

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om tillståndsförfaranden och andra administrativa förfaranden för vissa projekt avseende det transeuropeiska transportnätet samt till lagar om ändring av lagen om trafiksystem och landsvägar samt 74 § i banlagen

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att det stiftas en lag om tillståndsförfaranden och andra administrativa förfaranden för vissa projekt avseende det transeuropeiska transportnätet och att lagen om trafiksystem och landsvägar och banlagen ändras.

Genom den föreslagna lagen om tillståndsförfaranden och andra administrativa förfaranden för vissa projekt avseende det transeuropeiska transportnätet genomförs nationellt direktivet som gäller rationaliseringsåtgärder för att påskynda förverkligandet av det transeuropeiska transportnätet. I lagen föreskrivs det om den totala varaktigheten av de tillståndsförfaranden och andra administrativa godkännandeförfaranden som krävs för transportinfrastrukturprojekt som hör till direktivets tillämpningsområde, utses Transport- och kommunikationsverket till nationell myndighet enligt direktivet och föreskrivs det om dess uppgifter.

Det föreslås dessutom ändringar i bestämmelserna om beslutsförfarandet vid fastställandet av en landsvägs funktionella klass i lagen om trafiksystem och landsvägar. Enligt förslaget ska Transport- och kommunikationsverket i fortsättningen fastställa om en landsväg ska klassificeras som en riksväg, stamväg, regional väg eller förbindelseväg på framställning av Trafikledsverket eller närings-, trafik- och miljöcentralen. I lagen föreslås dessutom bestämmelser om samarbete vid beredningen av framställningar.

I banlagen föreslås en teknisk ändring.

De föreslagna lagarna avses träda i kraft under 2023.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....	1
MOTIVERING	4
1 Bakgrund och beredning.....	4
1.1 Bakgrund.....	4
1.2 Beredning.....	4
2 EU-rättsaktens målsättning och huvudsakliga innehåll	6
3 Nuläge och bedömning av nuläget.....	8
3.1 Den nationella lagstiftningen kring trafikprojekt och förvaltningsförfarandet	8
3.1.1 Förvaltningslagen.....	8
3.1.2 Kommunallagen.....	9
3.1.3 Lagen om samordning av vissa miljörelaterade tillståndsförfaranden.....	9
3.1.4 Lagen om trafiksystem och landsvägar samt banlagen.....	10
3.1.5 Luftfartslagen.....	11
3.1.6 Vattenlagen.....	11
3.1.7 Miljöskyddslagen.....	13
3.1.8 Naturvårdslagen.....	14
3.1.9 Markanvändnings- och bygglagen och den nya bygglagen.....	15
3.1.10 Lagen om fornminnen.....	16
3.1.11 Marktäktslagen.....	17
3.1.12 Lagen om Finlands ekonomiska zon.....	17
3.1.13 Lagen om inlösen av fast egendom och särskilda rättigheter.....	18
3.1.14 Lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning.....	18
3.1.15 Upphandlingslagen och försörjningslagen.....	20
3.2 TEN-T-nätet och stomnätskorridorer.....	20
3.3 Lagstiftningen kring de funktionella klasserna för landsvägar	22
3.4 Bedömning av nuläget.....	25
3.4.1 De ändringar i lagstiftningen vilka Smart TEN-T-direktivet förutsätter.....	25
3.4.2 De administrativa förfaranden som hör till direktivets tillämpningsområde	26
3.4.3 Utbredningen av stora projekt och behandlingstider för tillstånds- och andra förfaranden.....	29
3.4.4 Regleringen kring landsvägarnas klassificering.....	32
4 Förslagen och deras konsekvenser.....	33
4.1 De viktigaste förslagen.....	33
4.1.1 Lagen om tillståndsförfaranden och andra administrativa förfaranden för vissa projekt avseende det transeuropeiska transportnätet.....	33
4.1.2 Förfarandet för beslutsfattande kring landsvägsklasserna	35
4.2 De huvudsakliga konsekvenserna	36
4.2.1 Ekonomiska konsekvenser.....	36
4.2.2 Konsekvenser för myndigheternas verksamhet.....	38
4.2.3 Miljökonsekvenser.....	39
4.2.4 Andra samhällsliga konsekvenser.....	39
5 Alternativa handlingsvägar.....	40
5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser.....	40
5.1.1 Genomförandet av direktivet.....	40

5.1.2 Förfarandet för beslutsfattande kring landsvägarnas funktionella klasser	43
5.2 Handlingsmodeller som används eller planeras i andra medlemsstater	45
6 Remissvar	45
7 Specialmotivering	47
7.1 Lagen om tillståndsförfaranden och andra administrativa förfaranden för vissa projekt avseende det transeuropeiska transportnätet	47
7.2 Lagen om trafiksystem och landsvägar	62
7.3 Banlagen	65
8 Bestämmelser på lägre nivå än lag	66
9 Ikraftträdande	66
10 Verkställighet och uppföljning	67
11 Förhållande till andra propositioner	67
12 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning	68
LAGFÖRSLAG	74
1. Lag om tillståndsförfaranden och andra administrativa förfaranden i samband med vissa projekt som gäller det transeuropeiska transportnätet	74
2. Lag om ändring av lagen om trafiksystem och landsvägar	80
3. Lag om ändring av 74 § i banlagen	83
BILAGA	84
PARALLELLEXTER	84
2. Lag om ändring av lagen om trafiksystem och landsvägar	84
3. Lag om ändring av 74 § i banlagen	88

MOTIVERING

1 Bakgrund och beredning

1.1 Bakgrund

Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2021/1187 om rationaliseringsåtgärder för att påskynda förverkligandet av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) (s.k. Smart TEN-T-direktivet, nedan också direktivet) har trätt i kraft den 10 augusti 2021. Medlemsstaterna ska senast den 10 augusti 2023 sätta i kraft de lagar, förordningar och administrativa föreskrifter vilka förutsätts för att iakttä direktivet.

Statsrådet har godkänt den riksomfattande trafiksystemplanen för åren 2021–2032 (Trafik 12-planen, <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/163390>) i april 2021 och överlämnat planen som en redogörelse till riksdagen. En åtgärd i planen är att den funktionella klassificeringen som förutsätts i lagen om trafiksystemet och landsvägar uppdateras under ledning av kommunikationsministeriet för att svara mot de nuvarande behoven och målen i den riksomfattande trafiksystemplanen före slutet av år 2022.

1.2 Beredning

Beredningen av EU-rättsakten

Europeiska kommissionen gav den 17 maj 2018 ett förslag till förordning av Europaparlamentets och rådets förordning om främjande av genomförandet av transeuropeiska transportnätverk (KOM (2018) 277 slutlig). Förslaget anknöt till den år 2017 publicerade strategin om lågemitterande mobilitet. I strategin föreslogs ett handlingsprogram för att uppnå målen om att minska utsläppen och säkerställa en smidig övergång mot ren, konkurrenskraftig och uppkopplad rörlighet, som är tillgänglig för alla. Uppnåendet av dessa mål främjas också med investeringar i trafikinfrastruktur. Utifrån erfarenheterna har genomförandet av TEN-T-stomnätsprojekt stötts av komplicerade administrativa förfaranden och osäkerhet i regleringen, vilka orsakar extra kostnader och dröjsmål.

Innan förslaget till förordning gavs, anordnade kommissionen ett öppet offentligt samråd mellan den 1 augusti och den 9 november 2017. Vid samrådet mottogs sammanlagt 99 svar från 23 medlemsstater. Svar gavs av regionala, lokala eller kommunala myndigheter, projektansvariga, organisationer inom industrin, affärslivet eller olika sektorer samt nationella regeringar. Därtill ordnade kommissionen workshoppar, till exempel om offentliga upphandlingar, statsunderstöd och finansiering samt om bedömning av miljökonsekvenser och beviljande av tillstånd. I samband med konsekvensbedömningen gjorde kommissionen intervjuer med intressentgrupperna. Den preliminära konsekvensbedömningen publicerades på kommissionens webbplats i juni 2017 och det var möjligt att ge respons på den. Därtill diskuterades initiativet två gånger på ministernivå och på samma gång behandlades andra frågor som är förknippade med utvecklingen och finansieringen av det transeuropeiska transportnätet (den 23 mars 2017 i Sofia och den 21 september i Tallinn). En konsekvensbedömning¹ har utarbetats om ärendet den 17 maj

¹ Commissions Staff Working Document Impact Assessment, Accompanying the document Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on streamlining measures for advancing the realisation of the trans-European transport network, SWD(2018)178, 17.5.2018.

2018 och före den en förberedande studie² i februari 2018. Konsekvensbedömningen fick ett positivt utlåtande med vissa förbehåll av EU:s nämnd för regleringsgranskning.

Målet med förordningsförslaget är att skapa lagstiftning som minskar de dröjsmål som uppkommit i genomförandet av TEN-T-infrastrukturprojekt. Det föreslogs att maximitiden för tillståndsförfarandet är tre år. Ett ytterligare mål har varit att öka tydligheten i de processer som de projektansvariga ska iaktta, i synnerhet i tillståndsförfarandet, offentliga upphandlingar och andra förfaranden. I fråga om TEN-T-stomnätsprojekt föreslogs att en behörig tillståndsmyndighet som ansvarar för hela tillståndprocessen utses.

En skrivelse av statsrådet om kommissionens förslag överlämnades till riksdagen den 13 juli 2018 (U 68/2018 rd). Statsrådet fann målen om effektivisering av tillståndsförfarandena för trafikinfrastrukturen i TEN-T-kännätet motiverade, men ansåg att det föreslagna genomförandesättet omfattade vissa punkter som kräver en lösning. Statsrådet fann det utmanande att en behörig myndighet ska utses enligt förslaget och att denna myndighet fattar ett heltäckande tillståndsbeslut i projekt som ofta är komplicerade. Trafikprojekt är i allmänhet förknippade med tillstånd av olika myndigheter. Dessa myndigheter är självständiga och deras verksamhet kan inte övervakas eller ledas av en högre eller separat utsedd tillståndsmyndighet. Statsrådet ansåg därtill att det är motiverat att klart och tydligt lämna planläggningen helt utanför förordningens tillämpningsområde. I planläggningen behandlas helheter som är större än trafiknät eller -projekt genom att samordna olika aktiviteter. Kommunerna har självständig behörighet i planeringen av markanvändningen och denna behörighet kan inte överföras på det föreslagna sättet till en annan myndighet. Statsrådet riktade också uppmärksamhet på att förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (MKB-förfarande), som ska göras i samband med trafikplanering, också inkluderas i tidsfristen för behandling av tillstånd och ansåg att det är motiverat att lämna MKB helt utanför de strikta tidsgränserna i förslaget till förordning. Den tvåfasiga planeringen av landsvägs- och järnvägsprojekt (generalplanen och väg- och järnvägsplanen) innebär en egen utmaning bland annat genom MKB. Den projektansvarige ansvarar för miljökonsekvensbedömningen och den görs i regel i ett tidigt skede av generalplaneringen, varvid det i allmänhet är möjligt att jämföra flera lösningsalternativ. Kommunikationsutskottet instämde med statsrådets ståndpunkt i sitt utlåtande (KoUU 31/2018 rd).

De centrala frågorna i rådets arbetsgruppsberedning var i synnerhet instrumentets form (förordning eller direktiv), omfattningen på tillämpningsområdet, den maximala längd som fastställs för tillståndsförfarandet samt tillräcklig flexibilitet för att möjliggöra fortsättning av nationella administrativa lösningar.

Beredningen av propositionen

Regeringens proposition har beretts vid kommunikationsministeriet. Utkastet till regeringens proposition var på remiss mellan den 27 juli och den 7 september 2022. Ett samrådsförfarande enligt 11 § i kommunallagen har hållits om regeringens proposition och ärendet har behandlats i delegationen för kommunal ekonomi och förvaltning den 18 oktober 2022.

² European Commission, Directorate-General for Mobility and Transport, Support study for an impact assessment on measures for the streamlining of TEN-T : final report, Publications Office, 2018, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/164374>

Författningsprojektbeslutet om regeringspropositionen och andra handlingar är tillgängliga på statsrådets webbplats Lagberedning och utveckling i statsrådet (<https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM014:00/2022>).

Den bedömningspromemoria som upprättats den 13 april 2022 om uppdatering av den funktionella klassificeringen och de mottagna utlåtandena om bedömningspromemorian har använts till grund för beredningen av ändringarna av den funktionella klassificeringen av landsvägar. Det inkom 38 utlåtanden. Bedömningspromemorian, utlåtandena och sammandraget av utlåtandena är tillgängliga på statsrådets webbplats Lagberedning och utveckling i statsrådet (<https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM022:00/2022>).

I bedömningspromemorian föreslogs att beslutet om landsvägarnas funktionella klasser i sin helhet överförs för att göras i vägplanen. I promemorian presenterades därtill en plan över en process som bland annat utreder behovet av att uppdatera klasserna vid regionala forum kring trafiksystemsamarbetet, preciserar de riksomfattande riktlinjerna om klassificeringen som en del av beredningen av följande riksomfattande trafiksystemplan och genomför konkreta ändringar efter dessa skeden. I promemorian behandlades också gränssnitten mellan landsvägarna och gatorna och enskilda vägar. I denna proposition behandlas beslutsformen för landsvägarnas funktionella klass och behovet av att precisera kriterierna för klasserna i lagstiftningen. Den konkreta utredningen av behovet av att ändra landsvägarnas funktionella klass fortsätts i en separat process med hänsyn till denna proposition.

2 EU-rättsaktens målsättning och huvudsakliga innehåll

Målet med Smart TEN-T-direktivet är att lösa problem på grund av dröjsmål i anknytning till tillståndsförfarandena i anknytning till genomförandet av projekt och slutföra TEN-T-nätet inom de tidsfrister som föreskrivs i Europaparlamentets och rådets förordning om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet 1315/2013, (nedan också *TEN-T-förordningen*).

Direktivet tillämpas på tillståndsförfaranden i projekt som är en del av på förhand identifierade avsnitt av TEN-T-stomnätet enligt bilagan till direktivet och övriga projekt som gäller stomnätskorridorer, vars totala kostnader överstiger 300 miljoner euro. Direktivet tillämpas inte på tillståndsförfaranden för projekt som uteslutande avser telematikapplikationer, ny teknik och innovation i den mening som avses i artiklarna 31 och 33 i TEN-T-förordningen. Medlemsstaterna får besluta att utvidga tillämpningsområdet också för andra projekt som avser stomnätet och det övergripande nätet, inbegripet projekt som uteslutande avser telematikapplikationer och ny teknik. (artikel 1)

Med beslut om godkännande avses i direktivet det beslut eller serie av beslut som en eller flera myndigheter fattat, med vilket det avgörs om den projektansvarige får genomföra projektet i ett visst geografiskt område. Med beslut om godkännande avses inte beslut av administrativa överklagandeinstanser eller domstolar (artikel 2.1). Med tillståndsförfarande avses alla förfaranden som ska iaktas för att få ett beslut om godkännande i samband med enskilda projekt. Tillståndsförfarande omfattar inte förfaranden i anknytning till stadsplanering eller planering av markanvändningen, förfaranden för offentlig upphandling och åtgärder som vidtas på strategisk nivå som inte avser ett specifikt projekt, såsom strategisk miljöbedömning, offentlig budgetplanering samt nationella eller regionala transportplaner (artikel 2.2). Enligt skäl 3 i direktivet ska direktivets tillämpningsområde täcka förfaranden i anknytning till miljökonsekvensbedömningar. I direktivet avses med projekt ett förslag om uppförande, anpassning eller ändring av ett avgränsat

avsnitt av transportinfrastrukturen som syftar till att förbättra infrastrukturens kapacitet, säkerhet och effektivitet och vars genomförande måste godkännas genom ett beslut om godkännande (artikel 2.3).

Medlemsstaterna ska sträva efter att säkerställa att samtliga myndigheter som deltar i tillståndsförfarandet, men med undantag för domstolar och tribunaler, prioriterar projekt som omfattas av direktivets tillämpningsområde. Om det i den nationella lagstiftningen föreskrivs om särskilda tillståndsförfaranden som ska tillämpas på primära projekt, ska medlemsstaterna säkerställa att de projekt som hör till direktivets tillämpningsområde behandlas enligt dessa förfaranden. Kravet om att prioritera projekt påverkar inte beslut om budgeten (artikel 3).

Med utsedd myndighet enligt direktivet avses den myndighet som är kontaktpunkt för den projektansvarige och som sörjer för en effektiv och strukturerad handläggning av tillståndsförfaranden i enlighet med direktivet (artikel 2.6). Senast den 10 augusti 2023 ska varje medlemsstat utse de myndigheter som ska fungera som utsedd myndighet. De utsedda myndigheterna kan vara olika myndigheter beroende på projektet eller projektkategorin, transportslaget eller det geografiska området. Dock kan enbart en kontaktpunkt finnas för ett visst projekt och tillståndsförfarande. Medlemsstaterna ska ge lättillgänglig information om vilken den utsedda myndigheten är för ett visst projekt. Medlemsstaterna får ge den utsedda myndigheten befogenhet att fatta beslutet om godkännande eller så kan den utsedda myndigheten enbart verka som kontaktpunkt. Om den utsedda myndigheten inte har befogenhet att fatta beslutet i fråga, ska den projektansvarige underrättas om antagandet av beslutet om godkännande. Den utsedda myndigheten får ges befogenhet att fastställa vägledande tidsfrister för olika mellanliggande steg i tillståndsförfarandet. Den utsedda myndigheten ska vara kontaktpunkt för information för den projektansvarige och för andra berörda myndigheter i fråga om de uppgifter som ska överlämnas i tillståndsförfarandet, om den är skyldig att göra det enligt nationell rätt, tillhandahålla den projektansvarige en beskrivning av ansökans detaljerade strukturer och om eventuella vägledande tidsfrister, övervaka tillståndsförfarandets tidtabell och föra bok över förlängningar av tidsfristen samt ge den projektansvarige vägledning om överlämnandet av uppgifter och handlingar. (artikel 4)

Tillståndsförfarandets maximilängd är fyra år från det att tillståndsförfarandet inletts. Medlemsstaterna kan genomföra nödvändiga åtgärder för att dela upp den tillgängliga tidsfristen i olika steg. Tidsfristen på fyra år kan i motiverade fall förlängas på ändamålsenligt sätt. Förlängning kan beviljas två gånger. Medlemsstaterna anses inte vara ansvariga om tidsfristen på fyra år, som förlängts i enlighet med 4 punkten, inte iakttagits och dröjsmålet beror på den projektansvarige (artikel 5.1, 5.4 och 5.5).

Enligt direktivet får tidsfristen på fyra år inte påverka de skyldigheter som följer av internationell rätt och unionsrätt och den ska inte omfatta perioder som är nödvändiga för att genomgå administrativa och rättsliga överklagandeförfaranden och för att använda sig av rättsmedel vid en domstol eller tribunal, samt perioder som krävs för att verkställa beslut eller korrigerande åtgärder som följer därav. (artikel 5.2)

Tillståndsförfarandet börjar då den projektansvarige anmält ett projekt till den utsedda myndigheten. Medlemsstaterna kan fastställa vilka handlingar som ska överlämnas i samband med anmälningen av ett projekt. Om projektet inte är tillräckligt moget, ska anmälan avvisas genom ett vederbörligen motiverat beslut senast fyra månader efter mottagandet av anmälan. Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som krävs för att säkerställa att projektansvariga får allmän information som vägledning för anmälan, som är anpassad, när så är relevant, till det transportslag

som berörs, med information om de tillstånd, beslut och yttranden som kan krävas för genomförandet av ett projekt. Denna information ska vara lätt tillgänglig för alla berörda projektansvariga, särskilt genom elektroniska eller fysiska informationsportaler. (artikel 6.1–3).

För att underlätta en korrekt genomförd anmälan får medlemsstaterna kräva att den utsedda myndigheten, på begäran av den projektansvarige, upprättar en beskrivning av en ansökans detaljerade struktur vilken innehåller information om bland annat förfarandets faser, det material som ska överlämnas och de krävda tillstånden skräddarsydda enligt ett enskilt projekt och vilken gäller under tillståndsförfarandet. (artikel 6.4 och artikel 6.5).

När den projektansvarige överlämnat fullständiga handlingar rörande projektet, ska ett beslut om godkännande fattas inom den tidsfrist som avses i artikel 5.1. De myndigheter som deltar i tillståndsförfarandet ska meddela den utsedda myndigheten att de krävda tillstånden, besluten, utlåtandena och tillståndsbeslutet har getts (artikel 6.7 och 6.8).

För projekt som rör två eller flera medlemsstater ska medlemsstaterna säkerställa att de utsedda myndigheterna i dessa medlemsstater samarbetar i syfte att samordna sina tidtabeller och enas om en gemensam tidsplan beträffande tillståndsförfarandet. Vid gränsöverskridande projekt är det möjligt att inrätta en gemensam myndighet. Dessutom ska det säkerställas att de europeiska samordnarna som utsetts för stomnätskorridorer får information om förfaranden och kan påverka kontakterna mellan de utsedda myndigheterna (artikel 7). Om de upphandlingsförfaranden som anknyter till gränsöverskridande projekt genomförs av en gemensam enhet, ska det säkerställas att en nationell lagstiftning tillämpas. Den tillämpliga lagstiftningen fastställs enligt hemorten för den gemensamma enheten, såvida inte annat överenskomms. (artikel 8)

Medlemsstaterna ska vart annat år till kommissionen överlämna uppgifter om antalet tillståndsförfaranden som hör till direktivets tillämpningsområde, den genomsnittliga längden, tillståndsförfaranden som överskridit tidsfristen och om gemensamma myndigheter som inrättats. (artikel 11)

3 Nuläge och bedömning av nuläget

3.1 Den nationella lagstiftningen kring trafikprojekt och förvaltningsförfarandet

3.1.1 Förvaltningslagen

Förvaltningslagen (434/2003) innehåller bestämmelser om grunderna för god förvaltning och om det förfarande som ska iakttas i ett förvaltningsärende. Förvaltningslagen fungerar som allmän lag och den reglerar myndigheternas verksamhet inklusive tillståndsförfaranden. Lagen innehåller allmänna bestämmelser om bland annat jämlikt bemötande av en person som utträttar ärenden hos förvaltningen, serviceprincipen, rådgivning och samarbetet mellan myndigheter och också om anhängiggörande av ett förvaltningsärende, kravet på behandling av ett ärende utan dröjsmål och utredning av ärendet samt om avgörande av ett ärende, delgivning av beslut och förfarandet för begäran om omprövning. Förvaltningslagen tillämpas bland annat på statliga och kommunala myndigheter då de sköter offentliga förvaltningsuppdrag.

I 6 § i förvaltningslagen finns det bestämmelser om rättsprinciperna för förvaltningen, bland annat att en myndighet ska bemöta personer som utträttar ärenden hos förvaltningen jämlikt och att myndigheternas åtgärder ska vara opartiska.

Myndigheterna ska inom ramen för sin behörighet ge sina kunder råd utan avgift i anslutning till skötseln av ett förvaltningsärende samt svara på frågor och förfrågningar som gäller uträttandet av ärenden. Enligt 8 § i förvaltningslagen ska myndigheten om ett ärende inte hör till dess behörighet, sträva efter att handleda kunden till den behöriga myndigheten.

Ett förvaltningsärende ska behandlas utan oskäligt dröjsmål. Behandling av ett ärende utan dröjsmål har tryggats i den finska grundlagen (731/1999) som en del av tryggandet av rättsskyddet och god förvaltning. Enligt 7 § i förvaltningslagen ska möjligheterna att uträtta ärenden och behandlingen av ärenden hos en myndighet om möjligt ordnas så att den som vänder sig till förvaltningen får behörig service och att myndigheten kan sköta sin uppgift med gott resultat. Förvaltningslagens 23 § förutsätter att ett ärende behandlas utan oskäligt dröjsmål och bland annat förfrågningar om hur behandlingen framskrider besvaras.

I 20 § i förvaltningslagen föreskrivs att ett förvaltningsärende har inletts när den handling som avser detta har kommit in till en behörig myndighet eller när ett ärende som får inledas muntligen har framförts för myndigheten och de uppgifter som behövs för att behandlingen av ärendet skall kunna påbörjas har registrerats. Om en handling som överlämnats till en myndighet är bristfällig, ska myndigheten vid behov uppmana avsändaren att komplettera handlingen. Myndigheten ska överhuvudtaget se till att ärenden utreds i tillräcklig grad och på behörigt sätt. I förvaltningslagen 31 § föreskrivs att en part ska lägga fram en utredning om grunderna för sitt yrkande och också i övrigt bidra till att utredningen av ett ärende som han eller hon inlett. Enligt 22 § i förvaltningslagen kan en part också på eget initiativ komplettera eller ändra sin ansökan.

3.1.2 Kommunallagen

I kommunallagen (410/2015) finns det bestämmelser om kommunens beslutsfattande och organ. Kommunallagen är en allmän lag för förvaltningen, verksamheten, beslutsfattande och ekonomin i en kommun. Kommunen sköter de uppgifter som den åtagit sig med stöd av självstyrelsen och organiserar de uppgifter som föreskrivs för den i lag. Med stöd av 1 § i kommunallagen ska kommunen främja sina invånares välfärd och sitt områdes livskraft samt ordna tjänsterna för sina invånare på ett ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbart sätt. Kommunallagen innehåller bestämmelser om bland annat tillgodoseendet av deltagande- och påverkansmöjligheter, kommunens förfarande för beslutsfattande och förvaltning och förfarandena för begäran om omprövning och kommunalbesvär enligt kommunallagen.

3.1.3 Lagen om samordning av vissa miljörelaterade tillståndsförfaranden

Ett av målen med lagen om samordning av vissa miljörelaterade tillståndsförfaranden (764/2019) är att samordna och påskynda tillståndsförfarandet för projekt som påverkar miljön. Samordnandet av tillståndsförfaranden genomförs genom att samtidigt tidsmässigt samordna behandlingsskedena för anhängiga tillståndsansökningar och förena vissa uppgifter i anslutning till dessa. Lagen tillämpas på behandlingen av tillståndsärenden enligt miljöskyddslagen (527/2014), vattenlagen (587/2011), marktäcktslagen (555/1981), gruvlagen (621/2011), naturvårdslagen (1096/1996), markanvändnings- och bygglagen (132/1999) och lagen om säkerhet vid hantering av farliga kemikalier och explosiva varor (390/2005).

En förutsättning för samordnande av förfarandena är att ett miljötillstånd enligt miljöskyddslagen, ett tillstånd enligt vattenlagen eller ett tillstånd enligt marktäcktslagen ansöks för projektet. Om det för projektet dessutom samtidigt söks undantagslov enligt naturvårdslagen, tillstånd enligt markanvändnings- och bygglagen, tillstånd enligt gruvlagen eller tillstånd enligt lagen om säkerhet vid hantering av farliga kemikalier och explosiva varor, kan behandlingen av tillståndsansökningar samordnas på sökandens begäran.

Regionförvaltningsverket (nedan också RFV) är samordnande myndighet, om samordningen gäller behandlingen av ett tillstånd enligt vattenlagen eller ett sådant tillstånd enligt miljöskyddslagen som ska avgöras av RFV. I andra fall är det den kommunala miljöförvaltningsmyndigheten som är samordnande myndighet.

Den som ansöker om tillstånd beslutar huruvida behandlingen av tillståndsansökningar ska samordnas. Samordningen kan också gälla enbart en del av de tillståndsförfaranden som projektet förutsätter. Valet görs i det skede då tillståndsansökningarna inleds. Separata förfaranden för miljömässiga tillstånd är fortfarande ett alternativt förfarande.

3.1.4 Lagen om trafiksystem och landsvägar samt banlagen

Lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005, nedan landsvägslagen) och banlagen (110/2007) innehåller bestämmelser om bland annat planering och byggande av landsvägar och järnvägar.

Planeringen av landsvägar och järnvägar framskrider i faser och preciseras i takt med att planeringen framskrider. Planeringsprecisionen för faserna och beslutfattandet samordnas med planeringen av markanvändningen. De lagstadgade faserna för projektplaneringen utgörs av upprättande av en generalplan och en väg- eller järnvägsplan. General-, väg- och järnvägsplaner ska basera sig på en plan med rättsverkningar enligt markanvändnings- och bygglagen, där landsvägens eller järnvägens placering och förhållande till den övriga områdesanvändningen utretts.

Vid landsvägs- och järnvägsprojekt ska en generalplan upprättas, såvida inte projektets konsekvenser är ringa eller landsvägens eller järnvägsområdets placering och dess konsekvenser redan i tillräcklig utsträckning avgjorts i en detaljplan eller i en generalplan med rättsverkningar. En generalplan ska alltid upprättas för sådana projekt på vilka ett bedömningsförfarande enligt 3 kap. i lagen om förfarandet vid bedömning för miljökonsekvenser (252/2017) tillämpas, såvida inte projektets karaktär och kraven på planeringen och konsekvensbedömningen gör det onödigt.

Innan en landsväg eller järnväg byggs ska en vägplan eller järnvägsplan i allmänhet alltid upprättas. Det finns inget behov av att upprätta en vägplan eller järnvägsplan, om projektet har småskaliga konsekvenser och om ett tilläggsområde inte tas för projektet eller om fastighetsägaren gett ett skriftligt samtycke till anskaffningen av ett tilläggsområde.

Innan en general-, väg- eller järnvägsplan godkänns, ska tillfälle att framföra en anmärkning om planen beredas för parter och dem vars boende, arbete eller andra förhållanden kan påverkas av planen. I de kommuner vars område planen omfattar och/eller i vars område planens konsekvenser i övrigt framkommer, ska ett utlåtande begäras om en general-, väg- och järnvägsplan och dessa kommuner ska ges tillfälle att yttra sig om anmärkningarna på planen. Ett utlåtande ska begäras också av landskapsförbundet och av andra myndigheter, om det är behövligt i beslutsprövningen i anknytning till planernas godtagbarhet. Bannätsförvaltaren ska därtill begära ett utlåtande av NTM-centralen.

Transport- och kommunikationsverket godkänner generalplaner, vägplaner och järnvägsplaner. Ämbetsverket kan utifrån särskilda grunder överföra en plan för godkännande av kommunikationsministeriet. Kommunikationsministeriet godkänner dock järnvägsplaner som gäller nedläggning av järnvägar, vilka gäller nedläggning av järnvägar i andra sammanhang än vid byggande av en järnväg.

En godkänd järnvägsplan och vägplan berättigar till inlösen av de områden och rättigheter som anvisats i planen. För detta syfte inlöses de behövliga områdena och rättigheterna i en landsvägsförrättning. De områden och rättigheter som behövs för banhållningen löses in och rättigheter i anknnytning till plankorsningar ändras i järnvägsförrättningen.

3.1.5 Luftfartslagen

I luftfartslagen (864/2014) finns det bestämmelser bland annat om tillstånd och register för luftfart samt flygplatser och påföljdspraxis. Luftfartslagen tillämpas på luftfart inom finskt territorium, om inte något annat följer av Europeiska unionens förordningar eller av internationella förpliktelser som är bindande för Finland.

Ett bygglov enligt luftfartslagen ska fås för att bygga en flygplats eller ett annat område som främjar luftfarten. Samma gäller för ändringar av flygplatser eller andra områden som främjar luftfarten, vilka kan ha konsekvenser för flygsäkerheten eller betydande konsekvenser för landskapsbilden. Transport- och kommunikationsverket beviljar bygglov. Statsrådet kan i enskilda fall förbehålla sig rätten att avgöra ett ärenden som gäller bygglov. Bygglov krävs dock inte för vissa åtgärder av Försvarsmakten och Gränsbevakningsväsendet.

Innan bygglov för en flygplats beviljas ska den berörda kommunen och enligt ärendets art försvarsministeriet, miljöministeriet, närings-, trafik- och miljöcentralen och landskapsförbundet beredas tillfälle att yttra sig i ärendet. Om MKB-förfarandet tillämpas på projektet ska tillfälle ges att ge anmärkningar med anledning av tillståndsärendet till dem vars rätt eller intresse kan beröras av ärendet innan ärendet avgörs. Andra än dem vars rätt eller intresse kan beröras av ärendet ska beredas tillfälle att uttrycka sin åsikt.

Ett miljötillstånd som förutsätts av miljöskyddslagen och som förutsätts för en flygplats är en förutsättning för ett bygglov enligt luftfartslagen för en flygplats.

3.1.6 Vattenlagen

Vattenlagens mål är att främja, ordna och samordna användningen av vattentillgångarna och vattenmiljön så att användningen är samhälleligt, ekonomiskt och ekologiskt hållbar, förebygga och minska olägenheter som orsakas av vatten eller av att vattenmiljön används, och förbättra vattentillgångarnas och vattenmiljöns tillstånd.

Det finns bestämmelser om tillståndsplikten för vattenhushållningsprojekt i 3 kap. i vattenlagen. Vissa vattenhushållningsprojekt som nämns separat i lagen är alltid tillståndspliktiga i enlighet med 3 kap. 3 §. Till exempel uppförande av en bro eller en transportanordning över en allmän transportled eller huvudled och muddring av ett vattenområde, om muddringsmassan överskrider 500 kubikmeter, är alltid tillståndspliktigt, såvida det inte handlar om underhåll av en offentlig transportled. Behov av tillstånd för övriga projekt fastställs utifrån projektets konsekvenser, om de uppfyller de förutsättningar som nämns i 3 kap. 2 §. För ett vattenhushållningsprojekt krävs tillstånd, om projektet kan ändra vattendragets läge, djup, vattenstånd, vattenföring, strand eller vattenmiljö eller grundvattnets kvalitet eller mängd och om förändringen därtill orsakar en skadlig följd för ett allmänt intresse som specificerats i förteckningen i 1 mom. eller ett enskilt intresse som specificerats i 2 mom. i paragrafen. Till exempel en ban- eller vägvall som byggs i ett vattendrag kan utifrån projektets konsekvenser förutsätta ett vattentillstånd. De allmänna förutsättningarna för att bevilja ett tillstånd enligt vattenlagen omfattar bland annat att projektet inte nämnvärt får kränka ett allmänt eller privat intresse, eller så ska den nytta som projektet genererar för allmänna eller privata intressen vara avsevärd jämfört med de förluster som det orsakar för allmänna eller privata intressen.

De allmänna bestämmelserna om vattenhushållningsprojekt i 3 kap. i lagen kompletteras av specialbestämmelserna i 4–10 kap. Lagens 10 kap. gäller farleder och andra sjötrafikområden. Enligt 10 kap. 2 § kan tillståndsmyndigheten på ansökan av Trafikverket (numera Trafikledsverket) bestämma att en sådan del av ett vattendrag som det är nödvändigt att hålla öppen för allmän fartygs- eller båttrafik ska vara en offentlig farled. I 3 § i kapitlet föreskrivs om villkoren för bestämmandet av detta. Enligt 3 § 2 mom. ska ett beslut också innehålla bestämmelser om muddring och placering av muddringsmassa i vattenområdet och om andra åtgärder som behövs för byggandet av farleden.

Om de allmänna förutsättningarna för beviljande av tillstånd är uppfyllda, är det möjligt att bevilja sökanden också ringa nyttjanderätt enligt 2 kap. 12 § i vattenlagen till ett annat område. Enligt 13 § i samma kap. kan sökanden beviljas nyttjanderätt till ett område eller en byggnad som hör till någon annan, om området är behövligt på grund av det vattenhushållningsprojekt som ska genomföras till exempel för en anordning, en byggnad eller en annan anläggning samt användningen och underhållet av den. Enligt 13a § kan sökanden beviljas nyttjanderätt till eller inlösen av ett område som hör till en annan för att genomföra ett projekt som främjar ett betydande allmänt intresse, om förutsättningarna för att bevilja tillstånd är uppfyllda och projektet kan anses vara påkallat av ett allmänt behov. Enligt 14 § kan tillståndsmyndigheten enligt de föreskrivna förutsättningarna bevilja sökanden rätt att avlägsna, ändra eller utnyttja en anläggning som hör till någon annan. Enligt 10 kap. 7 § i vattenlagen kan tillståndsmyndigheten bevilja sökanden nyttjanderätt eller lösningsrätt till annans vattenområde för ett allmänt lastnings- eller ankringsområde eller en allmän hamn i samband med en farled, om projektet uppfyller de förutsättningar som anges i lagen och projektet tryggar tillgången till hamntjänster eller trafik eller näringsverksamhet som ska anses viktig eller tillgodoser något annat motsvarande allmänt intresse och projektet kan anses vara påkallat av ett allmänt behov.

Regionförvaltningsverket behandlar tillståndsansökningar för vattenhushållningsprojekt enligt vattenlagen och vissa ersättnings- och förvaltningstvångärenden enligt vattenlagen. NTM-centralen och den kommunala miljöskyddsmyndigheten fungerar som tillsynsmyndighet enligt vattenlagen.

Vattenlagens 11 kap. innehåller bestämmelser om ansökningsförfarandet. I 2 och 3 § i kapitlet finns det bestämmelser om inledande av ett ansökningsärende och innehållet i en ansökan. I 5 § föreskrivs att om ansökan är bristfällig eller om särskild utredning krävs för att ärendet ska kunna avgöras, ska sökanden ges tillfälle att komplettera ansökan inom den tid som myndigheten fastställer med hot om att ärendet i annat fall avvisas. Ett utlåtande om ansökan ska begäras av de aktörer som räknas upp i 6 §. Enligt 11 kap. 7 § i vattenlagen ska tillståndsmyndigheten ge dem som vars rätt, intresse eller skyldighet kan beröras av ärendet (part) tillfälle att framföra anmärkningar om ärendet. Andra än parter bereds tillfälle att uttrycka sin åsikt innan ärendet avgörs. Med anledning av hörandena ska sökanden och övriga parter beredas tillfälle att lämna in en förklaring. Enligt 10 § i kapitlet ska tillståndsmyndigheten delge ansökan genom offentlig kungörelse med iakttagande av 62 a § i förvaltningslagen. Kungörelsen och ansökningshandlingarna ska hållas framlagda i 30 dagar på tillståndsmyndighetens webbplats eller med beaktande av ärendets art längre än detta, dock högst i 45 dagars tid. Information om kungörelsen ska offentliggöras i kommunerna i projektets influensområde och åtminstone i en tidning med allmän spridning inom projektets influensområde, om inte ärendet är av ringa betydelse eller publicering annars är onödig. Enligt 11 § i kapitlet ska separat information ges om kungörelsen till de parter som i synnerhet berörs av ärendet.

