrån, till järnvägsoperatörer och till bannätsförvaltare samt till personer och organisationer som registrerar fordon eller som nämns i fordonsregistret.

69 §

Registrering och avregistrering av fordon

Ansökan om registrering av fordon ska ges in till Trafiksäkerhetsverket. Rullande materiel registreras fordonsvis i det fordonsregister som verket för, om tillstånd för ibruktagande av fordonet har beviljats i Finland. Trafiksäkerhetsverket kan på ansökan registrera ett fordon också för viss tid.

Verket ska avregistrera ett fordon, om

1) förutsättningarna för registrering inte längre uppfylls, eller om

2) fordonet har förstörts, nedskrotats eller annars tagits ur bruk.

Ett registrerat fordons ägare eller innehavare ska göra anmälan till verket, om

1) fordonet av någon orsak som anges i 2 mom. ska avföras ur fordonsregistret,

2) fordonet har fått en ny ägare eller innehavare, eller

3) andra i fordonsregistret antecknade uppgifter om fordonet än de som avses i 2 punkten förändras.

Anmälan ska göras utan ogrundat dröjsmål efter det att ägaren eller innehavaren av fordonet har fått kännedom om ändringen. Om någon anmälan inte har gjorts inom 30 dagar efter det att ägaren eller innehavaren har fått kännedom om ändringen, kan verket förbjuda användning av fordonet.

Verket ska vid behov underrätta behöriga myndigheter i andra stater inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet om ändringar som i enlighet med 3 mom. har gjorts i fordonsregistret.

Verket ska hålla kvar uppgifterna i fordonsregistret i tio år efter det att fordonet har avregistrerats. Uppgifterna ska i tre år förvaras i elektronisk form.

70 §

Banregister

Trafikverket ska för främjande av järnvägssystemets driftskompatibilitet föra ett banregister. I banregistret förs det in uppgifter om egenskaperna hos delsystemen i statens bannät och om delsystemens delar samt om dessas kompatibilitet med de egenskaper som anges i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet.

13 kap.

Regleringsorgan

71 §

Trafiksäkerhetsverket som regleringsorgan

Trafiksäkerhetsverket är regleringsorgan inom järnvägsbranschen och ska i denna egenskap

1) övervaka och främja att järnvägsmarknaden är icke-diskriminerande och opartisk,

2) utöva tillsyn över efterlevnaden av denna lag och krav som utfärdats med stöd av den samt verka som besvärsorgan för järnvägsbranschen,

3) särskilt säkerställa att förfarandena för beviljande av rätt att använda bannätet och de avgifter som tas ut för rätten att använda bannätet, de tjänster som tillhandahålls aktörer inom järnvägsbranschen och prissättningen av tjänsterna samt bannätsbeskrivningen är icke-diskriminerande och motsvarar de krav som ställs i lagstiftningen,

4) avgöra meningsskiljaktigheter mellan järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare.

I egenskap av regleringsorgan prövar verket ärenden på eget initiativ eller på initiativ av järnvägsoperatörer, bannätsförvaltare eller andra vars rättigheter ärendet kan gälla.

Verket har trots sekretessbestämmelserna rätt att utan obefogat dröjsmål av järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare få den information och utredning som behövs för behandlingen av ärenden. Verket kan i egenskap av regleringsorgan använda de metoder som det enligt 80 § har rätt att använda i sitt tillsynsuppdrag.

72 §

Begäran om omprövning

En part får begära omprövning hos Trafiksäkerhetsverket i dess egenskap av regleringsorgan, om Trafikverkets beslut gäller

1) överbelastad bankapacitet enligt 23 §,

2) prioritetsordningen i enskilda fall enligt 24 §,

3) tilldelning av bankapacitet enligt 26 §,

4) tilldelning av brådskande bankapacitet enligt 27 §,

5) utnyttjande eller återkallande av bankapacitet enligt 28 §,

6) banavgifter som avses i 37 §.

Omprövning enligt denna paragraf får också begäras av avgifter som tagits ut för användning av en privat spåranläggning samt av avgiftsgrunderna.

Trafiksäkerhetsverket ska avgöra en begäran om omprövning enligt denna paragraf inom två månader efter att ha fått tillgång till den utredning som behövs för avgörandet. I ärenden som gäller prioritetsordningen i enskilda fall, tilldelning av bankapacitet och tilldelning av brådskande bankapacitet ska beslut med anledning av en begäran om omprövning emellertid ges inom tio dagar efter att verket har fått tillgång till den utredning som behövs för avgörandet. Bestämmelser om behandling av omprövningsärenden finns i övrigt i förvaltningslagen (434/2003).

