

**Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av spårtrafiklagen och lagen om transportservice**

**PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås det att spårtrafiklagen och lagen om transportservice ändras.

Den viktigaste av de ändringar som föreslås i spårtrafiklagen är att grundavgiften kan höjas på basis av investeringar till högst fem gånger beloppet av den gällande grundavgiften. Syftet med den föreslagna ändringen är att göra den investeringsbaserade förhöjningen av grundavgiften till en finansieringsmetod som fungerar bättre än för närvarande inom finansieringen av investeringar i bannätet.

Dessutom görs sådana ändringar i lagen som Europeiska kommissionen har föreslagit i samband med det så kallade Pilot-frågeformuläret när den har granskat hur rättsakterna i Europeiska unionens fjärde järnvägspaket har genomförts i Finland. Dessa ändringar hänför sig bland annat till de uppgifter och ansvar som ankommer på Transport- och kommunikationsverket och andra aktörer som avses i spårtrafiklagen. I lagen görs dessutom vissa ändringar av teknisk natur som har konstaterats vara behövliga under den tid lagen tillämpats. Sådana är bland annat ändringarna i de skyldigheter som förvaltare av privata spåranlagen har med avseende på anmälningsförfarandet, ändringarna i de bestämmelser som gäller ibruktagande av rullande materiel samt ändringarna i kraven på underhåll av fordon.

De ändringar som görs i lagen om transportservice är preciseringar i bestämmelserna om koncession för järnvägsföretag och behandlingen av den. Enligt förslaget ska koncession alltid krävas av företag som är verksamma i järnvägsgränstrafiken och tar emot fordon från ett järnvägsföretag i en annan stat eller överlåter sådana tillbaka till detta företag. Den föreslagna ändringen motsvarar det som har avtalats i överenskommelsen mellan Finland och Ryssland om direkt internationell järnvägstrafik. Vidare ska ett järnvägsföretag enligt förslaget meddela Transport- och kommunikationsverket om det byter ägare eller om de som sköter uppgifter inom den operativa ledningen byts, så att Transport- och kommunikationsverket har rättsliga förutsättningar att kontrollera att de nya ägarna och de som arbetar inom den operativa ledningen uppfyller villkoren för beviljande av koncession. Det föreslås också att Transport- och kommunikationsverkets befogenheter i anslutning till tillsynen över koncessioner ändras så att de bättre motsvarar kraven i Europeiska unionens lagstiftning.

De föreslagna lagarna avses träda i kraft den 1 maj 2024.

---

## INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL .....	1
MOTIVERING .....	3
1 Bakgrund och beredning.....	3
1.1 Bakgrund.....	3
1.2 Beredning.....	4
2 Nuläge och bedömning av nuläget .....	4
3 Målsättning .....	6
4 Förslagen och deras konsekvenser .....	6
4.1 De viktigaste förslagen .....	6
4.2 De huvudsakliga konsekvenserna.....	8
5 Alternativa handlingsvägar samt lösningar som planerats eller tillämpats av andra medlemsstater .....	12
6 Remissvar .....	13
7 Specialmotivering.....	15
7.1 Spårtrafiklagen.....	15
7.2 Lagen om transportservice.....	25
8 Bestämmelser på lägre nivå än lag .....	27
9 Ikraftträdande .....	27
10 Verkställighet och uppföljning .....	27
11 Förhållande till andra propositioner .....	28
12 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning.....	28
12.1 Förhöjning av banavgiftens grundavgift för att täcka investeringskostnader.....	28
12.2 Näringsfrihet .....	33
12.3 Skydd av personuppgifter .....	34
12.4 Ålands behörighet i spårtrafikfrågor.....	36
LAGFÖRSLAG.....	37
1. Lag om ändring av spårtrafiklagen .....	37
2. Lag om ändring av 53 och 57 § i lagen om transportservice.....	43
BILAGOR .....	45
PARALLELLTEXTER.....	45
1. Lag om ändring av spårtrafiklagen .....	45
2. Lag om ändring av 53 och 57 § i lagen om transportservice.....	56

## MOTIVERING

### 1 Bakgrund och beredning

#### 1.1 Bakgrund

Spårtrafiklagen (1302/2018) trädde i kraft den 1 januari 2019. Genom spårtrafiklagen införlivades EU:s fjärde järnvägspaket, sex författningar antagna av Europaparlamentet och rådet, i den nationella lagstiftningen. Samtidigt såg man till att all tidigare och alltjämt gällande järnvägslagstiftning i EU som krävde ett nationellt genomförande blev nationellt genomförd genom nationell lagstiftning. Spårtrafiklagen upphävde den tidigare järnvägslagen (304/2011) och lagen om spårbunden stadstrafik (1412/2015).

De första ändringarna i spårtrafiklagen gjordes genom lagen om ändring av spårtrafiklagen (1254/2020), som trädde i kraft den 1 februari 2021. Genom denna lag ändrades särskilt de bestämmelser i spårtrafiklagen som gällde registrering av fordon och järnvägsinfrastruktur till följd av ändringar i Europeiska unionens järnvägslagstiftning, nedan unionslagstiftningen. På basis av kommissionens genomförandeförordningar utfärdade med stöd av EU:s fjärde järnvägspaket överfördes de uppgifter som gällde registrering av fordon och järnvägsinfrastruktur från de nationella säkerhetsmyndigheterna och registreringsmyndigheterna till Europeiska unionens järnvägsbyrå. Även om den nya lagstiftningen utfärdades som sådan och med direkt tillämpliga genomförandeförordningar av kommissionen, behövdes vissa ändringar i spårtrafiklagen för att de nationella bestämmelserna inte skulle stå i strid med EU-förordningarna.

Den andra gången ändrades spårtrafiklagen genom lagen om ändring och temporär ändring av spårtrafiklagen (476/2022), som trädde i kraft den 22 juni 2022. I detta sammanhang fogades bland annat två nya paragrafer till spårtrafiklagen. I den nya 186 b § som fogades till spårtrafiklagen föreskrevs det om hur man får förflytta sig på bannätet med ett fordon för vilket det inte har beviljats tillstånd för utsläppande av fordon på marknaden eller tillstånd för ibruktagande enligt spårtrafiklagen. Ett tillstånd för flyttning enligt paragrafen kan användas för enskilda flyttningar av fordon, exempelvis när ett fordon som används enbart på en privat spåranläggning eller ett tåg i metrotrafik flyttas via bannätet för underhållsarbeten. I den andra nya paragrafen som fogades till spårtrafiklagen, dvs. 186 c §, föreskrevs det om de krav som gäller olika testprojekt och pilotprojekt. Sådana projekt är exempelvis försöksprojekt med autonom tågtrafik eller duospårtrafik samt användning av rullande laboratorier eller annat materiel på bannätet i arbetet med testning av banan eller i sådan trafik som detta förutsätter. Den viktigaste av de ändringar som gjordes genom lag 476/2022 var emellertid den temporära ändringen av 80 § i spårtrafiklagen. Genom den blev det möjligt att använda fordon som uppfyller den OSJD/GOST-standard som används inom den östliga internationella trafiken för virkes- och tanktransporter inom Finland fram till utgången av 2026. Det temporära undantagsförfarandet blev nödvändigt efter att Ryssland den 24 februari 2022 anföll Ukraina och transportererna av virke och delvis även kemikalier från Ryssland upphörde på grund av de sanktioner som EU och Ryssland införde mot varandra. De skogsindustriföretag som är verksamma i Finland och deras dotterföretag i Ryssland och de baltiska länderna äger vagnmateriel som uppfyller OSJD/GOST-standard och som till stor del hade hämtats till Finland i det skede då Ryssland i början av mars 2022 införde förbud på export av råvirke till EU-medlemsstaterna. För att skogsindustrin och även kemiindustrin skulle kunna fortsätta med verksamheten utan betydande störningar behövdes det materiel som överensstämde med OSJD/GOST-standard framför allt för inrikestransporter mellan hamnarna och produktionsanläggningarna samt för att transportera virke från avverknings- och lastplatserna till fabriker. VR-Group Abp avslutade sin egen direkta internationella godstrafik på järnväg

mellan Finland och Ryssland i slutet av 2022. Av de mindre järnvägsföretag som är verksamma i Finland fortsatte Operail Finland Oy och FoxRail Logistics Oy ännu i början av 2023 att i mindre skala sköta sina transportkunders transporter inom godstrafiken mellan Finland och Ryssland. Operail Finland Oy:s affärsverksamhet har senare blivit en del av Nurminen Logistics Abp:s affärsverksamhet. Man fortsätter att idka järnvägstrafik under namnet North Rail Oy.

Genom de två ändringar av spårtrafiklagen som har nämnts har det även gjorts ett flertal andra ändringar i spårtrafiklagen. Vid tillämpningen av lagen har man upptäckt att ändringarna var nödvändiga, dels på grund av nationella behov, dels med anledning av att Europeiska kommissionen med stöd av EU:s fjärde järnvägspaket har antagit genomförandeförordningar som har inneburit att man har varit tvungen att ändra eller upphäva nationella genomförandebestämmelser när regelverket har antagits genom direkt tillämpliga EU-förordningar.

Genom denna regeringsproposition görs det en tredje översyn av spårtrafiklagen. I spårtrafiklagen föreslås det ändringar av bland annat vissa bestämmelser som gäller järnvägssäkerhet, utifrån de anmärkningar som Europeiska kommissionen har framfört på basis av en så kallad Pilot-förfrågan som kommissionen har inlett om genomförandet av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 om järnvägssäkerhet, nedan järnvägssäkerhetsdirektivet. Dessa ändringar gäller bland annat Transport- och kommunikationsverkets tillsynsuppgifter och beviljande av säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd. Dessutom görs det vissa preciseringar i spårtrafiklagen i fråga om bland annat bestämmelserna om privata spåranslagningar, kraven på underhållsansvariga enheter med ansvar för fordon, möjligheten till förhöjd grundavgift på basis av investeringar, behörigheten att utöva tillsyn över nät- och informationssäkerheten samt verksamhetsutövarnas beredskapskyldighet.

I lagen om transportservice (320/2017) ändras bestämmelserna om koncession. De ändringar som föreslås i koncessionsbestämmelserna har ansetts vara nödvändiga för att Transport- och kommunikationsverket, som är koncessionsmyndighet, ska ha klarare förutsättningar än nu att kräva att ett järnvägsföretag informerar om förändringar i dess ägarförhållanden och i uppgifterna inom den operativa ledningen, så att verket kan kontrollera att koncessionsvillkoren uppfylls även under nya ägare och en ny operativ ledning. Transport- och kommunikationsverket ska också kunna kräva att ett järnvägsföretag lämnar ytterligare uppgifter i syfte att säkerställa att även de nya ägarna och den operativa ledningen uppfyller koncessionskraven.

## **1.2 Beredning**

Propositionen har beretts som tjänsteuppdrag vid kommunikationsministeriet i nära samarbete med Transport- och kommunikationsverket.

Utkastet till proposition var på remiss på webbplatsen utlåtande.fi mellan den 29 juni och den 28 augusti 2023. Ett sammandrag av utlåtandena presenteras i avsnitt 6 Remissvar i motiven till propositionen.