I 11 kap. 12 § i vattenlagen föreskrivs att om ett projekt omfattar åtgärder som kräver tillstånd enligt både denna lag och miljöskyddslagen, ska vad som i 47 § i miljöskyddslagen föreskrivs

om gemensam behandling av tillståndsansökningar tillämpas. Tillståndsmyndigheten ska förordna att sökanden också gör en ansökan om miljötillstånd, om det i samband med behandling av ett tillstånd av vattenlagen kommer fram att projektet förutsätter också miljötillstånd. Om det handlar om en ansökan som gäller förorening av vatten, ska ansökan behandlas och avgöras tillsammans med en tillståndsansökan enligt vattenlagen.

Utöver tillståndsplikten innehåller vattenlagen bestämmelser om anmälningsförfarandet. Ett förhandsmeddelande ska ges om vissa åtgärder till NTM-centralen. Efter att en anmälan överlämnats, kan NTM-centralen vid behov förutsätta att vattentillstånd ansöks. Till exempel dikningsåtgärder är i regel inte tillståndspliktiga. En anmälan ska göras till NTM-centralen om annan än småskalig dikning.

3.1.7 Miljöskyddslagen

Syftet med miljöskyddslagen är att förebygga och hindra förorening och förbättra medborgarnas möjligheter att påverka beslut som gäller miljön. Lagen tillämpas på industriell och annan verksamhet som orsakar eller kan orsaka förorening av miljön och också på verksamhet som ger upphov till avfall samt på behandling av avfall.

Det finns bestämmelser om tillståndsplikten för åtgärder som påverkar miljön i 4 kap. i lagen. Ett miljötillstånd enligt 27 § i miljöskyddslagen behövs för verksamhet som orsakar risk för miljöförorening och som föreskrivs i bilagan till lagen och därtill för verksamhet som kan orsaka risk för förorening av ett vattendrag utan att det handlar om ett tillståndspliktigt projekt enligt vattenlagen. Miljötillstånd behövs därtill bland annat om verksamheten kan orsaka förorening av vattendrag och det inte handlar om ett tillståndspliktigt projekt enligt vattenlagen. Till exempel en kemikaliebangård eller terminal där kemikalier som är farliga för hälsan eller miljön förflyttas från ett transportmedel till ett annat eller till ett lager eller från ett lager till ett transportmedel förutsätter ett miljötillstånd i enlighet med tabell 2 i bilaga 1 till lagen.

Miljötillstånd ansöks antingen av den kommunala miljöskyddsmyndigheten eller av regionförvaltningsverket, som är statens miljötillståndsmyndighet enligt 21 § 3 mom. i lagen. Det finns bestämmelser om den behöriga tillståndsmyndigheten i 34 § i lagen och i 1 kap. i statsrådets förordning om miljöskydd (713/2014).

Det finns bestämmelser om tillståndsförfarandet i 5 kap. i miljöskyddslagen. I 39 § i lagen finns det bestämmelser om ansökan om tillstånd och överlämnande av den. I 40 § i lagen föreskrivs att om en ansökan är bristfällig eller om avgörandet av ärendet förutsätter en särskild utredning, ska sökanden beredas tillfälle att komplettera ansökan inom den tidsfrist som myndigheten föreskrivit. I 39 a § i lagen finns det bestämmelser om tillståndsmyndighetens rådgivningsskyldighet som komplement till 8 § i förvaltningslagen. Tillståndsmyndigheten ska på begäran i elektronisk form ge sökanden information om vilka uppgifter som ska uppges i tillståndsansökan och vilka utredningar som ska bifogas ansökan, vilka utlåtanden som kommer att begäras i ärendet och den tidsfrist som ska reserveras för detta och om den uppskattade tidpunkten för meddelande av tillståndsbeslutet. Tillståndsmyndigheten kan dessutom arrangera ett samråd mellan sökanden och myndigheten för att ordna rådgivningen i tillståndsärendet. Till samrådet kan också kallas företrädare för andra myndigheter som deltar i tillståndsförfarandet och andra berörda parter.

I 43 § i miljöskyddslagen föreskrivs att innan tillståndsmyndigheten avgör ett ärende, ska den ge parterna, det vill säga dem vilkas rätt eller fördel saken kan beröra, tillfälle att framställa anmärkningar med anledning av tillståndsärendet. Andra än parterna ska också ges tillfälle att framföra sin åsikt. En tillståndsansökan ska delges och information om den ska ges enligt 44 §

i lagen med en offentlig kungörelse med iakttagande av vad som föreskrivs i 62 a § i förvaltningslagen. Kungörelsen och ansökningshandlingarna ska hållas tillgängliga i minst 30 dagar. Information om kungörelsen ska med iakttagande av 108 § i kommunallagen också publiceras i kommunerna inom det område som påverkas av verksamheten. Dessutom ska information om offentliggörande av kungörelsen publiceras i minst en tidning med allmän spridning inom det område som påverkas av verksamheten, om inte ärendet är av ringa betydelse eller publicering annars är onödig. Statens tillståndsmyndighet ska på sin webbplats publicera det sammandrag av tillståndsansökan som upprättats för allmänheten. I 42 § i lagen finns det bestämmelser om de aktörer av vilka tillståndsmyndigheten ska begära ett utlåtande.

Det finns bestämmelser om gemensam behandling av tillståndsansökningar enligt vattenlagen och marktäktslagen tillsammans med en tillståndsansökan enligt miljöskyddslagen i 47 och 47 a § i lagen. Verksamhet som orsakar risk för förorening av vatten omfattas av vatten- och miljö tillståndsansökningar och en miljö tillståndsansökan om täktverksamhet och en tillståndsansökan enligt marktäktslagen ska behandlas tillsammans och avgöras med samma beslut, såvida det inte anses vara onödigt av en särskild orsak. Om det under behandlingen av ett miljö tillståndsärende uppkommer ett behov av ett tillstånd enligt marktäktslagen eller vattenlagen, ska den som ansöker om tillstånd göra en tillståndsansökan om detta. I annat fall prövas inte ansökan om miljö tillstånd.

En anmälan ska göras till miljö tillståndsmyndigheten rörande vissa aktiviteter som orsakar miljöolägenheter. Det finns bestämmelser om anmälningsförfarandet i 10 a kap. i miljöskyddslagen. De aktiviteter som omfattas av anmälnings skyldigheten utgörs av verksamhet som orsakar tillfälligt buller eller tillfälliga skakningar, rengöring av förorenad mark och grundvatten, utnyttjande av vissa avfall i jordbyggnad, verksamhet av experimentell karaktär och exceptionella situationer.

3.1.8 Naturvårdslagen

Naturvårdslagen innehåller bestämmelser om skyddet av områden och arter med bevarande av mångfalden i naturen som mål. Rådets direktiv 92/43/EEG om bevarande av livsmiljöer samt vilda djur och växter (nedan habitatdirektivet) och rådets direktiv 2009/147/EG om bevarande av vilda fåglar (nedan fågeldirektivet) har genomförts genom lagen. För att genomföra skyddet finns det i lagen bestämmelser bland annat om förbud att förstöra eller försvaga särskilda naturvärden.

De behöriga myndigheterna enligt naturvårdslagen är miljöministeriet, NTM-centralerna och kommunerna. Enligt 6 § i naturvårdslagen ankommer den högsta ledningen och övervakningen av naturvärden och landskapsvärden på miljöministeriet.

I 29 § i naturvårdslagen finns det bestämmelser om skyddade naturtyper. De områden som hör till de naturtyper som nämns i bestämmelsen får inte ändras på så sätt att bevarandet av särdragen i naturtypen äventyras. Det finns möjlighet att avvika från förbud rörande naturtyper av NTM-centralen i enlighet med 31 § i lagen, om skyddsmålen inte äventyras i avsevärd grad eller om skyddet hindrar att projekt eller planer som är mycket viktiga för ett allmänt intresse inte genomförs.

Det finns bestämmelser om skyddet av arter i 6 kap. i naturvårdslagen. Enligt 38 § i lagen är de däggdjur och fåglar som hör till tillämpningsområdet för 6 § fridlysta. Själva fridlysningsbestämmelserna är uppräknade i 39 § och enligt denna bestämmelse är det förbjudet att döda individer som hör till fridlysta arterna, avsiktligt störa dem och flytta eller skada bon. Bestämmelser om fridlysning av växtarter utfärdas genom förordning av statsrådet. Därtill skyddas arternas

förekomstplatser med specialbestämmelser i lagen. Ett förbud träder i kraft då NTM-centralen med sitt beslut fastställt gränserna för förekomstplatsen för en särskilt skyddad art. De förbud som föreskrivs i 49 § i lagen baserar sig på habitat- och fågeldirektivet och de är i kraft utan separat beslut av en myndighet. Enligt 48 och 49 § i naturvårdslagen är det möjligt att avvika från förbuden. Bestämmelserna i förvaltningslagen tillämpas på behandling av undantagstillståndsärenden enligt naturvårdslagen. Det är möjligt att söka ändring i ett beslut genom att överklaga hos den behöriga förvaltningsdomstolen i regionen.

I 10 kap. i naturvårdslagen finns det bestämmelser om Europeiska unionens Natura 2000-nätverk i Finland. Det utgörs av särskilda skyddsområden som meddelats till EU-kommissionen utifrån fågeldirektivet och av områden som är föremål för särskilda skyddsåtgärder enligt miljöministeriets förordning. De naturvärden som ligger till grund för skyddet av ett område som hör till Natura 2000-nätverket, det vill säga arter och naturtyper, får inte försämrats betydligt enligt 64 a §. Om ett projekt eller en plan antingen i sig eller i samverkan med andra projekt eller planer sannolikt betydligt försämrar de naturvärden i ett område som statsrådet föreslagit för nätverket Natura 2000 eller som redan införlivats i nätverket, för vars skydd området har införlivats eller avses bli införlivat i nätverket Natura 2000, ska den som genomför projektet eller gör upp planen enligt 65 § på behörigt sätt bedöma dessa konsekvenser. Den myndighet som beviljar ett tillstånd eller godkänner planeringen ska övervaka att bedömningen görs.

Enligt 66 § får en myndighet inte bevilja tillstånd att genomföra ett projekt eller godkänna eller fastställa en plan, om bedömnings- och utlåtandeförfarandet visar att projektet eller planen betydligt försämrar de naturvärden för vilkas skydd området införlivats eller avses bli införlivat i nätverket Natura 2000. Tillstånd får dock beviljas eller planen godkännas eller fastställas, om statsrådets allmänna sammanträde beslutar att projektet eller planen ska genomföras av ett skäl som är tvingande på grund av ett ytterst viktigt allmänt intresse och det inte finns någon alternativ lösning.

För närvarande behandlar riksdagen en proposition med förslag till naturvårdslag och vissa lagar som har samband med den (RP 76/2022 rd). Den nya naturvårdslagen avses träda i kraft den 1 juni 2023. Den föreslagna nya naturvårdslagen innehåller bestämmelser om uppgifterna för myndigheter och andra aktörer inom naturvård i 2 kap., om Europeiska unionens Natura 2000-nätverk i 5 kap., om skyddet av naturtyper i 7 kap. och om skyddet av arter i 8 kap. Med propositionen förnyas naturvårdslagen i större utsträckning än enbart ovan nämnda föreslagna nya kapitel.

3.1.9 Markanvändnings- och bygglagen och den nya bygglagen

I markanvändnings- och bygglagen finns det bestämmelser om planering och byggande av områdesanvändningen. I fråga om byggande innehåller lagen bestämmelser om bygglov, åtgärds-tillstånd, tillstånd för miljöåtgärder och rivningslov. Andra förfaranden enligt lagen i anknytning till byggande utgörs av till exempel en rivningsanmälan enligt 127 §, placering av samhällstekniska anordningar enligt 161 §, annan inlösen som baserar sig på ett inlösentillstånd enligt 99 §, ett avgörande som gäller planeringsbehov enligt 137 § och ett undantagsbeslut enligt 174 § och som också har en koppling till undantag från planläggningen. I fråga om tillstånd som gäller byggande är den kommunala byggnadstillsynsmyndigheten den behöriga myndigheten. Ett tillstånd till miljöåtgärder kan dock överföras att avgöras av en annan myndighet som kommunen fastställt.

För ban- och väghållningsprojekt behövs inte ett åtgärds-tillstånd, ett tillstånd till miljöåtgärder eller ett rivningslov enligt markanvändnings- och bygglagen då en åtgärd som hör till tillämpningsområdet för ovan nämnda tillståndstyp baserar sig på en godkänd järnvägs- eller vägplan.

Vid byggande av byggnader på en flygplats, såsom vid byggande av maskinhallar, ska kraven i markanvändnings- och bygglagen iaktas. De kan inte byggas direkt på en flygplats med stöd av ett bygglov eller ett miljötillstånd, utan frågor som gäller byggande av dessa avgörs av i den kommunala byggnadstillsynen. I fråga om byggnaderna iaktas praxis där luftfartsmyndigheten godkänner positionen (flygsäkerhet) och byggnaden går igenom kommunens bygglovsprocess. Den kommunala bygglovsmyndigheten är behörig också att bedöma om det handlar om en lätt konstruktion för vilken det eventuellt räcker med enbart ett åtgärdstillstånd eller om till exempel ett flygplansskydd ska ses som en byggnad, då den omfattas av bestämmelserna om byggande och om ett eventuellt bygglov. I vissa fall är det möjligt att maskinhallar och deras eventuella miljökonsekvenser bedömts redan i miljötillståndet. En startbana är en väsentlig del av ett flygplatsområde och på den tillämpas inte bestämmelserna om åtgärdstillstånd i 126 § i markanvändnings- och bygglagen, utan bygglovet för en flygplats omfattar lov att bygga en startbana i enlighet med villkoren i bygglovet för en flygplats.

I byggande av byggnader som byggs i hamnar ska förfaranden enligt markanvändnings- och bygglagen iaktas.

Miljöministeriet har berett en totalreform av markanvändnings- och bygglagen. På hösten 2022 har en regeringsproposition med förslag till ny bygglag överlämnats (RP 139/2022 rd). Propositionen innehåller också en proposition om ändringar i markanvändnings- och bygglagen, vars namn ändras till områdesanvändningslagen i och med propositionen. Lagarna avses träda i kraft den 1 januari 2024. Det finns bestämmelser om tillståndsplikten och förutsättningarna för byggande i 5 kap. i den nya bygglagen. Bygglov och åtgärdstillstånd fusioneras till ett bygglov (42 §). I och med bygglagen upphör avgöranden som gäller planeringsbehov att existera som ett självständigt tillstånd och förutsättningarna för byggande i ett område som är föremål för planeringsbehov avgörs i prövningen av förutsättningarna för placering, vilken hör till bygglovet. I fortsättningen finns det bestämmelser om tillstånd till miljöåtgärder i 53 § i bygglagen och om tillstånd till rivning av en byggnad i 55 §.

3.1.10 Lagen om fornminnen

Lagen om fornminnen (295/1963) innehåller bestämmelser om förbudet att rubba fasta fornlämningar. Fasta fornlämningar får inte utgrävas, överhöljas, ändras, skadas, borttagas eller på annat sätt rubbas utan tillstånd som getts med stöd av lagen.

Enligt 11 § i lagen om fornminnen kan tillstånd att rubba en fast fornlämning beviljas, om fornlämningen orsakar olägenhet som är oskälig i förhållande till fornlämningens betydelse. Rubbningstillstånd kan beviljas en markägare eller annan aktör, vars syfte är att vidta en åtgärd som kan ha konsekvenser för en fast fornlämning. Museiverket beviljar rubbningstillstånd utifrån en tillståndsansökan. Enligt 23 § i lagen ska en begäran om omprövning behandlas skyndsamt. Ett rubbningstillstånd är i kraft i högst fem år från det att beslutet vunnit lagakraft. De undersökningar som ett rubbningstillstånd förutsätter ska genomföras och åtgärderna i anknytning till rubbning ska inledas under den tid då tillståndet gäller. Det är möjligt att förlänga ett rubbningstillstånd med högst två år.

Enligt 13 § i lagen om fornminnen ska det bland annat vid planering av byggande av allmän väg, järnväg, kanal eller flygfält eller reglering av vattendrag i god tid införskaffas en utredning därom, huruvida fast fornlämning kan komma att beröras av företaget eller planläggningen. Om så är fallet, ska Museiverket kontaktas utan dröjsmål för förhandlingar. Såvida enighet inte nås i ärendet, ska museimyndigheten underställa ärendet statsrådet för avgörande.

Om det finns ett behov av att undersöka en fornlämning innan tillståndet till rubbning ansöks eller i enlighet med villkoren i rubbningstillstånd, kan det föreligga behov av ett undersöknings-tillstånd, som Museiverket beviljar med stöd av 10 § i lagen om fornminnen.

3.1.11 Marktäktlagen

Enligt 4 § i marktäktlagen ska tillstånd fås för täktverksamhet enligt lagen i fråga. Enligt 2 § 2 punkten gäller lagen inte tagande och nyttjande av substanser som lösgjorts i samband med byggande, då åtgärden grundar sig på ett tillstånd av en myndighet eller en plan som godkänts av en myndighet, och enligt 2 § 3 punkten inte heller sådant tagande av substanser på vattenområde för vilket det enligt vattenlagen krävs tillstånd av regionförvaltningsverket. Följaktligen behövs inte tillstånd till täktverksamhet enligt marktäktlagen för tagande och nyttjande av substanser som lösgjorts i samband med byggande, till exempel då åtgärden baserar sig på en godkänd järnvägs- eller vägplan. Dock åsidosätter till exempel en järnvägs- eller vägplan behovet av tillstånd till täktverksamhet enbart då täktverksamheten sker i ett järnvägs- eller vägområde enligt planen eller i ett sådan biområde som inte inrättats för täktverksamhet. Enligt 7 § i lagen avgörs ett tillståndsärende som gäller täktverksamhet av den kommunala miljöförvaltningsmyndighet som avses i lagen om kommunernas miljöförvaltning (64/1986).

I 4a § i marktäktlagen föreskrivs att när en ansökan om tillstånd till täktverksamhet och en ansökan om miljötillstånd enligt miljöskyddslagen gäller samma projekt ska tillståndsansökningarna behandlas tillsammans och avgöras genom samma beslut, om detta inte av särskilda skäl ska anses vara onödigt. För tillståndet behövs endast en gemensam ansökan. I behandlingen följs förfarandebestämmelserna i miljöskyddslagen.

3.1.12 Lagen om Finlands ekonomiska zon

I enlighet med lagen om Finlands ekonomiska zon (1058/2004) omfattar Finlands ekonomiska zon det havsområde som ligger omedelbart utanför Finlands territorialvatten och som avgränsas i enlighet med Finlands överenskommelser med främmande stater och vars yttre gräns anges genom förordning av statsrådet.

Förenta Nationernas havsrättskonvention (FördrS 49–50/1996, nedan havsrättskonventionen) fastställer Finlands och övriga staters rättigheter. Med stöd av artikel 56 i havsrättskonventionen har den finska staten i den ekonomiska zonen rätt att utforska, utnyttja, bevara och förvalta naturtillgångar, vare sig dessa är levande eller icke-levande, och utöva annan verksamhet vars syfte är att utnyttja och utforska den ekonomiska zonen.

I den ekonomiska zonen har Finland i enlighet med folkrätten jurisdiktion med avseende på uppförande och användning av konstgjorda öar, anläggningar och andra konstruktioner samt på skydd av den marina miljön och marinvetenskaplig forskning, liksom också andra av folkrätten erkända rättigheter och skyldigheter.

Enligt 6 § i lagen om Finlands ekonomiska zon kan statsrådet efter ansökan lämna samtycke till utnyttjande av naturtillgångar på havsbotten och i dess underlag liksom också till forskning som åsyftar detta och till att i den ekonomiska zonen idka annan verksamhet som avser ekonomiskt utnyttjande av zonen. Med stöd av 7 § i lagen kan statsrådet efter ansökan lämna samtycke till att uppföra och använda konstgjorda öar, anläggningar och konstruktioner för de verksamheter som avses i 6 § samt sådana övriga anläggningar och konstruktioner som kan störa utövandet av de rättigheter som Finland enligt folkrätten har i den ekonomiska zonen. Ett tillståndsärende avgörs vid statsrådets allmänna sammanträde på föredragning av arbets- och näringsministeriet.

3.1.13 Lagen om inlösen av fast egendom och särskilda rättigheter

Lagen om inlösen av fast egendom och särskilda rättigheter (603/1977, nedan inlösenlagen) innehåller bestämmelser om inlösen av fast egendom och särskilda rättigheter. Med fast egendom avses ägande- och därmed jämförbar rätt till fastighet eller annat jord- eller vattenområde samt till dem hörande byggnad eller konstruktion.

Enligt 3 § i inlösenlagen kan genom inlösen fast egendom eller ständig eller tidsbestämd särskild rättighet förvärvas, rätten att nyttja eller råda över fast egendom eller särskild rättighet varaktigt eller för viss tid begränsas samt särskild rättighet upphävas.

Enligt 4 § i inlösenlagen får inlösen ske när ett allmänt behov så kräver. Inlösen får likväl icke verkställas, om inlösningens syfte kan uppnås lika lämpligt på något annat sätt eller om det men inlösningen förorsakar enskilt intresse är större än den nytta som den medför för allmänt intresse. Sökande av inlösen kan även vara privaträttsligt samfund som visar, att allmänt behov kräver inlösen, och framlägger tillförlitlig utredning om att egendom, som inlöses, kommer att användas för avsett ändamål.

Statsrådet beviljar tillstånd till inlösen på ansökan vid sitt allmänna sammanträde. Om inlösen-tillstånd ansöks för att bygga en kraftledning, ett naturgasnät eller ett annat jämförbart projekt och beviljandet av tillstånd inte motsätts eller det handlar om mindre viktig inlösen för ett allmänt eller enskilt intresse, kan tillstånd också ges av Lantmäteriverket.

Enligt 8 § i lagen ska ägare av sådan fast egendom och innehavare av sådan nyttjanderätt som omfattas av inlösen, om inte sökanden visar att dessa skriftligen har samtyckt till inlösningen, innan tillståndet till inlösen meddelas, ges tillfälle att inom en tidsfrist framställa anmärkning om ansökan. Tidsfristen får inte ställas till mindre än 30 dagar och över 60 dagar från och med delgivningen av ansökan. Enligt lagen är utgångspunkten att ansökan om inlösningstillstånd ska delges ägaren och innehavaren som bevislig delgivning. Handlingarna delges andra än sakägare samt icke konstituerat delägarlag för samfällda områden och särskilda förmåner som är gemensamma för flera fastigheter genom en kungörelse i det allmänna datanätet på webbplatsen för den myndighet som avgör ärendet. Information om kungörelsen ska utan dröjsmål offentliggöras i den kommun inom vars område det i ansökan avsedda projektet genomförs eller till vars område dess verkningar utsträcker sig. Enligt 9 § i lagen ska tillfälle att lämna utlåtande dessutom ges den kommun inom vars område projektet genomförs eller till vars område dess verkningar utsträcker sig och om projektet har regional betydelse ska också landskapsförbundet och närings-, trafik- och miljöcentralen ges tillfälle att lämna utlåtande. Närings-, trafik- och miljöcentralen ska också ges motsvarande tillfälle om projektet har avsevärd betydelse med tanke på miljöskyddet.

En väg- eller järnvägsplan som godkänts i ett väg- eller banprojekt berättigar till inlösen av de områden och rättigheter som anvisats i planen. I fråga om andra än väg- och banprojekt kan det ibland bli aktuellt med att lösa in ett område eller en nyttjanderätt.

3.1.14 Lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning

Målet med lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (nedan MKB-lagen) är att främja miljökonsekvensbedömningen och enhetligt beaktande av bedömningen i planeringen och beslutsfattandet.

Enligt 3 § tillämpas förfarandet för miljökonsekvensbedömning på projekt och ändringar av projekt som sannolikt har betydande miljökonsekvenser. De projekt och ändringar av projekt

vilka ska bedömas i ett förfarande med miljökonsekvensbedömning räknas upp i bilaga 1 till lagen. I 9 punkten i bilaga 1 till MKB-lagen uppräknas de trafikprojekt på vilka MKB-förfarandet tillämpas (till exempel byggande av motorväg, byggande av järnväg för fjärrtrafik, byggande av flygplatser då huvudstartbanan är minst 2 100 meter lång och byggande av havsleder, hamnar, lastning- och lossningskajer som byggs i huvudsak för handelssjöfart för fartyg med en dödvikt på över 1 350 ton). I enskilda fall tillämpas förfarandet därtill också på ett projekt eller ändringen av ett redan genomfört projekt vars storlek och omfattning sannolikt medför betydande miljökonsekvenser i fråga om art och omfattningen, även med beaktande av olika projekts samlade verkan.

I MKB-förfarandet fungerar NTM-centralen som kontaktmyndighet. Arbets- och näringsministeriet verkar dock som kontaktmyndighet då ett projekt gäller en kärnanläggning enligt kärnenergilagen (990/1987) eller en sådan anläggning där kärnavfall behandlar, lagras eller slutdeponeras. I fråga om i 2 § 1 mom. 2 punkten i kärnenergilagen avsedd gruvsdrift och malmanrikning vars syfte är att producera uran eller torium, verkar dock närings-, trafik och miljöcentralen som kontaktmyndighet.

MKB-lagens 15 § förutsätter att miljökonsekvenserna av ett projekt utreds i ett så tidigt skede som möjligt av planeringen i förfarandet vid miljökonsekvensbedömning med beaktande av den övriga beredningen av projektet medan det ännu finns möjliga alternativ. Enligt 8 § i MKB-lagen kan kontaktmyndigheten före bedömningsförfarandet eller under dess gång anordna en förhandsöverläggning i samarbete med den projektansvarige och de centrala myndigheterna.

MKB-förfarandet är indelat i två skeden: bedömningsprogram- och miljökonsekvensbeskrivningsskedet. MKB-förfarandet börjar med att den projektansvarige upprättar ett program för miljökonsekvensbedömning och överlämnar det till kontaktmyndigheten, varefter kontaktmyndigheten i enlighet med 17 § i MKB-lagen ser till att information ges om bedömningsprogrammet genom en kungörelse, att de behövliga utlåtandena inhämtas och att tillfälle att framföra åsikter bereds. Kontaktmyndigheten ska också bereda kommunerna i projektets influensområde tillfälle att ge ett utlåtande om bedömningsprogrammet. Det finns närmare bestämmelser om programmet för miljökonsekvensbedömning i statsrådets förordning om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (277/2017). Kontaktmyndigheten ger den projektansvarige sitt utlåtande om programmet för miljökonsekvensbedömning inom en månad från det att den reserverade tidsfristen för att ge utlåtanden och framföra åsikter utgått.

Den projektansvarige upprättar i enlighet med 19 § i MKB-lagen en miljökonsekvensbeskrivning utifrån bedömningsprogrammet och kontaktmyndighetens utlåtande och överlämnar det till kontaktmyndigheten. Det finns närmare bestämmelser om innehållet i miljökonsekvensbeskrivningen i statsrådets förordning om förfarandet vid miljökonsekvensbedömningen. Med stöd av 23 § i MKB-lagen granskar kontaktmyndigheten om miljökonsekvensbeskrivningen är tillräckligt omfattande och högklassig och upprättar därefter en motiverad slutsats om projektets betydande miljökonsekvenser. Den motiverade slutsatsen överlämnas till den projektansvarige inom två månader från utgången av den tidsfrist som reserverats för att ge utlåtanden och framföra anmärkningar.

Enligt 25 § i MKB-lagen ska det till en tillståndsansökan före beslutsfattandet fogas en miljökonsekvensbeskrivning och en motiverad slutsats. En myndighet får inte bevilja tillstånd för genomförande av ett projekt förrän den har fått miljökonsekvensbeskrivningen och den motiverade slutsatsen samt handlingar för internationellt hörande i fråga om projektets gränsöverskridande konsekvenser.

Medianen för anhängiggörandet av de MKB-förfaranden som avslutades år 2021 (25 st.) var 13,2 månader. Åren 2019–2020 var medianen för anhängighet 11,7 månader. Det kan observeras att längden på MKB-förfarandena ökat under de senaste åren, men längden korrelerar mer med naturtypen än med kontaktmyndigheten.

Enligt den utredning som uppgjordes år 2010 på uppdrag av kommissionen har den genomsnittliga längden på MKB-förfarandet i EU-länderna varit cirka 11,5 månader och utan gallringsfas 10 månader. I längden har det i typfallet funnits projektspecifika, regionala och projekttypspecifik variation. I enskilda fall har det varit möjligt att genomföra förfarandet på avsevärt kortare tid än den genomsnittliga längden.

MKB-lagen möjliggör samordning av planläggningen med hörandena i MKB-förfarandet. Också MKB-förfarandet och miljötillståndsförfaranden kan samordnas.

3.1.15 Upphandlingslagen och försörjningslagen

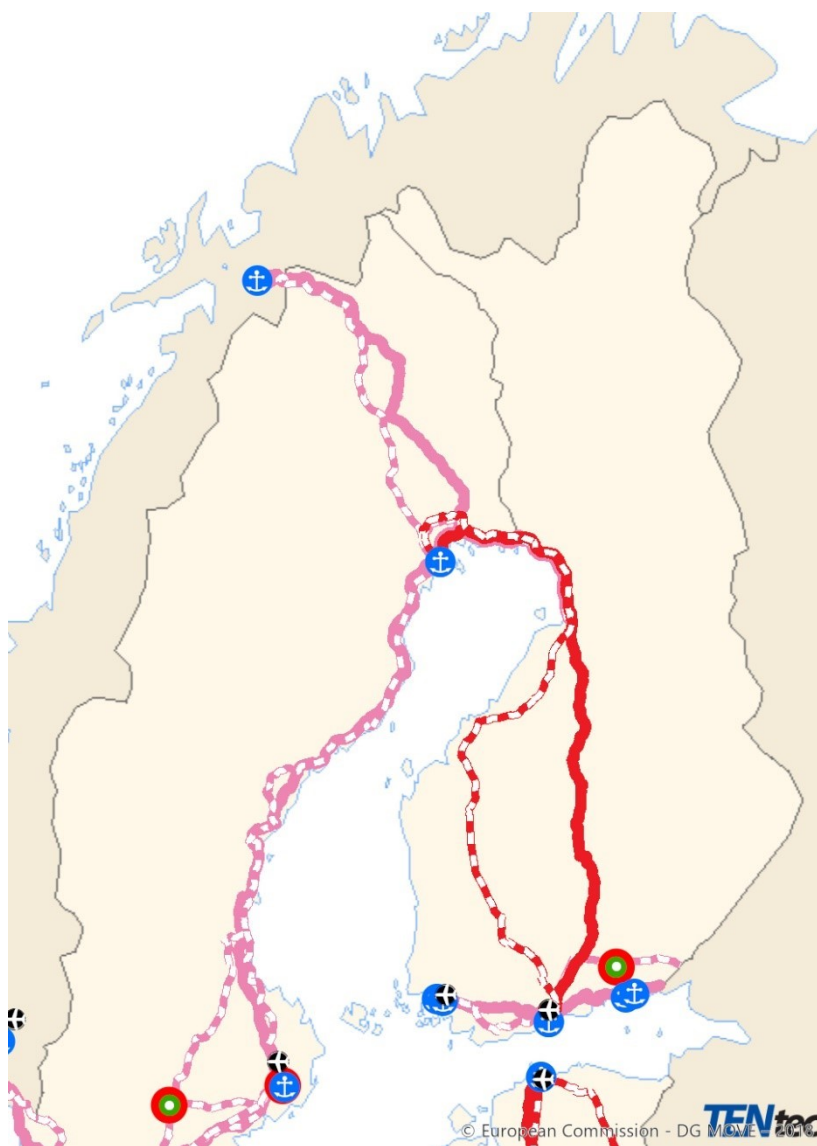
Det finns nationella bestämmelser om offentliga upphandlingar i lagen om offentlig upphandling och koncession (1397/2016, upphandlingslagen) och i lagen om upphandling och koncession inom sektorerna vatten, energi, transporter och posttjänster (1398/2016, försörjningslagen). Statliga och kommunala myndigheter och andra upphandlande enheter enligt 5 § i upphandlingslagen ska konkurrensutsätta sina upphandlingar och koncessionsavtal enligt bestämmelserna i upphandlingslagen. På motsvarande sätt ska enheter som verkar inom vatten- och energiförsörjning och trafik och posttjänster konkurrensutsätta sina upphandlingar som överskrider EU-tröskelvärdena på det sätt som föreskrivs i försörjningslagen. Med de nämnda lagarna har EU:s upphandlingsdirektiv 2014/24/EU och 2014/25/EU genomförts. I 22 § i upphandlingslagen och i 32 § i försörjningslagen finns det bestämmelser om upphandlingar av en annan enhet för gemensamma upphandlingar i en medlemsstat i Europeiska unionen och om gemensamma upphandlingar av medlemsstaternas upphandlingsenheter.

3.2 TEN-T-nätet och stomnätskorridorer

Smart TEN-T-direktivet tillämpas på tillståndsförfaranden i projekt som är en del av de förhandsspecificerade avsnitt i transeuropeiska trafiknätets (TEN-T-nätet) stomnät, vilka räknas upp i bilagan till direktivet och på andra projekt som gäller stomnätskorridorer, vars totala kostnader överstiger 300 miljoner euro.

TEN-T-nätet definieras numera i Europaparlamentets och rådets förordning om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska trafiknätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU (TEN-T-förordningen).

Stomnätskorridorer definieras för närvarande i bilaga III till Europaparlamentets och rådets förordning 2021/1153 om Fonden för ett sammanlänkat Europa, nedan CEF-förordningen. Två stomnätskorridorer går genom Finland: Stomnätskorridorerna Nordsjön–Östersjön och Skandinavien–Medelhavet:



Skandinavien-Medelhavet-stomnätskorridoren går från Åbo via Helsingfors till gränsen till Ryssland, till Vaalimaa och Vainikkala. I Finland omfattar stomnätskorridoren Skandinavien-Medelhavet de identifierade landvägs- och järnvägsförbindelserna mellan Åbo och den ryska gränsen och Åbo och Helsingfors-Vanda flygplatser, Åbo, Nådendals, Helsingfors och HaminaKotka hamnar samt Kouvola järnvägs- och landsvägsterminal (Rail-Road Terminal, RRT-terminalen). Stomnätskorridoren Nordsjön-Östersjön går från Helsingfors i nordlig riktning och vidare via Torneå till Luleå på den svenska sidan. Stomnätskorridoren Nordsjön-Östersjön omfattar i Finland utöver landvägs- och järnvägsförbindelserna också Helsingfors hamn och Helsingfors-Vanda flygplats.

Av de på förhand identifierade förbindelserna i bilagan till direktivet nämns i fråga om Finland järnvägsförbindelsen ryska gränsen-Helsingfors av stomnätskorridoren Skandinavien-Medelhavet som en gränsöverskridande förbindelse.

Europeiska kommissionen gav den 14 december 2021 ett nytt förslag till förordning om unionens riktlinjer för utbyggnad av TEN-T-nätet (COM/2021/812 final). I förslaget definieras bland annat europeiska trafikkorridorer. Enligt förslaget slås stamnätskorridorerna enligt CEF-förordningen samman med godskorridorer för järnvägar enligt godskorridorförordningen (förordningen om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik (EU) 913/2010) till europeiska trafikkorridorer. I Finland finns det inte godskorridorer för järnvägar.

De europeiska trafikkorridorerna överensstämmer i huvudsak med de tidigare fastställda stamnätskorridorerna och godskorridorerna för järnvägar. Stamnätskorridoren Nordsjön–Östersjön och stamnätskorridoren Skandinavien–Medelhavet, vilka går via Finland, är i fortsättningen europeiska trafikkorridorer. Det utbyggda stamnätet enligt kommissionens förslag och de europeiska trafikkorridorerna kompletteras i Finland, utöver nuvarande förbindelser, med uträtningarna av de projektbolag som inrättats för planeringen av stora spårprojekt i egenskap av planeringsobjekt.

Därtill har det i kommissionens förslag bland annat framställts att kommissionen med en genomförandebestämmelse kan kräva att medlemsstaterna inrättar en enhet för byggarbetet och förvaltningen av gränsöverskridande infrastrukturprojekt av gemensamt intresse (artikel 8.5).

I juli 2022 gav kommissionen ett förslag som ändrar förslaget till förordningen som en reaktion på den förändrade världspolitiska situationen. Enligt ändringsförslaget flyttas förbindelser som leder till de ryska och belarusiska gränserna från stamnätet till det övergripande nätet. De europeiska trafikkorridorerna (de nuvarande stamnätskorridorerna) anpassas till ovan nämnda ändringar. I fråga om Finland föreslår kommissionen att stamnätet för järnvägar upphör i Kouvola (i stället för i Vainikkala), stamnätet för landsvägar i Fredrikshamn (i stället för i Vaalimaa) och att den europeiska trafikkorridoren Skandinavien–Medelhavet upphör vid Kouvola-Kotka-Fredrikshamn-axeln i stället för vid den ryska gränsen.

Behandlingen av kommissionens förslag pågår i Europeiska unionens råd och Europaparlamentet. Riksdagsskrivelserna U 16/2022 rd och UJ 22/2022 rd har överlämnats rörande kommissionens förslag.