73 §

Andra meningsskiljaktigheter

Järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare kan föra andra ärenden än sådana som avses i 71 § till Trafiksäkerhetsverket för prövning om de anser att någon handlar i strid med denna lag eller krav som utfärdats med stöd av den eller mot kravet på icke-diskriminering och opartiskhet. Verket kan också på eget initiativ ta saken till prövning.

Ärenden ska i första hand avgöras genom förlikning. Om förlikningen inte leder till resultat, ska verket ge sitt avgörande inom två månader efter att ha fått tillgång till den utredning som behövs för att avgöra ärendet.

14 kap.

Myndighetsföreskrifter

74 §

Myndighetsföreskrifter om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet

Trafiksäkerhetsverket utfärdar föreskrifter om hur i driftskompatibilitetsdirektivet avsedda tekniska specifikationer för driftskompatibilitet ska genomföras. Verket kan dessutom utfärda föreskrifter som kompletterar de tekniska specifikationerna.

75 §

Myndighetsföreskrifter om järnvägar

Trafiksäkerhetsverket kan i syfte att säkerställa järnvägssystemets säkerhet och tek-

niska funktion utfärda närmare föreskrifter om

1) trafik, trafikledning och banarbete,
2) förfarandet för ibruktagande,
3) säkerhetsstyrningssystem,
4) rullande materiel som används på bannätet och om trafiken med det,
5) fordonsunderhåll, underhållsverkstäder och om certifiering av underhållsansvariga enheter,
6) spåranläggningar, spårkonstruktioner och anordningar samt om banunderhåll,
7) säkerhetsanordningar, signaler, signalsystem och tecken som används på järnvägar,
8) uppgifter som ska antecknas i fordonsregistret och banregistret,
9) beredskap för olyckor och olyckstillbud,
10) upptagningssätt och förvaringstider för dokumentation från inspelningar inom järnvägstrafiken, och
11) bannätsförvaltarnas och järnvägsoperatörernas säkerhetsrapporter.

76 §

Undantag

Trafiksäkerhetsverket kan av särskilt vägande skäl bevilja undantag från de föreskrifter som det meddelat, förutsatt att järnvägssystemets säkerhet och tekniska funktion inte äventyras. Beslutet kan förenas med villkor och begränsningar för att trygga säkerheten. Trafiksäkerhetsverket kan kräva att sökanden gör en riskanalys. Undantag måste sökas innan åtgärder vidtas.

Undantag enligt denna paragraf kan inte beviljas från föreskrifterna om genomförande av tekniska specifikationer för driftskompatibilitet.

15 kap.

Tillsyn, beredskap och undersökning av olyckor

77 §

Myndighetstillsyn

Trafiksäkerhetsverket ansvarar för tillsynen över järnvägssystemet. Tillsynsskyldigheten enligt denna paragraf gäller också spåranläggningar som avses i 1 § 3 mom. 3 och 4 punkten samt fordon som trafikerar på dem.

Trafiksäkerhetsverket övervakar

1) att järnvägssystemets säkerhetskrav iakttas,
2) överensstämmelsen hos järnvägsoperatörernas och bannätsförvaltarnas säkerhetsstyrningssystem,
3) att järnvägssystemets driftskompatibilitetskrav iakttas,
4) delsystemens överensstämmelse med kraven samt delsystemens användning och underhåll,
5) driftskompatibilitetskomponenternas överensstämmelse med kraven samt marknaden för och användningen av driftskompatibilitetskomponenter,
6) de anmälda organens samt de för oberoende säkerhetsbedömning ansvariga organens verksamhet, och
7) registreringen av fordon samt de uppgifter som antecknas i fordonsregistret.

78 §

Utförande av tillsynsuppdraget

Trafiksäkerhetsverket kan utföra sitt tillsynsuppdrag med eller utan förhandsanmälan.

Verket har för skötseln av sitt tillsynsuppdrag rätt att

1) i den utsträckning som tillsynen förutsätter få tillträde till järnvägsoperatörers, bannätsförvaltares och inom järnvägssystemet verksamma företags verksamhetslokaler och andra utrymmen, med undantag för utrymmen som används för permanent boende,
2) övervaka sådana personers verksamhet som är anställda hos aktörer som avses i 1 punkten, och att
3) trots sekretessbestämmelserna få tillgång till dokument som är relevanta för tillsynsuppdraget.