## **2 Nuläge och bedömning av nuläget**

Spårtrafiklagen trädde i kraft den 1 januari 2019. Genom den infördes i vår nationella lagstiftning författningarna i EU:s fjärde järnvägspaket och all övrig unionslagstiftning inom järnvägssektorn som gällde sedan tiden före paketet. EU:s fjärde järnvägspaket består av en marknadsdel och en teknisk del. Finland var en av de få medlemsstaterna i EU som genomförde

EU:s fjärde järnvägspaket nationellt inom den första tidsfristen. Bestämmelserna i marknadsdelen skulle genomföras nationellt senast den 25 december 2018 och för bestämmelserna i den tekniska delen var det första datumet som hade satts för genomförandet den 16 juni 2019. När det gäller genomförandet av bestämmelserna i den tekniska delen utnyttjade majoriteten av medlemsstaterna möjligheten att förlänga tiden för nationellt genomförande till den 16 juni 2020 samt ännu den möjlighet till tilläggstid fram till den 16 oktober 2020 som gavs på grund av Covid-19-pandemin.

I marknadsdelen i EU:s fjärde järnvägspaket ingår följande författningar:

- 1) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/2370 om ändring av direktiv 2012/34/EU vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg och styrningen av järnvägsinfrastrukturen, nedan *ändringsdirektivet till järnvägsmarknadsdirektivet*,
- 2) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/2338 om ändring av förordning (EG) nr 1370/2007 vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg, nedan *ändringsförordningen till trafikavtalsförordningen*, och
- 3) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/2337 om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1192/69 om införande av enhetliga regler för järnvägsföretagens redovisning, nedan *förordningen om järnvägsföretagens redovisning*.

Den tekniska delen i EU:s fjärde järnvägspaket består av följande författningar:

- 1) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/796 om Europeiska unionens järnvägsbyrå, nedan *EU-byråförordningen*,
- 2) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen, nedan *driftskompatibilitetsdirektivet*, och
- 3) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 om järnvägssäkerhet, nedan *järnvägssäkerhetsdirektivet*.

Europeiska kommissionen har ännu inte slutfört granskningen av den nationella genomförandelagstiftningen och dess överensstämmelse med EU:s fjärde järnvägspaket i Finland och de övriga EU-medlemsstaterna. Kommissionen har dock den 30 april 2021 sänt Finland ett så kallat Pilot-frågeformulär om införlivandet av järnvägssäkerhetsdirektivet. Finland lämnade sitt svar till kommissionen om införlivandet av järnvägssäkerhetsdirektivet i juli 2021. Kommissionen sände i februari 2023 ytterligare frågor om införlivandet av järnvägssäkerhetsdirektivet och Finland svarade på dessa frågor den 23 mars 2023. Såsom ovan konstaterats har Pilot-förfrågan om järnvägssäkerhetsdirektivet visat att kommissionen kräver vissa preciseringar av de bestämmelser som genomför järnvägssäkerhetsdirektivet. Genom den lag om ändring av spårtrafiklagen som nu föreslås görs det även sådana ändringar i spårtrafiklagen som det i detta skede av Pilot-förfrågan har framkommit behov av att göra. Kommissionen kan föreslå även andra ändringar av de bestämmelser som genomför järnvägssäkerhetsdirektivet, i och med att kommissionen ännu inte har slutfört granskningen av det nationella genomförandet och inte heller har meddelat sin ståndpunkt i fråga om de svar som gavs i samband med Pilot-förfrågan. Kommissionen har inte heller meddelat krav på preciseringar eller ändringar i den nationella lagstiftningen om införlivande av de andra författningar som ingår i EU:s fjärde järnvägspaket. Kommissionen håller ännu på att granska lagstiftningen för genomförande av ändringsdirektivet till järnvägsmarknadsdirektivet samt driftskompatibilitetsdirektivet.

Såsom ovan konstaterats har det sedan spårtrafiklagen trädde i kraft gjorts ändringar i den i två omgångar. De första ändringarna i spårtrafiklagen gjordes genom lagen om ändring av spårtrafiklagen (1254/2020), som trädde i kraft den 1 februari 2021. Genom denna lag ändrades särskilt spårtrafiklagens bestämmelser om registrering av fordon och järnvägsinfrastruktur. Den andra gången ändrades spårtrafiklagen genom lagen om ändring och temporär ändring av spårtrafiklagen (476/2022), som trädde i kraft den 22 juni 2022. De viktigaste ändringarna i dessa lagar beskrivs i avsnitt 1.1. Kommissionen antar med stöd av rättsakterna i EU:s fjärde järnvägspaket genomförandeförordningar, som är tillämplig unionslagstiftning som sådana, utan nationell genomförandelagstiftning. Direkt tillämpliga EU-förordningar kräver ändringar även i den nationella lagstiftningen, så att nationella lagar, förordningar och föreskrifter inte står i strid med de direkt tillämpliga EU-förordningarna. Därför uppstår det även i fråga om spårtrafiklagen rätt snabbt behov av diverse ändringar.

### **3 Målsättning**

Syftet med regeringspropositionen är att

- göra de ändringar i spårtrafiklagen som kommissionen har framfört anmärkningar om i samband med den Pilot-förfrågan som kommissionen har inlett i fråga om järnvägssäkerhetsdirektivet,
- ändra vissa bestämmelser om anmälningsförfarandet för förvaltare av privata spåråläggningar samt bestämmelser om ibruktagandet av rullande materiel, om materieleet inte omfattas av tillämpningsområdet för de tekniska specifikationerna för teknisk driftskompatibilitet för rullande materiel,
- ändra bestämmelserna om underhåll av fordon, om det är en järnvägsoperatör som svarar för underhållet av ett fordon,
- ändra spårtrafiklagens bestämmelser om investeringsbaserade förhöjningar av grundavgiften,
- göra andra sådana ändringar i spårtrafiklagen som unionslagstiftningen kräver, samt
- ändra koncessionsbestämmelserna i lagen om transportservice så att Transport- och kommunikationsverket får en klarare rättslig grund än nu att kräva att ett järnvägsföretag informerar om förändringar i företagets ägarförhållanden och operativa ledning. Detta för att verket ska kunna bedöma om företagets nya ägare och nya operativa ledning uppfyller kraven för beviljande av koncession enligt 54 § i spårtrafiklagen. Transport- och kommunikationsverket ska för denna bedömning ha rätt att av ett järnvägsföretag begära de uppgifter som verket behöver. Vid behov får Transport- och kommunikationsverket också begära att ett järnvägsföretag ansöker om koncession på nytt.

### **4 Förslagen och deras konsekvenser**

#### **4.1 De viktigaste förslagen**

Den viktigaste av de ändringar som föreslås i spårtrafiklagen är den som föreslås i lagens 140 § och som gäller investeringsbaserade förhöjningar av grundavgiften. En grundavgift som har höjts på basis av investeringar ska framöver kunna vara fem gånger högre än den gällande grundavgiften. Enligt den gällande bestämmelsen är utgångspunkten att grundavgiften på basis av investeringar får höjas med 80 procent av nivån på grundavgiften, och mera än så om bannätsförvaltaren skriftligen motiverar en större förhöjning. Målet med den föreslagna

ändringen är att få investeringsbaserade förhöjningar av grundavgiften att bli en finansieringsmetod som fungerar bättre än nu när det gäller finansieringen av investeringar i bannätet.

En annan viktig helhet av ändringar som ingår i regeringens proposition har att göra med den koncession som krävs av ett järnvägsföretag och som det föreskrivs om i lagen om transportservice. Enligt den ändring som föreslås i 53 § i lagen om transportservice ska det alltid krävas koncession av ett företag i järnvägsgränstrafik som tar emot eller överlämnar fordon från eller till ett järnvägsföretag från en annan stat. Den föreslagna ändringen motsvarar det som har avtalats i överenskommelsen mellan Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering om direkt internationell järnvägstrafik (FördrS 84 och 85/2016). I enlighet med fördraget får ett transportföretag överlämna fordon till den andra fördragspartens transportföretag på en järnvägsgränstation. I fördraget avses med transportföretag ett järnvägsföretag med koncession som bedriver person- och/eller godstrafik på järnväg.

Syftet med de ändringar som föreslås i 57 § i lagen om transportservice är att klargöra lagstiftningen så att ett järnvägsföretag ska informera om det byter ägare eller om de personer som arbetar inom företagets operativa ledning byts ut. Detta för att Transport- och kommunikationsverket, som är koncessionsmyndighet, ska ha rättsliga förutsättningar att kontrollera att de nya ägarna och de som arbetar inom den operativa ledningen uppfyller kraven enligt lagens 54 §. Dessutom ändras paragrafen så att Transport- och kommunikationsverkets roll inom tillsynen stärks. Till paragrafen fogas bestämmelser om att verket alltid har rätt att kontrollera att ett järnvägsföretag uppfyller förutsättningarna för koncession. I fall förutsättningarna inte uppfylls ska verket vidta de åtgärder som avses i lagens 243 § för att koncessionen ska hållas i kraft eller återkallas. De föreslagna ändringarna överensstämmer med bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde, nedan *järnvägsmarknadsdirektivet*.

I övrigt är de ändringar som föreslås i spårtrafiklagen sådana ändringar eller kompletteringar av de gällande bestämmelserna som är av mera teknisk natur. Av de ändringar som föreslås i spårtrafiklagen ansluter sig de ändringar som föreslås i 6, 15 och 26§ till hur man har beaktat de kommentarer som kommissionen framförde i samband med den Pilot-förfrågan som gällde en granskning av genomförandet av järnvägssäkerhetsdirektivet. Dessa ändringar gäller en heltäckande lista över aktörer som, i överensstämmelse med järnvägssäkerhetsdirektivet, fogas till lagens 6 § om verksamhetsutövers ansvar, Transport- och kommunikationsverkets roll inom tillsynen enligt 15§ och säkerhetstillståndets giltighetstid enligt 26§. Dessutom föreslås det att 15§ 1 mom. 7 punkten utökas med en behörighet för Transport- och kommunikationsverket att utöva tillsyn över att verksamhetsutövare enligt spårtrafiklagen följer spårtrafiklagen och de förordningar och föreskrifter som har utfärdats med stöd av den. Ändringen av tillsynsbehörigheten gör det möjligt att utöva tillsyn över den riskhantering i fråga om kommunikationsnät och informationssystem som avses i 169§ i spårtrafiklagen. Den ändring som föreslås i Transport- och kommunikationsverkets behörighet påverkar på inget sätt regleringsorganets behörighet, eftersom det i lagen finns separata bestämmelser om regleringsorganets uppgifter i anslutning till tillsynen över järnvägsmarknaden.

Det föreslås att det anmälningförfarande för förvaltare av privata spåranläggningar som det föreskrivs om i 29§ ändras så att en anmälan är i kraft tills vidare. Enligt de gällande bestämmelserna ska det förnyas vart tredje år. Också när det gäller kraven enligt 30§ på det system för att hantera säkerheten som krävs av förvaltare av privata spåranläggningar som följer anmälningförfarandet och de övriga krav enligt 31§ som ställs på förvaltare av privata spåranläggningar föreslås det preciseringar. De föreslagna ändringarna har ansetts vara

nödvändiga på basis av den erfarenhet som man har fått av tillämpningen av anmälningsförfarandet enligt lagens 5 kap. under de fyra år som gått.