3.3 Lagstiftningen kring de funktionella klasserna för landsvägar

Det finns bestämmelser om de funktionella klasserna för landsvägar i 4 § i lagen om trafiksystem och landsvägar (landsvägslagen). Enligt 4 § 1 mom. i landsvägslagen är landsvägarna beroende på deras betydelse för trafiken riksvägar, stamvägar, regionala vägar eller förbindelsevägar. Enligt 2 mom. i samma paragraf betjänar riksvägarna långväga trafik som är riksomfattande eller rör sig över landskapsgränserna. Stamvägarna kompletterar nätet av riksvägar och betjänar trafiken inom landskapen. De regionala vägarna betjänar trafiken inom de ekonomiska regionerna och förbinder dem med riks- och stamvägar. De övriga landsvägarna är förbindelsevägar.

Enligt 4 § 2 mom. i landsvägslagen utfärdas bestämmelser om klassificeringen av riksvägar, stamvägar, regionala vägar och förbindelsevägar genom förordning av kommunikationsministeriet. Med den lagändring (572/2018) som trädde i kraft i augusti 2018 ändrades klassificeringen av vägar att göras utifrån en förordning som utfärdas av kommunikationsministeriet. Före ändringen innehöll lagen bestämmelser om att kommunikationsverket fastställer vilka landsvägar som är riksvägar och vilka landsvägar som är stamvägar och att Trafikverket (nuvarande Trafikledsverket) fastställer vilka landsvägar som är regionala vägar och vilka som är förbindelsevägar. Bestämmelserna om indelningen av landsvägar i riksvägar, stamvägar, regionala vägar och förbindelsevägar har gjorts innan lagändringen. Trafikministeriet fattade den 2 december

1992 ett beslut om riksvägar och den 21 juni 1993 ett beslut om stamvägar. I praktiken har beslut om en ny vägklass fattats i samband med en vägplan och ändringar av vägklassen som separata förvaltningsbeslut. Ändringar i de funktionella klasserna för vägar har dock gjorts i väldigt liten grad.

Den funktionella klassificeringen av landsvägar redogör för vägens ställning i nätet, det vill säga dess roll och karaktär som trafikförmedlare och förenare av områden, samt för vägens trafikmässiga betydelse. Med en vägs trafikmässiga betydelse avses landsvägstrafikens karaktär, som bildas utifrån resornas och transporternas längd, riktning och syfte. De olika trafiksyftena kan vara till exempel godstrafik, offentlig persontrafik, personbilstrafik och cykeltrafik.

Av landsvägarna är 8 608 km riksvägar och 4 856 km stamvägar. Största delen av väglängden i landsvägsnätet är regionala vägar och förbindelsevägar. De regionala vägarna uppgår till 13 463 km. Det finns mest förbindelsevägar, 50 987 km. Av trafikprestationerna riktar sig största delen mot riksvägar (cirka 20 000 miljoner fordonskilometer år 2019). Den minsta andelen av trafikprestationen riktar sig mot stamvägar (cirka 5 300 miljoner fordonskilometer år 2019). Av trafikprestationen är de regionala vägarna föremål för 7 000 miljoner fordonskilometer och förbindelsevägarna för 6 000 miljoner fordonskilometer år 2019.

Numreringen av landsvägar baserar sig på den funktionella klassificeringen av landsvägar. Det finns inte bestämmelser om ett beslut om numrering av vägar i lagen. Vägnumret har beslutats i samband med klassificeringsbeslutet. I praktiken har vägarna numrerats enligt följande: riksvägarna har numren 1–39, stamvägarna numren 40–99 och de regionala vägarna numren 100–999. Numren för förbindelsevägar är numren över 1 000. En vägs nummer meddelas på informationsmärken. Bilagan till vägtrafiklagen (279/2018) innehåller bestämmelser om färgläggningen av en vägs nummernärke, vilken varierar enligt klass. Därtill är kraven på tvåspråkiga informationsmärken på riks- och stamvägar större än i de lägre funktionella klasserna (29 § i statsrådets förordning om användningen av trafikordningar 379/2020). Också i fråga om Trafikledsverkets vägledning om användning av trafikmärken på landsvägar har anvisningarna delvis nivåstrukturerats enligt de funktionella klasserna på så sätt att riks- och stamvägar i högre grad har till exempel orienterings- och informationsmärken. Den funktionella klassen för en landsväg styr följaktligen en väganvändares ruttval och orientering med informationsmärken och vägnummer.

Det finns bestämmelser om servicenivån för resor och transporter på landsvägar i 13 a § i landsvägslagen och om underhållet i 33 §. I lagen finns det allmänna krav på service- och underhållsnivån rörande de landsvägar som hör till stomnätet, andra riks- och stamvägar som inte hör till stomnätet och andra regionala vägar och förbindelser vilka inte hör till stomnätet. För underhållet används också för tillfället kvalitetskrav på servicen vilka väghållaren tagit i bruk med internerna riktlinjer för verksamheten. Underhållsklasserna fastställs inte utifrån den funktionella klassificeringen, även om servicenivån och underhållsnivån graderats i funktionella klasser. I de nuvarande definitionerna av underhållsnivån har den centrala utgångspunkten varit trafikvolymen på vägen och trafikbehoven. En ändring av den funktionella klassen kan påverka nivån på väghållningen med små trafikvolymmer.

En vägs funktionella klass är en omständighet som ska beaktas i planeringen av landsvägar och klassen påverkar olika riktvärden för planeringen, såsom riktvärdena för vägens riktning, tvärsnitt och skyddsområde. Dessa ärenden har inte reglerats i lagen, utan det handlar om Trafikledsverkets anvisningar. I planeringsanvisningarna behandlas planeringsvärdena för riks- och stamvägarna till samma värde. Det finns olika riktvärden för regionala vägar och förbindelsevägar. Inom den funktionella klassen påverkar trafikvolymen riktvärdena för planeringen. I en situation där en vägs funktionella klass ändras, konkretiseras ändringen av klassen i praktiken

först då förbättringsprojekt genomför på en väg, varvid vägens funktionella klass beaktas i planeringsvärdena. Ett vägförbättringsprojekt förutsätter i enlighet med 13 § i landsvägslagen ett allmänt behov av att förbättra landsvägen och i regel att en vägplan upprättas.

I 83 § i markanvändnings- och bygglagen finns det bestämmelser om planläggning av områden till allmänna områden, gatuområden och trafikområden. I en detaljplan kan trafikområden för landsvägar anvisas för riksvägar, stamvägar och regionala vägar samt för vägar som förbinder dessa eller utgör fortsättning på dem och som betjänar i huvudsak annan trafik än lokal trafik. Bestämmelsen möjliggör i huvudsak planläggning av trafikområden i en detaljplan i fråga om riksvägar, stamvägar och regionala vägar, men inte i fråga om vägar som förmedlar lokal trafik. Enligt förarbetena till markanvändnings- och bygglagen har avsikten med bestämmelsen varit att fastställa när en trafikled i ett detaljplaneområde är en gata och när det är en allmän väg (RP 101/1998 rd). Definitionen av ett gränssnitt mellan en gata och en landsväg styr den administrativa klassen (ägande) och vem som ansvarar för underhållet av vägen. En anteckning om gatuområde i en detaljplan ändrar inte ännu ledens administrativa klass och den som ansvarar för underhållet, utan möjliggör att vägavsnittet i fortsättningen kan ändras till en gata då gatuhållningsskyldigheten enligt 86 § i markanvändnings- och bygglagen börjat med ett gatuhållningsbeslut enligt 86 a §.

I ett gränssnitt mellan landsvägar och det övriga trafiknätet styr vägens funktionella klass planeringen av markanvändningen i närheten av landsvägen och påverkar kopplingen av markanvändningen längs med vägen till landsvägen och anslutningen till landsvägar. Det finns bestämmelser om anslutningar till en landsväg i 37 § i landsvägslagen. Det är möjligt att anslutningen av en enskild väg till en landsväg begränsas i vägplanerna i enlighet med 24 § 1 mom. för att främja trafiksäkerheten och förmedlingskapaciteten. I 37 § och i dess förarbeten (RP 17/2004 rd) har mottagande av anslutningstillstånd bundits till en ändamålsenlig användning av fastigheten och tillgodoseende av trafiksäkerheten. I helhetsprövningen beaktas bland annat vägens ställning i nätet och naturen på trafiken på landsvägen och den enskilda väg som ansluts till den. Det är möjligt att ge föreskrifter om anslutning till motor- och motortrafikvägar och till landsvägar som hör till stomnätet endast i en vägplan. NTM-centralen kan också i dessa fall dock bevilja anslutningstillstånd utifrån en särskild orsak. Enligt 4 § 2 mom. i kommunikationsministeriets förordning om landsvägs- och järnvägsnätets huvudleder och om deras servicenivå (933/2018, förordningen om huvudlederna) ska anslutningar som hör till servicenivåklass I i stomnätet vara sådana att de inte avsevärt stör trafiken i huvudriktningen. Utöver förordningen om huvudleder begränsas anslutningen till landsvägar närmare i TEN-T-förordningens bestämmelser.

Anslutningarnas läge och tekniska genomförande kan påverka också servicenivån för landsvägen, som på allmän nivå fastställts via landsvägarnas stomnät och de funktionella klasserna. Beroende av anslutningstypen kan anslutningarna vara omständigheter som bromsar eller avbryter resorna, vilka påverkar restiden och förutsebarheten för restiden på landsvägen. Följaktligen kan den funktionella klassen för en väg i den övergripande prövningen påverka beviljandet av tillstånd till en anslutning till en enskild väg utifrån servicenivådefinieringarna, även om beviljandet av ett tillstånd är prövning som görs från fall till fall. Den funktionella klassen har dock inte någon direkt eller omedelbar rättslig verkan för beviljandet av ett tillstånd. Den viktigaste styrande inverkan utgörs av tillhörandet till stomnätet och den funktionella klassen på riks- och stamvägar utanför stomnätet. På regionala vägar och förbindelsevägar utanför stomnätet är inverkan av den funktionella klassen mindre, eftersom definieringen av servicenivån inte är lika snäv och bunden till trafikmässiga behov. I praxis för beviljande av anslutningstillstånd har tillståndsprövningen varit striktare för de högsta funktionella klasserna.

3.4 Bedömning av nuläget

3.4.1 De ändringar i lagstiftningen vilka Smart TEN-T-direktivet förutsätter

Smart TEN-T -direktivet tillämpas på projekt som gäller uppförande, anpassning eller ändring av trafikinfrastruktur och förbättrar infrastrukturens kapacitet, säkerhet och effektivitet. Det geografiska tillämpningsområdet för direktivet fastställs enligt TEN-T-stomnätskorridorer och på förhand identifierade avsnitt i TEN-T-stomnätet enligt bilagorna till direktivet. Tillämpningsområdet har i fråga om stomnätskorridorer avgränsats att gälla projekt vars totala kostnader överstiger 300 miljoner euro. Bestämmelserna om tillståndsförfarandet och maximilängden på fyra år i direktivet tillämpas på alla förfaranden där myndigheterna beslutar om den projektansvarige får genomföra ett projekt ett visst geografiskt område. Tillståndsförfarandet enligt direktivet omfattar dock inte stadsplanering, markanvändningsplanering, förfaranden i anknäring till offentliga upphandlingsavtal eller åtgärder som vidtagits på strategisk nivå. Tillämpningsområdet kan omfatta projekt som anknäring till landsvägs-, järnvägs-, hamn- eller flygplatsinfrastruktur.

Det finns bestämmelser om det förfarande som ska iakttagas i förvaltningsärenden och grunderna för god förvaltning i förvaltningslagen, som är en allmän lag. I lagarna om tillståndsförfaranden kan det finnas processuella bestämmelser som avviker från förvaltningslagen, vilka iakttagas i stället för förvaltningslagen. Enligt 8 § i förvaltningslagen ska en myndighet inom ramen för sin behörighet och enligt behov ge sina kunder råd i anslutning till skötseln av ett förvaltningsärende samt svara på frågor och förfrågningar som gäller utträttandet av ärenden. I 10 § i lagen föreskrivs om myndigheternas samarbete. Inom ramen för sin behörighet och i den omfattning ärendet kräver ska varje myndighet på andra myndigheters begäran bistå dessa i skötsel av en förvaltningsuppgift, och även i övrigt sträva efter att främja samarbetet mellan myndigheterna.

I Finland finns det för närvarande inte något krav som gäller prioriteten för myndighetsbehandling av de projekt som omfattas av direktivets tillämpningsområde eller motsvarande reglering inom andra områden. I 23 § i förvaltningslagen finns det föreskrifter om behandling av ett ärende utan dröjsmål. Man har därtill strävat efter att främja smidigheten i behandlingen av tillståndsärenden till exempel i lagen om samordning av vissa miljörelaterade tillståndsförfaranden och med bestämmelserna om gemensam behandling av en vattenhushållningsansökan och en ansökan om miljötillstånd enligt miljöskyddslagen och vattenlagen. Inom energisektorn har lagen om tillståndsförfaranden och vissa andra administrativa förfaranden i samband med produktionsanläggningar för förnybar energi (1145/2020) och lagen om tillståndsförfarandet för energiprojekt av gemensamt intresse inom Europeiska unionen (684/2014), vilka utgör EU-relaterade reglering, dessutom som mål att göra behandlingen av projekt som hör till tillämpningsområdena smidigare. Miljöministeriet har därtill i september 2022 överlämnat regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagstiftning om temporärt företräde för vissa projekt som gäller grön omställning vid tillståndsbehandling i regionförvaltningsverken 2023–2026 och vid förvaltningsdomstolarna 2023–2028 (RP 128/2022 rd). Enligt den utfärdas bestämmelser om temporärt företräde i alla skeden av behandlingen för vissa tillståndsansökningar enligt miljöskyddslagen och vattenlagen i anknäring till sådana investeringar som stöder en grön omställning i lagen om behandling av miljöskydds- och vattenärenden vid regionförvaltningsverket.

Den utsedda myndighet som direktivet förutsätter, vilken medlemsstaten ska utse, är kontaktpunkt för den projektansvarige och andra myndigheter som deltar i ärendet. Den utsedda myndigheten verkar bland annat som kontaktpunkt för den projektansvarige och de myndigheter som ansvarar för förfarandena, övervakar tidtabellen för tillståndsförfarandet och ger den projektansvarige vägledning om överlämnande av uppgifter och handlingar. En kontaktpunkt som

koordinerar olika tillståndsförfaranden för samma trafikinfrastrukturprojekt är ny form av reglering i det finländska systemet och förutsätter att bestämmelser om den utsedda myndighetens uppgifter och befogenheter föreskrivs genom lag.

Ett tillståndsförfarande enligt direktivet börjar utifrån en anmälan av den projektansvarige. I anmälningsskedet förutsätts tillräcklig mognad av projektet. Tidsfristen enligt direktivet börjar löpa då den projektansvarige överlämnat fullständiga handlingar om projektet. Om projektet inte är tillräckligt moget, avvisas anmälan genom ett vederbörligen motiverat beslut senast fyra månader efter mottagandet av anmälan. Anmälningförfarandet enligt direktivet är en ny form av reglering i det finländska tillståndssystemet.

Redan för närvarande för de projektansvariga och tillståndsmyndigheterna sinsemellan informella förhandlingar om innehållet i tillståndsansökningar och tidtabellen för behandlingen av ansökningar innan tillståndsansökan överlämnas. Sådana förhandlingar baserar sig ofta på fri vilja. Det finns dock redan nu bestämmelser om förhandsöverläggning i 27 b § i lagen om trafiksystem och landsvägar och i 22 b § i banlagen.

Den inbördes ordningen för beviljande av tillstånd för trafikprojekt har inte föreskrivits i de lagar som gäller dessa och tillståndsförfaranden är ofta anhängiga samtidigt hos olika myndigheter. Ordningen kan bero på när olika utredningar som behövs för tillstånd färdigställts eller andra praktiska orsaker. Slutförande av något förfarande kan också vara en förutsättning för tillstånds- eller andra godkännandebeslut. Till exempel ska det till alla tillståndsansökningar för projekt enligt lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning fogas en miljökonsekvensbeskrivning enligt den nämnda lagen. De flesta loven innehåller därtill bestämmelser om beviljandeförutsättningar i anknytning till planläggningen. Ett tillstånd eller en väg- eller järnvägsplan får till exempel inte strida mot en plan, försvåra genomförandet av planen eller så ska planen beaktas då ett lov beviljas och en plan godkänns. Också ett undantagstillstånd enligt naturvårdslagen kan vara en förutsättning för att andra tillstånd beviljas.

Helheten av tillståndsförfaranden och andra administrativa förfaranden varierar beroende på projekttypen och -storleken. Eftersom direktivets tillämpningsområde omfattar främst stora projekt, har den projektansvarige, som i typfallet är stora företag eller myndighetsaktörer, i allmänhet tillräcklig kompetens för att genomföra tillståndsprocessen och en realistisk uppfattning om processförloppet. I projekten utnyttjas ofta konsulttjänster i uppgörandet av tillståndsansökningar.

3.4.2 De administrativa förfaranden som hör till direktivets tillämpningsområde

De helheter av administrativa förfaranden som nationellt anknyter till trafikinfrastrukturen kan delas in till exempel enligt följande:

- Planering av markanvändningen
- Planering av ett infrastrukturprojekt
- Uppförande, anpassning och ändring av infrastruktur
- Rätt att nyttja fast egendom
- Användning av infrastruktur

De förfaranden som hör till *planering av markanvändningen* ingår enligt direktivet inte i det tillståndsförfarande som avses i det och följaktligen omfattas de inte av den tidsfrist som föreskrivits för tillståndsförfarandet i direktivet. De förfaranden som anknyter till planeringen av markanvändningen utgörs av till exempel planläggning (bl.a. landskapsplan, detaljplan och generalplan) och avgöranden som gäller planeringsbehov och avvikelse från planen enligt markanvändnings- och bygglagen. I och med den nya bygglagen upphör ett avgörande som gäller planeringsbehovet att upphöra som ett självständigt tillstånd och förutsättningarna för byggande i ett planeringsbehovsområde avgörs inom ramen för prövningen av förutsättningarna för placering, vilken hör till bygglovet.

Planering av ett trafikinfrastrukturprojekt förutsätter genomförande av ett projekt, det vill säga uppförande, anpassning eller ändring av infrastruktur och tillstånds- och andra administrativa förfaranden som genomförandet förutsätter. De förfaranden som hör till ett projekts planeringskede utgörs till exempel av förfarandet med miljökonsekvensbedömning (MKB), undersökningstillstånd enligt inlösenlagen, lagen om fornminnen och vattenlagen samt Naturbedömning.

De förfaranden som hör till planeringsfasen kan i sig vara förfaranden som ska iakttas innan det i projektet är möjligt att fatta de tillståndsbeslut som direktivet egentligen avser. Det typiska för planeringsfasen är dock att sättet att genomföra projektet ofta inte specificerats och att osäkerhet råder kring genomförandet av projektet. I planeringsfasen är det möjligt att bedöma olika alternativ, projektets behövlighet, projektets konsekvenser och möjligheterna att undanröja eller minska de skadliga konsekvenserna.

De administrativa förfarandena som gäller planeringen av ett projekt kan i princip inte anses ingå i direktivets tillämpningsområde, eftersom förfarandena inte ännu fastställer om den projektansvarige får genomföra projektet inom ett visst geografiskt område. I planeringsfasen kan projektet inte heller på de sätt som förutsätts i direktivet anses vara tillräckligt moget och det är inte ännu möjligt att överlämna ”fullständiga ansökningshandlingar” för att tidsfristen för ett tillståndsförfarande enligt direktivet ska börja löpa. De planeringsrelaterade förfarandena är ofta fast kopplade till planeringen av markanvändningen, som inte hör till tillståndsförfarandet enligt direktivet.

Planeringen av landsvägar och järnvägar framskrider i faser och preciseras i takt med att planeringen framskrider. Planeringsprecisionen för faserna och beslutfattandet samordnas med planeringen av markanvändningen. De lagstadgade faserna för projektplaneringen utgörs av upprättande av en generalplan och en väg- eller järnvägsplan. Generalplaneringen motsvarar planering av markanvändningen på general- eller detaljplannivå. I generalplanen fastställs vägens och järnvägens ungefärliga position och behovet av utrymmen för dessa samt förhållandet till den omkringliggande markanvändningen. I generalplanfasen görs i allmänhet också en MKB. Generalplanen vägleder upprättandet av en vägplan och järnvägsplan. Upprättande av en väg- och järnvägsplan är detaljerad planering av en väg för att genomföra ett projekt. Generalplaneringen ska anses vara planering som inte omfattas av direktivets tillämpningsområde. Godkännande av en väg- eller järnvägsplan är däremot ett beslut som berättigar till genomförande av ett projekt, vilket ska anses höra till direktivets tillämpningsområde.

I direktivets skäl har det uttryckligen nämnts att direktivets tillämpningsområde ska täcka förfaranden i anknytning till miljökonsekvensbedömningar. Även om MKB görs i Finland i en tidig planeringsfas, då det är möjligt att påverka alternativen, ska av MKB-förfarandet åtminstone hörandet om en miljökonsekvensbeskrivning och kontaktmyndighetens motiverade slutsats inkluderas i den tidsfrist på fyra år som anges i direktivet. Eftersom direktivets tillämpningsområde i princip omfattar stora projekt, är det möjligt att bedöma att det handlar om sådana

projekt vars konsekvenser i allmänhet inte kan anses vara ringa och på vilka MKB-förfarandet följaktligen tillämpas.

Tillståndsförfaranden som gäller *uppförande, anpassning och ändring av infrastruktur* hör till direktivets tillämpningsområde. Förfarandena fastställer om den projektansvarige får genomföra projektet i det geografiska området i fråga. Som tillstånd och andra administrativa förfaranden i anknytning till uppförande, anpassning och ändring av infrastruktur betraktas:

- En vägplan
- En järnvägsplan
- Ett bygglov för flygplats
- Ett miljötillstånd
- Tillstånd enligt 3 kap. i vattenlagen, undantag från skyddet av vissa typer av vattennatur enligt 2 kap. och fastställande av allmän farled enligt 10 kap. 2 §.
- Undantagstillstånd enligt naturvårdslagen från förbudet att ändra naturtypen och undantag från fridlysning av arter
- Bygglov, åtgärdstillstånd, rivningslov och tillstånd till miljöåtgärder enligt markanvändnings- och bygglagen, i fortsättningen bygglov enligt bygglagen
- Förfarandet för samtycke enligt lagen om Finlands ekonomiska zon
- Tillstånd till täktverksamhet då det inte baserar sig på ett annat tillstånd eller beslut

Rätt att nyttja fast egendom kan vara en förutsättning för att genomföra infrastrukturprojekt i ett visst geografiskt område. Rätten att använda fast egendom överenskomms i första hand med markägaren. Det är möjligt att skaffa nyttjanderätt också via inlösenförfarandet. De förfaranden som anknyter till nyttjanderätten till fast egendom är till exempel inlösentillstånd och inlösningsförrättning.

De administrativa förfarandena som gäller nyttjanderätt till fast egendom är ett sekundärt alternativ för att skaffa nyttjanderätt. Ett inlösentillstånd kan dock vara en väsentlig del av ett tillståndsbeslut enligt direktivet, det vill säga om projektet får genomföras i ett visst geografiskt område. Ibland avgörs en fråga som gäller nyttjanderätt till fast egendom eller rätten att lösa in ett område i samma samband som ett tillstånd eller annat administrativt ärende som gäller uppförande, anpassning eller ändring av infrastruktur. En vägplan eller järnvägsplan som godkänts i ett väg- och banprojekt berättigar till inlösen av de områden och rättigheter som anvisats i planen. Sett till detta är det motiverat att inkludera också inlösentillstånd i de förfaranden som hör till lagens tillämpningsområde. I vissa fall finns det också bestämmelser om beviljande av nyttjanderätt i vattenlagen.

Tillstånd och andra administrativa förfaranden för *utnyttjande av infrastruktur och utövande av annan verksamhet genom att utnyttja infrastruktur* hör inte till direktivets tillämpningsområde. De tillstånd och andra administrativa förfaranden som anknyter till användning av infrastruktur utgörs av till exempel säkerhetsåtgärdsfrågor som gäller hamnar, säkerhetsåtgärdsplikter för tillfällig förvaring av farliga ämnen, tillstånd att ta i bruk ett fast strukturellt delsystem enligt

spårtrafiklagen (1302/2018) och intyg över godkännande av flygplats, tillstånd till drift av flygplats och godkännande av byggnader, konstruktioner eller anordningar för användning enligt luftfartslagen.

Tidsfristen enligt direktivet får inte påverka de skyldigheter som följer av den internationella rätten och unionsrätten. Trots tidsfristsregleringen ska de nämnda skyldigheterna dock fortfarande iakttas. Tidsfristen får därtill inte innehålla de tidsperioder som krävs för förfaranden för ändringssökande och tillgripande av rättskyddsmedel som utövas i domstol och inte heller tidsperioder som är behövliga för att verkställa beslut eller rättskyddsmedel.

3.4.3 Utbredningen av stora projekt och behandlingstider för tillstånds- och andra förfaranden

Smart TEN-T-direktivet tillämpas enligt förslaget på projekt i stomnätskorridorer vilka är värda över 300 miljoner euro. Enligt de uppgifter som fåtts av intressentgrupperna i beredningen av propositionen planeras inte alla projekt av denna storleksklass i anknötning till landsvägar, flygplatser eller hamnar under de närmaste åren. Direktivet tillämpas därtill på projekt som genomförs på TEN-T-stomnätets banavsnitt mellan Helsingfors och Ryssland, som i direktivet är ett på förhand identifierat avsnitt av stomnätet.

I Trafikledsverkets investeringsprogram för åren 2023–2030 framställs tre landsvägsprojekt som är belägna i TEN-T-stomnätet, vars kostnader dock understiger 300 miljoner euro. Rv 4 på sträckan Ring I–Ring III och Luftbrons planskilda anslutning, Helsingfors (129 miljoner euro), Rv 4 Vaajakoski, Jyväskylä (171 miljoner euro) och E18 Sv 40 Åbo ringväg i Reso centrum (205 miljoner euro). Under åren 2016–2020 gjordes investeringar till ett värde på 880 miljoner euro i hamnarna i Finland, det vill säga i snitt 176 miljoner euro per år. Av investeringarna gjordes 93 procent i allmänna hamnar på kusten. De största investeringarna som hamnbolag själva gjorde skedde i Helsingfors, HaminaKotka, Raumo och Karleby hamnar.³

I fråga om banprojekt omfattar Trafikledsverkets investeringsprogram för åren 2023–2030 två banprojekt på över 300 miljoner euro: Helsingfors–Riihimäki (315 miljoner euro) och Helsingfors–Tammerfors ombyggnad (325 miljoner euro).

De projekt som hör till direktivets tillämpningsområde är följaktligen sällsynta. I den nära framtiden kan dessa, utöver de projekt som ingår i Trafikledsverkets investeringsprogram, omfatta de stora järnvägsprojekt för vilkas planering projektbolagen Suomi-rata Oy, Turun Tunnin Juna Oy och Itärata Oy grundats. Dessa järnvägsförbindelser som är under planering har i kommissionens förslag till ny TEN-T-förordning föreslagits att inkluderas i de europeiska trafikkorridorerna. Dessutom har en eventuell fast förbindelse från Helsingfors till Tallinn föreslagits att inkluderas i det övergripande nätet i TEN-T. Det eventuella projektet kring en förbindelse mellan Helsingfors och Tallinn kan, om det genomförs och inkluderas i de europeiska trafikkorridorerna, vara ett sådant stort projekt som hör till direktivets tillämpningsområde. Tunneln mellan Helsingfors och Tallinn har dock inte i den strategiska lägesbilden över trafiknätet identifierats som ett av de mest centrala behoven för trafiknätet.

Från och med år 2019 då Transport- och kommunikationsverket inledde sin verksamhet har verket av planerna enligt banlagen mottagit planer för godkännande enligt följande: år 2019 sex järnvägsplaner och en förlängning av giltighetstiden för en järnvägsplan, år 2020 14 banplaner

³ Investeringar i Finlands hamnar 2016–2025, Traficoms forskningsrapporter och utredningar 1/2021, tillgänglig på adressen https://www.utu.fi/sites/default/files/media/MKK/Raportit/Satamainvestoinnit%202016-2025%20Traficom_1_2021.pdf, endast presentationsblad på svenska.

och en generalplan, år 2021 18 banplaner och en förlängning av giltighetstiden för en järnvägsplan och år 2022 hittills fyra godkända banplaner och utöver det kommer på hösten 2022 tolv banplaner och en generalplan.

Behandlingstiderna för general- och järnvägsplaner för en bana enligt varierar från 30 dygn till 152 dygn. Den genomsnittliga behandlingstiden från det att materialet mottagits till det att beslutet fattats är 79 dygn. Hittills har Transport- och kommunikationsverket inte behandlat järnvägsprojekt på över 300 miljoner euro, men behandlingstiden för de största projekten har varit ungefär 3–4 månader.

Transport och kommunikationsverket har sedan år 2019 då dess verksamhet inleddes för godkännande mottagit planer enligt lagen om trafiksystemet och landsvägar enligt följande: år 2019 45 vägplaner, av vilka 25 överfördes från Trafikverket, och tre generalplaner, av vilka en överfördes från Trafikverket, år 2020 55 vägplaner, år 2021 59 vägplaner, år 2022 hittills 12 vägplaner. År 2019 fattades 25 beslut, år 2020 41 beslut (inklusive två generalplanbeslut), år 2021 52 beslut och år 2022 hittills 22 beslut.

Behandlingstiderna för planer som gäller landsvägar varierar mycket. Behandlingsordningen är inte samma sak som den ordning i vilken framställningar om godkännande inkommit, utan den styrs i stor utsträckning av projektens brådskande ordning. Planer för projekt som redan fått finansiering och som är på väg att inledas prioriteras i handläggningen. På samma sätt har de planer vars genomförande inte är i sikte (inga finansieringsbeslut, byggnadsplanen har inte startats) väntat längst på att behandlas. På grund av denna prioritering är den genomsnittliga handläggningstiden lång och vissa planer har väntat på behandling i flera år. Å andra sidan har de kortaste behandlingstiderna för brådskande planer varit några dagar från det att en framställan om godkännande inkommit. Under år 2022 har de förslag till godkännande som inkommit i brådskande ordning behandlats på cirka två månader. Planerna för landsvägar har hittills inte omfattat projekt på över 300 miljoner som ska godkännas.

Den genomsnittliga behandlingstiden för ansökningar om miljötillstånd i besluten år 2018 var 15,1 månader och medianen 9,5 månader, år 2019 var medelvärdet 13,2 månader och medianen 9,0 månader och år 2020 var medelvärdet 13,9 månader och medianen 9,9 månader.⁴

I regionsverket i Södra Finland var medianen 8,5 månader och medelvärdet 10,0 månader för handläggningstiden för vattentillståndsärenden år 2020. År 2021 var medianen 8,3 månader och medelvärdet 9,8 månader.

Ansökningar om undantagstillstånd för fridlysta arter har i alla NTM-centraler handlagts i en sammanlagd mängd på cirka 260–270 årligen under åren 2015–2021. Behandlingstiden för beslut om undantag enligt naturvårdslagen var cirka 3–6 månader vid Nylands NTM-central.

⁴ Orsaker till att behandlingstiderna för ansökningar om miljötillstånd har varit längre än ett år vid regionförvaltningsverken 2018–2020, Miljöministeriets publikationer 2021:35, tillgänglig på adressen https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163634/YM_2021_35.pdf?sequence=1&isAllowed=y.

Åren 2010–2021 anhängiggjordes i snitt 37,3 projekt årligen för MKB-förfarandet. Medianen för anhängiggörandet av de MKB-förfaranden som avslutades år 2021 (25 st.) var 13,2 månader. Åren 2019–2020 var medianen för anhängigheten 11,7 månader.⁵

Ur myndigheternas synvinkel kan orsakerna till utdragna tillståndsförfaranden vara trängsel hos myndigheterna, planer som ändrats mitt i tillståndsprocessen och att tillståndsärenden kan vara väldigt omfattande och ofta ha kontaktpunkter också med förfaranden enligt andra lagar. Ibland är det möjligt att ärenden som förutsätter tilläggsutredningar kommer fram också under tillståndsprocessen eller till exempel i förfarandet för växelverkan (anmärkningar med anledning av tillståndsansökningar). Därtill är det möjligt till exempel i fråga om natur- och artutredningar att årtiderna fastställer när de kan genomföras. Följaktligen kan längden och dröjsmålen bero på många olika omständigheter.

I fråga om den totala längden på högst fyra år vilken förutsätts i direktivet kan det konstateras att tidsfristen är genomförbar och tillräcklig åtminstone för största delen av projekten. Detta förutsätter att tidsfristens längd är känd i början av tillståndsförfarandena och att beredningen av olika tillståndsansökningar inleds i ett så tidigt skede som möjligt och att den projektansvarige och de behöriga myndigheterna har ett smidigt samarbete. På grund av tidsfristen är det också möjligt att försöka sträva efter att prioritera handläggningen av tillstånd. Direktivet möjliggör också förlängning av tidsfristen högst två gånger i fall som motiverats på ändamålsenligt sätt. Längden på förlängningen ska fastställas från fall till fall och den ska i fråga om avsikt begränsa sig till slutförandet av tillståndsförfarandet och meddelandet av tillståndsbeslutet.

Ett exempel på ett stort trafikprojekt som förutsatt flera tillstånd och beslut är byggandet av den fasta förbindelsen till Karlö. Inte heller detta projekts kostnader når upp till 300 miljoner euro. Kostnadsberäkningen för projektet är 96 miljoner euro. Faserna i planeringen av den fasta förbindelsen till Karlö beskriver för sin del planeringen av olika förfaranden i de olika faserna av projektplaneringen och -beredningen. Utredningarna kring utvecklingen av trafikförbindelserna till Karlö har börjat mycket tidigare än de administrativa förfaranden som beskrivs här, redan på 1980-talet.⁶

Arbetet med att bedöma miljökonsekvenserna av utvecklingen av trafikförbindelserna till Karlö inleddes år 2008. MKB-beskrivningen färdigställdes år 2010. Kontaktmyndigheten gav sitt utlåtande om ärendet den 9 augusti 2010. På samma gång som MKB-förfarandet upprättades delgeneralplaner för havsområdet i Oulunsalo och Karlö kommuner. Utifrån MKB, de mottagna utlåtandena om MKB och den preliminära generalplanen valde NTM-centralen i Norra Österbotten en fast förbindelse som alternativ för den fortsatta planeringen. I projektområdet finns det objekt som hör till Natura 2000-skydds nätet, varför en Natura-bedömning också gjorts för projektområdet år 2010. Bedömningen kompletterades åren 2011 och 2013. Miljöministeriet gav ett utlåtande om bedömningen för år 2010 och senare kompletteringar.

Generalplanen för den fasta förbindelsen till Karlö började utarbetas år 2010 och generalplanrapporten färdigställdes år 2014. Trafikverket godkände generalplanen den 21 oktober 2016. Generalplanen har vunnit laga kraft. Den ansökan om vattentillstånd till regionförvaltningsverket vilken projektet förutsätter och de två ansökningarna om avvikelse från föreskrifterna om fridlysning av fågelarter gjordes till Egentliga Finlands och Norra Österbottens NTM-centraler

⁵ Statistik översikt av MKB-förfaranden 1994–2021, Finlands miljöcentral SYKE, tillgänglig på adressen: https://www.ymparisto.fi/fi-fi/asiointi_luvat_ja_ymparistovaikutusten_arviointi/ymparistovaikutusten_arviointi.

⁶ Närmare information om projektet finns på Trafikledsverkets webbplats: <https://vayla.fi/hailuoto>.

den 7 mars 2018. Beslut om undantagstillstånd enligt naturvårdslagen gavs den 30 april 2018 och den 22 november 2018. Regionförvaltningsverket gav sitt beslut om vattentillstånd den 11 februari 2020. Beslutet om vattentillstånd har överklagats och vid den tidpunkt då denna proposition upprättats är överklagan fortfarande anhängig hos förvaltningsdomstolen. Vägplanen för den fasta förbindelsen till Karlö och framställan om godkännande av den har uppdaterats den 31 mars 2018. Planen var framlagd för framförande av anmärkningar i maj-juni 2018 och utlåtanden om den har begärts av kommuner och andra myndigheter som är centrala med tanke på avgörandet av ärendet. Trafikverket fattade ett beslut om att godkänna vägplanen den 23 oktober 2018.

Också utifrån detta exempel som gäller ett projekt (den fasta förbindelsen till Karlö) ser det ut som om det är möjligt att uppnå målet om en maximilängd på fyra år för projekt som hör till direktivets tillämpningsområde. Av de egentliga tillståndsbeslut som berättigar till genomförande av projektet och den administrativa behandlingen av en vägplan ägnades mest tid åt behandlingen av vattentillståndet, cirka ett år och elva månader. Behandlingen av undantagstillståndsärenden enligt naturvårdslagen och den administrativa behandlingen av vägplanen var anhängiga samtidigt men avslutades tidigare, varför behandlingstiden för vattentillstånd omfattar också den tid som gått åt till de nämnda övriga förfarandena.

Eftersom ett tillståndsförfarande i direktivet avser alla förfaranden som ska iakttas i samband med enskilda projekt för att få ett tillståndsbeslut och eftersom direktivets tillämpningsområde ska anses omfatta förfarandena i anknytning till miljökonsekvensbedömning, ska man därtill beakta den tid som går åt till miljöbeskrivningsfasen i förfarandet för miljökonsekvensbedömning, vilken genomförs i ett avsevärt tidigare skede. Direktivet möjliggör dock att den tillgängliga tidsfristen på fyra år delas in i faser, varför också den totala tidsfristen på fyra år för att behandla dessa ofta är tillräcklig utifrån ovan nämnda information om mediantiden för anhängighet. Det är dock inte möjligt att i tidsfristen räkna in den tid som den projektansvarige ägnar åt att upprätta till exempel en miljökonsekvensbeskrivning och olika utredningar, utan uttryckligen den tid som går åt till den administrativa handläggningen.