Trafiksäkerhetsverket kan anlita sakkunnighjälp om det behövs för tillsynen. Bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar tillämpas på de sakkunniga när de sköter sådana uppgifter som avses i detta moment. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i

skadeståndslagen. Bestämmelser om polisens skyldighet att lämna handräckning finns i 40 § i polislagen (493/1995).

79 §

Beredskap för faror och olyckor som hotar järnvägarna

Järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare ska ha tillräcklig beredskap för faror och olyckor som hotar järnvägarna.

Trafiksäkerhetsverket kan ålägga järnvägsoperatörer, bannätsförvaltare och aktörer som sköter trafiksäkerhetsuppgifter inom järnvägssystemet att delta i räddningsövningar och i järnvägstrafikens räddningstjänst, dock högst fem dygn per kalenderår.

80 §

Undersökning av järnvägsolyckor och olyckstillbud

Bestämmelser om undersökning av järnvägsrelaterade olyckor och olyckstillbud finns i lagen om undersökning av olyckor (373/1985). En olycka eller ett olyckstillbud som inte undersöks med stöd av den nämnda lagen kan undersökas av Trafiksäkerhetsverket, om detta behövs för att främja järnvägssäkerheten.

81 §

Förberedelse för undantagsförhållanden och störningar

Trafiksäkerhetsverket, Trafikverket och andra bannätsförvaltare samt järnvägsoperatörerna ska vidta sådana förberedelser att deras verksamhet kan fortsätta så störningsfritt som möjligt också under sådana undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen (1080/1991). Trafiksäkerhetsverket och Trafikverket ska förutom att säkerställa sin egen verksamhet se till att bannätet hålls i trafikabelt skick också under olika slag av undantagsförhållanden och vid störningar.

Förberedelserna leds och samordnas av ministeriet.

82 §

Anmälan om olyckor och olyckstillbud

Järnvägsoperatörerna och bannätsförvaltarna ska, utöver vad som föreskrivs någon annanstans i lag, utan dröjsmål underrätta Trafiksäkerhetsverket om olyckor och olyckstillbud som de fått kännedom om.

Närmare bestämmelser om den anmälningsskyldighet som avses i denna paragraf och om dess innehåll utfärdas genom förordning av statsrådet.

83 §

Säkerhetsrekommendationer

Trafiksäkerhetsverket ska se till att rekommendationerna på grundval av lagen om undersökning av olyckor blir vederbörligen beaktade och att bannätsförvaltarna och järnvägsoperatörerna på basis av dem vidtar de åtgärder som behövs 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 samt dokumentation från inspelningar inom järnvägstrafiken

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.

Om inte annat följer av annan lagstiftning, får Trafiksäkerhetsverket använda upptagningar som avses i denna paragraf vid undersökning av olyckor och olyckstillbud samt för skötseln av sina uppgifter inom myndighetstillsynen.

16 kap.

Påföljder

85 §

Straffbestämmelser

Den som utan giltig koncession uppsåtligen bedriver koncessionspliktig järnvägstrafik ska för *olovligt bedrivande av järnvägstrafik* dömas till böter.

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet

1) bedriver järnvägstrafik utan sådana förutsättningar som avses i 2 kap.,

2) verkar som bannätsförvaltare utan sådana förutsättningar som avses i 3 kap.,

3) utnyttjar bankapacitet i strid med 4 kap., eller

4) obehörigen rör sig eller vistas på bangårdsområde, spår eller järnvägsbro eller i järnvägstunnel som allmänheten inte har tillträde till,

ska, om gärningen inte är ringa eller om inte strängare straff för den föreskrivs någon annanstans i lag, för *brott mot järnvägslagstiftningen* dömas till böter.

Den som uppsåtligen i strid med 8 och 9 kap. tar i bruk ett delsystem eller en driftskompatibilitetskomponent eller använder, släpper ut på marknaden, saluför, säljer eller annars överlåter ett delsystem eller en driftskompatibilitetskomponent ska, om gärningen inte är ringa eller om inte strängare straff för den föreskrivs någon annanstans i lag, för *brott mot kraven på driftskompatibilitet hos järnvägssystem* dömas till böter.

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

86 §

Anmärkning och varning

Trafiksäkerhetsverket kan ge ett järnvägsföretag eller någon annan järnvägsoperatör eller en bannätsförvaltare som avses i denna lag en anmärkning eller varning, om denne handlar i strid med denna lag eller krav som utfärdats med stöd av den. En varning kan ges, om en anmärkning med beaktande av de omständigheter som framgår i ärendet som helhet inte kan anses vara tillräcklig.

En anmärkning kan ges muntligt eller skriftligt. En varning ska ges skriftligt.