I lagens 74§ föreslås det en ändring av det krav på certifiering som gäller enheter som ansvarar för underhåll av fordon. Kravet ändras så att det inte krävs certifiering av en enhet som ansvarar för underhåll av fordon om enheten i fråga är en järnvägsoperatör vars fordon används endast i museitrafik och växlingsarbete. Dessa aktörer ska i sitt säkerhetsstyrningssystem visa förfaranden för underhåll av rullande materiel på det sätt som föreskrivs om dessa i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/779 om fastställande av detaljerade bestämmelser om certifiering av enheter som ansvarar för underhåll av fordon i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 och om upphävande av kommissionens förordning (EU) nr 445/2011, med undantag för certifiering.

I 79§ ändras bestämmelserna om ibruktagande av rullande materiel så att, medan den gällande paragrafen har gällt tillstånd för ibruktagande av materiel som används i museitrafik, paragrafen framöver kommer att gälla ibruktagande av alla sådana fordon som inte omfattas av den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet som gäller delsystem för rullande materiel.

Till dem som omfattas av beredskapsskyldigheten enligt 171§ fogas i överensstämmelse med EU-lagstiftningen även sådana tjänsteleverantörer som inte är bannätsförvaltare eller järnvägsoperatörer. Bannätsförvaltare och järnvägsoperatörer omfattas redan enligt de gällande bestämmelserna av beredskapsskyldigheten.

I 185§ om järnvägsföretags verksamhetsplan och bokföring görs det ändringar av teknisk natur, så att paragrafens krav på särredovisning, offentliggörande av resultaträkningar och balansräkningar samt vilka uppgifter som ska lämnas till regleringsorganet bättre motsvarar kraven i järnvägsmarknadsdirektivet.

Till 186a§ om registret över bannätsförvaltare fogas en bestämmelse om att det i registret även ska föras in uppgifter om tillstånd för ibruktagande av fasta strukturella delsystem i anslutning till järnvägsinfrastruktur samt användningstillstånd för byggtiden.

#### **4.2 De huvudsakliga konsekvenserna**

Av de ändringar av bestämmelserna som ingår i regeringens proposition har de ändringar som föreslås i spårtrafiklagens 140§ och som gäller möjligheten att höja grundavgiften på basis av investeringar de viktigaste ekonomiska konsekvenserna. Den föreslagna ändringen gör det möjligt för en bannätsförvaltare att, för ett nytt bannät eller ett bannät som genom investeringar har byggts om eller förbättrats, ta ut en högre grundavgift än enligt den gällande bestämmelsen. Enligt den gällande bestämmelsen har en bannätsförvaltare i princip kunnat höja grundavgiften med 80 procent på basis av investeringar. En högre förhöjning än så är möjlig, om den motiveras skriftligen. Denna möjlighet till förhöjning har inte motsvarat det som man kunde ta ut i investeringsskatt enligt 5§ 2mom. i banskattelagen (605/2003), vilken senare upphävdes, för att täcka investeringarna i byggandet av direktbanan Kervo–Lahtis. Med stöd av den bestämmelsen togs det, utöver den egentliga grundavgiften och banskatten, ut 0,5 cent per bruttotonkilometer i investeringsskatt för att täcka investeringskostnaderna.

EU:s bestämmelser om banavgifter tillåter inte att det tas ut sådana skatter och avgifter för förvaltningen av bannätet, inbegripet investeringar som gäller utveckling och underhåll av bannätet, som bannätsförvaltaren inte själv direkt kan bestämma om inom de ramar som unionslagstiftningen ger. På så sätt är skatter i likhet med den tidigare banskatten och investeringsskatten inte längre möjliga att använda som prissättningsinstrument för bannätet.



Vad gäller penningbelopp sätter unionslagstiftningen inget tak för olika förhöjningar av och rabatter på banavgiften, men det maximala beloppet på 80 procent för en förhöjning av grundavgiften som har angetts i 140§ i spårtrafiklagen har fastställts av konstitutionella skäl, för att avgifterna ska vara klart avgränsade och kunderna medvetna om avgifternas maximala nivå. Det har emellertid upplevts att denna möjlighet till förhöjning av grundavgiften inte är tillräcklig för att den i någon betydande grad ska kunna användas till att täcka kostnaderna för investeringar i bannätet. De ändringar som nu föreslås i 140§ gör det möjligt för bannätsförvaltare att på basis av investeringar höja grundavgiften så att den förhöjda avgiften är högst fem gånger beloppet av den gällande grundavgiften. I 140§ i den gällande lagen föreskrivs det att bannätsförvaltarna får göra även större förhöjningar av banavgiften än den förhöjning på 80 procent som anges, om de skriftligen motiverar behovet av förhöjningen och varför en sådan här förhöjning är nödvändig. Den skriftliga motiveringen till en högre förhöjning av avgiften ska sändas på remiss till intressentgrupperna innan den förhöjda grundavgiften kan tas i bruk. På motsvarande sätt kommer också den ändring som nu föreslås att även framöver göra det möjligt för en bannätsförvaltare att vid behov göra även en högre förhöjning av grundavgiften på basis av investeringar, bara detta motiveras skriftligen.

Även om möjligheten till en förhöjning på fem gånger beloppet kan låta som en betydande förhöjning jämfört med den nuvarande grundavgiften och möjligheten att höja den, motsvarar denna möjlighet till förhöjning i stora drag den investeringsskatt på 0,5 cent per bruttotonkilometer som det föreskrevs om i 5§ 2 mom. i den tidigare banskattelagen. Trafikledsverket tar för närvarande ut 0,1341 cent per bruttotonkilometer i grundavgift på statens bannät. Dessutom tas det i överensstämmelse med EU-lagstiftningen ännu ut 0,0129 cent per bruttotonkilometer för användningen av elöverföringsutrustning. Följaktligen kunde en grundavgift som på beslut av bannätsförvaltaren har höjts på basis av investeringar i princip vara högst 0,735 cent per bruttotonkilometer på statens bannät. Denna avgiftsnivå motsvarar mycket väl den avgifts- och skattenivå som man medan banskattelagen var i kraft kunde tillämpa på direktbanan Kervo–Lahtis. Då var grundavgiften 0,1308 cent per bruttotonkilometer inom persontrafik och 0,1350 cent inom godstrafik. Banskatten var 0,01 cent per bruttotonkilometer inom persontrafik samt 0,05 cent per bruttotonkilometer inom eldriven godstrafik och 0,1 cent per bruttotonkilometer inom dieseldriven godstrafik. När man till detta ännu lade till 0,5 cent per bruttotonkilometer i investeringsskatt var avgifts- och skattenivån åren 2006–2015, innan de nya banavgiftsbestämmelserna trädde i kraft, som högst 0,7350 cent per bruttotonkilometer på direktbanan Kervo–Lahtis. Detta motsvarar alltså det maximibelopp som nu har föreslagits för den investeringsbaserade grundavgiften. När man beaktar inflationsutvecklingen är alltså den möjlighet till förhöjning av grundavgiften på basis av investeringar som nu föreslås ganska måttlig, och med beaktande av inflationen lägre än den totala avgiftsnivån för de avgifter som tidigare togs ut för att täcka investeringskostnaderna för direktbanan Kervo–Lahtis. Dessutom bör man komma ihåg att investeringsskatt togs ut av alla järnvägsoperatörer som använde direktbanan Kervo–Lahtis. När det gäller den ändring som nu föreslås i fråga om möjligheten till förhöjning av grundavgiften på basis av investeringar har bannätsförvaltaren full beslutanderätt, vilket betyder att bannätsförvaltaren helt kan låta bli att ta ut en investeringsbaserad förhöjning eller också fastställa höjningen av grundavgiften till en lägre nivå än det maximibelopp som nu föreslås i bestämmelserna.

Genom den investeringsskatt som man tidigare tog ut på direktbanan Kervo–Lahtis fick man i genomsnitt in 4 miljoner euro om året av järnvägsoperatörerna. De totala kostnaderna för att bygga banan uppgick till 331 miljoner euro. Det togs alltså ut ca 51 miljoner euro i investeringsskatt under åren 2006–2018, vilket är 15,4 procent av de totala kostnaderna för projektet. Följaktligen kan man i princip anta att bannätsförvaltaren, när det gäller betydande projekt för utveckling av bannätet, genom grundavgifter som har höjts på basis av investeringar kunde få in högst 10–20 procent av de totala kostnaderna för projektet, beroende på det

tidsspann under vilket bannätsförvaltaren beslutar att ta ut en investeringsbaserad förhöjning av järnvägsoperatörerna. Den investeringsskatt som togs ut på direktbanan Kervo–Lahtis påverkade godstrafiken på så sätt att en del av tågen inom godstrafiken fortsatte att använda den gamla spårförbindelsen Lahtis–Riihimäki–Helsingfors för transporterna inom godstrafiken. Persontrafiken mellan Helsingfors och Lahtis flyttades över till direktbanan oberoende av investeringsskatten. Genom en investeringsbaserad förhöjning av grundavgiften strävar man på samma sätt som tidigare med investeringsskatten efter att främja och påskynda genomförandet av nödvändiga investeringar i bannätet, försnabba transporterna inom järnvägstrafiken och att på så sätt öka järnvägstrafikens attraktionskraft samt bättre möta kundernas (resenärernas och näringslivets) behov. Därför är det viktigt att investeringsbaserade förhöjningar av grundavgiften blir mera välfungerande än nu som finansieringsinstrument för finansieringen av investeringar i bannätet.

Den ändring som föreslås i 140§ i spårtrafiklagen kan i viss mån ha konsekvenser för statsfinanserna, om den finansiering avsedd för utveckling av bannätet som beviljas Trafikledsverket via statsbudgeten kunde kompletteras med investeringsbaserade förhöjningar av grundavgiften, vilka tas ut av dem som använder bannätet. I det hela taget kommer emellertid konsekvenserna för statsbudgeten och huvudtiteln för kommunikationsministeriets utgifter att vara mycket marginella, och kommer i sista hand att vara beroende av i vilken utsträckning det görs nya utvecklingsinvesteringar i bannätet och om Trafikledsverket som statlig bannätsförvaltare anser det vara ändamålsenligt och möjligt utifrån de förutsättningar som anges i unionslagstiftningen att ta in förhöjd grundavgift av användarna. I vilket fall som helst är det motiverat att investeringsbaserade förhöjningar av grundavgiften framöver blir en mera välfungerande möjlighet att finansiera utvecklingsinvesteringar i bannätet på ett sätt som motsvarar det som investeringsskatten för direktbanan Kervo–Lahtis tidigare var. Det planeras betydande nya utvecklingsinvesteringar i bannätet (särskilt Finlandsbanan, dvs. investeringar i stambanan, projektet Entimmeståget till Åbo och projekten med Östbanan). Om dessa eller en del av dem ska genomföras, kommer genomförandet av dem att kräva nya fungerande finansieringsinstrument utöver den finansiering som kommer från statsbudgeten.