I Finland har man erfarenhet av tillståndsprocesser för betydande gränsöverskridande infrastrukturprojekt via det gemensamma järnvägsprojekt som genomförs med Sverige i Haparanda. Därtill har viljeförklaringen om samarbetet inom trafikområdet mellan Finland och Estland (Memorandum of Understanding och Transport initiatives) undertecknats den 26 april 2021. Den möjliggör samarbete och informationsutbyte mellan staterna inom trafikområdet för att främja stora trafikprojekt i transeuropeiska trafiknätet (TEN-T) och utanför det. I fråga om gränsöverskridande infrastrukturprojektet är ett smidigt samarbete och informationsutbyte mellan myndigheterna viktigt. I fråga om den totala längden på tillståndsförfarandet kan gränsöverskridande projekt vara utmanande. I stora projekt kan det också bli aktuellt med en MKB-process som överskrider rikets gränser. Det har förekommit landsvägsprojekt vid gränsstationerna, men de har understigit gränsvärdet (300 miljoner euro) enligt direktivet.

3.4.4 Regleringen kring landsvägarnas klassificering

Klassificeringen har under en lång tid haft en etablerad ställning i väghållningen, planeringen av markanvändningen och skyltningen. Klassificeringen är ett behövligt redskap i struktureringen av landsvägsnätet och i planeringen av landsvägar, väghållningen och markanvändningen. I bedömningspromemorian om uppdateringen av landsvägarnas funktionella klassificering och i den remissrespons som fåtts om den har det ansetts att det nuvarande klassificeringssystemet och indelningen i riksvägar, stamvägar, regionala vägar och förbindelsevägar fortfarande är en fungerande utgångspunkt. I remissresponsen betonades dock behovet av riksomfattande enhetliga kriterier för klassificeringen och granskningen av eventuella ändringsbehov. För

att säkerställa den riksomfattande enhetligheten är det möjligt att en precisering av beskrivningen av serviceuppgifterna för varje klass i lagen kommer att prövas. Eftersom det utifrån den respons som mottagits av intressentgrupperna dock inte ses att det finns betydande problem i de nuvarande utgångspunkterna i indelningen av landsvägar i riksvägar, stamvägar, regionala vägar och förbindelsevägar, utan främst ett behov av precisering, är det möjligt att precisera rollen för varje klass utan att ändra principerna i lagen också på en nivå som är lägre än lagnivån.

Klassificeringen har inte direkta rättsliga konsekvenser. I egenskap av en omständighet som ska beaktas påverkar den via vägens trafikkaraktär, ställning i nätet och definieringen av servicenivån bland annat planeringen av markanvändningen och anslutningslösningarna. På lagnivå har den funktionella klassen definierats till grund för vägarnas servicenivå och underhåll, men i praktiken har vägarnas trafikmässiga behov dock större inverkan på väghållningen än vägens klass. Därtill baserar sig vägarnas numrering och skyltningssystem på klassificeringen av vägar. Klassificeringen påverkar för egen del verksamheten, men fastställer inte ensam avgörandena och påverkar inte heller till exempel direkt finansieringsbehovet för väghållningen.

Beslutsformen för klassificeringen av landsvägarna ändrades år 2018. Enligt den gällande lagen utfärdas bestämmelser om klassificeringen av riksvägar, stamvägar, regionala vägar och förbindelsevägar genom förordning av kommunikationsministeriet. Före ändringen innehöll lagen bestämmelser om att kommunikationsverket fastställer vilka landsvägar som är riksvägar och vilka landsvägar som är stamvägar och att Trafikverket (nuvarande Trafikledsverket) fastställer vilka landsvägar som är regionala vägar och vilka som är förbindelsevägar. I förarbetena om ändringen konstateras bland annat att lagens tidigare ordalydelse har varit oklar i förhållande till huruvida den behörighet som föreskrivits för kommunikationsministeriet och Trafikverket avser utfärdande av normbeslut eller förvaltningsbeslut (RP 45/2018 rd). Beslut om funktionella klasser genom förordning av ministeriet i stället för med ett förvaltningsbeslut har inte motiverats desto närmare. I praktiken fattades beslut om klassen för en ny väg före lagändringen i samband med vägplanen och beslut om ändring av vägklassen som separata förvaltningsbeslut.

I allmänhet har behoven av att ändra klasserna varit förknippade med vägförbättringsprojekt. I förbättringsprojekt upprättas i princip alltid en vägplan. Efter lagändringen år 2018 har det i praktiken framträtt behov av att få beslut om en vägs funktionella klass smidigt som en del av samma process eller i övrigt i samma tidtabell med projektet. Eftersom den funktionella klassen beslutas med en förordning, finns det inte alltid möjlighet till detta. Vid sidan om att göra beslutsfattandet kring en landsvägsklass i samband med vägprojekt smidigare är det motiverat att granska beslutsfattandet kring landsvägarnas funktionella klasser med beaktande av betydelsen av de funktionella klasserna framför allt som ett redskap för strukturering av landsvägsnätet.

4 Förslagen och deras konsekvenser

4.1 De viktigaste förslagen

4.1.1 Lagen om tillståndsförfaranden och andra administrativa förfaranden för vissa projekt avseende det transeuropeiska transportnätet

De nationella åtgärder som tillståndprocesser enligt Smart TEN-T-direktivet och fastställandet av den utsedda myndigheten förutsätter genomförs genom att stifta en ny lag om tillståndsförfaranden och andra administrativa förfaranden för vissa projekt avseende det transeuropeiska transportnätet.

Lagens tillämpningsområde omfattar projekt som gäller på förhand identifierade avsnitt av stomnätet i TEN-T-nätet och stomnätskorridorer i TEN-T-nätet vars totala kostnader överstiger

300 miljoner euro och anknyter till uppförande, anpassning eller ändring av ett avgränsat avsnitt i trafikinfrastrukturen.

I en tillståndsprocess enligt direktivet och i lagens tillämpningsområde inkluderas enligt förslaget förfarandet för godkännande av en vägplan enligt lagen om trafiksystemet och landsvägar, förfarandet för godkännande av en järnvägsplan enligt banlagen, bygglovsförfarandet enligt luftfartslagen, en miljökonsekvensbeskrivning enligt MKB-lagen, ett miljötillstånds förfarande enligt miljöskyddslagen, tillstånds förfaranden för vattenhushållningsprojekt och förfarandet för undantag från skydd av vattennatur enligt vattenlagen, förbudet att ändra en naturtyp enligt naturvårdslagen, de undantagsförfaranden som gäller bestämmelserna om fridlysning av växter och fredning av djur, bygglovsförfarandet, åtgärdstillstånds förfarandet, rivningslovsförfarandet och förfarandet för tillstånd för miljöåtgärder enligt markanvändnings- och bygglagen, tillstånds förfarandet enligt marktäktslagen, inlösentillstånds förfarandet enligt inlösenlagen och förfarandet för samtycke till byggande enligt lagen om Finlands ekonomiska zon.

Transport- och kommunikationsverket utses enligt förslaget till nationell utsedd myndighet. För närvarande är den allmänna utvecklingslinjen att försöka överföra fallspecifikt beslutsfattande och rutinartade myndighetsuppgifter från ministerienivå ner till ämbetsnivå. Transport- och kommunikationsverket är en självständig och oberoende tillstånds-, register- och tillsynsmyndighet inom trafik och kommunikation, till vilken operativa uppgifter inom trafikförvaltning placerats. Den utsedda myndigheten fungerar som kontaktpunkt för den projektansvarige och för andra myndigheter med ansvar för tillstånds förfarande och andra förfaranden. Den utsedda myndighetens roll omfattar enligt förslaget därtill uppgifter i anknytning till hantering och uppföljning av iakttagande av tidsfristen.

Med lagen utfärdas bestämmelser om skyldigheten för den projektansvarige att göra en anmälan om ett projekt som hör till tillämpningsområdet och de uppgifter som ska inkluderas i anmälan. Det föreslås att Transport- och kommunikationsverket bemyndigas att utfärda närmare bestämmelser om de uppgifter som ska inkluderas i anmälan. Den utsedda myndigheten ska inom fyra månader från det att en anmälan mottagits granska anmälan och fatta ett beslut om att beräkningen av tidsfristen börjar löpa eller uppmana den projektansvarige att komplettera anmälan.

Den sammanräknade maximala längden på de tillstånds förfaranden och övriga administrativa godkännandeförfaranden vilka hör till lagens tillämpningsområde får inte överskrida fyra år. Beräkningen av tidsfristen börjar från och med anmälan av den projektansvarige, vilken ska göras på samma gång som det första förfarandet som hör till tillämpningsområdet anhängiggörs. Tidsfristen omfattar inte tider då sökanden inte har anhängiga förfaranden som hör till tillämpningsområdet, den tid som går åt till komplettering av ansökan eller ett annat förslag till godkännande och inte den tid som går åt till ändrings sökande. Genom att i beräkningen av tidsfristen inte beakta den tid som går åt till att komplettera en ansökan utifrån en orsak beror på den projektansvarige genomförs regleringen kring fullständiga ansökningshandlingar i direktivet.

I lagen möjliggörs också anordnande av förhandsöverläggning innan projektet anmäls i ett samarbete som omspannar den projektansvarige, den utsedda myndigheten och andra centrala myndigheter. Målet är att främja den övergripande hanteringen av de förfaranden som projektet kräver, informationsutbytet mellan den projektansvarige och myndigheterna, förbättra kvaliteten på och användbarheten för utredningarna och handlingar samt att göra förfarandena smidigare.

Kommunikationsministeriet ska förlänga tidsfristen på fyra år för att slutföra förfarandena, om en ändamålsenlig behandling av ärendet eller en annan motiverad orsak så förutsätter. Förlängning kan upprepas en gång med samma förutsättningar. Det är möjligt att avbryta beräkningen

av tidsfristen för viss tid på ansökan av den projektansvarige. Transport- och kommunikationsverket kan därtill besluta att beräkningen av tidsfristen upphör på ansökan av den projektansvarige eller om ett förfarande som hör till tillämpningsområdet varit avbrutet på grund av en orsak som beror på sökanden oavbrutet i åtminstone ett år.

Transport- och kommunikationsverket ska se till att anvisningar av allmän karaktär är tillgängliga i det allmänna datanätet rörande tillstånd och andra förfaranden vilka eventuellt förutsätts för projekt som omfattas av lagens tillämpningsområde. Transport- och kommunikationsverket ansvarar som utsedd myndighet för koordineringen, offentliggörandet och uppdateringen av upprättandet av anvisningarna. De behöriga myndigheterna deltar i upprättandet och uppdateringen av anvisningarna i fråga om de förfaranden som omfattas av deras behörighet och som nämnts i denna lag.

Det föreslås att lagen innehåller bestämmelser om samarbetet mellan den utsedda myndigheten i den berörda medlemsstaten och de europeiska samordnarna i projekt som hör till tillämpningsområdet och överskrider gränserna för Europeiska unionens medlemsstater. Därtill innehåller lagen bestämmelser om valet av den lagstiftning som ska tillämpas i fall där en gemensam enhet för medlemsstaterna genomför upphandlingsförfaranden i anknytning till ett projekt som hör till lagens tillämpningsområde och överskrider gränserna för medlemsstaterna i unionen.

Begäran om omprövning av beslut som fattats av Transport- och kommunikationsverket med stöd av denna lag ska göras före ett överklagande till förvaltningsdomstolen. Transport- och kommunikationsverket, som verkar som utsedd myndighet, har med stöd av lagen behörighet att fatta beslut om när beräkningen av tidsfristen börjar löpa, förlängning av tidsfristen och när den upphör.

4.1.2 Förfarandet för beslutsfattande kring landsvägsklasserna

Målet är att göra beslutsfattandet kring de funktionella klasserna för landsvägar smidigare. Det finns ett behov av att smidigt kunna sköta i synnerhet ändringar i vägarnas funktionella klasser i anknytning till vägprojekt och definitionen av de funktionella klasserna för nya vägavsnitt i samband med ett vägprojekt. Avsikten är inte att ändra grunderna för indelningen av landsvägar i riksvägar, stamvägar, regionala vägar och förbindelsevägar eller konsekvenserna och betydelsen av klassificeringen. Målet är med andra ord inte en omfattande reform av klassificeringen, utan att möjliggöra att de nödvändiga uppdateringarna sker smidigt. På samma gång är målet att säkerställa tillräcklig riksomfattande enhetlighet i klassificeringen av landsvägar och möjliggöra precisering av kriterierna för de nuvarande klasserna.

Det föreslås att bestämmelserna om landsvägarnas funktionella klass ändras på så sätt att Transport- och kommunikationsverket beslutar om tillhörandet av en landsväg till riksvägar, stamvägar, regionala vägar eller förbindelsevägar på framställan av Trafikledsverket eller närings-, trafik- och miljöcentralen. Om framställan gäller riks- eller stamvägar eller flera NTM-centralers område, ansvarar Trafikledsverket, som verkar som väghållare, för framställningen. I lagen föreslås också bestämmelser om deltagandet i beredningen för de kommuner och landskapsförbund i vilkas område en landsväg är belägen.

Därtill föreslås att det genom förordning av statsrådet är möjligt att utfärda närmare bestämmelser som preciserar de principer som föreskrivits i lagstiftningen om grunderna för indelning av landsvägar i riksvägar, stamvägar, regionala vägar och förbindelsevägar. Med förordningen är det vid behov möjligt att tydliggöra tillämpningen av lagen och dess riksomfattande enhetlighet.

Därtill föreslås tekniska ändringar i bestämmelserna om överlåtelse utan ersättning i landsvägs-
lagen och banlagen.

4.2 De huvudsakliga konsekvenserna

4.2.1 Ekonomiska konsekvenser

Konsekvenser för de offentliga finanserna

Konsekvenserna av förslagen kring genomförandet av Smart TEN-T-direktivet för myndighets-
verksamheten och följaktligen för den offentliga ekonomin är inte avsevärda. De ekonomiska
konsekvenserna av propositionen berör främst konsekvenserna av utnämningen av den behöriga
nationella myndigheten och anordnandet av det tillståndsförfarande som avviker från det nuva-
rande på det sätt som Smart TEN-T-direktivet förutsätter.

Transport- och kommunikationsverket, som är en existerande myndighet, framställs som na-
tionell behörig myndighet. Uppgifterna för den behöriga myndigheten orsakar i viss mån extra
arbete för Transport- och kommunikationsverket. Behov av extra resurser orsakas i det skede
då lagen träder i kraft av åtgärder som tillägnandet av den nya uppgiften förutsätter, såsom
inhämtande av ny kompetens via utbildning eller rekrytering, upprättande och publicering av de
anvisningar av allmän karaktär vilka lagen förutsätter i samarbete med övriga myndigheter och
beredning av en eventuell föreskrift om anmälan av projekt. Det förväntas att projekt som hör
till tillämpningsområdet för propositionen anhängiggörs sällan. Oberoende av antalet projekt
som hör till tillämpningsområdet orsakas för Transport- och kommunikationsverket i och med
den nya uppgiften ett behov av att administrera anvisningar om förfarandet och upprätthålla
tillräcklig kompetens och göra arrangemang för att sköta uppgiften. Enligt Transport- och kom-
munikationsverkets uppskattning är dess behov av extra resurser ett årsverke under det år då
lagen träder i kraft och därefter. Uppskattningen baserar sig på att arbetsmängden med bred
marginal kommer att överskrida ett årsverke då ett projekt aktiveras, även om arbetsmängden
är mindre under andra tider. De statsfinansiella kostnader som orsakas av propositionen har inte
reserverats separat finansiering i budgetpropositionen för år 2023 eller i planen för de offentliga
finanserna. Utgifterna kan från och med år 2023 täckas inom ramen för anslagen i momentet
31.01.02 Transport- och kommunikationsverkets driftsutgifter.

Det bedöms inte att propositionen orsakar behov av extra resurser för de statliga och kommunala
myndigheter som är behöriga i andra förfaranden som gäller projekten. I enlighet med det som
konstaterats ovan i avsnitt 3.4.3 är tidsfristen på fyra år tillräcklig för att genomförande av ad-
ministrativa tillstånds- och andra förfaranden åtminstone för största delen av projekten redan
för närvarande.

Med förslagen om landsvägarnas funktionella klasser ändras inte de grundläggande principerna
för klassificeringen och inte heller enskilda ändringar av landsvägsklasser genomförs, vilket för
närvarande och också efter de föreslagna ändringarna sker på lägre än lagnivå. Propositionen
innehåller inte heller förslag med vilka betydelsen för landsvägsklassen ändras från den nuva-
rande. Betydelsen har beskrivits i avsnitt 3.4.4. De föreslagna ändringarna anknyter till förfä-
randet för beslutsfattande. Propositionen har följaktligen inte konsekvenser till exempel för ser-
vicenivån för landsvägarna eller finansieringsbehoven för väghållningen.

Avsikten med klassificeringen är att vara relativt stadigvarande och avsikten är inte att kontinu-
erligt göra ändringar. Inga ändringar föreslås för grunderna för den funktionella klassifice-
ringen, varför indelningen av landsvägar i klasserna riksvägar, stamvägar, regionala vägar och

förbindelsevägar inte ändras. Upprättande och behandling av ändringsframställningar enligt denna proposition är på lång sikt inte en omfattande ny uppgift hos NTM-centralerna, Trafikledsverket eller Transport- och kommunikationsverket. Det föreslås att ansvaret för att göra framställningar om den funktionella klassen tilldelas NTM-centralerna och Trafikledsverket, till vilkas nuvarande väghållningsuppgifter ärendet anknyter centralt. Det bedöms inte att behövrigheten att göra och bereda en framställan om den funktionella klassen orsakar behov av extra resurser hos NTM-centralernas trafikansvarsområden eller Trafikledsverket. Fastställande av en framställan om en funktionsklass blir en ny uppgift för Transport- och kommunikationsverket. Uppgiften har dock ett tätt samband med ämbetsverkets nuvarande uppgifter, såsom behandling av general- och vägplaner. Ändringen bedöms inte orsaka behov av extra resurser för Transport- och kommunikationsverket. Följaktligen har de ändringar av lagen om trafiksystemet och landsvägar som gäller de funktionella klasserna inte konsekvenser för statsbudgeten.

Som en följd av ändringarna av bestämmelserna om ersättningsfria överlåtelser i lagen om trafiksystemet och landsvägar och banlagen är det möjligt att till Forststyrelsen betala ersättning vid landsvägs- och banförrättningar, på samma sätt som situationen före år 2016, vilken ändrades av misstag. De ekonomiska konsekvenserna av detta är små för Trafikledsverket och ändringarna har inte konsekvenser för budgeten. I de landsvägs- och järnvägsförrättningar där Forststyrelsen varit delaktig har ersättningsbeloppen i fråga om de inlösta områdena och rättigheterna enligt Forststyrelsens uppskattning mellan åren 2019 och 2021 uppgått till mellan 7 000 och 24 000 euro på årsnivå. Enligt Forststyrelsen har de uteblivna utbetalningarna av ersättningar till Forststyrelsen år 2022 hittills uppgått till cirka 8 500 euro. För tillfället pågår också en leverans vars ersättning kan uppgå till cirka 25 000–30 000 euro.

Konsekvenser för företag

Propositionen har i första hand konsekvenser för de företag som verkar som projektansvariga. Dessa kan vara bland annat Finavia Abp, hamnbolag och företag som deltar i väg- eller järnvägsprojekt, såsom de projektbolag som inrättats för planeringen av stora järnvägsprojekt. Med propositionen ställs en tidsgräns för när tillståndsförfarandet för ett stort infrastrukturprojekt som hör till tillämpningsområdet ska vara färdigt, vilket i vissa enskilda fall kan anses vara till nytta för de företag som verkar som projektansvariga för arbeten i anknytning till projektet. Eftersom tidsfristen på fyra år är tillräcklig för att genomföra administrativa tillstånds- och andra förfaranden åtminstone för största delen av projekten redan för närvarande, bedöms inte propositionen i avsevärd grad påskynda de administrativa förfarandena. Det centrala med tanke på smidigheten i förfarandena är till exempel samarbetet mellan den projektansvarige och olika myndigheter och arten på de ansökningar och utredningar som krävs. Propositionen kan ha småskaliga konsekvenser för dessa via det utökade samarbetet mellan myndigheterna, de anvisningar som ska sammanställas och eventuella förhandsöverläggningar. Konsekvensen hänförs till projekt som omfattas av lagens tillämpningsområde, i huvudsak stora projekt på över 300 miljoner euro.

I och med att tillståndprocesserna görs smidigare förebyggs också ekonomiska förluster på grund av dröjsmål i projekten. Enligt propositionen är den utsedda myndigheten på det sätt som förutsätts i Smart TEN-T-direktivet kontaktpunkten för den projektansvarige i tillståndsärenden enligt direktivet, den främjar effektiv och strukturerad processering av tillståndsförfaranden och ger på begäran den projektansvarige vägledning om överlämnande av relevanta uppgifter och handlingar. Det bedöms att detta i viss mån minskar den administrativa bördan för de projektansvariga. Propositionen påverkar inte konkurrensställningen mellan företagen i Finland eller internationellt.

4.2.2 Konsekvenser för myndigheternas verksamhet

Enligt den föreslagna lagen är Transport- och kommunikationsverket i fortsättningen den utsedda myndigheten enligt Smart TEN-T-direktivet. Den utsedda myndigheten verkar enligt lagen som kontaktpunkt för den projektansvarige och de myndigheter som ansvarar för förfarandena enligt lagens tillämpningsområde och för den utsedda myndigheten i en annan EU-medlemsstat samt för europeiska samordnare i gränsöverskridande projekt. Den utsedda myndigheten borde i samarbete med de behöriga myndigheterna sörja för rådgivningen till den projektansvarige, den kan anordna en förhandsöverläggning och ansvara för behandlingen av en anmälan av den projektansvarige vilken fastställer när tidsfristen börjar löpa och uppgifter i anknypning till uppföljningen av tidsfristen.

Det föreslås inte att ändringar görs i behörigheten för de behöriga myndigheterna, som omfattar statliga och kommunala myndigheter, och följaktligen inte heller i uppgiftsfördelningen mellan myndigheterna i skötseln av tillståndsärenden och andra administrativa förfaranden. Förslaget har dock småskaliga konsekvenser också för de behöriga myndigheternas uppgifter, i synnerhet i och med de allmänna anvisningar som ska upprättas i samarbete med den utsedda myndigheten och prioriteringen av uppgifterna i och med den tidsfrist som föreskrivs i lagen. Det bedöms att ökningen av arbetsmängden är liten, eftersom de behöriga myndigheterna redan har de behövliga anvisningarna, som kan utnyttjas.

Förslaget förutsätter också att samarbetet utökas mellan den utsedda myndigheten Transport- och kommunikationsverket och övriga behöriga myndigheter i förfaranden som hör till tillämpningsområdet. Samarbete förutsätts i planeringsskedet för genomförandet i synnerhet i fråga om förfaringssätten, tidsfristerna och upprättandet av de allmänna anvisningarna. I genomförandet av den föreslagna lagen ska man därtill beakta andra lagar som gör tillståndsförfaranden smidigare, såsom genomförandet av lagen om samordning av vissa miljörelaterade tillståndsförfaranden (764/2019).

Sammanställning av de allmänna anvisningarna enligt lagen till ett ställe kan också minska behovet av rådgivning till de projektansvariga en aning. Denna konsekvens kan reflektera sig också på andra trafikinfrastrukturprojekt än de som omfattas av lagens tillämpningsområde, eftersom samma krav för olika förfaranden gäller för andra projekt än de stora projekt som omfattas av tillämpningen på tidsfristen på fyra år i denna lag. Det kan konstateras att konsekvensen dock är ringa, eftersom de projektansvariga är professionella aktörer, myndigheter och företag, vars information om tillstånds- och andra krav i lagstiftningen redan för närvarande ligger på en bra nivå. Därtill har myndigheterna redan för närvarande existerande anvisningar för olika förfaranden.

Justering av tidsfrister för den totala längden på tillståndsförfaranden för vissa trafikinfrastrukturprojekt och andra administrativa godkännandeförfaranden kan orsaka ändringar i myndigheternas interna förfaringssätt. För att iaktta tidsfristerna är det möjligt att det är nödvändigt att prioritera behandlingen av tillstånd för projekt enligt tillämpningsområdet i förhållande till tillstånd för andra projekt och på så sätt också påverka behandlingen av andra ärenden än de som hör till lagens tillämpningsområde. Eftersom det i beredningen uppskattats att det är möjligt att genomföra förfaranden som hör till tillämpningsområdet inom en tidsfrist på fyra år, i vilken man inte beaktar den tid som ägnas åt komplettering av projektet och beror på den projektansvarige, kan det bedömas att konsekvensen för behandlingen av andra ärenden förblir ringa. Den bindande tidsfristen borde inte heller försämra kvaliteten på beslutsfattandet hos de behöriga myndigheterna.

På grund av att de projekt som hör till propositionens tillämpningsområde är sällsynta, bedöms konsekvenserna för de statliga och kommunala myndigheterna i sin helhet vara ringa. Genomförandet av direktivet orsakar inte stora förändringar i det finländska tillståndsförfarandet. Eftersom tidsfristen på fyra år är tillräcklig för att genomföra administrativa tillstånds- och andra förfaranden åtminstone för största delen av projekten redan för närvarande, orsakar propositionen inte i största delen av fallen något särskilt behov av att ändra behandlingen hos de behöriga myndigheterna, utöver att ge information om hur behandlingen framskrider. Myndigheterna binds också av kravet på behandling utan dröjsmål, varför tidsfristen på fyra år inte heller berättigar till dröjsmål i behandlingen av ärendet, även om den totala tidsfristen på fyra år inte överskrids.

Beslutsfattandet kring klassificeringen blir smidigare i och med propositionen då det överförs att göras på rätt nivå med tanke på ärendets betydelse och rollerna för trafikförvaltningsmyndigheterna. NTM-centralernas och Trafikledsverkets ansvar för att bereda en framställan om den funktionella klassen för en landsväg i enlighet med propositionen och Transport- och kommunikationsverkets behörighet att stadfästa klassen överensstämmer väl med de nämnda myndigheternas nuvarande roller och de orsakar inte betydande extra uppgifter.

Propositionens syfte är inte att på omfattande sätt förnya klassificeringen av alla landsvägar i Finland och lagändringen förutsätter inte detta. Granskningen av behoven av ändring av klasserna görs dock som en del av genomförandet av den riksomfattande trafiksystemplanen. Det extra arbetet med anledning av detta beror inte direkt på denna proposition. De ändringar som ingår i propositionen bidrar dock till att främja genomförandet av granskningen och eventuella behövliga uppdateringar.

4.2.3 Miljökonsekvenser

Propositionen har inga direkta miljökonsekvenser.

I genomförandet av Smart TEN-T-direktivet ändras inte förutsättningarna för övriga godkännandebeslut. Följaktligen ändrar inte propositionen miljökonsekvenserna av de projekt som hör till tillämpningsområdet eller bedömningsprocesserna för dessa. Det kan inte heller förmodas att lagen påverkar genomförandebeslut som gäller betydande investeringar, som å sin tur påverkar inledandet av projekt.

4.2.4 Andra samhällsliga konsekvenser

Med den nya lagen som gäller genomförandet av Smart TEN-T-direktivet ändras inte de gällande bestämmelserna om deltagande, ändringssökande och hörande. Propositionen har inte konsekvenser för de tider för utlåtanden och höranden vilka reserverats för parter eller andra som ska höras, vem som ska höras, de förfaranden för växelverkan vilka föreskrivits i andra speciallagar, med vilka en möjlighet för var och en att påverka beslutsfattandet om den egna livsmiljön för alla tryggats.

I anknytning till de funktionella klasserna för landsvägar inkluderas i lagen om trafiksystemet och landsvägar nya bestämmelser om beredning av framställan om den funktionella klassen, olika aktörers möjlighet att delta i beredningen, begäran om utlåtanden och information om en framställan. Ändringarna förbättrar den möjlighet att påverka beslutsfattandet om den egna livsmiljön, vilket förutsätts i 20 § 2 mom. i grundlagen.

Propositionen har inte direkta konsekvenser för områdesutvecklingen. I situationer som gäller ändring av den funktionella klassen förbättrar den föreslagna lagen dock öppenheten och växelverkan genom att stärka till exempel kommunernas och landskapens möjligheter till deltagande.

5 Alternativa handlingsvägar

5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser

5.1.1 Genomförandet av direktivet

Tillämpningsområde

Enligt Smart TEN-T-direktivet omfattar tillämpningsområdet de tillståndsförfaranden som godkännande för genomförande förutsätter i projekt som är en del av de på förhand identifierade avsnitten i stomnätet vilka räknas upp i bilagan till direktivet och i andra projekt som an knyter till stomnätskorridorer och vars totala kostnader överskrider 300 miljoner euro. Direktivet tillämpas också på offentliga upphandlingar för gränsöverskridande projekt som hör till tillämpningsområdet.

Medlemsstaterna kan besluta att tillämpa direktivet på andra projekt som gäller stomnätet och det övergripande nätet, inklusive de i 1 punkten avsedda projekten som enbart an knyter till telematapplikationer, ny teknologi och innovationer. Medlemsstaterna ska meddela sitt beslut till kommissionen.

Hanteringen av den helhet som utgörs av tillståndsförfaranden och andra administrativa förfaranden och längden på denna är ofta utmanande i synnerhet för stora projekt, som kan förutsätta flera olika förfaranden. Det kan anses att de också är föremål för ett särskilt samhälleligt intresse, vilket kan bidra till att motivera att den koordinerande rollen i an knytning till olika förfaranden och samarbetet mellan den projektansvarige och myndigheterna föreskrivs för den utsedda myndigheten.

Stiftande av bindande tidsfrister för administrativa förfaranden, vilket i praktiken kan göra det svårare att prioritera dem i förhållande till andra ärenden som behandlas av myndigheten är i det finländska rättssystemet en exceptionell lösning, som ska granskas i synnerhet ur jämställdhetssynvinkel. Det ska finnas godtagbara starka grunder för eventuell prioritering av behandling av ärenden hos myndigheten med anledning av tidsfristsregleringen.

I enlighet med det som konstaterats i avsnitt 3.4.3 uppnås tidsfristen på fyra år redan för närvarande i största delen av projekten. Följaktligen finns det ingen särskild fördel med att utsträcka tidsfristsregleringen i direktivet att gälla för andra projekt som genomförs i TEN-T-nätet.

Med beaktande av det ovan konstaterade har man i beredningen beslutat sig för att framställa att tillämpningsområdet nationellt inte utvidgas längre än vad som förutsätts i direktivet.

Den nationella utsedda myndigheten

Kommunikationsministeriet eller någon av de myndigheter som är med i trafikinfrastrukturprojekt, såsom Transport- och kommunikationsverket, Trafikledsverket eller någon av närings-

trafik- och miljöcentralerna kunde verka som nationell utsedd myndighet. Den utsedda myndigheten kunde också vara någon annan än en nuvarande existerande myndighet, till exempel en särskild nämnd till vilken företrädare från olika tillståndsmyndigheter utses.

För närvarande utgörs den allmänna utvecklingslinjen av en strävan efter att överföra fallspecifikt beslutsfattande och rutinartade myndighetsuppgifter från ministerienivå till ämbetsverksnivå. Av denna orsak är det inte motiverat utse ett ministerium till behörig myndighet. Inrättande av en särskild nämnd skulle strida mot nuvarande mål för utvecklingen av förvaltningen och det skulle inte vara en effektiv lösning. Transport- och kommunikationsverkets nuvarande behörighet omfattar tillståndsärenden som motsvarar de tillståndsärenden som hör till Smart TEN-T-direktivets tillämpningsområde, det är ett självständigt och oberoende ämbetsverk inom centralförvaltningen, vilket verkar inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde och sköter myndighetsuppgifter inom trafik och elektronisk kommunikation. Utifrån det ovan konstaterade har det beslutats att framställa Transport- och kommunikationsverket som utsedd myndighet.

Projektens primära ställning

Enligt direktivet ska medlemsstaterna sträva efter att säkerställa att alla myndigheter som deltar i tillståndsförfarandet, med undantag för domstolar, prioriterar projekt som hör till direktivets tillämpningsområde. Om det i den nationella lagstiftningen föreskrivs om särskilda tillståndsförfaranden som ska tillämpas på primära projekt, ska medlemsstaterna säkerställa att de projekt som hör till direktivet tillämpningsområde behandlas enligt dessa förfaranden. Den bestämmelse som ingår i direktivet är indikativ och inte förpliktigande. I den finländska nationella lagstiftningen finns det inte för tillfället bestämmelser om förfarandet i anknytning till primära projekt.

För att trygga ett snabbt genomförande av projekten ska varje myndighet säkerställa att uppgifter som anknyter till dessa projekt behandlas utan dröjsmål, såsom förutsätts i 23 § i förvaltningslagen. Därtill bildas prioritet för de projekt som hör till tillämpningsområdet för direktivet via den tidsfristreglering som direktivet förutsätter. Den utsedda myndigheten ska också övervaka tidtabellen för tillståndsförfarandet och i synnerhet för bok över alla förlängningar av tidsfristen enligt artikel 5.4, med vilket det är möjligt att för egen del förvissa sig om att tillståndsförfarandet framskrider utan dröjsmål.

Alternativt är det möjligt att i lagen stifta bestämmelser om att målet är att prioritera projekt som hör till tillämpningsområdet. Enligt grundlagsutskottets etablerade utlåtandep Praxis gäller jämlikhetsbestämmelsen i 6 § i grundlagen i princip enbart för människor. Jämlikhetsprincipen kan dock ha betydelse också i bedömningen av regleringen för juridiska personer, i synnerhet då regleringen indirekt påverkar den juridiska ställningen för fysiska personer. Ju längre detta samband är, desto mindre är synvinkelns betydelse (t.ex. GrUU 11/2012 rd, GrUU 37/2010 rd, GrUU 13/2020 rd). Prioritetställningen för projekt som hör till tillämpningsområdet kan dock bromsa behandlingen av andra ärenden som hör till myndigheten, varvid konsekvensen kan sträcka sig också till behandlingen av ärenden som gäller fysiska personer.

Med anledning av det ovan konstaterade framställs det inte att det utfärdas separata föreskrifter om prioritet för projekt, utan direktivets krav om prioritet genomförs som en del av tidsfristregleringen.

Sättet att genomföra tidsfristregleringen

De potentiella alternativen för anordna tillståndsförfaranden med beaktande av tidsfristen på fyra år utgörs åtminstone av den lösning som anmots i lagen om tillståndsförfaranden och vissa andra administrativa förfaranden i samband med produktionsanläggningar för förnybar energi (1145/2020), med vilken regleringen kring organiseringen av tillståndsförfaranden för produktionsanläggningar för förnybar energi och längden på dessa enligt det uppdaterade direktivet om förnybar energi (EU) 2018/2001, RED II) genomförts, och å andra sidan förfarandet för så kallade energiinfrastrukturprojekt av gemensamt intresse, som regleras i Europaparlamentets och rådets förordning nr 347/2020 om riktlinjer för transeuropeiska energiinfrastrukturer (TEN-E-förordningen) och nationellt i lagen om tillståndsförfarandet för energiprojekt av gemensamt intresse inom Europeiska unionen (684/2014). Med tanke på en enhetlig lagstiftning har man strävat att också i genomförandet av Smart TEN-T-direktivet tillämpa lösningar som redan tillägnats i motsvarande regleringsfall i den finländska rättsordningen.

I lagen om tillståndsförfaranden för produktionsanläggningar för förnybar energi förutsätts inte att sökanden inleder förfarandena på samma gång, utan beräkningen av tidsfristen börjar från det att det första förfarandet som hör till tillämpningsområdet för tidsfristsregleringen i lagen i fråga anhängiggörs och upphör med den sista delgivningen av ett beslut om förfarandet vilket nämns i lagen och vilket är en förutsättning för att ett kraftverk byggs, uppdateras, ansluts till nätet och startas. I tidsfristen inräknas inte den tid under vilken sökanden inte har anhängiga ärenden som gäller förfaranden som hör till tidsfristregleringen i lagen. I lagen om tillståndsförfarandena för produktionsanläggningar för förnybar energi har NTM-centralen i Södra Österbotten utsetts till kontaktmyndighet, som sköter de föreskrivna uppgifterna för en kontaktpunkt genom att dra nytta av det elektroniska tjänstelagret.

Det finns relativt detaljerade bestämmelser om förfarandet för energiprojekt av gemensamt intresse i TEN-E-förordningen. Energimyndigheten, som i egenskap av kontaktmyndighet för produktionsanläggningar för projekt kring produktionsanläggningar för förnybar energi har en mer central roll i hanteringen av helheten, ansvarar för koordineringen av tillståndsprocesserna. Förfarandet för energiprojekt av gemensamt intresse framskrider i faser och det koordineras av Energimyndigheten. Förfarandet omfattar följande faser: 1) beredningsfasen (planering av projektet och bland annat upprättande av en miljökonsekvensbeskrivning och andra utredningar), 2) det förfarande som föregår ansökan (omfattar anmälan av projektet, beredning av ansökningshandlingarna och tidsperioden från överlämnandet av ansökningshandlingarna till det att Energimyndigheten godkänner de överlämnade handlingarna, en riktgivande tidsfrist på två år) och 3) det lagstadgade tillståndsförfarandet (från den dag då ansökningshandlingarna godkänts tills dess att tillståndsbesluten fattas, maximilängd på 1 år 6 månader). Energimyndigheten anordnar inledande möten såväl i 1:a som i 2:a fasen. De ansökningshandlingar som gäller tillämpningsområdet för lagen ska lämnas in samtidigt, varefter Energimyndigheten tillsammans med de behöriga myndigheterna granskar och godkänner dessa och vid behov framför en begäran om komplettering.⁷ Liksom stora trafikprojekt som hör till Smart TEN-T-direktivets tillämpningsområde, är också energiprojekt i gemensamt intresse sällsynta.