87 §

Trafiksäkerhetsverkets rätt att använda administrativt tvång

Trafiksäkerhetsverket kan i egenskap av branschens säkerhetsmyndighet och regleringsorgan, efter att ha gett vederbörande tillfälle att bli hörd, ålägga en järnvägsoperatör eller en bannätsförvaltare att avhjälpa fel eller försummelser samt ålägga denne förpliktelser eller förbjuda en åtgärd, om denne trots en anmärkning eller varning handlar i strid med denna lag eller krav som har utfärdats med stöd av den. Verket kan förena åläggandet med vite, hot om tvångsutförande eller hot om avbrytande i enlighet med viteslagen (1113/1990).

88 §

Ingripande i åtgärd eller händelse

Trafiksäkerhetsverket har rätt att avbryta en åtgärd eller annan händelse som hotar eller påverkar järnvägen, om det finns grundad anledning att anta att järnvägssystemets säkerhet eller människors liv eller hälsa är hotade. På samma grunder kan verket avbryta en åtgärd eller händelse som orsakar betydande egendoms- eller miljöskador. Verket ska höra parterna innan det vidtar åtgärder.

17 kap.

Särskilda bestämmelser

89 §

Finansiering av banhållningen

Statens bannät underhålls och byggs ut i den utsträckning som statliga budgetanslag

och övrig finansiering tillåter. Den banavgift som avses i 5 kap. ska användas för finansiering av banhållningen. Banavgiften beaktas i statsbudgeten.

90 §

Försäkringsplikt

En järnvägsoperatör ska ha en gällande tillräcklig ansvarsförsäkring eller ha vidtagit motsvarande arrangemang för att täcka skada som orsakas någon annan genom användning av fordon på bannätet och som operatören enligt lag eller avtal ansvarar för. Vid bedömningen av försäkringens eller arrangemangets tillräcklighet ska hänsyn tas till verksamhetens art och omfattning samt till de risker som verksamheten medför. Försäkringen ska vara i kraft under hela den tid som verksamheten bedrivs.

91 §

Lagens förhållande till konkurrenslagstiftningen

Om ett ärende som Trafiksäkerhetsverket behandlar gäller ett förfarande som kan bryta mot bestämmelserna i lagen om konkurrensbegränsningar (480/1992), kan Trafiksäkerhetsverket hänskjuta ärendet till behandling i enlighet med nämnda lag till den del det är fråga om konkurrensbegränsningar.

När järnvägsmarknadens konkurrensbegränsningar och deras skadliga verkningar bedöms ska denna lag och de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den beaktas.

92 §

Järnvägsföretags bokföring

Järnvägsföretag ska i sin bokföring iaktta de bestämmelser som gäller inom Europeiska unionen och i Finland. Dessutom ska järnvägsföretagen göra en kalkyl över godstrafikens lönsamhet samt en årlig sammanställning av sina produktionstillgångar och deras värde samt de ekonomiska ansvarsförbindelser som har samband med produktionstillgångarna. Sammanställningen ska offentliggöras. Inkomsterna från den persontrafik som upphandlas som offentliga tjänster ska bokföras separat och får inte användas för att täcka kostnaderna för annan affärsverksamhet.

93 §

Överklagande

Beslut som Trafiksäkerhetsverket har fattat med stöd av 87 § får överklagas i enlighet med viteslagen. I övrigt överklagas Trafiksäkerhetsverkets, Trafikverkets och ministeriets beslut genom besvär enligt förvaltningsprocesslagen (586/1996), om inte något annat föreskrivs i denna lag.

Beslut som Trafiksäkerhetsverket har fattat om tillhandahållande av tjänster eller för att avgöra meningsskiljaktigheter om tjänster och prissättningen av dem enligt 34 och 35 § får överklagas genom besvär hos marknadsdomstolen i enlighet med förvaltningsprocesslagen. Ändring i beslut som marknadsdomstolen har fattat får sökas genom besvär hos högsta förvaltningsdomstolen på det sätt som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen.

Om ministeriet inte har avgjort en koncessionsansökan inom den tid som anges i 13 § 1 mom. eller om Trafiksäkerhetsverket inte har avgjort en begäran om omprövning inom den tid som anges i 72 § 3 mom. eller inom den tid som anges i 7 § 2 mom. inte har avgjort ett ärende om beviljande eller godkännande av ett säkerhetsintyg eller inom den tid som anges i 17 § 2 mom. inte har avgjort ett ärende om beviljande eller godkännande av ett säkerhetstillstånd, kan sökanden anföra besvär. Besvären anses då avse ett avslag på ansökan. Sådana besvär får anföras tills ett beslut har meddelats med anledning av ansökan. Ministeriet och Trafiksäkerhetsverket ska underrätta besvärsmyndigheten om att ett beslut har meddelats. På anförande och behandling av besvär enligt detta moment tillämpas i övrigt förvaltningsprocesslagen.