Det är i detta skede mycket svårt att bedöma konsekvenserna av en investeringsbaserad förhöjning av grundavgiften för järnvägstrafikens prestationer, i och med att det är fråga om möjliggörande lagstiftning och inte förpliktande lagstiftning. Förhöjningar av grundavgiften på basis av investeringar och andra sådana grunder som har beskrivits ovan har varit möjliga i överensstämmelse med EU-lagstiftningen sedan den 8 december 2015, då järnvägsmarknadsdirektivet genomfördes nationellt. Trots detta har Trafikledsverket hittills inte infört någon av de förhöjningar av eller rabatter på grundavgiften som EU-lagstiftningen möjliggör. När man, efter att järnvägsmarknadsdirektivets bestämmelser om avgifter hade trätt i kraft, i överensstämmelse med direktivet slopade investeringsskatten för direktbanan Kervo–Lahtis föreslog Trafikledsverket att det på direktbanan Kervo–Lahtis skulle tas in en investeringsbaserad förhöjning av grundavgiften ännu efter år 2018. Regleringsorganet ansåg emellertid att den investeringsbaserade förhöjning av grundavgiften som Trafikledsverket föreslog inte uppfyllde de krav som anges i artikel 32.3 i järnvägsmarknadsdirektivet för införandet av en investeringsbaserad förhöjning. Enligt artikel 32.3 i järnvägsmarknadsdirektivet får infrastrukturförvaltaren för finansieringen av investeringsprojekt ta ut högre avgifter på grundval av den långsiktiga kostnaden för sådana projekt, om projekten ökar effektiviteten eller kostnadseffektiviteten eller båda och annars inte skulle kunna genomföras eller ha genomförts. Direktbanan Kervo–Lahtis hade redan genomförts i det skede då Trafikledsverket föreslog att investeringsskatten skulle ersättas med en investeringsbaserad förhöjning av grundavgiften och banavsnittet hade i huvudsak finansierats med budgetfinansiering från statsbudgeten. Följaktligen ansåg regleringsorganet att järnvägsmarknadsdirektivets villkor att ett projekt inte skulle ha genomförts utan

avgiftsförhöjningen inte uppfylldes och att Trafikledsverket därför inte längre hade rätt att år 2018 införa en investeringsbaserad förhöjning av grundavgiften på direktbanan Kervo–Lahtis.

Eftersom järnvägsmarknadsdirektivet har synnerligen stränga krav för införandet av investeringsbaserade avgiftsförhöjningar och Trafikledsverket är ett statligt budgetämbetsverk, som alltid inleder sina projekt i enlighet med den statliga budgetfinansiering som riksdagen årligen godkänner, kommer de investeringar i det statliga bannätet som Trafikledsverket genomför även framöver att i huvudsak finansieras med budgetfinansiering. De finansieringsinstrument som unionslagstiftningen tillåter bör emellertid vara tillgängliga till fullo även för Trafikledsverket. Unionslagstiftningen sätter inget tak för möjligheten att höja avgifter på basis av investeringar, men ett tak för förhöjningar måste sättas av nationella konstitutionella skäl. Den möjlighet att höja grundavgiften på basis av investeringar som nu föreslås, så att en förhöjd avgift, i stället för förhöjd med 80 procent som nu, kunde vara fem gånger beloppet av den gällande grundavgiften, är ett försök att få möjligheten till investeringsbaserade förhöjningar att bli ett mera välfungerande finansieringsinstrument och att få möjligheten till förhöjningar att närma sig det som i järnvägsmarknadsdirektivet har avsetts med möjlighet till förhöjning.

I samband med varje enskilt investeringsprojekt bör det göras en närmare bedömning av om den investeringsbaserade förhöjning av grundavgiften som det nu föreslås en ändring av kan användas i finansieringen av projektet, och om villkoren i direktivet uppfylls så att man kan ta ut en förhöjd grundavgift för finansieringen av projektet. Samtidigt måste man också bedöma hur mycket bannätsförvaltaren ska besluta att höja grundavgiften och hur mycket detta inverkar på järnvägstrafikens prestationer, biljettpriserna och de avgifter som tas ut av godstrafikkunderna, järnvägsföretagens intäkter och möjligen även fördelningen mellan olika färdmedel. Den investeringsskatt som togs ut på direktbanan Kervo–Lahtis under åren 2006–2018 flyttade i viss mån över godstransporterna inom järnvägstrafiken till banavsnittet Lahtis–Riihimäki–Helsingfors i stället för att man skulle ha använt direktbanan, men persontrafiken drog nytta av den nya snabba banförbindelsen. Utifrån detta skulle en investeringsbaserad förhöjning av grundavgiften inte ha särskilt betydande konsekvenser för järnvägstrafikens prestationer. På längre sikt skulle genomförandet av behövliga investeringar naturligtvis förbättra järnvägstrafikens attraktionskraft och konkurrenskraft och det behövs hållbar finansiering för sådana här investeringar.

Det bör även betonas att det är möjligt att ta ut en banavgift som är förhöjd på basis av investeringar enbart för den del av bannätet som är föremål för en investering och inte för hela bannätet. De järnvägsoperatörer som bedriver trafik på den aktuella delen av bannätet ska naturligtvis behandlas lika och de betalar förhöjd grundavgift i enlighet med hur mycket de trafikerar den aktuella delen av bannätet. Eftersom konsekvenserna av en förhöjd grundavgift enbart berör det bannät som är/har varit föremål för investering, kommer konsekvenserna av en förhöjd avgift sannolikt att vara små.

De övriga bestämmelserna i regeringens proposition har endast mindre administrativa konsekvenser för Transport- och kommunikationsverkets verksamhet, och ändringarna ger inte upphov till några nya behov av personalresurser. Transport- och kommunikationsverket är redan nu i egenskap av nationell säkerhetsmyndighet för spårtrafiken tillsynsmyndighet över säkerheten och driftskompatibiliteten i spårtrafiken. Nu ska verket i enlighet med den föreslagna nya 7 punkten i 15§ 1mom. i spårtrafiklagen övervaka att spårtrafiklagen och de förordningar och föreskrifter som har utfärdats med stöd av den efterlevs till den del det inte föreskrivs något annat i lagen. Denna nya bestämmelse innebär också att Transport- och kommunikationsverket även ska övervaka järnvägssystemets cybersäkerhet. Ändringen av tillsynsbehörigheten möjliggör alltså även tillsyn över den riskhantering i fråga om nät- och informationssystem som

avses i 169§ i spårtrafiklagen på motsvarande sätt som det har föreskrivits om verkets behörighet i andra lagar som gäller olika färdmedel inom transportsektorn.

De ändringar som föreslås i lagen om transportservice i syfte att förtydliga koncessionsbestämmelserna är motiverade för att verket ska ha tillgång till bättre verktyg än nu för koncessionsbesluten och tillsynen över koncessionshanteringen. De föreslagna bestämmelserna kan alltså i viss mån minska verkets administrativa börda i beslutsprocessen vad gäller koncessioner. Den administrativa bördan kan minska i någon mån även för de förvaltare av privata spåranslagningar som omfattas av anmälningsförfarandet, i och med att anmälan framöver kommer att vara i kraft tills vidare och inte behöver förnyas vart tredje år.

### **5 Alternativa handlingsvägar samt lösningar som planerats eller tillämpats av andra medlemsstater**

Alternativet till den lagstiftning som nu föreslås är att låta den nuvarande lagstiftningen gälla tills vidare. När det gäller bestämmelserna om banavgifter innebär detta att möjligheterna till förhöjning av eller rabatt på grundavgiften även i fortsättningen i princip kan vara högst 80 procent av nivån på den gällande grundavgiften. Sådana förhöjningar av eller rabatter på grundavgiften som avses i 140 § i spårtrafiklagen har hittills inte införts på statens bannät.

Förhöjningar av grundavgiften kan införas inte bara för att finansiera utvecklingsinvesteringar i bannätet, utan också för att sporra järnvägsföretagen till att installera sådan utrustning som överensstämmer med det europeiska tågkontrollsystemet (ETCS/ERTMS) i tågen, till att främja i bruktagandet av nya järnvägstrafiktjänster och till åtgärder för att minska järnvägsbuller, råda bot på överbelastning och sporra till användning av banor med mindre trafik. Bullret från järnvägstrafiken är inte ett sådant miljöproblem i Finland att det skulle ha ansetts vara förnuftigt att styra exempelvis bytet av bromsblock till tystare block, i synnerhet eftersom deras säkerhetsegenskaper under vinterförhållanden inte har visat sig vara lika pålitliga som egenskaperna hos traditionella bromsblock av järn. Även överbelastningar av bannätet är i allmänhet tillfälliga och inte permanenta.

I Finland har man mest nytta av en investeringsbaserad förhöjning av grundavgiften när det gäller de möjligheter till förhöjning av grundavgiften som anges i 140 § i spårtrafiklagen. Nya och viktiga banprojekt är under planering och även införandet av det europeiska tågkontrollsystemet (i Finland främjas införandet av ERTMS/ETCS-systemet i bannätet genom det s.k. Digispår-projektet) kräver betydande investeringar. För finansieringen av dessa behövs det förutom den finansiering som kommer från statsbudgeten även annan finansiering.

När det gäller koncessionsbestämmelserna skulle ett ikrafthållande av de gällande bestämmelserna innebära att Transport- och kommunikationsverket är tvunget att delvis tolka de gällande bestämmelserna i 6 kap. i lagen om transportservice, eftersom det inte entydigt föreskrivs i dem om hur man ska gå till väga när ett järnvägsföretag som har en koncession byter ägare. I unionslagstiftningen ingår koncessionsbestämmelserna i järnvägsmarknadsdirektivet. Grunderna för beviljande av koncession ansluter sig till sökandens solvens, yrkeskunnighet och goda anseende, och bestämmelser om detta finns i överensstämmelse med unionslagstiftningen i 53–55§ i lagen om transportservice. I lagens 57§ föreskrivs det om giltigheten för en koncession och ändringar i den. I 4 mom. föreskrivs det att Transport- och kommunikationsverket kan kräva en utredning, om koncessionshavarens rättsliga ställning ändras på ett sätt som kan ha betydelse för den koncessionsenliga järnvägstrafiken. Verket ska bedöma förutsättningarna för fortsatt verksamhet så snart som möjligt efter att ha fått koncessionshavarens utredning.

Med stöd av fördraget mellan Finlands regering och Rysslands regering om direkt internationell järnvägstrafik får ett transportföretag överlämna fordon till den andra partens transportföretag på en järnvägsgränsstation. Utöver fördraget ska det också finnas ett bilateralt kommersiellt avtal mellan transportföretagen, i vilket de har kommit överens om detaljerade villkor och om ansvaret i anslutning till materiel och det fraktgods som ska transporteras. Med transportföretag avses i fördraget ett järnvägsföretag. Med tanke på rättssäkerheten och lagstiftningens klarhet är det motiverat att det även i lagen om transportservice finns bestämmelser om att endast ett järnvägsföretag med koncession får, på en järnvägsgränsstation, ta emot och överlämna fordon som ska transporteras i järnvägsgränstrafik.

De observationer och krav på ändringar som Europeiska kommissionen framförde i samband med granskningen av genomförandet av järnvägssäkerhetsdirektivet måste naturligtvis beaktas i den nationella lagstiftningen som sådana, och i fråga om dessa ändringar finns det inget annat alternativ.

De övriga ändringarna i lagförslaget har i samband med tillämpningen av spårtrafiklagen konstaterats vara nödvändiga.