Smart TEN-T-direktivets förfarande har kontaktpunkter med förfarandet för energiprojekt för ett gemensamt intresse. Regleringen i Smart TEN-T-direktivet är dock avsevärt mer flexibelt och rymligare än regleringen om energiprojekt av gemensamt intresse i TEN-E-förordningen. I beredningen av propositionen har det ansetts vara behövt att undvika extra arbetsfaser mellan de behöriga myndigheterna och den utsedda myndigheten och att anordna genomförandet av

⁷ Det finns närmare information om förfarandet på Energimyndighetens webbplats: <https://energiavirasto.fi/pci-hankkeet>.

tidfristsregleringen maximalt effektivt. De planer, utredningar, ansöknings- och andra handlingar som den projektansvarige upprättar och kvaliteten på dessa har en central roll för behandlingen av tillstånds- och andra administrativa förfaranden och längden på dessa. För den projektansvarige kan det dock vara förnuftigt att framskrida i etapper i olika förfaranden. Av dessa orsaker har det i beredningen av propositionen inte befunnits behövt att förutsätta samtidigt anhängiggörande av alla förfaranden som ett projekt förutsätter. Följaktligen har det i genomförandet av tidsfristsregleringen ansetts vara ett bättre alternativ med den lösning som tillägnats i RED II-genomförandet.

Smart TEN-T-direktivet förutsätter dock till exempel fullständiga ansökningshandlingar och det avviker också till övriga delar från regleringen om tillstånds-förfarandet i RED II-direktivet. Projekt som hör till tillämpningsområdet för RED II-regleringen är också avsevärt allmännare än de projekt som hör till Smart TEN-T-direktivet och de projektansvariga för dessa kan utgöras av till exempel husbolag och inte enbart professionella aktörer. På grund av dessa orsaker finns det ett behov av att den föreslagna lagen till vissa delar avviker från regleringen kring tillstånds-förfarandet för produktionsanläggningar för förnybar energi.

Konsekvenser

Påföljder av överträdelse av tidsfristerna behandlas inte i direktivet. Nationellt är det relativt sällsynt praxis att uppgiften att meddela olika påföljder som föreskrivs i speciallagarna tilldelas myndigheterna. Definiering och riktande av påföljder kan bli avsevärt resurskrävande åtgärder för myndigheterna. Fördelarna är sannolikt väldigt små i förhållande till målet om att göra förfarandena smidigare.

Vid överträdelse av tidsfristen är i varje fall de gällande rättsskyddsmedlen tillgängliga: förvaltningsklagan och klagomål till de översta laglighetsövervakarna. Medlemsstaterna kan därtill om vissa kriterier som är formulerade i unionsdomstolens rättspraxis är uppfyllda ställas inför skadeståndsansvar för en skada som orsakats för en enskild person på grund av brottet mot unionsrätten.

Med beaktande av det ovan konstaterade föreslås det inte att propositionen innehåller bestämmelser om konsekvenserna för myndigheterna i situationer där tidsfristerna överskrids.

5.1.2 Förfarandet för beslutsfattande kring landsvägarnas funktionella klasser

I fråga om förfarandet för beslutsfattande kring de funktionella klasserna för landsvägar har man som alternativ, utöver den lösning som framställs i propositionen, bedömt att nuläget bevaras, det vill säga beslutsfattande med en förordning av kommunikationsministeriet och beslut om den funktionella klassen för en landsväg i vägplanen.

En lag, förordning, föreskrift och i allmänhet också en förvaltningsintern föreskrift är ett normbeslut, det vill säga rättsliga bestämmelser för vilka det är karakteristiskt att de är allmänna och abstrakta regler som ges för på förhand ospecificerade fall. Förvaltningsbeslut gäller i allmänhet enskilda fall och de innehåller en lösning enbart för ett förvaltningsrättsligt förhållande åt gången och de gäller en eller några parter. Förvaltningsbeslut kan dock vara också allmännare, såsom godkännande av markanvändning eller stadfästande av en vägplan.⁸ Definiering av den funktionella klassen handlar inte om allmänna normer och de kan inte ses som rättsliga regler. Följaktligen är det inte nödvändigt att meddela ett klassificeringsbeslut genom en förordning

⁸ Olli Mäenpää: Yleinen hallinto-oikeus, 2017, s. 309.

utifrån dess art och betydelse. Eftersom det handlar om avgörande av ett ärende av enskild karaktär, lämpar sig fastställandet av klassen att göras också som ett myndighetsbeslut.

Fördelen med nuvarande lösning med beslut i ärendet genom förordning av ministeriet är en granskning på riksomfattande nivå, som dock kan genomföras också på annat sätt. Vid beslut om klasserna genom förordning är det inte möjligt att genomföra de ändringar som behövs i samband med vägprojekt som en del av den övriga planeringen och den administrativa behandlingen av projektet. I beslut om klasserna genom förordning är det också mer utmanande att ordna så att trafiksystemaktörer på lokalnivå kan delta i beredningen. Beslut om funktionella klasser handlar inte heller om allmänna regler, varför det inte är nödvändigt med beslutsfattande genom förordning.

I bedömningspromemorian om uppdateringen av den funktionella klassificeringen för landsvägar framställdes att beslutsfattande kring de funktionella klasserna för landsvägar i sin helhet överförs till att göras i vägplanen. I den remissrespons som mottogs rörande bedömningspromemorian ansågs det i fråga om formen på beslutsfattande kring den funktionella klassen att vägplansalternativet är motiverat i synnerhet i fall som gäller vägprojekt och av orsaker som anknyter till växelverkan. I flera utlåtanden lyftes det dock fram att en detaljerad vägplan, som omfattas av ett relativt tungt förfarande, inte lämpar sig bäst i andra fall än i fall som gäller ändring som genomförs i samband med projekt. Därtill ska ändringarna rörande den funktionella klassen för en landsväg i princip gälla hela förbindelsesträckan och ändringarna kan därför ofta inte begränsa sig till enbart en NTM-centrals område, varvid det ska avgöras vilken NTM-central som ansvarar för beredningen. I flera utlåtanden betonades också säkerställandet av riksomfattande enhetlighet. En del av remissinstanserna ansåg att beslutsfattandet rörande i synnerhet riks- och stamvägar, med tanke på den riksomfattande helheten, borde ske på riksomfattande och tillräckligt hög nivå.

I allmänhet har behoven av att ändra klasserna varit förknippade med vägförbättringsprojekt. En vägplan ska i regel upprättas rörande förbättringsprojekt. Ett beslut om en vägs funktionella klass i vägplanen eller i samband med den möjliggör följaktligen att klassen kan ändras som en del av processen för en vägplan, som också i övrigt ska uppgöras för förbättring av en väg. Det är smidigare att fatta beslut i dessa situationer och detta avlägsnar ett mellanskede i beslutet i förbättringsprojekten. Förfarandet blir smidigare och lättare. Överföring av ett klassificeringsbeslut för att göras i samband med en vägplan kan främja möjligheterna för medborgare och regionala aktörer att delta i beslutsfattande och möjliggöra en öppen och dialogisk process för klassificeringsbeslut via de förfaranden för växelverkan och hörande som anknyter till vägplaner.

När ändringen av klassificeringen inte anknyter till ett vägförbättringsprojekt, kan upprättande av en vägplan enbart för att ändra klassen dock vara ett onödigt tungt förfarande. Det vore dock ändamålsenligt att genomföra granskningar av de funktionella klasserna som görs i andra sammanhang än vid vägprojekt som större helheter och å andra sidan, även om en ändring gäller enbart en landsväg, begränsar den sig ofta inte enbart till en NTM-centrals verksamhetsområde. I så fall kan definieringen av den behöriga NTM-centralen som ansvarar för planen vara oklar.

I synnerhet definieringen av riks- och stamvägar handlar om strukturering av en riksomfattande helhet, vilket därför omfattas av ett accentuerat behov av att anordna beredningen och beslutsfattande enhetligt på riksnivå. Det är möjligt att samla definitionen av den funktionella klassen för en landsväg till riksomfattande nivå vid trafikförvaltningen. Eftersom de funktionella klasserna till centrala delar handlar om strukturering av näthelheten och inte direkt påverkar till exempel fastställandet av servicenivån på vägen, lämpar sig beredningen av ärendet bäst för

Trafikledsverket, som ansvarar för väghållningshelheten. Myndighetsuppgifter inom trafikförvaltning har å sin tur koncentrerats till Transport- och kommunikationsverket. Transport- och kommunikationsverket ansvarar också bland annat för att sammanställa trafiksystemanalysen och godkänna vägplaner, varför fastställande av klasser för landsvägar passar in i dess uppgift-helhet.

För att säkerställa den riksomfattande enhetligheten kan det också bli aktuellt med att pröva en precisering av de grundläggande uppgifterna för varje klass i lagen. Utifrån den respons som mottagits av intressentgrupperna anses det inte att det finns signifikativa problem i indelningen av landsvägar i riksvägar, stamvägar, regionala vägar och förbindelsevägar, utan främst preciseringsbehov. Följaktligen kan rollen för varje klass preciseras utan att ändra principerna i lagen också på en nivå under lagnivån.

5.2 Handlingsmodeller som används eller planeras i andra medlemsstater

Det finns väldigt begränsad information om övriga medlemsstaters planer för att genomföra direktivet. På grund av tidsfristen för genomförandet (den 10 augusti 2023) har flera medlemsstater fortfarande bara preliminära granskningar och planer. I Sverige befinner sig de åtgärder som genomförandet av direktivet förutsätter fortfarande i utrednings- och initialfasen, men preliminärt är avsikten att genomförandet görs på förordningsnivå.

6 Remissvar

*Lagen om tillståndsförfaranden och andra administrativa förfaranden för vissa projekt avse-
ende det transeuropeiska transportnätet*

Förhållandet till strävan efter smidigare processer och tidsfristregleringen var generellt positivt i utlåtandena. I utlåtandena framfördes dock anmärkningar också om att det ska säkerställs att också andra trafikprojekt än de som hör till tillämpningsområdet för denna lag, mindre projekt och projekt utanför TEN-T-stomnätet och projekt som gäller cyklingsleder framskrider. Transport- och kommunikationsverket Traficom sågs som en naturlig aktör att verka som utsedd myndighet. Samarbetet mellan myndigheterna och betydelsen för Traficoms koordinerande roll underströks. Kommunförbundet lyfta å andra sidan fram eventuella problem i anknytning till tidsfristsregleringen i förhållande till behandlingen av en myndighet hos en självstyrande kommun och frågor om myndigheternas möjlighet att komma överens om behandlingstiderna de facto och med tanke på den finländska förvaltningsrättens doktrin. Kritiska anmärkningar framfördes om inkludering av MKB-förfarandet i tillämpningsområdet. I utlåtandena understöddes dock en begränsning enligt vilken enbart den fas som hör till miljökonsekvensbeskrivningen i MKB-förfarandet hör till tillämpningsområdet.

I utlåtandena framfördes vissa detaljerade anmärkningar om lagförslaget, till exempel om den nya lagens förhållande till den processuella kraven i speciallagarna och förvaltningslagen som allmän lag samt till projektdefinieringen. NTM-centralernas miljö och naturresurs-ansvarsområden konstaterade att om projekt som omfattas av lagen ska prioriteras i myndighetsbehandlingen, ska tydliga bestämmelser om detta utfärdas. I flera utlåtanden riktades uppmärksamhet mot tryggheten av tillräckliga resurser för den utsedda myndigheten och övriga behöriga myndigheter samt förvaltningsdomstolarna. Traficom bedömde på ett sätt som avvek från det propositionsutkast som var föremål för remiss att behovet av tilläggsresurser är 1,0 årsverken då lagen träder i kraft och därefter 1,0 årsverken på stadigvarande sätt.

Lagförslaget och dess motiveringar har utifrån utlåtandena preciserats och kompletterats i synnerhet rörande förhållandet mellan den föreslagna lagen och övriga lagar, hänvisningarna till förfarandena i tillämpningsområdet, den utsedda myndighetens skyldighet att underrätta de behöriga myndigheterna om en godkänd anmälan som startar tidsfristen, den projektansvariges skyldighet att underrätta den utsedda myndigheten om att förfaranden som hör till tillämpningsområdet inletts och om på vems initiativ tidsfristen kan förlängas. I lagförslagets motiveringar har det tydliggjorts att de behöriga myndigheterna ska sträva efter att ge projekt som hör till tillämpningsområdet prioritet i behandlingen om detta krävs för att iaktta tidsfristerna. Uppskattningen av behovet av extra resurser för Traficom har korrigerats i det avsnitt som gäller konsekvenserna av propositionen. Den bestämmelse om rådgivning som är överlappande med förvaltningslagen har avlägsnats från förslaget med anledning av att den är onödig. Specialmotiveringen i propositionen har preciserats med beaktande av myndigheternas möjlighet att komma överens om förfarandetiderna, vilket lyfts fram i utlånderesponsen, och i anknytning till vilket också bestämmelsen om förlängning av tidsfristen ändrats till en förpliktande form för den utsedda myndigheten. Också propositionens förhållande till grundlagen har kompletterats i förhållande till den kommunala självstyrelsen. Kommunförbundets förslag, enligt vilket anmälan om begäran om komplettering till den utsedda myndigheten borde avgränsas enbart till situationer där den behöriga myndigheten anser att förlängning är behövlig, kunde inte genomföras, eftersom beräkningen av den utsatta tiden avbryts under den tid då kompletteringar överlämnas, varför det finns ett behov av att anmäla en begäran om komplettering inom en rimlig tid för fullgörandet av uppföljningsuppgiften enligt direktivet för den utsedda myndigheten.

Förslaget om ändring av lagen om trafiksystemet och landsvägar med avseende på beslutsfattandet kring den funktionella klassificeringen

I utlåtandena förhöll man sig så gott som utan undantag positivt till de förslag till ändring som gäller beslutsfattandet kring den funktionella klassificeringen av landsvägar. I synnerhet landskapsförbunden och Kommunförbundet understödde den framställda skyldigheten att höra kommunerna och landskapen och anteckningarna om utnyttjande av trafiksystemarbetet i beredningen. I utlåtandena framhävdes också samarbetet över landskapsgränser också med grannländerna (Lapplands förbund). I utlåtandena betonades det att klassificeringen ska vara jämlik, enhetlig på det riksomfattande planet och bestående. Därtill ansågs det vara viktigt att vägnätet är täckande och att nätet inte reduceras eller att vägnätet på landsbygden försvagas. Cykelförbundet framställde att beaktande av cykelvägar läggs till i klassificeringen.

Trafikledsverket, NTM-centralernas trafikansvarsområden och Traficom framförde närmare anmärkningar om fördelningen av beredningsansvaret för en framställan om den funktionella klassen, delgivning av beslut och behandlingen i samband med en vägplan. Södra Österbottens förbund lyfte fram att det juridiska förhållandet mellan de indikativa anteckningar som gäller ändringar av de funktionella klasserna för landskapsplanerna och Transport- och kommunikationsverkets klassificering med ett förvaltningsbeslut förblir oklart.

I utlåtandena accentuerades därtill behovet av att trygga tillräckliga anslag för underhållet och utvecklingen av vägnätet och dessutom uttrycktes oro kring vägnätets skick. I fråga om förfarandet rörande de funktionella klasserna accentuerades tillräckligheten i myndighetsresurserna och att finansieringen för uppgifterna inte ska tas från anslagen för väghållningen. I flera utlåtanden hänvisades det till utlåtandena från våren 2022 om den bedömningspromemoria som upprättats om uppdateringen av den funktionella klassificeringen för landsvägar.

Lagförslaget och motiveringarna till det har preciserats rörande fördelningen av behörigheten mellan NTM-centralerna och Trafikledsverket i fråga om framställan om den funktionella klassen och som en del av upprättande av vägplanen. Utifrån utlåtandena har lagförslaget kompletterats med ändringar av 103 och 104 §, vilka gäller delgivning och meddelande av beslut. Specialmotiveringen har preciserats i fråga om förhållandet mellan en landskapsplan och framställningar och beslut om den funktionella klassen för landsvägar. Cykelförbundets förslag om en mer omfattande reform av klassificeringen med beaktande av också cyklingslederna kunde inte genomföras i denna proposition, i vilken avsikten inte är att ändra grunderna för klassificeringen och dess innehåll.

Korrigeringsavbestämmelserna om ersättningsfria överlåtelse i landsvägslagen och banlagen

Under den fortsatta beredningen kom det utifrån Forststyrelsens kontakt fram att man i samband med beredningen och behandlingen av ändringarna av landsvägslagen och banlagen, vilket var ett arbete som tidsmässigt gjordes på ett delvis överlappande sätt år 2016, av misstag i den senare ändringen inte beaktat ändringen av bestämmelserna om ersättningsfria överlåtelse i landsvägslagen och banlagen, vilken gjordes i samband med stiftandet av regleringen kring omorganiseringen av Forststyrelsen. För att korrigera detta kompletterades propositionen med ändring av 84 § i lagen om trafiksystemet och landsvägarna och en lag om ändring av 74 § i banlagen. Jord- och skogsbruksministeriet, finansministeriet, Lantmäteriverket, Trafikledsverket och Forststyrelsen hördes om kompletteringen. De understödde ändringarna och åtgärdande av situationen.

7 Specialmotivering

7.1 Lagen om tillståndsförfaranden och andra administrativa förfaranden för vissa projekt avseende det transeuropeiska transportnätet

1 §. Lagens syfte. Enligt paragrafen innehåller lagen bestämmelser om kraven på tillståndsförfaranden och andra administrativa godkännandeförfaranden som gäller uppförande, anpassning eller ändring av trafikinfrastruktur som följer av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2021/1187 om rationaliseringsåtgärder för att påskynda förverkligandet av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T), nedan direktivet. De krav som föreskrivs i lagen gäller i synnerhet den tidsfrist som tillämpas på förfarandena. Det föreslås också att lagen innehåller bestämmelser om uppgifterna för den utsedda myndigheten enligt direktivet och om samarbete mellan den utsedda myndigheten och övriga myndigheter samt om offentliga upphandlingar i anknäring till gränsoverskridande projekt i medlemsstaterna.

2 §. Tillämpningsområde. I paragrafen utfärdas föreskrifter om lagens tillämpningsområde. I tillämpningsområdet för regleringen enligt direktivet görs inga nationella utvidgningar.

Enligt 1 mom. 1 punkten i paragrafen omfattar tillämpningsområdet projekt som gäller uppförande, anpassning eller ändring av transportinfrastrukturen och som gäller på förhand identifierade avsnitt av det transeuropeiska transportnätets stamnät och stamnätskorridorer i TEN-T-nätet enligt bilagan till direktivet. Projekt som gäller stamnätskorridorer hör till tillämpningsområdet, om deras totala kostnader överstiger 300 miljoner euro. Momentet motsvarar bestämmelserna om tillämpningsområdet i artikel 1.1 a och b i direktivet. I vissa fall når inte projektets totalkostnadsuppskattning beloppet på 300 miljoner euro från första början, men kostnadsuppskattningen kan ändras och preciseras i takt med att planeringen framskrider. I sådana fall kan en anmälan enligt 6 § vilken startar beräkningen av tidsfristen göras i ett senare skede, även om

något av de förfaranden som nämnts i 2 mom. redan inletts eller avslutats. Eftersom anmälan är avgörande för att starta beräkningen av tidsfristen, beräknas inte den tid som gått åt till förfaranden som hör till lagens tillämpningsområde i beräkningen av tidsfristen.

Därtill innehåller 1 mom. i behövlig utsträckning en definition av ett projekt enligt direktivet. Ett i lagen avsett projekt ska gälla uppförande, anpassning eller ändring av ett avgränsat avsnitt av trafikinfrastrukturen. Genomförande av olika åtgärder som ingår i ett projekt borde gälla samma avgränsade avsnitt av infrastrukturen, vilket behandlas till exempel tillsammans i en järnvägs- eller vägplan. Om en större utvecklingshelhet som gäller infrastruktur genomförs genom att dela helheten i delprojekt, gäller denna lag för varje delprojekt separat. Tidsfristen i lagen gäller den helhet som ingår i en plan, vilken genomförs och behandlas i administrativa förfaranden som en helhet.

I 2 mom. i paragrafen föreskrivs om de tillståndsförfaranden och övriga administrativa godkännandeförfaranden vilka hör till lagens tillämpningsområde. Enligt artikel 2.1 i direktivet avses med beslut om godkännande: det beslut eller den samling beslut, som kan vara av administrativ karaktär, som fattas samtidigt eller successivt av en eller flera myndigheter i en medlemsstat enligt ett nationellt rättssystem och nationell förvaltningsrätt, som avgör om en projektansvarig har rätt att genomföra projektet i det berörda geografiska området. Med tillståndsförfarande avses enligt artikel 2.2 i direktivet varje förfarande som enligt unionsrätten eller nationell rätt måste följas med avseende på ett enskilt projekt som omfattas av detta direktivs tillämpningsområde för att erhålla det beslut om godkännande som krävs av myndigheten eller myndigheterna i en medlemsstat. Det tillståndsförfarande som avses i direktivet omfattar inte stadsplanering eller markanvändningsplanering, förfaranden som anknyter till ingående av offentliga upphandlingsavtal eller sådana åtgärder som vidtagits på strategisk nivå och som inte anknyter till ett enskilt projekt och som är till exempel strategisk miljöbedömning, budgetplanering för den offentliga ekonomin och nationella eller regionala trafikplaner.

Tillämpningsområdet för lagen är enligt förslaget förenligt med direktivet, eftersom det täcker alla förfaranden som gäller uppförande, anpassning och ändring av en avgränsad del av trafikinfrastrukturen, vilka ska iaktas för att avgöra om den projektansvarige får genomföra projektet i det aktuella geografiska området. De tillstånd eller andra förfaranden som ett projekt förutsätter baserar sig också i fortsättningen på de bestämmelser som nämns 2 mom. I enlighet med definitionen av tillståndsförfaranden i direktivet omfattar regeringen kring tillståndsförfaranden i lagen inte bland annat förfaranden i anknytning till planering av markanvändning och annan projektplanering i det tidigaste skedet, åtgärder på strategisk nivå och planer på nationell eller regional nivå.

Enligt 1 punkten i momentet tillämpas lagen på de förfaranden enligt lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning vilka gäller hörande om miljökonsekvensbeskrivningen enligt 20 § i lagen, kontaktmyndighetens motiverade slutsats enligt 23 § i lagen och uppdatering av den motiverade slutsatsen enligt 27 §. Uppdatering av den motiverade slutsatsen sker i en situation där projektet under tillståndsskedet ändrats så mycket att en tidigare miljökonsekvensbedömning i tillståndsskedet inte längre är aktuell. I så fall måste miljökonsekvensbedömningen efter behov kompletteras. Enligt 10 § i MKB-lagen fungerar närings-, trafik- och miljöcentralen som kontaktmyndighet för MKB-förfarandet.

Enligt 2 punkten i momentet tillämpas lagen på godkännandeförfaranden för vägplaner enligt 21 § i lagen om trafiksystem och landsvägar. Enligt 99 § i den nämnda lagen godkänner Transport- och kommunikationsverket en vägplan. Ämbetsverket kan utifrån särskilda orsaker överföra en plan för att godkännas av kommunikationsministeriet.

Enligt 3 punkten i momentet tillämpas lagen på godkännandeförfarande för en järnvägsplan enligt 14 § i banlagen. Enligt 28 § i den nämnda lagen godkänns järnvägsplaner som gäller byggande av en järnväg i allmänhet av Transport- och kommunikationsverket. Transport- och kommunikationsverket kan utifrån särskilda orsaker överföra en plan för att godkännas av kommunikationsministeriet.

Enligt 4 punkten i momentet tillämpas lagen på bygglovsförfaranden enligt 79 § i luftfartslagen. Bygglov beviljas av Transport- och kommunikationsverket. Statsrådet kan i enskilda fall förbehålla sig rätten att avgöra ett ärende som gäller bygglov.

Enligt 5 punkten i momentet tillämpas lagen på ett miljötillståndsförfarande enligt 27 § i miljöskyddslagen. Miljötillstånd ansöks antingen av kommunens miljöskyddsmyndighet eller av regionförvaltningsverket, som är statens miljötillståndsmyndighet enligt 21 § 3 mom. i lagen. Det finns bestämmelser om den behöriga tillståndsmyndigheten i 34 § i lagen och i 1 kap. i statsrådets förordning om miljöskydd. Enligt 1 § 2 mom. 12 punkten i förordningen behandlar regionförvaltningsverket ett miljötillstånd som gäller trafik, då det handlar om hamnar eller lastnings- eller lossningskajer som i huvudsak är avsedda för handelssjöfart och som lämpar sig för fartyg med en dödvikt på över 1 350 ton, flygplatser som är trafikflygplatser eller kemikaliebangårdar eller terminaler där hälso- eller miljöfarliga kemikalier förflyttas från ett transportmedel till ett annat transportmedel eller ett upplag, eller från ett upplag till ett transportmedel, dock inte förflyttning av stycke gods. Om samma projekthelhet förutsätter såväl ett tillstånd enligt vattenlagen som ett miljötillstånd, behandlas tillståndsansökningarna i enlighet med miljöskyddslagen och vattenlagen i en gemensam behandling (vattenlagen 11 kap. 12 § och miljöskyddslagen 47 §). I så fall fungerar regionförvaltningsverket som tillståndsmyndighet.

Enligt 6 punkten i momentet tillämpas lagen på tillståndsförfarande enligt vattenlagen. Av ärendegrupperna enligt vattenlagen hänvisar denna bestämmelse till tillståndsförfaranden för vattenhushållningsprojekt enligt 3 kap. 2 och 3 §, förfarandet kring fastställande som allmän farled enligt 10 kap. 2 § och undantagsförfarandet för skydd av vattennaturtyper enligt 2 kap. 11 § samt de förfaranden som gäller beviljande av nyttjanderätt enligt 2 kap. 12–14 § och 10 kap. 7 §. Regionförvaltningsverket fungerar som tillståndsmyndighet enligt vattenlagen.

Enligt 7 punkten i momentet tillämpas lagen på undantag från förbudet att ändra en naturtyp enligt 31 § i naturvårdslagen och undantagsförfaranden för avvikelser från fridlysning av växter och djurarter enligt 48 § 2 mom. och 49 § 3 och 4 mom. i den lagen. Den behöriga myndigheten för att bevilja dessa undantag är närings-, trafik- och miljöcentralen. Utanför tillämpningsområdet för lagen lämnas undantagsförfaranden enligt naturvårdslagen, som gäller områden som hör till ett naturvårdsprogram, enskilda naturvårdsområden, naturminnesmärken och landskapsområden. I planeringen av projekt ska målet vara att projektet inte omfattar de skyddsobjekt som nämns i naturvårdslagen.

Enligt 8 punkten i momentet tillämpas lagen på tillståndsförfaranden som gäller byggande enligt markanvändnings- och bygglagen. Enligt direktivet hör inte planering av markanvändning till det avsedda tillståndsförfarandet. Lagen tillämpas enligt förslaget på förfaranden för bygglov enligt 125 § i markanvändnings- och bygglagen, förfaranden för åtgärdstillstånd enligt 126 § i den lagen, förfaranden för rivningslov enligt 127 § i den lagen och förfaranden för tillstånd för miljöåtgärder enligt 128 § i den lagen. Bygglov, åtgärdslov, rivningslov och tillstånd till miljöåtgärder avgörs av den kommunala byggnadstillsynsmyndigheten. I järnvägs- och vägprojekt behövs inte åtgärdstillstånd, tillstånd till miljöåtgärder eller rivningslov då en åtgärd som hör till tillämpningsområdet för en ovan nämnd tillståndstyp baserar sig på en godkänd järnvägs- eller vägplan.

Enligt 9 punkten i momentet tillämpas lagen på förfarandet för inlösentillstånd enligt 5 § i lagen om inlösen av fast egendom och särskilda rättigheter (inlösenlagen). Inlösentillstånd kan vara en väsentlig del av det tillståndsbeslut som avses i direktivet, det vill säga huruvida ett projekt får genomföras i ett visst geografiskt område. En vägplan eller järnvägsplan som godkänts i ett väg- och banprojekt berättigar till inlösen av de områden och rättigheter som anvisats i planen. Statsrådet beviljar tillstånd till inlösen på ansökan vid sitt allmänna sammanträde. Om inlösentillstånd ansöks för att bygga en kraftledning, ett naturgasnät eller ett annat jämförbart projekt och beviljandet av tillstånd inte motsätts eller det handlar om mindre viktiga inlösningar av allmänt eller enskilt intresse, kan tillstånd också ges av Lantmäteriverket.

Enligt 10 punkten i momentet tillämpas lagen på tillståndsförfaranden enligt 4 § i marktäktslagen. Avgöranden om tillstånd till täktverksamhet görs enligt 7 § i lagen av den kommunala miljöskyddsmyndigheten enligt lagen om kommunernas miljöförvaltning. Tillstånd till täktverksamhet behövs inte för uttag och utnyttjande av substanser som lösgjorts i samband med byggande, då åtgärden baserar sig på ett tillstånd av en myndighet eller en plan som godkänts av en myndighet, såsom en järnvägs- eller vägplan, ett förrättningsbeslut enligt lagen om enskilda vägar, ett inlösentillstånd enligt inlösenlagen och vattentillstånd. Dock åsidosätter en järnvägs- eller vägplan behovet av tillstånd till täktverksamhet enbart då uttaget av marks substanser sker i ett järnvägsområde enligt en järnvägsplan eller i ett vägområde enligt en vägplan eller i ett sådant biområde som inte inrättats för uttag av marks substanser.

Enligt 11 punkten i momentet tillämpas lagen på förfaranden för samtycke för byggande i den ekonomiska zonen enligt 7 § i lagen om Finlands ekonomiska zon. Med stöd av 7 § i lagen om Finlands ekonomiska zon kan Statsrådet efter ansökan lämna samtycke till att uppföra och använda konstgjorda öar, anläggningar och konstruktioner för de verksamheter som avses i 6 § samt sådana övriga anläggningar och konstruktioner som kan störa utövandet av de rättigheter som Finland enligt folkrätten har i den ekonomiska zonen. Tillståndsärendet avgörs vid statsrådets allmänna sammanträde på föredragning av arbets- och näringsministeriet.

Enligt 3 mom. i paragrafen tillämpas lagen dock inte på sådana projekt som enbart hänför sig till telematikapplikationer, ny teknik och innovationer. Avgränsningen av tillämpningsområdet motsvarar avgränsningen i artikel 1.2 i direktivet. Med telematikapplikationer avses applikationer enligt artikel 31 i TEN-T-förordningen. De telematikapplikationer för olika trafikformer vilka avses i 3 punkten i artikeln är:

- i fråga om järnvägstrafiken ERTMS (*European Rail Traffic Management System*, europeiska trafikstyrningssystemet för tåg).
- i fråga om insjötrafik RIS (*River Information System*, flodinformationstjänsten),
- i fråga om landsvägstrafik ITS (*Intelligent Transport Systems*, intelligenta trafiksystem för vägtrafiken)
- i fråga om havstrafik VTMS (*Vessel Traffic Monitoring and Information Systems*, styr- och informationssystemet för fartygstrafik) och elektroniska havstjänster (*eMaritime*), inklusive centraliserade betjäningstillfällen, såsom det samlade betjäningstillfället för sjöfartsområdet, hamnintern system för informationsutbyte och relevanta informationssystem för Tullen
- i fråga om flygtrafik hanteringssystemen för flygtrafik, i synnerhet de som är en följd av SESAR-systemet.

I artikel 42 i kommissionens förslag till en ny TEN-T-förordning används av ovan nämnda system i fortsättningen benämningen informations- och kommunikationstekniska system för trafiken, men det föreskrivs om dessa i stor utsträckning på ett sätt som motsvarar den nuvarande förordningen.

Det finns bestämmelser om ny teknik och innovationer i artikel 33 i TEN-T-förordningen. I förordningen föreskrivs om mål, som man i synnerhet försöker främja, för att TEN-T-nätet ska hänga med i den innovativa teknologiska utvecklingen. Det finns bestämmelser om ny teknik och innovationer också i artikel 44 i den nya TEN-T-förordningen enligt kommissionens förslag.

Bestämmelserna i denna tillämpas på kompletterande sätt på den förfaranden enligt de lagar som nämns i 2 mom. I lagen föreslås inte ändringar i dessa författningar, utan de materiella bestämmelserna som ingår i lagarna om tillståndsförfaranden och andra administrativa förfaranden förblir oförändrade. Därtill tillämpas de allmänna lagarna för förvaltningen såsom förvaltningslagen och lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet (13/2003) på förfaranden som hör till lagens tillämpningsområde.

3 §. Definitioner. I paragrafen finns det föreskrifter om de centrala begrepp som används i lagen.

Enligt 1 punkten i paragrafen avses med transeuropeiska trafiknätet trafiknätet enligt TEN-T-förordningen.

Enligt 2 punkten i paragrafen avses med europeisk samordnare en sådan europeisk samordnare som utsetts i enlighet med artikel 45 i TEN-T-förordningen,

Enligt 3 punkten i paragrafen avses med projektansvarig den som ansöker om tillstånd för genomförande av ett projekt eller den myndighet som har tagit initiativ till projektet. Punkten motsvarar definitionen i direktivet.

Enligt 4 punkten i paragrafen avses med gränsöverskridande projekt ett projekt som omfattar ett gränsöverskridande avsnitt mellan två eller flera medlemsstater. Punkten motsvarar definitionen i direktivet. Ett gränsöverskridande projekt behöver inte rikta sig punktmässigt enbart till gränsövergångspunkten, men den ska innehålla gränsöverskridande avsnitt.

Enligt 5 punkten i paragrafen avses med behörig myndighet den myndighet som är behörig i de förfaranden som avses i 2 § 2 mom. och enligt de författningar som anges i det momentet.

Enligt 6 punkten i paragrafen avses med på förhand identifierade avsnitt av stornätet sådana avsnitt som identifieras i bilagan till direktivet. Ett sådant på förhand identifierat avsnitt av stornätet vilket sträcker sig till Finlands område utgörs av järnvägsförbindelsen från den ryska gränsen till Helsingfors i stornätskorridoren Skandinavien–Medelhavet.

Enligt 7 punkten i paragrafen avses med stornätskorridor en transportkorridor i stornätet enligt bilagan till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1153 om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa och om upphävande av förordningarna (EU) nr 1316/2013 och (EU) nr 283/2014 (Connecting Europe Facility, CEF). För tillfället går enbart två stornätskorridorer genom Finland: Stornätskorridorerna Nordsjön–Östersjön och Skandinavien–Medelhavet. Stornätskorridoren Nordsjön–Östersjö går från Helsingfors norrut och vidare via Torneå till Luleå på den svenska sidan. Stornätskorridoren Skandinavien–Medelhavet går från Åbo via Helsingfors till den ryska gränsen, till Vaalimaa och Vainikkala. De nämnda korridorerna omfattar landsvägs- och järnvägsanslutningar enligt korridorens rutter, Åbo och Helsingfors-

Vanda flygplatser, Åbo, Nådendal, Helsingfärs och HaminaKotka hamnar och järnvägs- och landsvägsterminalen i Kouvola.

4 §. Utsedd myndighet. Transport- och kommunikationsverket är enligt förslaget det utsedda myndighet som avses i direktivet. Det föreslås att paragrafen innehåller allmänna bestämmelser om uppgiftsbeskrivningen för den utsedda myndigheten. I de senare bestämmelserna i lagen föreskrivs närmare om uppgifterna för den utsedda myndigheten i synnerhet i anknytning till den tidsfrist som ska tillämpas på förfaranden.

Transport- och kommunikationsverket fungerar som kontaktpunkt för den projektansvarige och för andra myndigheter med ansvar för tillståndsförfaranden och andra förfaranden. Verksamheten som kontaktpunkt innebär framför allt en koordinerande roll i förhållande till den projektansvarige och till de behöriga myndigheterna i de olika förfaranden som projektet förutsätter. Enligt denna lag omfattar rollen som utsedd myndighet i synnerhet rådgivningsrelaterade uppgifter gentemot den projektansvarige, vilka den kan sköta i samarbete med de behöriga myndigheterna, och uppgifter i anknytning till hanteringen och uppföljningen av tidsfristen. Därtill omfattar den utsedda myndighetens uppgifter koordineringen av framläggandet av anvisningarna av allmän karaktär om de förfaranden som förutsätts för projektet. Den utsedda myndigheten kan också anordna förhandsöverläggning.

Lagen har inte konsekvenser för de behöriga myndigheternas behörigheter som föreskrivs i de författningar som nämns i 2 § 2 mom. i lagen och följaktligen inte för uppgiftsfördelningen mellan myndigheterna i tillståndsförfaranden och övriga administrativa förfaranden.

5 §. Förhandsöverläggning. Det föreslås att det i lagen inkluderas en bestämmelse om förfarandet för förhandsöverläggning, vilket stärker samarbetet mellan den projektansvarige, den utsedda myndigheten och de behöriga myndigheterna i förfaranden enligt 2 § 2 mom. samt främjar ett smidigt genomförande av förfarandena. Med förhandsöverläggning eftersträvas en helhetshantering av de förfaranden som projektet förutsätter, smidighet i samarbetet mellan den projektansvarige och myndigheterna samt säkerställande av kvaliteten på tillståndsansökningar, planer och andra handlingar.

Förhandsöverläggning kan anordnas på eget initiativ av den utsedda myndigheten eller på begäran av den projektansvarige eller en annan myndighet som deltar i handläggningen av ärendet. Förhandsöverläggning kan hållas innan en anmälan enligt 6 § överlämnas.

Det finns bestämmelser om möjligheten till förhandsöverläggning också i MKB-lagen och i lagen om trafiksystemet och landsvägar. Den bestämmelse som föreslås för denna lag motsvarar i stor utsträckning dessa bestämmelser. För att det ska vara möjligt att hantera den helhet som utgörs av de tillstånds- och andra administrativa godkännandeförfaranden som förutsätts för projekt som hör till tillämpningsområdet och att genomföra dessa inom tidsfristen enligt direktivet, har samarbetet mellan den projektansvarige och myndigheterna och myndigheternas inbördes samarbete en central ställning. Förhandsöverläggning är en möjlighet att främja samarbetet och ett smidigt genomförande av förfarandena.