94 §

Myndigheternas rätt att få upplysningar

Järnvägsoperatörerna och bannätsförvaltarna ska trots affärs- eller yrkeshemlighet ge Trafiksäkerhetsverket och på motsvarande sätt ministeriet de upplysningar som dessa behöver för att bevilja tillstånd och intyg enligt denna lag.

Järnvägsoperatörerna och bannätsförvaltarna ska trots affärs- eller yrkeshemlighet ge Trafiksäkerhetsverket de upplysningar som verket behöver för registrering och avregistrering enligt 12 kap., för skötseln av uppgifterna som regleringsorgan enligt 13 kap. samt för tillsynen enligt 15 kap.

Järnvägsoperatörerna ska trots affärs- eller yrkeshemlighet ge Trafikverket de upplysningar som verket behöver för att bestämma banavgifter enligt 37 § samt för statistik och forskning.

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

95 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 15 april 2011.

Genom denna lag upphävs järnvägslagen (555/2006), nedan *den gamla lagen*.

Åtgärder som krävs för verkställigheten av denna lag får vidtas innan lagen träder i kraft.

96 §

Övergångsbestämmelser

Bestämmelserna i statsrådets förordning om tjänster som skall tillhandahållas järnvägsoperatörer (1059/2007), vilken har utfärdats med stöd av den gamla lagen, tillämpas som sådana tills annat föreskrivs eller bestäms om dem.

Koncession som har beviljats med stöd av 5 § i den gamla lagen är i kraft till den 1 september 2012 som en koncession enligt denna lag. Efter det ska koncessionshavaren ha koncession enligt denna lag.

Avtal som Trafikverket med stöd av 56 § i den gamla lagen har ingått med förvaltare av en privat spåranläggning om ibruktagande och underhåll av en anslutning av en privat spåranläggning samt tillstånd som gäller anslutning av en privat spåranläggning till statens bannät gäller som sådana.

Säkerhetsintyg beviljade med stöd av 31 § i den gamla lagen och säkerhetstillstånd som Trafikverket beviljats med stöd av 32 § i den gamla lagen är i kraft som sådana under den tid för vilken de har beviljats.

Sådana förvaltare av privata spåranläggningar som förvaltar spåranläggningar som är belägna i en kusthamn eller på ett hamnområde som ingår i det transeuropeiska transportnät som avses i Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, ska ansöka om säkerhetstillstånd för dessa spåranläggningar hos Trafiksäkerhetsverket tidigast den 1 augusti 2011 och senast den 1 juni 2012. Övriga förvaltare av privata spåranläggningar som hör till lagens tillämpningsområde ska ansöka om säkerhetstillstånd hos Trafiksäkerhetsverket tidigast den 1 januari 2012 och senast den 1 augusti 2013.

När ett i 60 § avsett undantag som gäller anvisande och certifiering av underhållsansvariga enheter för fordon från tredjeländer ansöks för första gången, ska ansökan göras hos Trafiksäkerhetsverket senast den 31 maj 2011 med iakttagande av det förfarande som avses i 8 §.

Fordon som används i samtrafik mellan Finland och Ryssland och som anländer från Ryska federationen ska från och med den 1 januari 2013 ha ett sådant av Trafiksäkerhetsverket utfärdat tillstånd för ibruktagande som avses i 57 §. Om ett fordon som används i samtrafik mellan Finland och Ryssland och anländer från Ryska federationen har tagits i bruk på det statliga bannätet i Finland före den 19 juli 2008, krävs dock inget tillstånd för ibruktagande.

Föreskrifter som Järnvägsverket, Banförvaltningscentralen och Trafiksäkerhetsverket har utfärdat med stöd av den gamla lagen och med stöd av järnvägslagen (198/2003) och

lagen om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet (561/2002), vilka upphävdes genom den gamla lagen, fortsätter att gälla som Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter, tills något annat bestäms om dem.

Helsingfors den 8 april 2011

Republikens President

TARJA HALONEN

Trafikminister *Anu Vehviläinen*

UTGIVARE: JUSTITIEMINISTERIET EDITA PRIMA AB / EDITA PUBLISHING AB ISSN 1456-9663 / 0787-3182 (tryckt)