## **6 Remissvar**

Utkastet till proposition var på remiss på webbplatsen utlåtande.fi mellan den 29 juni och den 28 augusti 2023.

Yttrande gavs av följande instanser: justitieministeriet, finansministeriet, Transport- och kommunikationsverket, Trafikledsverket, regleringsorganet, VR-Group Abp (VR), Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (Helsingforsregionens trafik HRT), Suomen Paikallisliikenneliitto - Finlands Lokaltrafikförbund ry, Skogsindustrin rf, Yhteinen Toimialaliitto ry (YTL), Byggnadsindustrin RT rf, Centralhandelskammaren, Finlands Hamnar rf och Satamaoperaattorit ry.

Justitieministeriet bedömde i sitt yttrande investeringsbaserad förhöjning av grundavgiften utifrån 81§ i grundlagen och föreslog att motiven skulle kompletteras. Justitieministeriet föreslog också att koncessionsbestämmelserna i lagen om transportservice och motiven till dem skulle ses över, särskilt med hänsyn till skyddet för personuppgifter. Dessutom föreslog justitieministeriet några lagtekniska justeringar. Man har försökt beakta justitieministeriets kommentarer.

Finansministeriet konstaterade i sitt yttrande att enligt olika utredningar har kostnadsnyttoförhållandet varit ganska svagt för de stora banprojekt som har varit aktuella och att skatteintäkterna bör användas på ett kostnadseffektivt sätt. Även en investeringsbaserad förhöjning av grundavgiften bör införas enbart för att finansiera kostnadseffektiva investeringsprojekt, och kostnadseffektivitet är också enligt järnvägsmarknadsdirektivet ett krav för införandet av en avgiftsförhöjning. Jämfört med direktbanan Kervo–Lahtis kommer kostnadseffekterna av de planerade banprojekten att bli avsevärt större och även med en sådan investeringsbaserad förhöjning av grundavgiften som den som planeras kommer man att få in endast en liten del av finansieringen för banprojekten. Med anledning av de ändringar som föreslås i spårtrafiklagens 140 § förutsatte finansministeriet att regeringens proposition skulle behandlas i finansutskottet före statsrådets allmänna sammanträde.

Transport- och kommunikationsverket understödde regeringens proposition och föreslog tekniska justeringar i vissa bestämmelser. Dessa har beaktats i den fortsatta beredningen av propositionen.

Trafikledsverket föreslog i sitt yttrande preciseringar av särskilt den investeringsbaserade förhöjningen av grundavgiften och det sätt på vilket man räknar ut förhöjningens maximala belopp. Dessutom föreslog verket att det skulle preciseras vilken roll bannätsförvaltarens skriftliga motivering ska ha om bannätsförvaltaren föreslår en förhöjning av grundavgiften och den förhöjda grundavgiften sedan blir över fem gånger högre än den gällande avgiftsnivån. Regeringens proposition och motiveringarna i den har preciserats utifrån Trafikledsverkets kommentarer.

Regleringsorganet fäste i sitt yttrande uppmärksamhet vid bland annat det att det i järnvägsmarknadsdirektivet finns bestämmelser om förutsättningarna för införandet av en investeringsbaserad förhöjning av grundavgiften. Regleringsorganets kommentarer beaktades i den fortsatta beredningen.

VR gav i huvudsak sitt stöd för de ändringar som föreslås i regeringens proposition, men bolaget förhöll sig kritiskt till den ändring som föreslogs i fråga om investeringsbaserade förhöjningar av grundavgiften. VR påminde om att det på grund av bland annat klimatmålen inte är motiverat med investeringsbaserade förhöjningar av grundavgiften. Om den föreslagna möjligheten till förhöjning tas med i lagstiftningen bör det säkerställas att en förhöjning inte leder till en övergång till andra färdmedel eller påverkar järnvägstrafikens verksamhetsförutsättningar. VR oroades också av att en förhöjd avgift i samband med genomförandet av exempelvis Digispårprojektet skulle gälla hela bannätet, och inte bara en liten del av bannätet, såsom i fråga om den tidigare investeringsskatten (direktbanan Kervo–Lahtis). Enligt VR:s åsikt bör avgifterna alltid fastställas projektvis. Unionslagstiftningen och den bestämmelse som föreslås i överensstämmelse med den förutsätter uttryckligen att avgiftsförhöjningar införs enbart på det nät som berörs av investeringsprojektet och att förhöjda avgifter inte tas ut på en större del av bannätet. VR föreslog också en övergångsperiod för införandet av den investeringsbaserade förhöjningen. Om en bannätsförvaltare inför en grundavgift som är förhöjd på basis av investeringar, kommer avgiftsförhöjningarna i vilket fall som helst att träda i kraft först under den tågplanperiod som börjar efter att beskrivningen av bannätet har publicerats. Därför behövs det ingen övergångsperiod.

Även HRT, Finlands Lokaltrafikförbund, Skogsindustrin rf och YTL har förhållit sig negativa till möjligheten att på basis av investeringar höja grundavgiften till fem gånger beloppet.

HRT ansåg att en sådan här ändring av grundavgiftsnivån skulle leda till ett tryck på att höja prissättningen av tjänsterna inom närtrafiken med ca 20 procent. Även VR och Finlands Lokaltrafikförbund lyfte fram de investeringsbaserade förhöjningarnas inverkan på prissättningen av tjänster. Finlands Lokaltrafikförbund föreslog att det borde göras en noggrannare bedömning av vilka konsekvenser en eventuell förhöjning har för priset på tjänster. Remissinstanserna verkar emellertid glömma bort att det handlar om en möjlighet att införa en högre investeringsbaserad förhöjning än nu och inte en förpliktelse att införa förhöjningen i fråga. Remissinstanserna ansåg att investeringar i bannätet ska finansieras med medel ur statsbudgeten på motsvarande sätt som investeringarna i det allmänna vägnätet. Konsekvensbedömningen har i alla fall setts över utifrån yttrandena.

Centralhandelskammaren uttryckte sin oro över att prissättningen av användningen av bannätet kan bli svår att förutse för dem som använder bannätet på grund av grundavgifter som höjs på basis av investeringar. Avgifterna samt förhöjningar av dem ska emellertid anges i den beskrivning av bannätet som bannätsförvaltaren publicerar, och som är ute på remiss i förväg, och de avgifter som anges i beskrivningen av bannätet träder i kraft först under följande tågplanperiod (dvs. först ett år efter att beskrivningen av bannätet har publicerats). Centralhandelskammaren påpekade också att förhöjda avgifter kan försvaga järnvägstrafikens

attraktionskraft, vilken är ett viktigt mål inom EU:s transportpolitik. Förhöjda avgifter, som EU:s järnvägsflagstiftning dessutom inte sätter något tak för, är helt i överensstämmelse med EU:s järnvägsflagstiftning. Därför måste en sådan här möjlighet ges även till de finländska bannätsförvaltarna, även om förhöjningarna inte skulle införas.

Finlands Hamnar rf förhöll sig positivt till regeringens proposition och ansåg att ett flertal av ändringarna klargör de gällande bestämmelserna.

Satamaoperaattorit ry föreslog att man skulle slopa den beredskapsskyldighet för tjänsteleverantörer som föreslås i 171 § i spårtrafiklagen och som överensstämmer med CER-direktivet. Eftersom det är fråga om en skyldighet enligt unionslagstiftningen som ska genomföras nationellt, är det inte möjligt att nationellt besluta att denna skyldighet slopas.

## **7 Specialmotivering**

### **7.1 Spårtrafiklagen**

**6 §.** *Järnvägsoperatörers, bannätsförvaltares och andra verksamhetsutövares ansvar vid utvecklingen och kontrollen av säkerheten.* I paragrafen föreskrivs det om järnvägsoperatörers och bannätsförvaltares ansvar för att upprätthålla sitt säkerhetsstyrningssystem och i samråd med varandra vidta behövliga riskhanteringsåtgärder samt om deras skyldighet att beakta också risker i anslutning till andra parter, såsom underleverantörers, verksamhet. Dessutom föreskrivs det i 3mom. om skyldigheten för de enheter som ansvarar för fordonsunderhåll samt andra verksamhetsutövare som påverkar säkerheten i järnvägssystemet att vidta rikshanteringsåtgärder. I artikel 4.4 i järnvägssäkerhetsdirektivet ingår en förteckning över sådana andra verksamhetsutövare som påverkar säkerheten i järnvägssystemet. Den består av följande aktörer: tillverkare, underhållsleverantörer, fordonsinnehavare, tjänsteleverantörer, upphandlande enheter, transportörer, avsändare, mottagare, lastare, fyllare, tömmare. Kommissionen har i februari 2023 i samband med det Pilot-förfarande om införlivandet av järnvägssäkerhetsdirektivet påpekat att denna förteckning saknas i spårtrafiklagen och att dessa verksamhetsutövare bör läggas till i 6 § i lagen. Därför föreslås att 6§ 3mom. i spårtrafiklagen ändras så att de verksamhetsutövare som avses i artikel 4.4 i direktivet läggs till i momentet.

**15 §.** *Tillsyn över järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet.* Paragrafen innehåller bestämmelser om Transport- och kommunikationsverkets tillsynsuppgifter i fråga om järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet.

Enligt lagförslaget ska 15§ 1mom. 7 punkten kompletteras med en bestämmelse som ger Transport- och kommunikationsverket rätt att övervaka efterlevnaden av spårtrafiklagen och de förordningar, föreskrifter och beslut som utfärdats med stöd av den om något annat inte föreskrivs i spårtrafiklagen. Denna ändring gällande tillsynsbehörigheten möjliggör också tillsyn över den riskhantering enligt 169§ i spårtrafiklagen som avser kommunikationsnät och informationssystem. Motsvarande behörighet har getts Transport- och kommunikationsverket i fråga om andra transportformer i transportsystemet i samband med det nationella genomförandet av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1148 om åtgärder för en hög gemensam nivå på säkerhet i nätverks- och informationssystem i hela unionen, det vill säga det så kallade NIS1-direktivet. För närvarande har Transport- och kommunikationsverket inte rätt att övervaka genomförandet av riskhanteringen i fråga om järnvägsaktörernas nätverks- och informationssystem. Europaparlamentet och rådet har den 14 december 2022 antagit ett direktiv om åtgärder för en hög gemensam cybersäkerhetsnivå i hela unionen, om ändring av förordning (EU) nr 910/2014 och direktiv (EU) 2018/1972 och om upphävande av direktiv (EU)

2016/1148. Detta direktiv är känt under namnen cybersäkerhetsdirektivet och NIS2-direktivet. Direktivet ska genomföras nationellt senast den 24 oktober 2024. I Finland bereds genomförandet som bäst, och det kan i ett senare skede också kräva ändringar i spårtrafiklagen. I detta skede föreslås likväl att Transport- och kommunikationsverket ska bemyndigas att övervaka att förvaltaren av statens bannät och den som tillhandahåller trafikledningstjänster på det sätt som föreskrivs i 169§ sörjer för riskhanteringen i fråga om de kommunikationsnät och informationssystem som de använder. De ska också utan dröjsmål lämna Transport- och kommunikationsverket en anmälan om betydande informationssäkerhetsrelaterade störningar som är riktade mot kommunikationsnät eller informationssystem. Den allmänna kompetensbestämmelse som nu föreslås i 1 mom. 7 punkten motsvarar det som föreskrivs om Transport- och kommunikationsverkets behörighet i andra författningar för transportområdet (t.ex. 28§ 2 mom. i lagen om fartygstrafikservice, 623/2005).