Om förhandlingsöverläggning ordnas för ett projekt med stöd av en annan lag, är det inte nödvändigtvis ändamålsenligt med två separata överläggningar. Om förhandsöverläggning följaktligen ordnas inom ramen för till exempel ett MKB-förfarande, kan den utsedda myndigheten och övriga behöriga myndigheter delta i den. MKB-förfarandet infaller i allmänhet i ett tidigt skede, då andra förfaranden inte ännu inletts. Därför är samarbetet mellan den utsedda myndigheten och MKB-kontaktmyndigheten centralt i myndighetssamarbetet i ett projekts initialskede.

6 §. Anmälan om projekt. Det föreslås att paragrafen innehåller bestämmelser om anmälan om ett projekt till den utsedda myndigheten. Den projektansvarige ska anmäla ett projekt till Transport- och kommunikationsverket på samma gång som denne inleder det första förfarandet enligt 2 § 2 mom. Om det första förfarandet som hör till tillämpningsområdet är ett hörande om en miljökonsekvensbeskrivning enligt 2 § 2 mom. 4 punkten, kan den projektansvarige göra en anmälan på samma gång som denne överlämnar miljökonsekvensbeskrivningen till MKB-kontaktmyndigheten.

På det sätt som föreskrivs nedan i 8 § 1 mom., börjar beräkningen av tidsfristen på fyra år från den dag då den projektansvariges anmälan inkommit. Om en anmälan inte görs, börjar inte beräkningen av behandlingstiden. Det är följaktligen inte obligatoriskt att göra anmälan, men beräkningen av tidsfristen på fyra år börjar enbart genom att göra en anmälan. Om anmälan överlämnas först senare i det skede då tillstånds- eller andra behandlingar redan är anhängiga, börjar inte beräkningen heller retroaktivt, utan först från det att anmälan lämnats in. Om till exempel ett projekts totala kostnad inte ännu preciserats tillräckligt i hörandeskedet om miljökonsekvensbeskrivningen i MKB-förfarandet, är det möjligt att göra anmälan till den utsedda myndigheten också i ett senare skede, trots att det nämnda skedet av MKB-förfarandet hör till lagens tillämpningsområde. I så fall beaktas i beräkningen av tidsfristen dock inte den tid som ägnats åt förfaranden som hör till tillämpningsområdet innan anmälan gjorts.

Det finns bestämmelser om de uppgifter som ska inkluderas i anmälan i 2 mom. i paragrafen. En beskrivning av projektet ska inkluderas i anmälan. Beskrivningen kan omfatta till exempel uppgifter som gäller projektets egenskaper, de planerade åtgärderna och läget. För att bedöma om projekt omfattas av tillämpningsområdet för denna lag ska en kostnadsuppskattning för projektet fogas till anmälan. Därtill ska uppgifter om anhängiga och redan avslutade förvaltningsförfaranden ges i anmälan.

Transport- och kommunikationsverket, som verkar som lagstadgad utsedd myndighet, bemyndigas att ge närmare bestämmelser om de uppgifter som ska inkluderas i anmälan. Bestämmelsen kan gälla i synnerhet det som förutsätts i beskrivningen av projektet i anmälan. Enligt artikel 6.2 i direktivet får medlemsstaterna för att underlätta bedömningen av ett projekts mognadsgrad definiera hur detaljerade uppgifter och vilka relevanta dokument den projektansvarige ska överlämna i samband med projektanmälan.

Enligt 3 mom. i paragrafen ska Transport- och kommunikationsverket inom fyra månader från mottagandet av en anmälan fatta ett beslut om att beräkningen av tidsfristen börjar, avslå ansökan eller uppmana den projektansvarige att komplettera anmälan. Med detta moment genomförs kravet i artikel 6.2 i direktivet, enligt vilket anmälan ska avslås med ett behörigt motiverat beslut, om ett projekt inte är tillräckligt moget senast inom fyra månader från det att anmälan mottagits. Det finns bestämmelser om motivering av ett beslut i förvaltningslagen.

Det föreslås att beräkningen av tidsfristen kopplas till tiden för anhängighet för de förfaranden som hör till tillämpningsområdet. Det förutsätts dock inte att den projektansvarige anhängiggör alla förfaranden på samma gång. Det säkerställs att projektet är tillräckligt moget då tidsfristen börjar i synnerhet med definitionen av lagens tillämpningsområde. Ett projekt är tillräckligt moget om något av de förfaranden som hör till tillämpningsområdet anhängiggörs, trots att det inte ännu är möjligt att anhängiggöra alla förfaranden. Därtill ska det redan finnas en tillräckligt preciserad plan och kostnadsuppskattning för projektet, utifrån vilken det kan anses att projektet hör till tillämpningsområdet för denna lag. Om anmälan görs på behörigt sätt på det sätt som förutsätts i 1 mom. på samma gång som det första anhängiggörandet av ett förfarande som hör till tillämpningsområdet och anmälan innehåller de uppgifter som förutsätts i 2 mom. och med stöd av det, är projektet tillräckligt moget för att starta tidsfristen. I den utsedda myndighetens

beslutsfattande om den tidpunkt då beräkningen av tidsfristen börjar ligger fokus följaktligen på myndighetens bedömning av huruvida ett projekt omfattas av tillämpningsområdet för denna lag och om de uppgifter som getts i anmälan är tillräckliga. Bedömningen av ett projekts mognad hos den utsedda myndigheten gäller främst granskning av anmälan. Mognadsbedömningen omfattar också att säkerställa att ett förfarande som hör till lagens tillämpningsområde, så som förutsätts i 1 mom., de facto inletts på samma gång som anmälan.

Vid behov kan Transport- och kommunikationsverket uppmana den projektansvarige att komplettera anmälan i enlighet med 22 § i förvaltningslagen. Också en kompletteringsuppläsning ska göras inom fyra månader från det att anmälan tagits emot. Om det till exempel däremot inte är uppenbart att projektet inte hör till lagens tillämpningsområde, kan Transport- och kommunikationsverket i stället för att avslå starten för tidsfristen uppmana den projektansvarige att först komplettera anmälan. I så fall ses som startdag för tidsfristen enligt 7 § den dag då en komplettering av anmälan med tillräckliga uppgifter mottagits.

Till 3 mom. i paragrafen föreslås en skyldighet för Transport- och kommunikationsverket att underrätta den behöriga myndigheten om ett beslut som den fattat och startar beräkningen av tidsfristen. De behöriga myndigheter som utifrån anmälan kan anses delta i behandlingen av projektet i förfaranden enligt 2 § 2 mom. ska underrättas om beslutet. Det finns relativt få stora projekt som hör till tillämpningsområdet för denna lag. Därför är det viktigt att säkerställa att behöriga myndigheter har information om tillämpningen av lagen och de relaterade kraven. Transport- och kommunikationsverket, som verkar som utsedd myndighet, kan i mån av möjlighet preliminärt informera de centrala myndighetsaktörerna om framtida projekt som omfattas av tillämpningsområdet redan i ett tidigare skede, till och med innan den projektansvariges anmälan inkommer. Transport- och kommunikationsverket kan få information om ett projekt av den projektansvarige, via sina uppgifter i anknytning till trafiksystemet och uppföljningen av det och också till exempel i hörandeskedet inom ramen för ett bedömningsprogram enligt MKB-lagen eller i samband med förhandsöverläggning enligt MKB-lagen. Dessa faser hör dock inte till tillämpningsområdet för denna lag. Projekten inom lagens tillämpningsområde är sådana att en bedömning enligt MKB-lagen sannolikt dock i allmänhet ska upprättas över dessa.

7 §. Tidsfrist. I paragrafen föreslås det bestämmelser om den sammanlagda maximilängden för tillståndsförfaranden och andra administrativa godkännandeförfaranden vilka hör till lagens tillämpningsområde.

Enligt 1 mom. i paragrafen får de förfaranden och övriga administrativa godkännandeförfaranden enligt 2 § 2 mom. vilka ett projekt förutsätter sammanlagt inte pågå längre än i fyra år. Tidsfristen på fyra år gäller den sammanlagda längden för alla förfaranden där myndigheterna fattar ett tillståndsbeslut enligt direktivet, det vill säga beslutar om den projektansvarige för ett projekt som gäller uppförande, anpassning eller ändring av ett avgränsat avsnitt av trafikinfrastruktur får genomföra projektet i ett visst geografiskt område. Följaktligen, om projektet motsvarar flera förfaranden enligt 2 § 2 mom., får den tid som använts för tillståndsförfaranden och andra administrativa godkännandeförfaranden inte överskrida fyra år.

Tillämpningen av tidsfristen påverkas inte av huruvida samordning enligt lagen om samordning av vissa miljörelaterade tillståndsförfaranden tillämpas i vissa fall. Tidsfristen har inte konsekvenser för de utlåtande- och hörandetider som reserverats för parterna eller andra delaktiga.

Enligt 2 mom. i paragrafen ska de behöriga myndigheterna behandla de ärenden som gäller förfaranden som avses i 2 § 2 mom. inom den tidsfrist som anges i 1 mom. De behöriga myndigheterna ska för att säkerställa att tidsfristen iakttas vid behov sträva efter att prioritera be-

handlingen av tillstånds- och andra ärenden för projekt enligt denna lag i förhållande till behandling av andra ärenden som den behandlar på samma gång, så som förutsätts i artikel 3.1 i direktivet. Detta kan i praktiken innebära att de i 2 § 2 mom. nämnda förvaltningsförfarandena för projekten behandlas i brådskande ordning. Myndigheterna kan vidare i bedömningen av iakttagandet av tidsfristen och behandlingsordningen beakta till exempel kraven på förfarandet och behandling i brådskande ordning i den övriga lagstiftningen, behandlingssituationen som en helhet och myndigheternas resurser.

Bestämmelserna om iakttagande av tidsfristen i momentet påverkar inte de processuella krav som föreskrivs i de lagar som nämns i 2 § 2 mom. eller de allmänna lagar för förvaltningen, vilka fortfarande ska iakttas. Med bestämmelsen om tidsfristen för behandling är det inte heller möjligt att åsidosätta processuella rättigheter med koppling till grundlagen och också unionsrätten för till exempel för parter och andra aktörer. Myndigheterna ska redan för närvarande iaktta 23 § i förvaltningslagen, enligt vilken ett ärende ska behandlas utan ogrundat dröjsmål. Den stävan efter att säkerställa prioritet för projekt som hör till tillämpningsområdet, vilket direktivet förutsätter, genomförs via tidsfristsregleringen och regleringen i förvaltningslagen.

Om ett projekt förutsätter flera förfaranden enligt i 2 § 2 mom., ska de behöriga myndigheterna enligt 2 mom. genom samarbete sörja för att tidsfristerna iakttas och vid behov ska behandlingstiderna överenskommas sinsemellan. I praktiken ska de behöriga myndigheterna eventuellt sinsemellan, med hjälp av den utsedda myndigheten, koordinera behandlingstiderna för olika tillståndsförfaranden eller andra administrativa godkännandeförfaranden, och vid behov komma överens om de behandlingstider som ska reserveras för olika förfaranden. Den utsedda myndigheten, Transport- och kommunikationsverket, ska biträda de behöriga myndigheterna att vid behov komma överens om behandlingstiderna. I 10 § i förvaltningslagen föreskrivs om myndigheternas samarbete. Inom ramen för sin behörighet och i den omfattning ärendet kräver ska varje myndighet på andra myndigheters begäran bistå dessa i skötsel av en förvaltningsuppgift, och även i övrigt sträva efter att främja samarbetet mellan myndigheterna. Det föreslås att momentet innehåller bestämmelser som kompletterar förvaltningslagen om skyldigheten för den behöriga myndigheten att samarbeta för att möjliggöra att tidsfristerna enligt direktivet iakttas. Det är inte möjligt att ur bestämmelsen härleda behörighet för Transport- och kommunikationsverket att utfärda bestämmelser om det förfarande som en annan myndighet ska iaktta eller en skyldighet för myndigheterna att sinsemellan ingå bindande överenskommelser. Om något av förfarandena i tillämpningsområdet anhängiggörs väldigt sent i förhållande till övriga förfaranden, har de behöriga myndigheterna nödvändigtvis i praktiken inte möjlighet att främja att tidsfristen iakttas i samarbete med övriga myndigheter, utan för att trygga en ändamålsenlig behandling kan det finnas ett behov av att förlänga tidsfristen på fyra år. Detta föreskrivs i 9 §, enligt vilken också de behöriga myndigheterna kan ansöka om förlängning av tidsfristen. Det sista förfarande som anhängiggörs kan ofta vara ett tillståndsärende som hör till den kommunala byggnadstillsynens behörighet.

I den föreslagna lagen finns det inte särskilda bestämmelser om påföljderna för de behöriga myndigheterna då tidsfristen överskrids. Den projektansvarige har dock i praktiken tillgång till rättskyddsmedel enligt den gällande lagstiftningen, såsom förvaltningsklagan och klagomål till de översta laglighetsövervakarna, i situationer där längden på behandlingen av ärendet överskrider den tidsfrist som föreskrivs i 1 mom.

Enligt 3 mom. i paragrafen får närmare bestämmelser om förfarandet mellan de behöriga myndigheterna i situationer där en förutsättning för att genomföra projektet är flera tillståndsförfaranden eller andra administrativa godkännandeförfaranden som hör till tillämpningsområdet utfärdas genom förordning av statsrådet.

8 §. Beräkningen av tidsfristen. I paragrafen finns det bestämmelser om reglerna för att beräkna tidsfristen. Enligt 1 mom. börjar tidsfristen löpa från den dag då anmälan till Transport- och kommunikationsverket inkommit. Om anmälan i enlighet med 6 § 3 mom. uppmanas att kompletteras innan ett beslut om att tidsfristen börjat löpa fattas, ses den dag då en komplettering av anmälan med tillräckliga uppgifter mottagits som den dag då tidsfristen börjar löpa.

Enligt 2 mom. i paragrafen slutar beräkningen av tidsfristen då det sista beslutet om ett förfarande som avses i 2 § 2 mom. fattas. Utifrån artikel 6.7 i direktivet gäller tidsfristen för tillståndsbeslut. Därtill ska medlemsstaterna enligt artikel 4.5 vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att den projektansvarige underrättas om att ett tillståndsbeslut godkänts. Det finns bestämmelser om delgivning av ett beslut i förvaltningslagen.

I 3 mom. i paragrafen finns det föreskrifter om vilka tidsperioder som inte beaktats i beräkningen av tidsfristen. Det förutsätts inte att den projektansvarige anhängiggör alla förfaranden på samma gång. De förfaranden som hör till tillämpningsområdet för lagen och som ett projekt kräver kan följaktligen också i fortsättningen infalla under olika faser av ett projekt. Därför inräknas i tidsfristen enligt 1 punkten i momentet inte den tid då sökanden inte har förfaranden enligt 2 § 2 mom. anhängiga. Den tid som för den projektansvarige går åt till att utarbeta de planer och utredningar som projektet förutsätter mellan anhängigheten av de förfaranden som hör till tillämpningsområdet inkluderas inte i tidsfristen.

Enligt 3 mom. 2 punkten inkluderas i tidsfristen inte den tid under vilken komplettering av en ansökan, en framställning om godkännande eller någon annan handling som krävs för ett förfarande som omfattas av tillämpningsområdet för denna lag görs på uppmaning av den behöriga myndigheten. I artikel 6.8 i direktivet föreskrivs att efter att den projektansvarige överlämnat fullständiga handlingar rörande projektet, ska ett beslut om godkännande fattas inom den tidsfrist som avses i artikel 5.1. Eftersom det inte förutsätts att den projektansvarige inleder alla förfaranden som avses i 2 § 2 mom. på samma gång, fullgörs direktivets princip om beslut inom tidsfristen efter att fullständiga ansökningshandlingar lämnats in genom att lämna bort den tid som går till att komplettera ansökan eller en annan framställan om godkännande från beräkningen av tidsfristen. Tidsfristen gäller inte den tid som börjar från det att den behöriga myndigheten gett en uppmaning om komplettering och upphör med att kompletteringen överlämnas. Tidsfristen gäller inte heller den tid som hör till komplettering av en bristfällig miljökonsekvensbeskrivning enligt 24 § i MKB-lagen eller komplettering av en miljökonsekvensbeskrivning för uppdatering av en motiverad slutsats enligt 27 §.

Den tid som gått åt till ändringssökande i förfaranden som hör till tillämpningsområdet för lagen räknas enligt 3 mom. 3 punkten inte in i tidsfristerna. Enligt artikel 5.2 i direktivet ska fyraårsperioden inte omfatta perioder som är nödvändiga för att genomgå administrativa och rättsliga överklagandeförfaranden och för att använda sig av rättsmedel vid en domstol eller tribunal, samt perioder som krävs för att verkställa beslut eller korrigerande åtgärder som följer därav. Om ett ärende utifrån ändringssökande dock returneras till den behöriga myndigheten för att behandlas på nytt, inräknas den tid som gått åt till den nya behandlingen av ärendet i tidsfristerna. Det kan dock med stöd av 9 § 1 mom. föreligga grunder för att förlänga tidsfristen i ett fall där ärendet behandlas på nytt.

Enligt 4 mom. i paragrafen är en förutsättning för att de perioder som anges i 3 mom. 2 och 3 punkten ska lämnas utanför beräkningen av tidsfristen att sökanden inte har andra förfaranden som avses i 2 § 2 mom. anhängiga.

I paragrafens 5 mom. finns det föreskrifter om bemyndigandet att utfärda förordningar. Genom förordning av statsrådet är det möjligt att utfärda närmare bestämmelser om beräkningen av tidsfristen.

9 §. Förlängning av tidsfristen och avbrott i tidsfristen. I 1 mom. i paragrafen finns det bestämmelser om behörigheten för Transport- och kommunikationsverket att förlänga tidsfristen på fyra år. Regleringen i momentet motsvarar det som förutsätts i artikel 5.4 i direktivet, det vill säga att tidsfristen i behörigt motiverade fall ska kunna förlängas på ändamålsenligt sätt. Förlängning kan ansökas av projektansvarig eller den behöriga myndigheten. Det vore också möjligt att fatta beslutet på eget initiativ av Transport- och kommunikationsverket. Längden på förlängningen ska fastställas från fall till fall, den ska motiveras på behörigt sätt och i fråga om syfte begränsa sig till slutförande av tillståndsförfarandet, en behörig behandling av ärendet och meddelande av ett tillståndsbeslut. En behörig behandling av ett ärende omfattar till exempel förvaltningslagens krav på behandling av ett ärende och kraven i de speciallagar som nämns i 2 § 2 mom. Förlängning av tidsfristen kan bli behövligt i synnerhet för en behörig behandling av ett förfarande som inletts i slutskedet av tidsfristen. Transport- och kommunikationsverket borde förlänga tidsfristen, om de grunder som föreskrivs i momentet är uppfyllda. Transport- och kommunikationsverket ska delge beslutet till den projektansvarige och de berörda behöriga myndigheterna. Förlängningen kan fortsättas en gång med samma förutsättningar.

I 2 mom. i paragrafen föreskrivs om avbrytande av beräkningen av tidsfristen. Transport- och kommunikationsverket ska besluta att beräkningen av tidsfristen avbryts, om den projektansvarige gör en ansökan om detta. Följaktligen är det inte möjligt att en part eller den behöriga myndigheten ansöker om avbrytande av tidsfristen. Avbrott av beräkningen av tidsfristen kan ligga i den projektansvariges intresse till exempel om ändamålsenligt främjande av projektet och upprättande av tillräckliga utredningar kräver mer än ett år, vilket i enlighet med det som föreslås nedan kan leda till ett beslut av den utsedda myndigheten om att beräkningen av tidsfristen upphör. Avbrytande av beräkningen av tidsfristen är en temporär åtgärd. Efter avbrytandet fortsätter beräkningen av tidsfristen från den punkt där den avbrutits.

Enligt 3 mom. i paragrafen är det möjligt att genom förordning av statsrådet utfärda närmare bestämmelser om förfarandet för förlängning och avbrytande av tidsfristen.

10 §. Upphörande av beräkningen av tidsfrist. Enligt paragrafen kan Transport- och kommunikationsverket besluta att beräkningen av den i 7 § 1 mom. föreskrivna tidsfristen upphör. Ett beslut om att beräkningen upphör kan göras på ansökan av den projektansvarige eller om ett förfarande enligt 2 § 2 mom. i förfarandet varit avbrutet på grund av en orsak som beror på den projektansvarige åtminstone i ett år. Det avbrott som ligger till grund för att beräkningen upphör behöver inte vara oavbrutet, utan det kan också bestå av flera avbrott som beror på den projektansvarige och avbrotten kan ha riktat sig till olika tillståndsförfaranden eller andra administrativa godkännandeförfaranden eller till bägge två. Enligt förslaget anses det att ett tillståndsförfarande eller ett administrativt godkännandeförfarande är avbrutet på grund av en orsak som beror på den projektansvarige till exempel då denne inte vidtar åtgärder som är väsentliga för förfarandets framskridande, såsom att komplettera sin ansökan. I praktiken kräver tillämpning av grunderna för att beräkningen av tidsfristen ska upphöra avsevärd passivitet.

Den behöriga myndigheten har skyldighet att behandla de tillståndsförfaranden och andra administrativa godkännandeförfaranden vilka ingår i tillämpningsområdet för tidsfrister inom den föreskrivna tidsfristen och i vissa fall kan detta kräva till exempel att förfarandet avslutas på ett sätt som är ofördelaktigt för sökanden, till exempel med ett beslut om ett avvisande utifrån en ansökan som i någon utsträckning är bristfällig eller med ett negativt beslut. Iakttagande av tidsfristerna leder följaktligen inte alltid till ett önskat slutresultat för den projektansvarige. För

att undvika situationer av ovan beskrivna karaktär, föreskrivs för den projektansvarige möjlighet att ansöka om att beräkningen av tidsfristen ska upphöra.

Transport- och kommunikationsverket ska enligt förslaget höra den projektansvarige och den behöriga myndigheten innan beslutet ges. På hörandet och delgivningen av beslutet tillämpas bestämmelserna i förvaltningslagen.

Om Transport- och kommunikationsverket beslutar att beräkningen av tidsfristen upphör, upphör beräkningen av tidsfristen enligt föreskrifterna i beslutet. Om den projektansvarige aktiverar sig i fråga om samma projekt efter att beräkningen av tidsfristen upphört, påbörjas beräkningen av tidsfristen på nytt från början för projektet i fråga.

11 §. Uppföljning av tidsfristen. I paragrafen föreskrivs det om Transport- och kommunikationsverkets skyldighet att följa tidsfristerna samt om de behöriga myndigheternas och den projektansvariges skyldigheter i fråga om uppföljning av tidsfristen. Den utsedda myndigheten ska enligt 1 mom. följa att tidsfristen enligt 7 § iakttas.

För att säkerställa informationsflödet när det gäller tillämpningen av denna lag föreskrivs det i 2 mom. att en anmälan enligt 1 mom. ska fogas till en handling som gäller inledande av de förfaranden som avses i 2 § 2 mom. I 2 mom. i paragrafen föreskrivs dessutom att den projektansvarige ska underrätta den utsedda myndigheten om inledande av ett förfarande enligt 2 § 2 mom. Syftet med kravet är att främja den utsedda myndighetens möjligheter att maximalt effektivt följa hur tidsfristen följs, vilket också ligger i den projektansvariges intresse. På grund av att de projekt som hör till lagens tillämpningsområde är sällsynta, har den projektansvarige den bästa möjligheten att säkerställa att information om anhängiggörandet av förfaranden utan dröjsmål ges till den utsedda myndigheten. Den utsedda myndigheten kan efter att ha fått information om att ett nytt förfarande inletts vid behov rikta den behöriga myndighetens uppmärksamhet mot kraven rörande tidsfristen i denna lag.

För att möjliggöra uppföljning av tidsfristen innehåller 2 mom. bestämmelser om skyldigheten för de behöriga myndigheterna att inom en rimlig tid underrätta Transport- och kommunikationsverket om en begäran om komplettering som gäller ett förfarande enligt 2 § 2 mom. för projektet och om att en komplettering inkommit samt om ett beslut i ärendet.

Enligt 4 mom. i paragrafen får närmare bestämmelser om innehållet i den behöriga myndighetens underrättelseskyldighet enligt 2 mom. utfärdas genom förordning av statsrådet.

12 §. Anvisningar. I enlighet med artikel 6.3 i direktivet ska det säkerställas att de projektansvariga får anvisningar om anmälan, vilken utgörs av allmän och vid behov trafikformsspecifik information, innehållande information om de tillstånd, beslut och utlåtanden vilka genomförandet av projektet eventuellt förutsätter. Om detta föreskrivs i 1 mom. Transport- och kommunikationsverket ska se till att anvisningar av allmän karaktär enligt direktivet är tillgängliga i ett allmänt datanät. Transport- och kommunikationsverket ansvarar för att koordinera, publicera och uppdatera anvisningarna. De behöriga myndigheterna deltar i upprättandet och uppdateringen av anvisningarna i fråga om de förfaranden som omfattas av deras behörighet och som nämnts i denna lag. De behöriga myndigheterna ska också se till att informationen om de förfaranden som hör till deras behörighet är uppdaterad.

I enlighet med direktivet ska de anvisningar av allmän karaktär vilka sammanställs till det allmänna datanätet innehålla allmänna uppgifter om varje tillstånd eller annat beslut eller utlåtande rörande materialets omfattning och om precisionen på de uppgifter som den projektansvarige

ska överlämna, de tidsfrister som ska iakttas eller om tidsfrister inte finns, de riktgivande tidsfristerna, de myndigheter som vanligen deltar i höranden om olika tillstånd, beslut och utlåtanden och om intressentgrupper. Lagen innehåller inte närmare bestämmelser om formen på de anvisningar som ska upprättas eller sättet att publicera dessa.

Regleringen kompletterar regleringen i förvaltningslagen och lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet i synnerhet rörande den utsedda myndighetens och de behöriga myndigheternas roll i förhållande till varandra och regleringen i denna lag. I 7 § i förvaltningslagen finns det bestämmelser om förvaltningens serviceprincip och i 20 § i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet om skyldigheten att producera och dela information. Skyldigheten i paragrafen handlar i stor utsträckning om sammanställning av de redan existerande anvisningarna till en plats.

Enligt artikel 4.7 d i direktivet ska den utsedda myndigheten på begäran ge den projektansvarige vägledning vad gäller inlämning av all relevant information och alla relevanta handlingar, inbegripet alla tillstånd, beslut och yttranden som måste erhållas och tillhandahållas för beslutet om godkännande. Det finns bestämmelser om rådgivningsskyldigheten för en myndighet i 8 § i förvaltningslagen och det finns inte behov av att komplettera den med bestämmelser som tas in i en speciallag i denna utsträckning. Enligt 8 § i förvaltningslagen ska en myndighet inom ramen för sin behörighet och enligt behov ge sina kunder råd i anslutning till skötseln av ett förvaltningsärende samt svara på frågor och förfrågningar som gäller uträttandet av ärenden. Rådgivningen är avgiftsfri. Om ärendet inte hör till myndighetens behörighet ska den om möjligt hänvisa kunden till den behöriga myndigheten. Transport- och kommunikationsverket ska i samarbete med de behöriga myndigheterna på begäran av den projektansvarige tillhandahålla rådgivning till denne om överlämnande av de uppgifter och handlingar som hör till ärendet i fråga om de förfaranden som nämns i 2 § 2 mom. och som projektet kräver, Transport- och kommunikationsverket sköter uppgifterna för den utsedda myndigheten med beaktande av myndigheternas befogenheter och verket kan styra frågor som gäller ett förfarande som hör till en annan myndighets behörighet för att besvaras av den berörda myndigheten.

13 §. *Samarbete vid gränsöverskridande projekt.* Till paragrafen föreslås bestämmelser om skyldigheten för Transport- och kommunikationsverket att föra samarbete med den berörda utsedda myndigheten i en annan medlemsstat i Europeiska unionen och europeiska samordnare i gränsöverskridande projekt. Ett gränsöverskridande projekt definieras i 3 § i lagen. Med paragrafen genomförs regleringen i artikel 7 i direktivet. I enlighet med 1 mom. är syftet med samarbetet att samordna tidtabellerna för tillstånds- och andra godkännandeförfaranden och att komma överens om en gemensam tidtabell som gäller förfarandena. Överenskommelse om gemensamma tidtabeller förutsätter i praktiken också en tät dialog och ett tätt samarbete med den projektansvarige i synnerhet på grund av att det inte förutsätts att den projektansvarige inleder alla tillstånds- och andra administrativa förfaranden som ett projekt förutsätter på samma gång.

I 2 mom. i paragrafen föreskrivs det om skyldigheten för Transport- och kommunikationsverket att överlämna uppgifter om gränsöverskridande projekts tillstånds- och andra godkännandeförfaranden till de europeiska samordnarna.

Enligt 3 mom. i paragrafen ska Transport- och kommunikationsverket, om tidsfristen på fyra år inte iakttas, på begäran underrätta de europeiska samordnarna om de åtgärder som vidtagits eller som avses vidtas för att tillståndsförfarandet ska kunna slutföras maximalt snabbt. I den föreslagna lagen meddelas inte bestämmelser om konsekvenserna för de behöriga myndigheterna i situationer där tidsfristen överskrids och inte heller om ett annat särskilt förfarande i en sådan situation där Transport- och kommunikationsverket inte har möjlighet att förlänga tidsfristen för att slutföra förfarandena. I praktiken ska Transport- och kommunikationsverket i syfte att

fullgöra skyldigheten enligt 3 mom. i samarbete med de behöriga myndigheterna utreda de orsaker som lett till att tidsfristen överskridits och hur behandlingen av ärendet fortsätter med beaktande av kraven i de allmänna lagarna och speciallagarna för förvaltningen. I enlighet med förvaltningslagen omfattas myndigheterna av kravet om behandling av ärendet utan dröjsmål.

Enligt artikel 7.2 i direktivet kan en gemensam myndighet inrättas i gränsöverskridande projekt. Om det bestäms att en sådan inrättas med ett statligt avtal mellan medlemsstaterna, ska bestämmelser om inrättande av den nya myndigheten utfärdas genom lag i samband med det nationella genomförandet av avtalet.

14 §. Offentlig upphandling vid gränsöverskridande projekt. I paragrafen finns det bestämmelser om offentlig upphandling i gränsöverskridande projekt på ett sätt som motsvarar artikel 8 i direktivet. Med gränsöverskridande projekt avses i enlighet med 3 § ett projekt som täcker två eller flera medlemsstaters gränsövergångsställen.

I 1 mom. i paragrafen föreskrivs att om ett upphandlingsförfarande för ett gränsöverskridande projekt som omfattas av tillämpningsområdet för denna lag genomförs av en gemensam enhet för Europeiska unionens medlemsstater, ska den nationella lagstiftningen i en av medlemsstaterna tillämpas på upphandlingen.

Vilken lagstiftning som ska tillämpas på upphandlingen fastställs på basis av den gemensamma enhetens stadgeenliga säte. Enligt förslaget är det dock möjligt att komma överens om detta med ett avtal mellan medlemsstaterna. I skäl 18 i direktivet har det konstaterats att den tillämpliga nationella lagstiftningen fortfarande ska kunna fastställa med ett avtal mellan regeringarna. Kravet om tillämpning av en medlemsstats lagstiftning ska dock tillämpas på ett sådant avtal, om upphandlingsförfaranden genomförs av en gemensam enhet.

Enligt artikel 8.5 i kommissionens förslag till en ny TEN-T-förordning kan kommissionen i fortsättningen med en genomförandebestämmelse kräva att medlemsstaterna inrättar en enhet för byggnadsarbeten och förvaltning av gränsöverskridande infrastrukturprojekt som gäller ett gemensamt intresse. Behandlingen av förslaget pågår.

Enligt 2 mom. i paragrafen gäller kraven enligt 1 mom. också dotterbolag till en gemensam enhet. Också dotterbolaget ska i offentliga upphandlingar tillämpa enbart en medlemsstats nationella lagstiftning. De berörda medlemsstaterna kan besluta vilken nationell lagstiftning som tillämpas på offentliga upphandlingar av ett nybildat dotterbolag.

EU:s upphandlingsdirektiv 2014/24/EU och 2014/25/EU har genomförts nationellt med lagen om offentliga upphandlingar och koncessionsavtal (upphandlingslagen) och lagen om upphandling och koncession inom sektorerna vatten, energi, transporter och posttjänster (försörjningslagen). Försörjningslagen tillämpas på upphandlingar och koncessionsavtal av statliga och kommunala myndigheter som verkar inom vatten- och energiförsörjning och trafik- och posttjänster och på andra upphandlande enheter enligt 5 § i lagen.

I enlighet med direktivet är utgångspunkten i paragrafen ett lagval som fastställs enligt hemorten för den gemensamma enheten. Enligt direktiven om offentliga upphandlingar ska upphandlingsenheterna då en gemensam enhet grundas komma överens om den lagstiftning som tillämpas på enheten med ett beslut av ett behörigt organ för den gemensamma enheten, såsom en bolagsstämma. De upphandlande enheterna kan komma överens om att lagstiftningen för enhetens hemort eller lagstiftningen för den plats där enhetens verksamhet utövas i en fastställd eller icke-fastställd tid tillämpas på vissa typer av upphandlingsförfaranden hos den gemensamma enheten.

I upphandlingslagens 22 § 4 mom. liksom också i 32 § 4 mom. i försörjningslagen har det föreskrivits att en finländsk upphandlande enhet kan delta i grundandet av gemensam upphandlande enhet för medlemsstaterna i Europeiska unionen enbart om det överenskomms att lagstiftningen för den plats där verksamhet utövas tillämpas på den gemensamma enhetens upphandlingsförfaranden. I förarbetena till upphandlingslagen (RP 108/2016 rd, s. 115) har det konstaterats att grunden för Finlands rättsordning är territorialprincipen, enligt vilken Finlands lagar tillämpas på verksamhet som utövas inom statens territorium. Myndigheterna är inte heller berättigade att komma överens om tillämpning av den offentlighetsrättsliga lagstiftningen. Följaktligen är det inte förenligt med principerna i den finländska rättsordningen att en myndighet kan komma överens om den tidsmässiga tillämpningen av lagstiftningen på en enhets verksamhet eller om att lagstiftningen på dess hemort tillämpas på enhetens verksamhet, om hemorten inte är den plats där verksamheten utövas.

Med beaktande av territorialprincipen i den finländska rättsordningen och den med denna princip förenliga regleringen i upphandlingslagen och försörjningslagen kan deltagande av en finländsk upphandlande enhet i inrättande av en gemensam enhet enligt direktivet förutsätta ett avtal mellan medlemsstaterna, om enhetens hemort är en annan än den plats där verksamheten utövas, eftersom finländska upphandlande enheter kan delta i inrättandet av en gemensam upphandlande enhet enbart om lagstiftningen för den plats där enhetens verksamhet utövas tillämpas på den gemensamma enhetens upphandlingsförfaranden. Direktivet förutsätter å sin tur att tillämpningen av lagstiftning som fastställs utifrån en annan grund än hemorten ska överenskommas med en överenskommelse på regeringsnivå.

Den finländska nationella lagstiftningen möjliggör dessutom att upphandlande enheter som är etablerade i olika medlemsstater deltar i en enskild upphandling och att vilken medlemsstat upphandlingslagstiftning som tillämpas väljs i sådana projekt. I 22 § 3 mom. i upphandlingslagen och i 32 § 3 mom. i försörjningslagen finns det bestämmelser om situationer där upphandlande enheter som är etablerade i olika medlemsstater deltar i en enskild upphandling.

15 §. Rätt till information. Paragrafen innehåller en hänvisning till 233 § i lagen om transport-service, som innehåller bestämmelser om Transport- och kommunikationsverkets rätt att få information samt om lagring och insamlande av information. Regleringen är tillämplig också på behandling av uppgifter i anknytning till i denna lag föreskrivna uppgifter vid Transport- och kommunikationsverket och på verkets rätt att trots sekretessbestämmelserna få nödvändiga uppgifter rörande sökanden och projektet och behandlingen av ärendet hos myndigheten för att sköta uppgifterna enligt denna lag.

16 §. Sökande av ändring i Transport- och kommunikationsverkets beslut. Det föreslås att paragrafen innehåller bestämmelser om sökande av ändring i beslut som Transport- och kommunikationsverket gett med stöd av denna lag. Transport- och kommunikationsverket, som är utsedd myndighet, har med stöd av denna lag behörighet att fatta beslut om att beräkningen av tidsfristen börjar löpa, om en förlängning av tidsfristen och om att beräkningen upphör.

Enligt 1 mom. i paragrafen får omprövning begäras av Transport- och kommunikationsverket i beslut som verket fattat med stöd av denna lag. På förfarandet med begäran om omprövning tillämpas förvaltningslagen, i vars 7 a kap. det föreskrivs om förfarandet med begäran om omprövning. Enligt 49 b § i förvaltningslagen bestäms i lag särskilt när det är möjligt att begära omprövning av ett beslut. I sådana fall får beslutet inte överklagas genom besvär. En begäran om omprövning ska enligt 49 c § i förvaltningslagen göras inom 30 dagar från delgivningen av ett beslut. Det är motiverat att på beslut som fattats av Transport- och kommunikationsverket med stöd av denna lag tillämpa förfarandet med begäran om omprövning, eftersom målet är att samordna en snabb och effektiv myndighetsverksamhet med effektivt rättsskydd.

Överklagandet till förvaltningsdomstolen kan göras först med anledning av ett beslut om en begäran om omprövning. I 2 mom. i paragrafen hänvisas det på informativt sätt till lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019).

17 §. Ikraftträdande. I paragrafens 1 mom. finns det föreskrifter om lagens ikraftträdande. I paragrafens 2 mom. finns det behövliga övergångsbestämmelser. Övergångsbestämmelser motsvarar övergångsregleringen i direktivet.