Den föreslagna lagändringen inverkar inte på något sätt på arbetsfördelningen mellan Transport- och kommunikationsverket och regleringsorganet, eftersom Transport- och kommunikationsverket är den nationella järnvägssäkerhetsmyndigheten på det sätt som unionslagstiftningen förutsätter. Denna myndighet ansvarar för tillsynen över säkerheten och interoperabiliteten i järnvägssystemet. Regleringsorganet är en järnvägsmarknadsmyndighet, vars uppgift är att följa, övervaka och främja järnvägsmarknadens funktion. Regleringsorganets uppgifter anges i 149 § i spårtrafiklagen i enlighet med unionslagstiftningens krav. Den nya 7 punkten som nu föreslås i 15§ 1 mom. i lagen påverkar eller begränsar inte på något sätt regleringsorganets behörighet i fråga om de uppgifter som organet har enligt lag. Den föreslagna nya 7 punkten i 15 § 1 mom. i lagen är också på så sätt exakt avgränsad att Transport- och kommunikationsverket ska övervaka att spårtrafiklagen och de förordningar, föreskrifter och beslut som utfärdats med stöd av den iakttas, om inte något annat föreskrivs i denna lag. Dessutom har det i bestämmelserna i spårtrafiklagen alltid angetts särskilt när tillsynsmyndigheten enligt spårtrafiklagen är regleringsorgan. Eftersom man med stöd av spårtrafiklagen endast utövar tillsyn som sammanhänger med järnvägssäkerheten, interoperabiliteten i järnvägssystemet, spårbunden stadstrafik och järnvägsmarknadens funktion, och tillsynen över de tre första ankommer på Transport- och kommunikationsverket och tillsynen över den sista på regleringsorganet, har Transport- och kommunikationsverkets och regleringsorganets uppgifter och behörighetsansvar på ett tydligt sätt avgränsats från varandra på det sätt som unionslagstiftningen kräver. En ändring i 15 § lik den föreslagna ändrar inte myndigheternas behörighetsansvar. Den föreslagna nya bestämmelsen gör snarare behörighetsfördelningen mellan myndigheterna tydligare, eftersom Transport- och kommunikationsverket enligt förslaget alltid är tillsynsmyndighet enligt spårtrafiklagen om tillsynsuppdraget (vad gäller tillsynen över järnvägsmarknaden) inte särskilt har tilldelats regleringsorganet på det sätt som föreskrivs i spårtrafiklagen. Dessutom noteras att omprövning av ett beslut fattat av Transport- och kommunikationsverket får begäras enligt 187§ och att ändring får sökas enligt 188§. Omprövning av beslut som fattats av regleringsorganet får begäras enligt 151 och 152a§, och om sökande av ändring föreskrivs i 188§ 3 mom.

Det föreslås också att ett nytt 2 mom. tas in i paragrafen. Kommissionen har i samband med det Pilot-förfarande om införlivandet av järnvägssäkerhetsdirektivet som den har inlett påpekat att den nationella säkerhetsmyndigheten ska övervaka innehavare av säkerhetsintyg, det vill säga järnvägsoperatörer, och innehavare av säkerhetstillstånd, dvs. bannätsförvaltare, med hjälp av den information och de dokument som den har fått tillgång till när järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare har sökt säkerhetsintyg enligt 18§ och säkerhetstillstånd enligt 25§. En förutsättning för att säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd ska beviljas är att verksamhetsutövaren har ett säkerhetsstyrningssystem som är heltäckande sett till verksamhetens art och omfattning. Eftersom Transport- och kommunikationsverket enligt av 1 § 3 punkten ska övervaka att järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare agerar enligt sina



säkerhetsstyrningssystem, har denna bestämmelse också ansetts innefatta kravet i artikel 17.7 i järnvägssäkerhetsdirektivet att övervaka verksamhetsutövarna också på grundval av av den information och de dokument som verket har fått tillgång till i samband med ansökningar om säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd. Eftersom kommissionen har krävt att artikel 17.7 i järnvägssäkerhetsdirektivet tas med bland verkets tillsynsuppgifter, föreslås att ett nytt 2mom. som innefattar detta krav i järnvägssäkerhetsdirektivet läggs till paragrafen. På grund av det nya 2 mom. blir 2 och 3mom. i gällande lag 3 och 4mom. i den ändrade lagen.

**26 §. Beviljande av säkerhetstillstånd.** Enligt 1 mom. i paragrafen ska bannätsförvaltaren beviljas säkerhetstillstånd om dess säkerhetsstyrningssystem uppfyller de krav som ställs på det i spårtrafiklagen. Enligt gällande 1 mom. ska säkerhetstillstånd beviljas för högst fem år, och bestämmelsen har utformats på motsvarande sätt som som 21 § 1 mom. om beviljande av säkerhetsintyg. Målet har varit att giltighetstiderna för de två jämförbara tillståndskraven ska stämma överens med varandra. I järnvägssäkerhetsdirektivet har dessa giltighetstider likväl angetts olika så att säkerhetsintyg beviljas för högst fem år i sänder medan säkerhetstillstånd är giltiga i fem år. Europeiska kommissionen har noterat detta i samband med den Pilot-förfrågan om införlivandet av järnvägssäkerhetsdirektivet som den inlett och krävt att formuleringen om giltighetstiden vad gäller säkerhetstillstånd ändras så att den motsvarar formuleringen i artikel 12.2 i järnvägssäkerhetsdirektivet. Därför föreslås det att 1 mom. ändras så att säkerhetstillstånd gäller i fem år.

**29 §. Anmälan om förvaltning av privata spåränläggningar.** I paragrafen anges hur förvaltare av privata spåränläggningar ska anmäla förvaltningen av en privat spåränläggning till Transport- och kommunikationsverket, om förvaltaren har valt anmälningsförfarandet enligt kap. 5 i stället för det säkerhetstillstånd som avses i 25 §. Förvaltare av privata spåränläggningar är enligt gällande paragraf skyldiga att anmäla sin verksamhet till verket vart tredje år senast den 31 maj. Nu föreslås en sådan ändring i 1 mom. att en anmälan som gjorts en gång inte ska behöva förnyas om det inte i förvaltarens uppgifter sker sådana förändringar som avses i 3 mom. och Transport- och kommunikationsverket inte har bett förvaltaren komplettera sin anmälan. Anmälan ska således gälla tills vidare. På så sätt minskas det administrativa arbetet hos såväl förvaltare av privata spåränläggningar som Transport- och kommunikationsverket.

I 1 mom. ska även den utsatta tiden på sex månader ändras till två månader. Denna utsatta tid innebär att en förvaltare av privata spåränläggningar ska förvaltare av privata spåränläggningar göra anmälan senast två månader innan verksamheten inleds i stället för sex månader innan som för närvarande. För att den utsatta tiden förkortas på det sätt som föreslås talar det faktum att sex månader är en väldigt lång tid och att aktörer har haft behov att inleda verksamhet som sammanhänger med förvaltningen av privata spåränläggningar så snart som möjligt efter att anmälan lämnats. Därför är det ändamålsenligt att förvaltare av privata spåränläggningar kan inleda sin verksamhet så snart som möjligt efter att anmälan lämnats.

I 2 mom. föreskrivs det om den information och de bilagor som ska ingå i anmälan. Enligt det gällande momentet ska det till anmälan fogas en kopia av systemet för att hantera säkerheten. Nu föreslås att det till anmälan i fortsättningen ska fogas en skriftlig beskrivning. Denna ändring motiveras med att en kopia innebär en begränsning av framställningssättet i bilagan. En skriftlig beskrivning möjliggör också att beskrivningen utgör en del av det övriga ledningssystem som förvaltaren av privata spåränläggningar använder.

De ändringar som föreslås i 3 och 4 mom. gäller kravet att en förvaltare av privata spåränläggningar ska meddela Transport- och kommunikationsverket förutom om att verksamheten upphör även om ändringar som sker i företags- och kontaktuppgifterna. Enligt 4

mom. ska Transport- och kommunikationsverket vid behov kunna be en förvaltare av privata spåranläggningar komplettera sin anmälan om den anser att anmälan är bristfällig.

**30 §. System för att hantera säkerheten.** I paragrafen föreskrivs det om det system för att hantera säkerheten som omfattas av anmälningsförfarandet enligt 5 kap. i spårtrafiklagen och som krävs av förvaltare av privata spåranläggningar. I 1 mom. görs i viss mån ändringar i de saker som förvaltare av privata spåranläggningar ska beskriva i sitt system för att hantera säkerheten. I systemet för att hantera säkerheten ska man i fortsättningen beskriva omvärlden och verksamhetens omfattning, medan man enligt gällande bestämmelse ska beskriva verksamhetens art och omfattning. Momentets 2 punkt ska enligt förslaget inte ändras. Enligt punkten ska man i systemet för att hantera säkerheten beskriva organisationen och ansvarsfördelningen hos förvaltaren av privata spåranläggningar. I 3 punkten krävs det att man i systemet för att hantera säkerheten beskriver hanteringen av alla sådana risker i järnvägssystemet som ingår i organisationens verksamhet. I 4 punkten krävs det att man i systemet för att hantera säkerheten beskriver de förfaranden som säkerställer planeringen, byggandet, ibruktagandet och underhållet av bannätet.

I 5 punkten krävs att man i systemet för att hantera säkerheten beskriver de förfaranden och det samarbete genom vilka man säkerställer säkerheten i trafiken och övrig verksamhet i spårnät. Med trafik avses tågtrafik och växlingsarbete. Med övrig verksamhet avses flyttning av materiel, banarbete och annat arbete inom ett spärrat område. Att samarbetet beskrivs krävs därför att situationen i en del fall är den att den aktör som lämnat anmälan svarar för underhållet av banan medan det dagliga samarbetet med järnvägsoperatören sköts till exempel av den som arrenderar ut marken. Syftet är att trafikförfarandena ska kunna avtalas med en tredje part och med järnvägsoperatören. Men eftersom förvaltare av privata spåranläggningar enligt 31 § ansvarar för en trygg användning av järnvägssystemet och för hantering av de risker som användningen medför, bör förvaltare av privata spåranläggningar alltid ha möjlighet att påverka förfarandena. Förvaltaren bör därför ha behövlig information om förfarandena, vilket den ska kunna påvisa för Transport- och kommunikationsverket i sitt system för att hantera säkerheten. I systemet för att hantera säkerheten bör man också beskriva hur förfarandena i dessa fall har utarbetats och hur förvaltaren av en privat spåranläggning har deltagit i utarbetandet av dem.

I 6 punkten krävs att systemet för att hantera säkerheten innehåller en beskrivning av sätten att genomföra egenkontroll. Förändringar som de föreslagna framhäver vikten av att förvaltare av privata spåranläggningar när de utvecklar sitt system för att hantera säkerheten satsar på riskhantering. Dessutom ska systemet för att hantera säkerheten tydligare än tidigare vara knutet till tillstånd för ibruktagande den privata spåranläggningen, när systemet för att hantera säkerheten ska innehålla en beskrivning av de förfaranden som tillämpas vid planering, byggande, ibruktagande och säkerställande av underhåll. Genom ändringarna strävar man efter att svara på de behov att precisera lagstiftningen som har observerats vid tillämpningen av systemet för att hantera säkerheten hos förvaltare av privata spåranläggningar och särskilt i samband med Transport- och kommunikationsverkets tillsyn över denna tillämpning.

I 2 mom. föreskrivs det om de informationsskyldigheter som sammanhänger med systemet för att hantera säkerheten. I fortsättningen ska man informera såväl dem som arbetar hos en förvaltare av privata spåranläggningar som de samarbetspartner som arbetar med järnvägssystemets funktioner. Enligt gällande paragraf har verkställande direktören hos förvaltaren av privata spåranläggningar eller någon annan med ansvar för den operativa ledningen ansvarat för att systemet för att hantera säkerheten tagits i bruk och upprätthållits på ett effektivt sätt. I denna proposition föreslås att verkställande direktören, någon annan med ansvar för den operativa ledningen eller en person som utsetts av dessa ansvarar för att systemet för att hantera säkerheten tas i bruk och upprätthålls på ett effektivt sätt. Den verkställande

direktören eller en annan person som ansvarar för den operativa ledningen är inte nödvändigtvis rätt person att ansvara för järnvägssystemets funktioner hos en förvaltare av privata spåranläggningar, varför det är motiverat att den verkställande direktören eller den andra person som ansvarar för den operativa ledningen från fall till fall kan utse rätt ansvarsperson för uppgiften.

Paragrafens 3 mom. ändras inte jämfört med det gällande momentet, och det innehåller ett bemyndigande enligt vilket Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i systemet för att hantera säkerheten.

**31 §. Övriga krav på förvaltningen av privata spåranläggningar.** I paragrafen föreskrivs det att en förvaltare av privata spåranläggningar ansvarar för en trygg användning av järnvägssystemet och för hantering av de risker som användningen medför med beaktande av verksamhetens omfattning. I paragrafen föreslås en ny bestämmelse, enligt vilken en förvaltare av en privat spåranläggning åläggs att samarbeta med aktörer som verkar i spåranläggningen för att säkerställa en trygg användning av järnvägssystemet. Bestämmelsen har ansetts behövlig, eftersom det är svårt för förvaltaren av en privat spåranläggning att ensam bära det övergripande ansvaret för säker användning av järnvägssystemet. Därför ska förvaltaren av den privata spåranläggningen ha nära samarbete med de aktörer som verkar i spåranläggningen så att man kan skapa beredskap för olika risker och trygga en säker användning av spåranläggningen. Sådana aktörer är till exempel järnvägsoperatörer och aktörer som hyr spåranläggningar. De förfaranden som används i samarbetet bör beaktas i det system för att hantera säkerheten som förvaltaren av den privata spåranläggningen tillämpar.

**74 §. Certifieringsorgan och certifiering av enheter som ansvarar för underhåll av fordon.** Enligt förslaget ändras 2 och 4 mom. i gällande paragraf. Paragrafens 2 mom. preciseras i överensstämmelse med nuvarande praxis så att Transport- och kommunikationsverket också har rätt att bevilja certifiering av underhållsfunktioner. Paragrafens 4 mom. ändras så att certifiering som avses i paragrafen inte krävs av underhållsansvariga enheter som är järnvägsoperatörer med ansvar för fordon som endast används i museitrafik eller växlingsarbete. Undantaget ska också gälla godsvagnar när de används uteslutande för dessa ändamål. Aktörerna i fråga ska i sitt säkerhetsstyrningssystem visa förfaranden som uppfyller kraven – fränsett certifiering – i enlighet med kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/779 om fastställande av detaljerade bestämmelser om certifiering av enheter som ansvarar för underhåll av fordon i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 och om upphävande av kommissionens förordning (EU) nr 445/2011, med undantag för certifiering. Trots artikel 3.2 b i kommissionens förordning 779/2019/EU ska materiel som används i museitrafik eller växlingsarbete också kunna användas av andra järnvägsoperatörer som idkar motsvarande trafik än den järnvägsoperatör som svarar för underhållet av materielen i fråga. I gällande moment har befrielse från kravet på certifiering inte kopplats till järnvägsoperatören, utan befrielsen avser sådana enheter som ansvarar för underhållet av materiel och som ansvarar endast för järnvägsenheter som används uteslutande i museitrafik eller växlingsarbete.

**79 §. Ibruktagande av rullande materiel.** I gällande spårtrafiklag är paragrafens rubrik ”Ibruktagande av rullande materiel i museitrafik”. Paragrafen ändras så att den också kommer att innehålla bestämmelser om att ta i bruk materiel som inte hör till tillämpningsområdet för den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet avseende delsystemet rullande materiel. Bestämmelser om den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet avseende delsystemet

rullande materiel finns i den kommissionsförordning som gäller vid tidpunkten i fråga<sup>1</sup>. Bestämmelser om detta finns i 1 mom. Paragrafen ska således tillämpas också vid ibruktagande av annan materiel än sådan som är avsedd för museitrafik, om materielen i den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet avseende rullande materiel har ställts utanför dess tillämpningsområde. Till sådan materiel hör exempelvis tvåvägsfordon och växlingslok. Enligt paragrafen ska tillstånd för ibruktagande av fordon som avviker från den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet, dvs. TSD-kraven, sökas hos Transport- och kommunikationsverket innan fordonet får användas på bannätet.

Paragrafens 2 mom. ändras inte. Enligt 3 mom. i gällande lag krävs inget tillstånd för ibruktagande eller tillstånd för utsläppande på marknaden om fordonet bara används på en privat spåranläggning för vilken det gjorts anmälan enligt 5 kap. i spårtrafiklagen. Nu föreslås att momentet ändras så att inget tillstånd för ibruktagande eller tillstånd för utsläppande på marknaden krävs, om fordonet bara används på ett sådant spärrat område som avses i 18 § 2 mom. i spårtrafiklagen. Denna ändring innebär en inskränkning av tillämpningsområdet jämfört med gällande bestämmelse, men den är motiverad med hänsyn till EU:s krav för järnvägssäkerhet och driftskompatibilitet. EU-lagstiftningen tillåter för närvarande i regel bara undantag som det föreslagna, dvs. att tillstånd för ibruktagande eller tillstånd för utsläppande på marknaden inte behövs om trafiken sker på ett bannät som är stängt för annan trafik.

Enligt förslaget ska två nya moment läggas till paragrafen. Enligt det nya 4 mom. ska man för fordon för vilka tillstånd för ibruktagande redan har beviljats söka ett nytt tillstånd för ibruktagande om de uppgifter som ligger till grund för tillståndet, dvs. de parametervärden som fastställts i den nationella rättsnormen, ändras på grund av ändringar som planerats i fordonet eller de planerade ändringarna har negativa konsekvenser med avseende på fordonets allmänna säkerhetsnivå.

Enligt det föreslagna 5 mom. ska den som den som ämnar söka tillstånd för ibruktagande av fordon först lämna Transport- och kommunikationsverket en plan för tillverkning, ombyggnad eller modernisering av fordonet. Trafiksäkerhetsverket ger sökanden ett utlåtande om planen. Planen motsvarar möjligheten att genomföra en förhandsutredning innan tillstånd för utsläppande på marknaden söks. Med hjälp av planen får Transport- och kommunikationsverket en möjlighet att bekanta sig med projektet innan tillståndsprocessen för ibruktagande inleds, och den sökande får klarhet i vilka regler och tillståndsförfaranden som tillämpas.

Paragrafens 3 mom. i gällande lag, som innehåller ett bemyndigande enligt vilket Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om krav på fordon som avses i paragrafen, blir paragrafens 6 mom. Det föreslås inga ändringar i momentets innehåll.

**123 §. Brådskande bankkapacitet.** I paragrafen föreskrivs det om ansökan om och beviljande av brådskande bankkapacitet. Med brådskande bankkapacitet, det vill säga den reservkapacitet som avses i artikel 48 i järnvägsmarknadsdirektivet, avses sådan bankkapacitet som söks för enstaka linjer utanför den normala processen och tågplaneperioden för ansökan om bankkapacitet enligt 117 § i spårtrafiklagen. I 1 mom. föreslås en teknisk ändring, nämligen att frasen ”utan dröjsmål” tas bort. Den som ansöker om brådskande bankkapacitet ska inte behöva uppfylla villkoret att den behöver få tillgång till kapaciteten ”utan dröjsmål”. Skyndsamheten innebär endast att bannätsförvaltaren måste besvara en sådan ansökan om brådskande bankkapacitet som

---

<sup>1</sup> Den förordning som för närvarande gäller är kommissionens förordning (EU) nr 1302/2014 om en teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Rullande materiel – Lok och passagerarfordon i Europeiska unionens järnvägssystem.

görs utanför tågplaneperioden så snart som möjligt och senast inom fem dagar. När frasen ”utan dröjsmål” tas bort stämmer formuleringen i 1 mom. bättre överens med artikel 48 i järnvägsmarknadsdirektivet.

**138 §. Ramverk för avgifter samt behörig myndighet.** I paragrafens 2 mom. föreslås en teknisk ändring i en hänvisning på så sätt att hänvisningen till 140 § 4 mom. i gällande lag ändras till en hänvisning till 140 § 5 mom. Ändringen har sin grund i de föreslagna ändringar i 140 § som innebär att 4 mom. i gällande lag upphävs och att bestämmelser om en ny möjlighet att för att täcka investeringskostnader som en del av banavgiften ta ut en förhöjd grundavgift läggs till i nya 5 och 6 mom. Som en följd av detta måste hänvisningen i 138 § avse 140 § 5 mom. Dessutom kompletteras momentet med en bestämmelse om att förhöjd grundavgift får tas ut förutom för att täcka investeringskostnaderna för modernisering också för att täcka investeringskostnaderna för ombyggnad av bannätet. På detta sätt kommer 138 § 2 mom. att stämma överens med det som redan i gällande 140 § 4 mom. föreskrivs om bannätsförvaltarens rätt att ta ut en förhöjd avgift också för att täcka investeringskostnaderna för ombyggnad av bannätet. Detta motsvarar också det som i järnvägsmarknadsdirektivet föreskrivs om avgifter som tas ut för att täcka investeringskostnader.

I detta sammanhang kan man också konstatera att den bestämmelse i momentet enligt vilken en bannätsförvaltares praxis för uttag av avgifter ska vara enhetlig för hela bannätet med undantag för de förhöjningar av den grundavgift som ingår i banavgiften och som tas ut för att täcka investeringskostnaderna innebär att en förhöjd grundavgift tas ut på grund av investeringar bara för den del av bannätet som är eller har varit föremål för investeringar. En förhöjd grundavgift får således inte tas ut för hela bannätet om investeringarna gäller bara en del av bannätet.