7.2 Lagen om trafiksystem och landsvägar

4 §. Landsvägar. I 2 mom. i paragrafen finns det föreskrifter om hurdana vägar som är riksvägar, stamvägar, regionala vägar och förbindelsevägar. Avsikten är inte att ändra dessa utgångspunkter.

I 2 mom. föreskrivs för närvarande därtill att bestämmelser om klassificeringen av riksvägar, stamvägar, regionala vägar och förbindelsevägar utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet. Det föreslås att momentet ändras på så sätt att det i fortsättningen genom förordning av statsrådet är möjligt att ge närmare bestämmelser om hurdana landsvägar som är riksvägar, stamvägar, regionala vägar och förbindelsevägar. Med förordningen är det möjligt att precisera beskrivningen av de funktionella klasserna för landsvägarna och principerna om indelning av landsvägar i riksvägar, stamvägar, regionala vägar och förbindelsevägar, vilka ingår i lagen.

I fortsättningen stadfästs klassificeringen av landsvägar i riksvägar, stamvägar, regionala vägar och förbindelsevägar av Transport- och kommunikationsverket på föredragning av Trafikledsverket eller närings-, trafik- och miljöcentralen enligt föreslagna 4a §, 99 § 2 mom. Ett beslut om den funktionella klassen för en landsväg baserar sig på bestämmelserna i detta moment och den preciserande regleringen som eventuellt getts med stöd av den.

4 a §. Framställning om en landsvägs funktionella klass. Det föreslås att nya bestämmelser läggs till i lagen rörande beslut om den funktionella klassen för landsvägar. I denna paragraf regleras framställning om en landsvägs funktionella klass och beredning av den samt om den aktör som har behörighet att göra en framställan och i nya 2 mom. i 99 § om behörigheten att avgöra en ovan nämnd framställan.

Enligt 1 mom. i paragrafen ansvarar Trafikledsverket, som verkar som väghållare för landsvägsnätet och ansvarar för den riksomfattande landsvägsnätshelheten, för att göra framställningar i fråga om riks- och stamvägar. Enligt 4 § 2 mom. i lagen tjänar riksvägarna den långväga trafiken på riksomfattande nivå och mellan landskapen. Stamvägarna kompletterar stamnätverket och främjar trafiken i landskapen. Definiering av riks- och stamvägar handlar följaktligen om strukturering av en riksomfattande helhet, vilket Trafikledsverket har de bästa färdigheterna att göra.

I fråga om regionala vägar och förbindelsevägar har områdenas väghållningsmyndigheter den bästa insikten om vägens trafikkaraktär för att fastställa den funktionella klassen. Den behöriga NTM-centralen i området ansvarar för beredningen och upprättandet av framställningar om dessa. Om ändringen av en vägs klass dock riktar sig till flera NTM-centralers område, ansvarar Trafikledsverket för att göra framställan. Trafikledsverket är behörig att göra också sådana ändringsframställningar som hänför sig till riks- och stamvägar. En ändring kan hänföra sig till riks- och stamvägar antingen genom att utvidga eller reducera riks- och stamvägsnätet.

Den framställan som avses i paragrafen kan gälla fastställandet av klassen för ett nytt vägavsnitt eller ändring av klassen för en existerande väg. Framställan gäller en enskild landsväg eller ett

enskilt vägvagnsnitt eller flera landsvägar. Eftersom den funktionella klassificeringen av landsvägar handlar om strukturering av landsvägsnätet, är det nödvändigt att granska ändringar med beaktande av näthelheten och därför eventuellt rörande flera än en landsväg samtidigt.

En framställan om en funktionell klass för en landsväg ska motiveras med 4 § 2 mom. i lagen och bestämmelser som eventuellt getts med stöd av den. I 4 § 2 mom. i lagen fastställs hurudana vägar som är riksvägar, stamvägar, regionala vägar och förbindelsevägar. Avsikten är inte att ändra dessa utgångspunkter. Ovan har det dessutom föreslagits att det är möjligt att utfärda närmare bestämmelser om ärendet genom förordning av statsrådet.

I 2 mom. i paragrafen föreskrivs om deltagande i beredningen av de kommuner och landskap inom vilkas område en landsväg är placerad. Trafikledsverket som ansvarar för framställan ska enligt förslaget också se till att de NTM-centraler, vars område framställan om klass gäller, deltar i beredningen. Likaså ska NTM-centralen, om den ansvarar för beredningen av framställan, föra tätt samarbete med Trafikledsverket och vid behov med en annan NTM-central. Den funktionella klassen har inte direkta rättsliga verkningar till exempel för markägare längs vägen, varför de centrala aktörerna i dialogen utöver väghållningsmyndigheterna utgörs i synnerhet av kommunerna och landskapsförbunden. Kommunerna och landskapen ansvarar för planeringen av markanvändningen i deras områden och de är centrala aktörer i trafiksystemarbetena i områdena. Växelverkan ska vara lämplig också med andra myndigheter och aktörer vilka är centrala med tanke på ärendet.

Deltagandet av kommuner och landskapsförbunden i beredningen kan anordnas genom att behandla frågor som gäller landsvägars funktionella klasser i det trafiksystemarbete för områdena vilket ska göras i samarbete med staten, landskapsförbunden, kommunerna, stadsregionerna och övriga aktörer. Som en del av den granskning som ska göras inom ramen för trafiksystemarbetet är det möjligt att granska den funktionella klassificeringen av landsvägar också genom att på ett mer omfattande sätt beakta trafiksystemhelheten och följaktligen också beakta till exempel övriga transportsättens och trafiktjänsters inverkan på vägarnas trafikmässiga betydelse. I sådana stadsregioner där ett avtal om markanvändning, boende och trafik (MBT) ingås och anknuten planering görs, kan också dessa vara centrala forum för behandling av frågor som gäller de funktionella klasserna. NTM-centralen eller Trafikledsverket som ansvarar för att göra en framställan om den funktionella klassen har en central roll i denna behandling.

Enligt 2 mom. ska därtill ett utlåtande om framställa begäras av områdets kommuner och landskapsförbund innan den godkänns. Ett utlåtande kan också begäras av andra aktörer som är centrala med tanke på ärendet. Vid behov ska den som ansvarar för att göra framställan höra också andra parter om framställan i enlighet med bestämmelserna i förvaltningslagen. Framställan borde också delges med en offentlig kungörelse för att göra det möjligt att framföra anmärkningar. Bestämmelser om offentlig kungörelse finns 62 a § i förvaltningslagen. Med avvikelse från 62 a § 2 mom. i förvaltningslagen ska en kungörelse vara framlagd i 30 dagar, vilket motsvarar bestämmelserna om framläggning av en vägplan i 27 § 2 mom. I princip ska 30 dagar reserveras för att framföra en åsikt. Om mera tid reserveras, ska kungörelsen i enlighet med 62 a § i förvaltningslagen hållas framlagd fram till tidsfristens slut. Information om kungörelsen ska därtill publiceras utan dröjsmål som ett kommunalt meddelande i de kommuner i vars område landsvägen finns. Också detta motsvarar det förfarande som föreskrivits i 27 §.

Framställan kan enligt 3 mom. beredas som en del av vägplanen. När en framställan om fastställande eller ändring av en landsvägsklass gäller ett vägprojekt om vilket en vägplan ska upprättas, är det möjligt att inkludera framställan om vägklassen i vägplanen och behandla den tillsammans med vägplanen i samma process. Framställan om den funktionella klassen som en del av vägplanen är då en del av framställan och beslutet om godkännande av vägplanen. I så

fall tillämpas bestämmelserna om upprättande av en vägplan i 2 kap. i lagen. De centrala utgörs av bestämmelserna om växelverkan i 27 och 27 a § och om framställningar om godkännande i 27 c §. När en vägplan upprättas som en del av en framställan om den funktionella klassen kan också de uppgifter och utredningar som avses i denna paragraf inkluderas i framställan om godkännande av vägplanen enligt 27 c §.

Om ett behov av beslut rörande den funktionella klassen för en landsväg anknyter till ett vägprojekt, är det också ändamålsenligt i fråga om riks- och stamvägar att NTM-centralen kan göra framställan då den också i övrigt ansvarar för upprättandet av vägplanen. Likaså då Trafikledsverket i egenskap av väghållare ansvarar för beredningen av en vägplan i enlighet med 15 f § 3 mom. i lagen, kan verket göra en framställan om landsvägens funktionella klass för såväl riks- och stamvägar som regionala vägar och förbindelsevägar.

Ett behov av att fastställa eller ändra den funktionella klassen i samband med ett projekt kan anknyta till exempel till överföring av en väg på en kort sträcka till ett nytt ställe och anslutning av vägen till en befintlig väg. Ett vägprojekt och den vägplan som ligger till grund för den orsakar en ändring av vägnätet på ett begränsat område. Därför är det motiverat att NTM-centralen kan bereda också klassificeringsframställningar som gäller riks- och stamvägar som en del av vägplanen. När det handlar om en ändring som gäller riks- och stamvägar har NTM-centralen en accentuerad skyldighet att föra samarbete med Trafikledsverket i frågan.

Den funktionella klassen ingår i allmänhet i (landskaps)planbeteckningen för landsvägen och därtill har landskapsplanerna ibland innehållit framställningar om ändring av den funktionella klassen för landsvägar. Enligt 17 § i denna lag ska landsvägsplaneringen basera sig på en plan enligt markanvändnings- och bygglagen med rättsverkningar, där landsvägens position och förhållande till den övriga områdesanvändningen utretts och en vägplan får inte godkännas i strid med landskapsplanen eller en generalplan med rättsverkningar. Enligt 32 § i markanvändnings- och bygglagen ska man vid planering av åtgärder som gäller områdesanvändningen och beslut om genomförande av dessa beakta landskapsplanen, sträva efter att främja planen och se till att åtgärderna inte försvårar genomförandet av planen. Bestämmelserna ska i praktiken anses innebära att en landskapsplan är förpliktigande för väghållningsmyndigheterna, då det handlar om myndighetsplanering och -beslutsfattande som gäller områdesanvändning. I landsvägsprojekt eller andra åtgärder som i praktiken påverkar områdesanvändningen, kan en vägs funktionella klass vara en omständighet att beakta, men den fastställer inte ensam de lösningar som ska göras. Den funktionella klassificeringen av landsvägar redogör framför allt för vägens ställning i nätet, det vill säga dess roll och karaktär som trafikförmedlare och förenare av områden och dess trafikmässiga betydelse. Enligt miljöministeriets guide om en landskapsplans rättsliga verkningar vägleder också en vägklassificering som uttryckts i en landskapsplan den mer detaljerade planläggningen och vägplaneringen. Tolkningen av en landskapsplan är dock också i denna utsträckning av allmän karaktär, varför ändringar i vägklassificeringen i allmänhet inte leder till en lösning som förutsätter en ändring av landskapsplan. Det kan handla om antingen precisering av landskapsplanen eller en accepterad avvikelse i förhållande till landskapsplanen. Så i synnerhet om en lösning som lagts fram på högre nivå i en landskapsplan preciseras eller ändras i fråga om verkningar till en mindre väg.⁹ Fastställande av en landsvägs funktionella klass kan i allmänhet inte heller anses försvåra genomförandet av en plan. I denna utsträckning ändras inte nuläget, även om det i fallen enligt 3 mom. är möjligt att inkludera framställan om en vägs funktionella klass i vägplanen. Ett beslut om den funktionella klassen fattas enligt förslaget ut-

⁹ Miljöministeriet 08/2002: Maankäyttö- ja rakennuslaki 2000 Opas 7 Maakuntakaavan oikeusvaikutukset, s. 56.

ifrån de grunder som föreskrivits i 4 § 2 mom. i denna lag, behörigheten att fastställa den funktionella klassen för en landsväg fastställs enligt denna paragraf och i enlighet med 99 § fattar Transport- och kommunikationsverket ett beslut i ärendet.

84 §. Ersättningsfria ersättningar. Enligt 1 mom. i paragrafen har staten inte rätt till i denna lag avsedd ersättning. Affärsverk, enligt lagen om statliga affärsverk (1062/2010) är dock berättigade till ersättning. Innan år 2016 innehöll paragrafen en hänvisning till den upphävda lagen om statliga affärsverk 1185/2002. I samband med stiftandet av lagstiftningen kring omorganiseringen av Forststyrelsen ändrades paragrafen genom lagen 241/2016 (RP 132/2015 rd) på så sätt att anteckningen om statliga affärsverk i paragrafen tillämpas allmänt på statliga affärsverk utan omnämnande om lagen om statliga affärsverk. Med ändringen beaktades att Forststyrelsen är ett statligt affärsverk på vilken inte den gällande lagen om statliga affärsverk 1062/2010 tillämpas, utan det är ett statligt affärsverk som inrättats genom lagen om Forststyrelsen. Ändringen trädde i kraft den 15 april 2016. Paragrafen ändrades på nytt den 15 augusti 2016 (lagen 566/2016, RP 49/2016 rp). När de nämnda lagändringarna fördes framåt på ett tidsmässigt delvis överlappande sätt beaktades inte den tidigare ändringen i den senare lagändringen av misstag och i den återfördes den tidigare ordalydelsen till lagen genom att i den uppdatera numret på den gällande lagen om statliga affärsverk. På grund av detta föreslås att 1 mom. justeras tekniskt sett på enhetligt sätt med lagen 241/2016 genom att avlägsna hänvisningen till lagen om statliga affärsverk. Dessutom korrigeras den svenska språkdräkten i 1 mom.

99 §. Beslutsfattande. Till paragrafen fogas ett nytt 2 mom. innehållande bestämmelser om beslutsfattande kring fastställande av den funktionella klassen för en landsväg. Transport- och kommunikationsverket ansvarar för fastställande av framställan om den funktionella klassen för en landsväg. Framställan görs av Trafikledsverket eller närings-, trafik- och miljöcentralen enligt de bestämmelser som föreslås till 4 a §.

103 §. Delfående och delgivning av beslut. I paragrafen föreskrivs det om kungörelse av beslut om godkännande av en generalplan och vägplan och beslut om förlängning av giltighetstiden för dessa. På beslut om den funktionella klassen vilka fattas separat från vägplanen är det ändamålsenligt att tillämpa samma delgivningsförfarande som på delgivning av en vägplan. Därför kompletteras 1 mom. i paragrafen på så sätt att Transport- och kommunikationsverket i fortsättningen överlämnar ett beslut om fastställande av den funktionella klassen för en landsväg också till NTM-centralen och vägghållaren. NTM-centralen delger i fortsättningen också beslut om den funktionella klassen med en offentlig kungörelse. Information om kungörelse av ett beslut om den funktionella klassen ska offentliggöras också som ett kommunalt meddelande på samma sätt som kungörelser om vägplaner och generalplaner. Bestämmelsen om längden för framläggandet av en kungörelse och ett beslut tas också bort från moment i egenskap av en onödig bestämmelse, eftersom föreskrifterna om detta motsvarar bestämmelserna i 62 a § i förvaltningslagen. Det finns skäl att förhålla sig reserverat till reglering som är överlappande med en allmän lag. Dessutom korrigeras den svenska språkdräkten i 1 mom.

104 §. Meddelande om beslut till dem som gjort en anmärkning och till myndigheterna. Paragrafens 2 mom. kompletteras på så sätt att NTM-centralen i fortsättningen ska sända ett meddelande också om beslut om fastställande av en landvägsklass till kommunen och landskapsförbundet och vid behov också till en annan myndighet.

7.3 Banlagen

74 §. Ersättningsfria ersättningar. Enligt paragrafen har staten inte rätt till i banlagen avsedd ersättning av Trafikledsverket. Affärsverk enligt lagen om statliga affärsverk (1062/2010) är

dock berättigade till ersättning. Innan år 2016 innehöll paragrafen en hänvisning till den upphävda lagen om statliga affärsverk 1185/2002. I samband med stiftandet av lagstiftningen kring omorganiseringen av Forststyrelsen ändrades paragrafen genom lagen 242/2016 (RP 132/2015 rd) på så sätt att anteckningen om statliga affärsverk i paragrafen tillämpas allmänt på statliga affärsverk utan omnämnande om lagen om statliga affärsverk. Med ändringen beaktades att Forststyrelsen är ett statligt affärsverk på vilken inte den gällande lagen om statliga affärsverk 1062/2010 tillämpas, utan det är ett statligt affärsverk som inrättats genom lagen om Forststyrelsen. Ändringen trädde i kraft den 15 april 2016. Paragrafen ändrades på nytt den 15 augusti 2016 (lagen 567/2016, RP 49/2016 rp). När de nämnda lagändringarna fördes framåt på ett tidsmässigt delvis överlappande sätt beaktades inte den tidigare ändringen i den senare lagändringen av misstag och den uppdaterades till den tidigare ordalydelsen med en hänvisning till den gällande lagen om statliga affärsverk. På grund av detta föreslås att paragrafen justeras tekniskt sett på enhetligt sätt med lagen 242/2016 genom att avlägsna hänvisningen till lagen om statliga affärsverk. Dessutom korrigeras den svenska språkdräkten.

8 Bestämmelser på lägre nivå än lag

Den föreslagna lagen om tillståndsförfaranden och andra administrativa förfaranden för vissa projekt avseende det transeuropeiska transportnätet innehåller enligt förslaget befogenheter att utfärda reglering på lägre nivå. Genom förordning av statsrådet är det möjligt att utfärda närmare bestämmelser om beräkning och förlängning av tidsfristen, innehållet i de behöriga myndigheternas anmälningsskyldighet i anknytning till uppföljning av tidsfristen och förfarandet mellan de behöriga myndigheterna i en situation där en förutsättning för att genomföra ett projekt är flera administrativa förfaranden som hör till tillämpningsområdet. Transport- och kommunikationsverket kan därtill ge närmare bestämmelser om de uppgifter som ska ges i en anmälan som startar tidsfristen. Bemyndigandena an knyter till praktiska lösningar och mer tekniska detaljer i förfarandet i anknytning till tidfristsregleringen, om vilken det finns grundläggande bestämmelser i lagen.

I lagen om trafiksystemet och landsvägar inkluderas ett bemyndigande att genom förordning av statsrådet ge närmare bestämmelser om grunderna för att klassificera landsvägar i riksvägar, stamvägar, regionala vägar och förbindelsevägar.

9 Ikraftträdande

Det föreslås att lagen om tillståndsförfaranden och andra administrativa förfaranden för vissa projekt avseende det transeuropeiska transportnätet träder i kraft den 10 augusti 2023, vilket överensstämmer med det utsatta datumet för genomförandet av regleringen i direktivet. De allmänna anvisningarna enligt 12 § i lagen ska vara tillgängliga från och med det att lagen träder i kraft. Lagen tillämpas enligt förslaget på projekt för vilka tillståndsförfaranden och andra administrativa godkännandeförfaranden som hör till lagens tillämpningsområde inleds efter att lagen trätt i kraft. Regleringen kring offentliga upphandlingar i lagen tillämpas enbart på avtal för vilka en inbjudan till ett anbuds förfarande sänds eller om avsikten inte är att sända en inbjudan till ett anbuds förfarande, på upphandlingsförfaranden som den upphandlande myndigheten eller enheten inleder efter den 10 augusti 2023. Regleringen kring offentliga upphandlingar i gränsöverskridande projekt i lagen tillämpas inte på en gemensam enhet som inrättats före den 9 augusti 2021, under förutsättning att samma lagstiftning som under den nämnda dagen tillämpas på ifrågakvarande enhets upphandlingsförfarande. Detta föreskrivs med en övergångsbestämmelse.

Det föreslås att lagen om ändring av lagen om trafiksystemet och landsvägar och 74 § i banlagen träder i kraft under början av år 2023. Lagen tillämpas på en vägplan som anhängiggjorts innan

dess ikraftträdande enbart om planen då lagen träder i kraft inte ännu lagts fram på det sätt som avses i 27 § 2 mom.

10 Verkställighet och uppföljning

I genomförandet av den lag som genomför Smart TEN-T-direktivet är det centralt att upprätta allmänna anvisningar och lägga fram dessa, vilket den utsedda myndigheten ansvarar för att koordinera, men detta förutsätter också att övriga behöriga myndigheter deltar och att dessa samarbetar sinsemellan.

Som en del av genomförandet av lagen är det ändamålsenligt för den utsedda myndigheten att precisera de praktiska förfaringssätten i samarbete med övriga behöriga myndigheter för att anordna uppföljningen i anknytning till förfarandenas faser och följaktligen tidsfristen på ett maximalt smidigt sätt. I genomförandet är det också möjligt att granska behovet av att utnyttja existerande eller nya elektroniska lösningarna för att följa upp tidsfristerna.

Transport- och kommunikationsverket, som verkar som utsedd myndighet, ska för att sköta de nya uppgifterna eventuellt rekrytera ny personal, omorganisera uppgifterna inom myndigheten eller utbilda sin personal. En förutsättning för att den utsedda myndighetens uppgifter ska kunna genomföras och anordnas på ett ändamålsenligt är ett samarbete med de behöriga myndigheterna för de tillståndsförfaranden och andra administrativa förfaranden vilka hör till tillämpningsområdet.

Utredningen av de konkreta behoven av att ändra landsvägarnas funktionella klass fortsätts utifrån bedömningspromemorian om uppdatering av landsvägarnas funktionella klass och den mottagna remissresponsen på denna. En ytterligare avsikt är att inleda arbetet med att precisera kriterierna för klasserna så fort som möjligt, så att granskningarna i olika områden kan göras med kriterier som är enhetliga på det riksomfattande planet. I enlighet med den reglering som föreslås i denna proposition kan preciseringar göras genom en förordning. Eftersom det i lagen inte föreslås att utgångspunkterna för klassificeringen ändras och eftersom avsikten är att den funktionella klassificeringen är maximalt stabil med anledning av dess karaktär, är avsikten inte att granska klassen för varje enskild landsväg, utan att fokusera på enskilda ändringsbehov som träder fram. Den föreslagna lagen och genomförandet av den förutsätter i sig inte en mer omfattande utredning av ändringsbehoven, utan arbetet anknyter till det riksomfattande genomförandet av trafiksystemplanen. Till exempel nödvändiga framställningar och beslut som gäller projekt kan göras också innan den mer omfattande granskningen är färdig efter att lagen trätt i kraft enligt det förfarande som regleras i lagen. De i denna proposition föreslagna bestämmelserna om förslag om ändring av den funktionella klassen för en landsväg och beredning och fastställande av den stöder dock det nämnda arbetet, som grundar sig på den riksomfattande trafiksystemplanen.

11 Förhållande till andra propositioner

För närvarande behandlar riksdagen en proposition med förslag till naturvårdslag och vissa lagar som har samband med den (RP 76/2022 rd). Den nya naturvårdslagen avses träda i kraft den 1 juni 2023. I den föreslagna lagen om tillståndsförfaranden och andra administrativa förfaranden för vissa projekt avseende det transeuropeiska transportnätet hänvisas det till vissa bestämmelser i den gällande naturvårdslagen. Om propositionen om den nya naturvårdslagen godkänns, ska hänvisningarna ändras till hänvisningar till den nya naturvårdslagen.

Regleringen rörande byggande i markanvändnings- och bygglagen ska överföras till den nya bygglagen. Regeringens proposition med förslag till bygglag (RP 139/2022 rd) har överlämnats

till riksdagen på hösten 2022. Den nya lagen avses träda i kraft den 1 januari 2024. Eftersom den föreslagna lagen om tillståndsförfaranden och andra administrativa förfaranden för vissa projekt avseende det transeuropeiska transportnätet avses träda i kraft den 10 augusti 2023, hänvisas det i den fortsättningsvis till bestämmelserna om byggande i nuvarande markanvändnings- och bygglagen.

12 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

Jämställdhet

Enligt 6 § 1 mom. i grundlagen är alla lika inför lagen. Enligt grundlagsutskottets etablerade utlåtandep Praxis gäller jämlikhetsbestämmelsen i 6 § i grundlagen i princip enbart för människor. Jämlikhetsprincipen kan dock ha betydelse också i bedömningen av regleringen för juridiska personer, i synnerhet då regleringen indirekt påverkar den juridiska ställningen för fysiska personer. Ju längre detta samband är, desto mindre är synvinkelns betydelse (t.ex. GrUU 11/2012 rd, GrUU 37/2010 rd, GrUU 13/2020 rd). Prioritetställningen för projekt som hör till tillämpningsområdet kan dock bromsa behandlingen av andra ärenden som hör till myndigheten, varvid konsekvensen kan sträcka sig också till behandlingen av ärenden som gäller fysiska personer.

I den nya lagen föreskrivs det om en sammanräknad tidsfrist på fyra år i enlighet med direktivet för de tillstånds- och andra förvaltningsförfaranden som projektet förutsätter. Enligt Smart TEN-T-direktivet ska medlemsstaterna sträva efter att säkerställa att alla myndigheter som deltar i ett tillståndsförfarande, med undantag för domstolar, prioriterar projekt som hör till direktivets tillämpningsområde. På det sätt som beskrivits ovan i beredningen av propositionen i avsnitt 5.1.1 har bestämmelsen i direktivet ansetts vara indikativ och följaktligen ska nationellt manöverutrymme lämnas för genomförandet. Med beaktande av detta och grundlagsutskottets utlåtandep Praxis och kravet på behandling utan dröjsmål vilket redan är förpliktande för myndigheterna, föreslås det inte att det separat genom lag föreskrivs om prioriteten för projekt som hör till den föreslagna lagens tillämpningsområde, utan att detta genomförs via tidsfristregleringen.

Den tidsfrist på fyra år för tillstånds- och andra godkännandeförfaranden viken förskrivs i den nya lagen hänför sig till ett avgränsat antal trafikinfrastrukturprojekt, som omfattar projekt värda över 300 miljoner euro i TEN-T-stomnätskorridorer och andra projekt som gäller separat identifierade avsnitt av TEN-T-stomnätet. Sådana projekt är sällsynta. Det bedöms att tidsfristen på fyra år iaktas i de flesta fallen redan för närvarande och de projekt som hör till tillämpningsområdet får följaktligen inte märkbart snabbare behandling i förhållande till övriga ärenden som behandlas av myndigheterna. I vissa fall kan tidsfristen dock påverka myndighetens behov av att prioritera behandlingen av ett projekt som hör till tillämpningsområdet enligt denna lag i förhållande till de övriga ärenden som den har under behandling. Det ska dock anses att projekt på över 300 miljoner euro vilka hänför sig till offentlig infrastruktur är förknippade med ett särskilt samhällligt intresse och ett behov av att säkerställa att de administrativa förfarandena framskrider smidigt och utan dröjsmål. Därtill är de nämnda projekten som omfattas av lagens tillämpningsområde relativt sällsynta. Med beaktande av ovan konstaterade helhet, ska det faktum att tidsfristen på fyra år hänför sig enbart till separat avgränsade trafikinfrastrukturprojekt inte anses vara problematiskt med tanke på jämställdheten.

Rättsskydd och god förvaltning

Enligt 21 § i grundlagen har var och en rätt att på behörigt sätt och utan ogrundat dröjsmål få sin sak behandlad av en domstol eller någon annan myndighet som är behörig enligt lag samt att få ett beslut som gäller hans eller hennes rättigheter och skyldigheter behandlat vid domstol

eller något annat oavhängigt rättskipningsorgan. Enligt 2 mom. i paragrafen ska offentligheten vid handläggningen, rätten att bli hörd, rätten att få motiverade beslut och rätten att söka ändring samt andra garantier för en rättvis rättegång och god förvaltning tryggas genom lag.

Innehållet i begreppet god förvaltning har sitt ursprung i den helhet som utgörs av 21 §. Med detta avses enligt de 1 mom. i paragrafen nämnda kraven på behörig myndighetsverksamhet utan dröjsmål och också den i 2 mom. framställda förteckningen över delfrågorna i god förvaltning.

Det finns bestämmelser om behandling av ett ärende utan dröjsmål i 21 § i grundlagen, men också i 23 § i förvaltningslagen. Därtill innehåller 23 a § i förvaltningslagen bestämmelser om fastställande av behandlingstiden. Ingen fast tidsfrist har fastställts för behandling av ärenden i förvaltningslagen. Behandlingen av ett ärende och behandling utan dröjsmål hör också till en tjänstemans tjänsteåligganden. I statstjänstemannalagen (750/1994) och lagen om kommunala tjänsteinnehavare (304/2003) finns det bestämmelser om tjänstemäns och tjänsteinnehavares allmänna skyldighet att utföra sin uppgift på behörigt sätt och utan dröjsmål.

Med den föreslagna lagen om tillståndsförfaranden och andra administrativa förfaranden för vissa projekt avseende det transeuropeiska transportnätet fastställs en tidsfrist för tillståndsförfaranden och andra administrativa godkännandeförfaranden som gäller trafikinfrastrukturprojekt som hör till lagens tillämpningsområde. Reglering kring tidsfrister är exceptionellt i den nationella lagstiftningen. Behandling utan dröjsmål har i den nationella lagstiftningen tryggats redan med stöd av 21 § i grundlagen och ovan nämnda bestämmelser i förvaltningslagen. Sådana situationer där det föreskrivits om maximilängden på förvaltningsförfaranden har i typfallet EU-ursprung.

Grundlagsutskottet har inte i sin tidigare avgörandepraxis ansett att tidsfristsreglering strider mot 21 § i grundlagen, utan snarare ansett att den främjar att kravet på behandling utan dröjsmål iakttas (t.ex. GrUU 40/2010 rd och GrUU 6/2010 rd).

Den tidsfristsreglering som föreslås i propositionen baserar sig på den förpliktande bestämmelsen i direktivet. Det finns inte nationellt manöverutrymme i införandet av tidsfristen. Det föreslås inte att tillämpningsområdet för tidsfristsregleringen utvidgas nationellt, det vill säga att de projekt som hör till tillämpningsområdet, på det sätt som direktivet möjliggör, utvidgas från de projekt som direktivet förutsätter till andra trafikinfrastrukturprojekt i TEN-T-nätet.

Syftet med tidsfristen är inte att vara ett mål för behandlingstiden, utan att ställa en övre gräns för behandlingstiden. Lagförslaget ingriper följaktligen inte i kraven på behandling utan dröjsmål i 21 § i grundlagen och i förvaltningslagen. Även om behandlingstiden följaktligen understiger tidsfristen enligt lagförslaget, är det fortfarande möjligt att ifrågasätta om behandlingen gjorts utan dröjsmål med stöd av förvaltningslagen och grundlagen.

Därtill innehåller 12 § i den föreslagna lagen bestämmelser om vägledning och rådgivning på det sätt som genomförandet av direktivet förutsätter. En myndighets rådgivningsskyldighet ingår i serviceprincipen som en del av garantierna för god förvaltning, vilka enligt 21 § 2 mom. i grundlagen tryggas genom lag. Det finns generella bestämmelser om rådgivningsskyldigheten och övriga principer för god förvaltning i förvaltningslagen. Den föreslagna bestämmelsen kompletterar förvaltningslagen i fråga om genomförandet av serviceprincipen för förvaltningen i tillståndsförfaranden och andra administrativa förfaranden för projekt som hör till lagens tillämpningsområde.

Med beaktande av det ovan framlagda är det möjligt att anse att tidsfristsregleringen är godtagbar med tanke på 21 § i grundlagen.

Ansvar för miljön och deltagande

Enligt 20 § 1 mom. i grundlagen bär var och en ansvar för naturen och dess mångfald samt för miljön och kulturarvet. Ansvar för miljön omfattar såväl aktivt förfarande som passivt avhållande från att skada miljön. Med avvikelser från övriga bestämmelser om de grundläggande fri- och rättigheterna baserar sig inte 20 § 1 mom. på tanken om trygghet av individuella eller kollektiva rättigheter, utan det medför ett ansvar för var och en rörande naturen och dess mångfald, omgivningen och kulturarvet. I regeringens proposition om ändring av bestämmelserna om de grundläggande fri- och rättigheterna (RP 309/1993 rd) motiveras ansvarsutgångspunkten i bestämmelsen med att natur- och miljöskyddet är förknippat med sådana värden som inte återställas som rättigheter för mänskliga individer. De miljövärden som bestämmelsen ger uttryck för ska beaktas i all lagstiftning och rättskipning av betydelse för miljön.

Enligt 20 § 2 mom. i grundlagen ska det allmänna sträva efter att trygga envar rätt till en sund miljö och möjlighet att påverka beslut som gäller den egna livsmiljön. Enligt specialmotiveringen i regeringens proposition med förslag till lag om grundlag (RP 209/1993 rd) innebär bestämmelsen också ett konstitutionellt uppdrag att utveckla miljölagstiftningen på så sätt att människornas påverkansmöjligheter i beslutsfattandet om den egna livsmiljön utvidgas.

Den grundläggande karaktären för projekt som omfattas av tillämpningsområdet för Smart TEN-T-direktivet är att de är betydande projekt och redan i utgångspunkten har de miljökonsekvenser. Sådana projekt har potential att orsaka också omfattande ändringar i sin miljö. Olägenheter under byggtiden i de projekttyper som hör till tillämpningsområdet för regleringen kan vara betydande och kretsen av dem som lider skada kan vara bred. I sådana projekt är det viktigt att tillgodose och beakta de grundläggande fri- och rättigheterna som gäller miljön. Med propositionen ändras inte förutsättningarna att bevilja de tillstånd som trafikinfrastrukturprojekt behöver, varför den inte bedöms vara problematisk med tanke på 20 § 1 mom. i grundlagen. Med den nya lagen ändras inte de gällande bestämmelserna om ändringssökande och hörande. När det gäller genomförandet av Smart TEN-T-direktivet har propositionen inte konsekvenser för de utlåtande- och hörandetider som reserverats för parter eller andra delaktiga, kretsen av dem som ska höras eller för övriga förfaranden för växelverkan som föreskrivs i speciallagarna, med vilka möjligheten för var och en att påverka beslutsfattandet av den egna livsmiljön tryggas. Lagförslaget innehåller därtill bestämmelser om sökande av ändring i beslut som den utsedda myndigheten fattat enligt denna lag.

I anknytning till förfarandet för beslut om den funktionella klassen för landsvägar inkluderas i lagen om trafiksystemet och landsvägar nya bestämmelser om beredning av framställan om den funktionella klassen vilka gäller olika aktörers möjlighet att delta i beredningen, begäranden om utlåtanden och information om en framställan. Ändringarna förbättrar den möjlighet att påverka beslutsfattandet om den egna livsmiljön, vilket förutsätts i 20 § 2 mom. i grundlagen.

Utifrån det ovan angivna är lagförslaget förenligt med 20 § i grundlagen.

Kommunal självstyrelse

Enligt 121 § i Finlands grundlag ska kommunernas förvaltning grunda sig på självstyrelse för kommunens invånare. I grundlagsutskottets praxis har det ansetts att det centrala innehållet i 121 § 1 mom. är att det med en vanlig lag inte är möjligt att ingripa i de mest centrala särdragen

i självstyrelsen på ett sätt som sakligt sätt gör självstyrelsen obetydlig (t.ex. GrUU 26/2017 rd, GrUU 41/2017 rd). I etablerad praxis för kommunalt självstyre har grundlagsutskottet betonat att man vid sammanställningen av uppgifter i enlighet med finansieringsprincipen måste se till att kommunerna har reell möjlighet att fullfölja sina förpliktelser (se GrUU 16/2014 rd, GrUU 15/2020 rd). Finansieringsprincipen ingår också i artikel 9.2 i Europeiska stadgan om lokal självstyrelse. Enligt den måste de lokala myndigheternas resurser vara tillräckliga i förhållande till de förpliktelser som de åläggs genom grundlagen och andra lagar. Finansieringsprincipen blir tillämplig också om kommunernas redan existerande lagstadgade uppgifter blir föremål för ny lagstiftning, som inte påverkar kommunens förutsättningar att fullfölja dessa nya förpliktelser (t.ex. GrUU 41/2014 rd, GrUU 15/2020 rd).

Av de tillstånd som hör till kommunernas behörighet omfattar tillämpningsområdet för lagen om tillståndsförfaranden och andra administrativa förfaranden för vissa projekt avseende det transeuropeiska transportnätet till exempel miljö tillstånd enligt 27 § i miljöskyddslagen, bygglovsförfarandet enligt 125 § i markanvändnings- och bygglagen, åtgärdstillståndsförfarandet enligt 126 §, rivningslovförfarandet enligt 127 § och förfarandet med tillstånd för miljöåtgärder enligt 128 §.

Den utsedda myndighetens behörighet i förhållande till övriga myndigheter gäller enligt propositionen ärenden som gäller koordineringen av myndighetssamarbetet och uppföljningen av tidsfristen. Tillståndsmyndigheterna har fortfarande självständig rätt att avgöra tillståndsärenden. Propositionen kränker följaktligen inte principen om kommunal självstyrelse i denna utsträckning.

De kommunala myndigheterna får enligt förslaget en ny skyldighet att för att möjliggöra uppföljningen av tidsfristen underrätta den utsedda myndigheten om kompletteringsbegäranden som gäller förfaranden som hör till tillämpningsområdet och om att en komplettering inkommit samt om ett beslut i ärendet. Omfattningen på de kommunala myndigheternas uppgifter växer inte avsevärt och skyldigheten anknyter till skötsel av sådana uppgifter som kommunerna också ansvarar för redan med stöd av den nuvarande lagstiftningen.

Enligt lagförslaget ska de behöriga myndigheterna, såsom kommunerna, därtill delta i upprättandet och uppdateringen av de anvisningar som lagen förutsätter i fråga om de förfaranden som omfattas av deras behörighet. Den utsedda myndigheten ansvarar för att upprätta, koordinera, offentliggöra och uppdatera anvisningarna. Redan för närvarande föreskrivs i 8 § i förvaltningslagen att en myndighet inom ramen för sin behörighet och enligt behov ska ge sina kunder råd i anslutning till skötseln av ett förvaltningsärende samt svara på frågor och förfrågningar som gäller uträttandet av ärenden. De anvisningar som avses i lagen ges i rådgivningssyfte och de kan följaktligen till och med minska den rådgivningsmängd som krävs av den kommunala myndigheten. Deltagandet i upprättandet av anvisningar ökar den kommunala myndighetens arbetsmängd högst i en liten mängd i synnerhet med beaktande av att upprättandet av anvisningarna sannolikt kan skötas centraliserat.

De behöriga myndigheterna, såsom kommunerna, ska behandla tillståndsförfaranden och andra administrativa godkännandeförfaranden som omfattas av lagens tillämpningsområde inom en tidsfrist på fyra år. Tidsfristen kommer direkt från direktivet och det föreslås inte att tillämpningen av lagen och tidsfristen utvidgas i förhållande till det som krävs i direktivet. Enligt Europeiska unionens etablerade rättspraxis är unionens lagstiftning primär i förhållande till nationella bestämmelser i enlighet med de villkor som fastställts i rättspraxis (t.ex. GrUU 51/2014 rd). I den nationella lagstiftningen ska lösningar som står i strid med EU-rätten undvikas (t.ex. GrUU 15/2018 rd, GrUU 26/2017 rd).

Finansieringsprincipen blir tillämplig om kommunernas redan lagstadgade uppgifter blir föremål för ny lagstiftning, som påverkar kommunens förutsättningar att fullfölja dessa nya förpliktelser (t.ex. GrUU 16/2014 rd, GrUU 15/2020 rd). Med beaktande av att kommunerna redan med stöd av den existerande lagstiftningen i varje fall ska behandla vederbörande ärenden som gäller tillståndsförfaranden och andra administrativa godkännandeförfaranden utan oskäligt dröjsmål, kan det inte anses att den nya tidsfristen nämnvärt försvagar de lokala myndigheternas resurser i förhållande till deras lagstadgade förpliktelser i strid med artikel 9.2 i Europeiska stadgan om lokal självstyrelse.

Med beaktande av det ovan nämnda kan det inte anses att den föreslagna regleringen i strid med finansieringsprincipen underminerar kommunernas faktiska förutsättningar att klara av sina förpliktelser. Propositionen anses inte heller i strid med grundlagsutskottets utlåtandepraxis sakligt sett göra den kommunala självstyrelsen obetydlig.

Befogenheter till bestämmelser på lägre nivå än lag

De föreslagna lagarna innehåller bemyndiganden att genom förordning av statsrådet ge närmare bestämmelser och ett bemyndigande att ge föreskrifter för Transport- och kommunikationsverket. Därför ska förslaget granskas i förhållande till 80 § i grundlagen.

Enligt 80 § 1 mom. i grundlagen kan förordningar utfärdas med stöd av ett bemyndigande som föreskrivits i grundlagen eller i en annan lag. Genom lag ska dock utfärdas bestämmelser om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter samt om frågor som enligt grundlagen i övrigt hör till området för lag.

I grundlagsutskottets etablerade praxis har bestämmelser om bemyndigande genom lag varit föremål för krav på exakthet och noggrann avgränsning i fråga om regleringen (t.ex. GrUU 25/2005 rd och GrUU 1/2004 rd). Innehållet i bemyndigandet att utfärda en förordning ska framgå tydligt av lagen och det ska också avgränsas tillräckligt tydligt. Grundlagsutskottet har därtill riktat uppmärksamhet mot att det på grund av 80 § i grundlagen är väsentligt att det finns tillräckliga grundläggande bestämmelser om det ärende som regleras och att det finns skäl att i regel placera bemyndigandet i anslutning till den vederbörande grundläggande bestämmelsen i lagen (t.ex. GrUU 49/2014 och GrUU 10/2016 rd).

I enlighet med den princip som framgår av 80 § i grundlagen ska lagstiftningsmakt i allmänhet inte överföras till en myndighet på lägre nivå än ett ministerium. Det är möjligt att ge andra myndigheter rätt att utfärda rättsnormer enbart i undantagsfall. I grundlagen finns det bestämmelser om denna möjlighet att bemyndiga en annan myndighet att utfärda rättsnormer om separat fastställda ärenden genom lag (Grundlagsutskottets betänkande om reform av grundlagen, GrUU 10/1998 rd). Enligt 80 § 2 mom. i grundlagen kan en myndighet genom lag bemyndigas att utfärda rättsnormer i bestämda frågor, om det med hänsyn till föremålet för regleringen finns särskilda skäl och regleringens betydelse i sak inte kräver att den sker genom lag eller förordning. Därtill ska bemyndigandet enligt grundlagen vara exakt avgränsat i fråga om tillämpningsområde. En särskild orsak att utfärda bestämmelser om en myndighets rätt att utfärda föreskrifter är bland annat reglering som är teknisk och innehåller få detaljer (GrUU 52/2001 rd, GrUU 46/2001 rd) och som inte innehåller betydande utövande av prövningsrätt (GrUU 43/2000 rd). De ärenden som omfattas av en befogenhet att utfärda föreskrifter ska fastställas noggrant i lagen och dess tillämpningsområde ska vara exakt avgränsat (RP 1/1998 rd).

Vid behandlingen av befogenheter att utfärda normer har grundlagsutskottet därtill på upprepat sätt understrukt att bestämmelserna i 80 § 1 och 2 mom. i grundlagen direkt begränsar tolkningen av bemyndigandebestämmelserna på samma sätt som innehållet i bestämmelser och föreskrifter som ges med stöd av bemyndiganden (se t.ex. GrUU 16/2002 rd och GrUU 1/2013 rd).

Enligt den föreslagna lagen om tillståndsförfaranden och andra administrativa förfaranden för vissa projekt avseende det transeuropeiska transportnätet är det möjligt att genom förordning av statsrådet utfärda närmare bestämmelser om beräkningen och förlängning av tidsfristen, innehållet i anmälningsskyldigheten för de behöriga myndigheterna i anknytning till uppföljningen av tidsfristen samt förfarandet mellan de behöriga myndigheterna i en situation där en förutsättning för att genomföra projektet är flera administrativa förfaranden som hör till tillämpningsområdet. Transport- och kommunikationsverket kan enligt förslaget därtill ge närmare bestämmelser om de uppgifter som ska ges i en anmälan som startar tidsfristen. Bemyndigandena anknyter till praktiska lösningar och mer tekniska detaljer i förfarandet i anknytning till tidsfristsregleringen, vars grundläggande bestämmelser ingår i lagen. Bemyndigandebestämmelserna har placerats i samband med de berörda bestämmelserna och med dessa föreskrivs inte om en individs rättigheter eller skyldigheter. Genom förordning av statsrådet föreskrivs om detaljer som påverkar flera myndigheters verksamhet. Genom föreskrift av transport- och kommunikationsverkets är det å sin tur möjligt att precisera innehållet i en anmälan som ska överlämnas till ämbetsverket, vilket ska ses som ett ärende av teknisk karaktär, om vilket ämbetsverket själv har den bästa sakkunskapen. Bemyndigandena är tillräckligt exakta och noggrant avgränsade och de kan följaktligen anses uppfylla kraven i 80 § 1 mom. i grundlagen.

Genom förordning av statsrådet är det möjligt att med stöd av 4 § 2 mom. som föreslagits till lagen om trafiksystem och landsvägar utfärda närmare bestämmelser om grunderna för att dela in landsvägar i riksvägar, stamvägar, regionala vägar och förbindelsevägar. Med förordningen är det inte möjligt att avvika från bestämmelserna i lagen. Det föreslagna bemyndigandet att utfärda en förordning har placerats i anslutning till den berörda bestämmelsen, som innehåller grundläggande bestämmelser om det ärende som regleras. Med förordningen är det enbart möjligt att preciseras dessa grundläggande bestämmelser. Med förordningen utfärdas inte bestämmelser om individens rättigheter eller skyldigheter. Bemyndigandet att utfärda en förordning är tillräckligt exakt och noggrant avgränsat och det kan följaktligen anses uppfylla kraven i 80 § 1 mom. i grundlagen.

På de grunder som anges ovan kan lagförslagen behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

Kläm

Då Smart TEN-T-direktivet innehåller bestämmelser som föreslås bli genomförda genom lag, föreläggs riksdagen följande lagförslag för godkännande:

1.

Lag

om tillståndsförfaranden och andra administrativa förfaranden för vissa projekt avseende det transeuropeiska transportnätet

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 kap.

Allmänna bestämmelser

1 §

Lagens syfte

Denna lag innehåller bestämmelser om de krav vid tillståndsförfaranden och andra administrativa godkännandeförfaranden som följer av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2021/1187 om rationaliseringsåtgärder för att påskynda förverkligandet av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T), nedan *direktivet*.

2 §

Tillämpningsområde

Denna lag tillämpas på projekt som gäller byggande, anpassning eller ändring av transportinfrastrukturen och som gäller

1) i bilagan till direktivet avsedda på förhand identifierade avsnitt av det transeuropeiska transportnätets stamnät,

2) sådana i 3 § 7 punkten avsedda stamnätkorridorer i det transeuropeiska transportnätet vars totala kostnader överstiger 300 000 000 euro.

Denna lag ska när det gäller projekt som avses i 1 mom. tillämpas på följande förfaranden:

1) de förfaranden enligt lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (252/2017) som gäller hörande om miljökonsekvensbeskrivningen enligt 20 § i den lagen, kontaktmyndighetens motiverade slutsats enligt 23 § i den lagen eller uppdatering av den motiverade slutsatsen enligt 27 § i den lagen,

2) godkännandeförfaranden för vägplaner enligt 21 § i lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005),

3) godkännandeförfaranden för järnvägsplaner enligt 14 § i banlagen (110/2007),

4) förfaranden för byggnadstillstånd enligt 79 § i luftfartslagen (864/2014),

5) miljöstillståndsförfaranden enligt 27 § i miljöskyddslagen (527/2014),

6) tillståndsförfaranden enligt vattenlagen (587/2011),

7) undantagsförfaranden enligt 31 § i naturvårdslagen (1096/1996) samt undantagsförfaranden enligt 48 § 2 mom. och 49 § 3 och 4 mom. i den lagen,

8) förfaranden för bygglov enligt 125 § i markanvändnings- och bygglagen (132/1999), förfaranden för åtgärdstillstånd enligt 126 § i den lagen, förfaranden för rivningslov enligt 127 § i den lagen och förfaranden för tillstånd för miljöåtgärder enligt 128 § i den lagen,

9) förfaranden för inlösningsstillstånd enligt 5 § i lagen om inlösen av fast egendom och särskilda rättigheter (603/1977),

10) tillståndsförfaranden enligt 4 § i marktäktslagen (555/1981),

11) förfaranden för samtycke till byggande inom den ekonomiska zonen enligt 7 § i lagen om Finlands ekonomiska zon (1058/2004).

Denna lag tillämpas dock inte på sådana projekt som enbart hänför sig till telematikapplikationer, ny teknik eller innovationer som avses i artiklarna 31 och 33 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU, nedan *TEN-T-förordningen*.

3 §

Definitioner

I denna lag avses med

1) *transeuropeiska transportnätet* det transportnät som avses i TEN-T-förordningen,
2) *uropeisk samordnare* en sådan europeisk samordnare som utsetts i enlighet med artikel 45 i TEN-T-förordningen,

3) *projektansvarig* den som ansöker om tillstånd för genomförande av ett projekt eller den myndighet som har tagit initiativ till projektet,

4) *gränsöverskridande projekt* ett projekt som omfattar ett gränsöverskridande avsnitt mellan två eller flera medlemsstater,

5) *behörig myndighet* en myndighet som är behörig i de förfaranden som avses i 2 § 2 mom. och enligt de bestämmelser som anges i det momentet,

6) *på förhand identifierade avsnitt av stornätet* sådana avsnitt som identifieras i bilagan till direktivet,

7) *stornätskorridor* en transportkorridor i stornätet enligt bilagan till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1153 om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa och om upphävande av förordningarna (EU) nr 1316/2013 och (EU) nr 283/2014.

4 §

Utsedd myndighet

Transport- och kommunikationsverket är den utsedda myndighet som avses i direktivet.

Transport- och kommunikationsverket fungerar som kontaktpunkt för den projektansvarige och för de myndigheter som ansvarar för de förfaranden som avses i 2 § 2 mom. samt vid gränsöverskridande projekt för den utsedda myndigheten i den andra EU-medlemsstaten och för de europeiska samordnarna.

Transport- och kommunikationsverket ska i samarbete med de behöriga myndigheterna sörja för den rådgivning som ges den projektansvarige i fråga om de förfaranden enligt 2 § 2 mom. som projektet förutsätter, för ordnandet av förhandsöverläggning samt för uppgifter i anslutning till den tidsfrist som anges i denna lag och till uppföljningen av den.

2 kap.

Ordnande av förfaranden

5 §

Förhandsöverläggning

Innan den anmälan som avses i 6 § 1 mom. lämnas in kan Transport- och kommunikationsverket på eget initiativ, eller på begäran av en annan myndighet som behandlar ärendet eller den projektansvarige, ordna förhandsöverläggning med den projektansvarige och de centrala myndigheterna. Förhandsöverläggningen har till syfte att främja helhetshanteringen av de förfaranden enligt 2 § 2 mom. som förutsätts i projektet, att främja informationsutbytet mellan den projektansvarige och myndigheterna samt att öka utredningarnas och handlingarnas kvalitet och tillgänglighet och skapa smidigare förfaranden.

6 §

Anmälan om projekt

Den projektansvarige ska samtidigt som den inleder det första förfarandet enligt 2 § 2 mom. göra en anmälan om projektet till Transport- och kommunikationsverket.

I anmälan ska det ingå en beskrivning av projektet, en kostnadskalkyl för projektet och uppgift om sådana avslutade eller pågående administrativa förfaranden som hänför sig till projektet. Transport- och kommunikationsverket kan meddela närmare föreskrifter om den information som ska lämnas i anmälan.

Transport- och kommunikationsverket ska inom fyra månader från mottagandet av anmälan fatta beslut om att en i 7 § 1 mom. avsedd tidsfrist börjar löpa eller uppmana den projektansvarige att komplettera anmälan. Transport- och kommunikationsverket ska lämna de behöriga myndigheter som enligt anmälan deltar i behandlingen av projektet en underrättelse om beslutet.

7 §

Tidsfrist

Den tid som åtgår för de förfaranden enligt 2 § 2 mom. som ett projekt förutsätter får sammanlagt inte överskrida fyra år.

De behöriga myndigheterna ska behandla de ärenden som gäller förfarandena enligt i 2 § 2 mom. inom den tidsfrist som anges i 1 mom. Om ett projekt förutsätter flera av de förfaranden som avses i 2 § 2 mom. ska de behöriga myndigheterna genom samarbete sörja för att tidsfristen iakttas och vid behov komma överens om handläggningstiderna. Transport- och kommunikationsverket ska vid behov bistå de behöriga myndigheterna i att komma överens om handläggningstiderna för förfarandena.

Närmare bestämmelser om förfarandet mellan de behöriga myndigheterna i situationer som avses i 2 mom. får utfärdas genom förordning av statsrådet.

8 §

Beräkningen av tidsfristen

Den tidsfrist som anges i 7 § 1 mom. börjar löpa den dag då den projektansvariges i 6 § avsedda anmälan om projektet har inkommit.

Tidsfristen löper ut när det sista beslutet om ett förfarande som avses i 2 § 2 mom. fattas.

I tidsfristen räknas inte in

1) den tid under vilken den sökande inte har något ärende som gäller ett i 2 § 2 mom. avsett förfarande anhängigt,

2) den tid under vilken komplettering av en ansökan, en framställning om godkännande eller någon annan handling som krävs för ett förfarande som omfattas av tillämpningsområdet för denna lag görs på uppmaning av den behöriga myndigheten,

3) behandling av ärenden som gäller sökande av ändring i beslut om sådana förfaranden som avses i 2 § 2 mom.

En förutsättning för att de perioder som avses i 3 mom. 2 och 3 punkten inte ska räknas in i tidsfristen är att sökanden inte har andra förfaranden som avses i 2 § 2 mom. anhängiga.

Närmare bestämmelser om beräkningen av tidsfristen enligt 1–4 mom. får utfärdas genom förordning av statsrådet.

9 §

Förlängning av tidsfristen och avbrott i tidsfristen

Transport- och kommunikationsverket ska på eget initiativ eller på ansökan av den projektansvarige eller en behörig myndighet förlänga en i 7 § 1 mom. avsedd tidsfrist för slutförande av de förfaranden som avses i 2 § 2 mom., om det krävs för att ärendet ska kunna behandlas på behörigt sätt eller av någon annan grundad anledning. En förlängd tidsfrist får förlängas en ytterligare gång under samma förutsättningar.

Transport- och kommunikationsverket ska besluta om avbrott i tidsfristen, om den projektansvarige lämnar in en ansökan om detta. Avbrott i tidsfristen ska sökas för viss tid.

Närmare bestämmelser om förfarandet för förlängning av tidsfristen och för avbrytande av tidsfristen får utfärdas genom förordning av statsrådet.

10 §

Upphörande av beräkningen av tidsfrist

Transport- och kommunikationsverket kan besluta att beräkningen av en tidsfrist enligt 7 § 1 mom. ska upphöra. Beslutet kan fattas på ansökan av den projektansvarige eller om ett förfarande som avses i 2 § 2 mom. av skäl som beror på den projektansvarige varit avbrutet i minst ett års tid i en följd.

11 §

Uppföljning av tidsfristen

Transport- och kommunikationsverket ska följa hur den tidsfrist som avses i 7 § 1 mom. iakttas.

Till en handling som gäller inledande av ett i 2 § 2 mom. avsett förfarande ska den anmälan som avses i 6 § 1 mom. fogas. Den projektansvarige ska underrätta Transport- och kommunikationsverket om inledande av ett ärende som gäller ett i 2 § 2 mom. avsett förfarande.

Den behöriga myndigheten ska inom skälig tid underrätta Transport- och kommunikationsverket om att det gjorts en begäran om komplettering i ett förfarande enligt 2 § 2 mom. som gäller ett projekt, om att kompletteringen inkommit och om att beslut i ärendet fattats.

Närmare bestämmelser om innehållet i den behöriga myndighetens underrättelseskyldighet enligt 2 mom. får utfärdas genom förordning av statsrådet.

12 §

Anvisningar

Transport- och kommunikationsverket ska se till att det i det allmänna datanätet finns allmänna anvisningar om de eventuella tillstånd, beslut och utlåtanden som krävs för genomföran-

det av projekt. Transport- och kommunikationsverket svarar för samordningen av sammanställningen, för publiceringen och för uppdateringen av anvisningarna. De behöriga myndigheterna deltar i sammanställningen och uppdateringen av anvisningarna i fråga om de i dessa lag avsedda förfaranden som hör till deras behörighet.

13 §

Samarbete vid gränsöverskridande projekt

Vid gränsöverskridande projekt ska Transport- och kommunikationsverket samarbeta med den andra EU-medlemsstatens utsedda myndighet och med de europeiska samordnarna för att samordna tidsplanerna för tillståndsförfaranden och andra godkännandeförfaranden och för att komma överens om en gemensam tidsplan för förfarandena.

Transport- och kommunikationsverket ska förse de europeiska samordnarna med information om förfaranden enligt 2 § 2 mom. vid gränsöverskridande projekt.

Om den tidsfrist som avses i 7 § 1 mom. inte iakttas, ska Transport- och kommunikationsverket på begäran av en europeisk samordnare informera denne om vilka åtgärder som vidtagits eller som kommer att vidtas för att tillståndsförfarandet ska kunna slutföras så snart som möjligt.

3 kap.

Särskilda bestämmelser

14 §

Offentlig upphandling vid gränsöverskridande projekt

Om upphandlingsförfarandena för ett gränsöverskridande projekt som omfattas av tillämpningsområdet för denna lag genomförs av en gemensam enhet för flera medlemsstater i Europeiska unionen, ska den nationella lagstiftningen i en av medlemsstaterna tillämpas på upphandlingen. Vilken lagstiftning som ska tillämpas på upphandlingen bestäms på basis av den gemensamma enhetens säte, om man inte kommer överens om något annat i ett avtal mellan de berörda medlemsstaterna.

Vad som i 1 mom. föreskrivs om offentlig upphandling som genomförs av en gemensam enhet gäller också offentlig upphandling som genomförs av ett dotterbolag till en gemensam enhet.

15 §

Rätt till information

Bestämmelser om Transport- och kommunikationsverkets rätt att få information samt om lagring och insamlande av information finns i 233 § i lagen om transportservice (320/2017).

16 §

Sökande av ändring i Transport- och kommunikationsverkets beslut

Omprövning av ett beslut som Transport- och kommunikationsverket meddelat med stöd av denna lag får begäras. Bestämmelser om begäran om omprövning finns i förvaltningslagen (434/2003).

Bestämmelser om sökande av ändring i förvaltningsdomstol finns i lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019).

17 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 20 .
Denna lag tillämpas inte på projekt för vilka de förfaranden som avses i 2 § 2 mom. har inletts före den 10 augusti 2023.

2.

Lag

om ändring av lagen om trafiksystem och landsvägar

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005) 4, 84, 103 och 104 §, sådana de lyder, 4 § i lag 980/2018, 84 § i lag 566/2016 och 103 och 104 § i lag 1501/2019, och
fogas till lagen en ny 4 a § och till 99 §, sådan den lyder i lag 980/2018, ett nytt 2 mom. som följer:

4 §

Landsvägar

En landsväg är en statsägd väg eller en väg som innehas med vägrätt och som har anvisats för allmän trafik och förvaltas av Trafikledsverket. Landsvägarna är beroende på sin betydelse för trafiken riksvägar, stamvägar, regionala vägar eller förbindelsevägar.

Riksvägarna betjänar långväga trafik som är riksomfattande eller rör sig över landskapsgränserna. Stamvägarna kompletterar nätet av riksvägar och betjänar trafiken inom landskapen. De regionala vägarna betjänar trafiken inom de ekonomiska regionerna och förbinder dem med riks- och stamvägar. De övriga landsvägarna är förbindelsevägar. Närmare bestämmelser om på vilka grunder landsvägarna ska klassificeras som riksvägar, stamvägar, regionala vägar och förbindelsevägar får utfärdas genom förordning av statsrådet.

De landsvägar som hör till det nationellt viktiga stomnätet förbinder de största nationella och internationella centrumen och knutpunkterna med varandra samt betjänar särskilt den långväga trafiken. Närmare bestämmelser om till vilka delar landsvägarna hör till stomnätet utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

En landsväg kan vara en motorväg eller motortrafikled eller annan väg avsedd för trafik av en viss art. Närmare bestämmelser om motorvägars och motortrafikleders tekniska egenskaper utfärdas genom förordning av statsrådet. En landsväg kan även vara avsedd att användas endast på vintern (*särskild vinterväg*).

4 a §

Framställning om en landsvägs funktionella klass

Trafikledsverket gör en framställning till Transport- och kommunikationsverket om att en landsväg ska klassificeras som riksväg eller stamväg och om att en riksväg eller stamväg ska ändras till en regional väg eller förbindelseväg samt en framställning om funktionell klass som berör flera närings-, trafik- och miljöcentralers område. En närings-, trafik- och miljöcentral gör en framställning om att en landsväg ska klassificeras som regional väg eller förbindelseväg.

Den som svarar för en framställning som avses i 1 mom. ska ge andra i 11 § avsedda myndigheter som svarar för väghållningen och som ärendet gäller samt de kommuner och landskapsförbund på vars område landsvägen är belägen möjlighet att delta i beredningen av framställningen. Innan framställningen godkänns ska den som svarar för framställningen begära utlåning av de ovannämnda kommunerna och landskapsförbunden samt ge tillfälle att framföra åsikter. Framställningen ska i detta syfte delges genom offentlig kungörelse. Bestämmelser om offentlig kungörelse finns i förvaltningslagen (434/2003). Kungörelsen och framställningen ska dock hållas tillgängliga i 30 dagar utan avbrott. Information om kungörelsen ska utan dröjsmål

offentliggöras i de kommuner där landsvägen är belägen. Bestämmelser om kommunala tillkännagivanden finns i 108 § i kommunallagen (410/2015).

En framställning som avses i 1 mom. kan beredas som en del av en vägplan. Då iakttas vad som i 2 kap. föreskrivs om beredningen av en vägplan. När en framställning bereds som en del av en vägplan ska framställningen om landsvägens funktionella klass med avvikelse från vad som föreskrivs i 1 mom. göras av den aktör som enligt 15 f § ansvarar för utarbetandet av vägplanen.

84 §

Ersättningsfria överlåtelse

Staten har inte rätt till ersättningar enligt denna lag. Statliga affärsverk har dock rätt till ersättning. Statsrådet kan av särskilda skäl besluta på annat sätt om statens rätt till ersättning.

När en enskild väg eller en gata ändras till landsväg övergår väglagets eller vägdelägarnas vägområde och gatuområde utan ersättning till väghållaren.

99 §

Beslutsfattande

Transport- och kommunikationsverket fastställer om en landsväg klassificeras som en riksväg, stamväg, regional väg eller förbindelseväg.

103 §

Delgivning och delfående av beslut

Transport- och kommunikationsverket sänder besluten om godkännande av utredningsplaner och vägplaner samt om förlängning av deras giltighetstid och om fastställande av en landsvägs funktionella klass till närings-, trafik- och miljöcentralen och väghållaren. Närings-, trafik- och miljöcentralen ska delge beslutet offentligt genom offentlig kungörelse. Bestämmelser om offentlig kungörelse finns i förvaltningslagen. Information om kungörelsen ska utan dröjsmål offentliggöras i de kommuner vars område planen gäller. Bestämmelser om kommunala tillkännagivanden finns i 108 § i kommunallagen.

Ett sådant beslut om godkännande av en vägplan som är av ringa betydelse kan delges genom bevislig delgivning. Bestämmelser om bevislig delgivning finns i förvaltningslagen. Bestämmelser om delgivning av beslut på elektronisk väg finns i lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet (13/2003).

104 §

Meddelande om beslut till dem som gjort en anmärkning och till myndigheterna

Närings-, trafik- och miljöcentralen ska samtidigt när ett beslut om godkännande av en utredningsplan och en vägplan delges offentligt i enlighet med 103 §, genom vanlig delgivning meddela om beslutet till dem som gjort en anmärkning om planen och vars adresser är kända. Bestämmelser om vanlig delgivning finns i förvaltningslagen.

Närings-, trafik- och miljöcentralen ska meddela kommunen och landskapsförbundet samt vid behov även andra myndigheter om beslut om godkännande av och om förlängning av giltighetstiden för en utredningsplan och en vägplan samt om beslut om fastställande av en landsvägs

funktionella klass. Information om var och hur länge planen hålls tillgänglig ska bifogas meddelandet

Denna lag träder i kraft den 20 .

På en vägplan som är anhängig vid ikraftträdandet av denna lag tillämpas de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet, om planen har lagts fram på det sätt som avses i 27 § 2 mom. före ikraftträdandet.

3.

Lag

om ändring av 74 § i banlagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i banlagen (110/2007) 74 §, sådan den lyder i lag 998/2018, som följer:

74 §

Ersättningsfria överlåtelser

Staten har inte rätt att av Trafikledsverket få ersättningar enligt denna lag. Statliga affärsverk har dock rätt till ersättning. Statsrådet kan av särskilda skäl besluta på annat sätt om statens rätt till ersättning.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Helsingfors den 17 november 2022

Statsminister

Sanna Marin

Kommunikationsminister Timo Harakka

2.

Lag

om ändring av lagen om trafiksystem och landsvägar

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005) 4, 84, 103 och 104 §, sådana de lyder, 4 § i lag 980/2018, 84 § i lag 566/2016 och 103 och 104 § i lag 1501/2019, och *fogas* till lagen en ny 4 a § och till 99 §, sådan den lyder i lag 980/2018, ett nytt 2 mom. som följer:

Gällande lydelse

4 §

Landsvägar

En landsväg är en statsägd väg eller en väg som innehas med vägrätt och som har anvisats för allmän trafik och förvaltas av Trafikledsverket. Landsvägarna är beroende på sin betydelse för trafiken riksvägar, stamvägar, regionala vägar eller förbindelsevägar.

Riksvägarna betjänar långväga trafik som är riksomfattande eller rör sig över landskapsgränserna. Stamvägarna kompletterar nätet av riksvägar och betjänar trafiken inom landskapen. De regionala vägarna betjänar trafiken inom de ekonomiska regionerna och förbinder dem med riks- och stamvägar. De övriga landsvägarna är förbindelsevägar. Bestämmelser om klassificeringen av riksvägar, stamvägar, regionala vägar och förbindelsevägar utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

De landsvägar som hör till det nationellt viktiga stomnätet förbinder de största nationella och internationella centrumen och knutpunkterna med varandra samt betjänar särskilt den långväga trafiken. Närmare bestämmelser om till vilka delar landsvägarna hör till stomnätet utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

En landsväg kan vara en motorväg eller motortrafikled eller annan väg avsedd för trafik

Föreslagen lydelse

4 §

Landsvägar

En landsväg är en statsägd väg eller en väg som innehas med vägrätt och som har anvisats för allmän trafik och förvaltas av Trafikledsverket. Landsvägarna är beroende på sin betydelse för trafiken riksvägar, stamvägar, regionala vägar eller förbindelsevägar.

Riksvägarna betjänar långväga trafik som är riksomfattande eller rör sig över landskapsgränserna. Stamvägarna kompletterar nätet av riksvägar och betjänar trafiken inom landskapen. De regionala vägarna betjänar trafiken inom de ekonomiska regionerna och förbinder dem med riks- och stamvägar. De övriga landsvägarna är förbindelsevägar. *Närmare bestämmelser om på vilka grunder landsvägarna ska klassificeras som riksvägar, stamvägar, regionala vägar och förbindelsevägar får utfärdas genom förordning av statsrådet.*

De landsvägar som hör till det nationellt viktiga stomnätet förbinder de största nationella och internationella centrumen och knutpunkterna med varandra samt betjänar särskilt den långväga trafiken. Närmare bestämmelser om till vilka delar landsvägarna hör till stomnätet utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

En landsväg kan vara en motorväg eller motortrafikled eller annan väg avsedd för trafik

Gällande lydelse

av en viss art. Närmare bestämmelser om motorvägars och motortrafikleders tekniska egenskaper utfärdas genom förordning av statsrådet. En landsväg kan även vara avsedd att användas endast på vintern (*särskild vinterväg*).

(nytt 4 a §)

Föreslagen lydelse

av en viss art. Närmare bestämmelser om motorvägars och motortrafikleders tekniska egenskaper utfärdas genom förordning av statsrådet. En landsväg kan även vara avsedd att användas endast på vintern (*särskild vinterväg*).

4 a §

Framställning om en landsvägs funktionella klass

Trafikledsverket gör en framställning till Transport- och kommunikationsverket om att en landsväg ska klassificeras som riksväg eller stamväg och om att en riksväg eller stamväg ska ändras till en regional väg eller förbindelseväg samt en framställning om funktionell klass som berör flera närings-, trafik- och miljöcentralers område. En närings-, trafik- och miljöcentral gör en framställning om att en landsväg ska klassificeras som regional väg eller förbindelseväg.

Den som svarar för en framställning som avses i 1 mom. ska ge andra i 11 § avsedda myndigheter som svarar för väghållningen och som ärendet gäller samt de kommuner och landskapsförbund på vars område landsvägen är belägen möjlighet att delta i beredningen av framställningen. Innan framställningen godkänns ska den som svarar för framställningen begära utlåtande av de ovan nämnda kommunerna och landskapsförbunden samt ge tillfälle att framföra åsikter. Framställningen ska i detta syfte delges genom offentlig kungörelse. Bestämmelser om offentlig kungörelse finns i förvaltningslagen (434/2003). Kungörelsen och framställningen ska dock hållas tillgängliga i 30 dagar utan avbrott. Information om kungörelsen ska utan dröjsmål offentliggöras i de kommuner där landsvägen är belägen. Bestämmelser om kommunala tillkännagivanden finns i 108 § i kommunallagen (410/2015).

En framställning som avses i 1 mom. kan beredas som en del av en vägplan. Då iakttas vad som i 2 kap. föreskrivs om beredningen av en vägplan. När en framställning bereds som en del av en vägplan ska framställningen om landsvägens funktionella klass med avvikelse

Gällande lydelse

84 §

Ersättningsfria överlåtelse

Staten har inte rätt till ersättningar enligt denna lag. Ersättningsberättigade är dock affärsverk enligt lagen om statliga affärsverk (1062/2010). Statsrådet kan av särskilda skäl också fatta annat beslut om statens rätt till ersättning.

När en enskild väg eller en gata ändras till landsväg övergår väglagets eller vägdelägarernas vägområde och gatuområde utan ersättning till väghållaren.

99 §

Beslutsfattande

(nytt 2. mom)

103 §

Delgivning och delfående av beslut

Transport- och kommunikationsverket sänder besluten om godkännande av utredningsplaner och vägplaner samt om förlängning av deras giltighetstid till närings-, trafik- och miljöcentralen och till väghållaren. Närings-, trafik- och miljöcentralen ska delge beslutet offentligt genom offentlig kungörelse. Bestämmelser om offentlig kungörelse finns i förvaltningslagen. *Kungörelsen samt beslutet och de handlingar som ligger till grund för det ska hållas tillgängliga minst den tid som föreskrivs för sökande av ändring.* Information om kungörelsen ska utan dröjsmål publiceras i de kommuner vars område planen gäller. Bestämmelser om kommunala tillkännagivanden finns i 108 § i kommunallagen.

Föreslagen lydelse

från vad som föreskrivs i 1 mom. göras av den aktör som enligt 15 f § ansvarar för utarbetandet av vägplanen.

84 §

Ersättningsfria överlåtelse

Staten har inte rätt till ersättningar enligt denna lag. *Statliga affärsverk har dock rätt till ersättning.* Statsrådet kan av särskilda skäl *besluta på annat sätt* om statens rätt till ersättning.

När en enskild väg eller en gata ändras till landsväg övergår väglagets eller vägdelägarernas vägområde och gatuområde utan ersättning till väghållaren.

99 §

Beslutsfattande

Transport- och kommunikationsverket fastställer om en landsväg klassificeras som en riksväg, stamväg, regional väg eller förbindelseväg.

103 §

Delgivning och delfående av beslut

Transport- och kommunikationsverket sänder besluten om godkännande av utredningsplaner och vägplaner samt om förlängning av deras giltighetstid *och om fastställande av en landsvägs funktionella klass* till närings-, trafik- och miljöcentralen och väghållaren. Närings-, trafik- och miljöcentralen ska delge beslutet offentligt genom offentlig kungörelse. Bestämmelser om offentlig kungörelse finns i förvaltningslagen. Information om kungörelsen ska utan dröjsmål *offentliggöras* i de kommuner vars område planen gäller. Bestämmelser om kommunala tillkännagivanden finns i 108 § i kommunallagen.

Gällande lydelse

Ett sådant beslut om godkännande av en vägplan som är av ringa betydelse kan delges genom bevislig delgivning. Bestämmelser om bevislig delgivning finns i förvaltningslagen. Bestämmelser om elektronisk delgivning av beslut finns i lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet (13/2003).

104 §

Meddelande om beslut till dem som gjort en anmärkning och till myndigheterna

Närings-, trafik- och miljöcentralen ska samtidigt när ett beslut om godkännande av en utredningsplan och en vägplan delges offentligt i enlighet med 103 §, genom vanlig delgivning meddela om beslutet till dem som gjort en anmärkning om planen och vars adresser är kända. Bestämmelser om vanlig delgivning finns i förvaltningslagen.

Närings-, trafik- och miljöcentralen ska meddela kommunen och landskapsförbundet samt vid behov även andra myndigheter om beslut om godkännande av och om förlängning av giltighetstiden för en utredningsplan och en vägplan. Information om var och hur länge planen hålls tillgänglig ska bifogas meddelandet.

Föreslagen lydelse

Ett sådant beslut om godkännande av en vägplan som är av ringa betydelse kan delges genom bevislig delgivning. Bestämmelser om bevislig delgivning finns i förvaltningslagen. Bestämmelser om delgivning av beslut på elektronisk väg finns i lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet (13/2003).

104 §

Meddelande om beslut till dem som gjort en anmärkning och till myndigheterna

Närings-, trafik- och miljöcentralen ska samtidigt när ett beslut om godkännande av en utredningsplan och en vägplan delges offentligt i enlighet med 103 §, genom vanlig delgivning meddela om beslutet till dem som gjort en anmärkning om planen och vars adresser är kända. Bestämmelser om vanlig delgivning finns i förvaltningslagen.

Närings-, trafik- och miljöcentralen ska meddela kommunen och landskapsförbundet samt vid behov även andra myndigheter om beslut om godkännande av och om förlängning av giltighetstiden för en utredningsplan och en vägplan *samt om beslut om fastställande av en landsvägs funktionella klass*. Information om var och hur länge planen hålls tillgänglig ska bifogas meddelandet.

Denna lag träder i kraft den 20 .

På en vägplan som är anhängig vid ikraftträdandet av denna lag tillämpas de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet, om planen har lagts fram på det sätt som avses i 27 § 2 mom. före ikraftträdandet.

3.

Lag

om ändring av 74 § i banlagen

I enlighet med riksdagens beslut:
ändras i banlagen (110/2007) 74 §, sådan den lyder i lag 998/2018, som följer:

Gällande lydelse

74 §

Ersättningsfria överlåtelse

Staten har inte rätt att av Trafikledsverket få ersättningar enligt denna lag. Affärsverk enligt lagen om statliga affärsverk (1062/2010) har dock rätt att få ersättningar. Statsrådet kan av särskilda skäl fatta ett annat beslut om statens rätt till ersättning.

Föreslagen lydelse

74 §

Ersättningsfria överlåtelse

Staten har inte rätt att av Trafikledsverket få ersättningar enligt denna lag. *Statliga affärsverk* har dock rätt *till ersättning*. Statsrådet kan av särskilda skäl *besluta på annat sätt* om statens rätt till ersättning.

Denna lag träder i kraft den 20 .