**140 §. Rabatter på och förhöjning av grundavgiften.** Paragrafen är en bestämmelse som införlivar artiklarna 31 och 32 i järnvägsmarknadsdirektivet med finsk lag, och där föreskrivs om att en bannätsförvaltare får bevilja rabatt på eller höja den grundavgift som ingår i banavgiften för att uppmuntra järnvägsoperatörer att minska bullret från järnvägstrafiken eller installera system som följer den europeiska standarden för automatisk tågkontroll (ERTMS/ETCS) i tågen. Med rabatter på grundavgiften får bannätsförvaltarena också uppmuntra till utveckling av nya tjänster eller användning av lågtrafikerade banor. Genom förhöjning av banavgifterna igen kan bannätsförvaltarena sträva efter att minska överbelastningen av någon del av bannätet eller täcka investeringskostnaderna för modernisering eller ombyggnad av bannätet.

Järnvägsmarknadsdirektivet kräver att bannätsförvaltaren fastställer banavgifterna i enlighet med unionsrätten. Med banavgiftens grundavgift avses i Finland en avgift som i enlighet med järnvägsmarknadsdirektivet tas ut för tjänster som ingår i minimipaketet av tillträdestjänster. Med avgiften täcks de direkta kostnader som tågtrafiken orsakar. Med direkta kostnader avses de kostnader som tågtrafiken orsakar genom slitage på bannätet. Grundavgiften används alltså inte för att täcka de totala kostnaderna för byggande och underhåll i bannätet. Som motprestation för banavgiftens grundavgift får järnvägsoperatören rätt att ansöka om och få bankapacitet, använda bannätet för trafik som är förenlig med beviljad bankapacitet och få tillgång till elförsörjningsutrustningen och bränsledistributionsställena i bannätet. För energianvändningen tar bannätsförvaltaren eller tjänsteleverantören ut en särskild avgift enligt förbrukning.

I järnvägsmarknadsdirektivet anges inget tak för förhöjningar av eller rabatter på banavgiftens grundavgift, men i Finland kräver grundlagen att avgifterna är noggrant avgränsade och förutsägbara för att de utövare av järnvägstrafik som påförs avgiften ska veta på förhand hurdana avgifter de måste betala när de använder bannätet. Sålunda föreskrivs det i 140 § 4 mom. i spårtrafiklagen att de rabatter på och förhöjningar av grundavgiften i regel är 80 procent av nivån på grundavgiften. I momentet föreskrivs det också att om en större förhöjning

av banavgiften än 80 procent krävs för att de mål som avses i paragrafen (m.a.o. minskande av buller, installation av system som följer den europeiska standarden för automatisk tågkontroll ERTMS/ETCS, eliminering av överbelastning, uppmuntrande till utnyttjande av lågtrafikerade banor eller finansiering av investeringar för att modernisera eller bygga om bannätet) ska kunna nås, ska bannätsförvaltaren skriftligen motivera förhöjningen av banavgiften.

Enligt det föreslagna 4 mom. ska de förhöjningar av banavgiftens grundavgift som görs på grund av investeringar skiljas åt från de övriga rabatter på och förhöjningar av banavgiftens grundavgift som avses i 1–3 mom. Avgiften ska således även framöver i regel ska kunna höjas med högst 80 procent jämfört med den gällande nivån på banavgiften, med en höjning som görs för att täcka investeringskostnader ska kunna vara större. Därför upphävs gällande 4 mom. om förhöjning av banavgiften för att täcka investeringskostnader. I stället föreslås att det till lagen fogas nya 5 och 6 mom. Enligt det nya 5 mom. ska bannätsförvaltaren få ta ut en förhöjd grundavgift för att täcka investeringskostnader för modernisering eller ombyggnad av bannätet. En bannätsförvaltare får ta ut en förhöjd grundavgift för att täcka investeringskostnader om villkoren i artikel 32.3 i järnvägsmarknadsdirektivet är uppfyllda. Enligt denna artikel får bannätsförvaltaren ta ut högre avgifter för att täcka kostnaderna för investeringsprojekt på grundval av den långsiktiga kostnaden för sådana projekt om de ökar effektiviteten eller kostnadseffektiviteten eller båda och de annars inte skulle kunna genomföras eller skulle ha kunnat genomföras, det vill säga en förhöjd avgift är nödvändig för att projektet ska kunna genomföras. Det föreslås att dessa krav i artikel 32.3 i järnvägsmarknadsdirektivet ska ingå i det föreslagna nya 5 mom. För att en förhöjd avgift ska kunna tas i bruk för en del av ett bannät som ska moderniseras eller byggas om krävs sålunda i praktiken att bannätsförvaltaren redan på förhand i projekt-, investerings- och finansieringsplanerna visar att investeringsprojektet ökar effektiviteten eller kostnadseffektiviteten och att det för genomförandet av projektet är nödvändigt att även av de järnvägsoperatörer som använder bannätsdelen ta ut en förhöjd grundavgift för att täcka investeringskostnaderna. I dessa planer ska det också anges hur stor förhöjning av banavgiftens grundavgift som föreslås för den aktuella delen av bannätet för att täcka investeringskostnaderna.

I det föreslagna nya 6 mom. föreskrivs det om storleken på den förhöjda grundavgift som tas ut för att täcka investeringskostnader. Enligt momentet får en förhöjd grundavgift som tas ut för att täcka investeringskostnader i regel vara högst fem gånger så hög som den gällande grundavgiften. Om bannätsförvaltaren anser att det krävs en större förhöjning än så för att investeringsprojektet ska kunna genomföras, ska bannätsförvaltaren skriftligen motivera förhöjningen. De skriftliga motiveringarna ska skickas till berörda parter för utlåtande innan avgiften höjs. Denna begäran om utlåtande kan genomföras inom ramen för remissbehandlingen av bannätsförvaltarens beskrivning av bannätet, eftersom samtliga avgifter som bannätsförvaltaren tar ut för användning av bannätet ska publiceras i beskrivningen i enlighet med dess publiceringsschema. Följaktligen träder också en förhöjning av banavgiftens grundavgift som tas ut för att täcka investeringskostnader i kraft först under följande tågplanepå period enligt beskrivningen av bannätet, vilket ger järnvägsoperatören tillräckligt med tid att förbereda sig för avgiftshöjningarna.

På grund av de föreslagna ändringarna i 140 § blir 5 mom. i gällande lag 4 mom. i den ändrade paragrafen, och på grund av de föreslagna nya 5 och 6 mom. blir 6 mom. i gällande paragraf 7 mom. i den ändrade.

Syftet med de föreslagna ändringarna är för det första att göra förhöjningen av banavgiftens grundavgift för att täcka investeringskostnader till ett mera välfungerande finansieringsinstrument än för närvarande för finansiering av investeringar i bannätet och för det andra att åstadkomma närmare överensstämmelse mellan de nationella bestämmelserna om

förhöjning av banavgiften för att täcka investeringskostnader och kraven i järnvägsmarknadsdirektivet, särskilt artikel 32.3. För att förhöjning av banavgiftens grundavgift ska erbjuda ett välfungerande sätt att finansiera investeringar som syftar till att modernisera och bygga om bannätet bör avgiften kunna höjas med belopp som motsvarar den särskilda investeringskatt som åren 2016–2018 togs ut utöver banavgiftens grundavgift. Investeringskatten uppgick då till 0,5 cent per bruttotonkilometer. Eftersom järnvägsmarknadsdirektivet kräver att bannätsförvaltaren självständigt beslutar om olika förhöjningar och rabatter, kan nivån på banavgifterna och förhöjningar av och rabatter på dem inte fastställas genom förvaltningsbeslut eller lagstiftning. Följaktligen får inte heller investeringskostnaderna täckas med en skatt, och man kan inte heller i lagstiftningen ange ett bestämt belopp för dem. Den föreslagna förhöjda grundavgift som tas ut för att täcka investeringskostnader får enligt förslaget i regel vara högst fem gånger så hög som den gällande grundavgiften. Denna avgift motsvarar till sin storlek den tidigare investeringskatten.

I järnvägsmarknadsdirektivet anges inget tak för förhöjningar av banavgiftens grundavgift som görs för att täcka investeringskostnader, och bannätsförvaltaren har rätt att fastställa nivån på förhöjningen på de grunder som anges i artikel 32.3 i järnvägsmarknadsdirektivet. För att man ska kunna säkerställa att avgifterna är noggrant avgränsade och förutsägbara är det likväl viktigt att det i regel finns ett fastställt tak för förhöjningar av banavgiftens grundavgift som görs för att täcka investeringskostnader. Därför är det viktigt att det även i fortsättningen finns ett lagstadgat tak för avgifterna även om inget sådant har angetts i unionslagstiftningen. Detta tak ska likväl läggas på en sådan nivå att möjligheten att förhöja avgiften på det sätt som unionslagstiftningen förutsätter blir ett mera fungerande instrument för att finansiera investeringsprojekt och att man med den förhöjda avgiften verkligen kan täcka investeringskostnader. Dessutom är det viktigt att den föreslagna 140 § 4 mom. innehåller de villkor i artikel 32.3 i järnvägsmarknadsdirektivet under vilka en förhöjning av avgiften för att täcka investeringskostnader kan tas i bruk. På så sätt bidrar den föreslagna ändringen i 140 § till ett exaktare införlivande av kraven i järnvägsmarknadsdirektivet i nationell lagstiftning.

Så som ovan konstaterats (bl.a. i avsnitt 4.2 om de huvudsakliga konsekvenserna) motsvarar en förhöjd grundavgift för att täcka investeringskostnader som är femfaldig jämfört med gällande grundavgift nivån på de sammanlagda avgifter som när de var som högst togs ut för användning av direktbanan Kervo–Lahtis under åren 2006–2018, då det utöver banavgiftens grundavgift togs ut en särskild ban- och investeringskatt. I likhet med investeringskatten får också förhöjd banavgift för att täcka investeringskostnader tas ut bara för den del av bannätet som investeringen gäller, och den förhöjda avgiften får inte utsträckas till att omfatta hela bannätet. Det ska också beaktas att 140 § i spårtrafiklagen sammantaget, inbegripet de ändringar som föreslås i den proposition, ur bannätsförvaltarens synvinkel erbjuder möjligheter; bestämmelserna tvingar inte bannätsförvaltaren att ta ut sådana förhöjningar av eller ge sådana rabatter på banavgiftens grundavgift som lagförslaget möjliggör. Trafikledsverket har i egenskap av förvaltare av statens bannät ännu inte tillgripit sådana förhöjningar av eller rabatter på banavgiftens grundavgift som är möjliga enligt 140 §.

**171 §. Beredskap.** I paragrafen förskrivs det om att bannätsförvaltare, bolag som tillhandahåller trafikledningstjänster och verksamhetsutövare som avses i 159 §, dvs. bolag och sammanslutningar som bedriver spårbunden stadstrafik, är skyldiga att förbereda sig för undantagsförhållanden och störningar under normala förhållanden. Bestämmelser om en motsvarande beredskapsskyldighet för järnvägsoperatörer finns i 58 § i lagen om transportservice.

Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2557 om kritiska entiteters motståndskraft och om upphävande av rådets direktiv 2008/114/EG, nedan CER-direktivet, trädde i kraft den

16 januari 2023. I CER-direktivet fastställs skyldigheter för medlemsstaterna som syftar till att främja störningsfritt tillhandahållande tjänster som är nödvändiga för att upprätthålla viktiga samhällsfunktioner eller central ekonomisk verksamhet på den inre marknaden och att identifiera de kritiska entiteterna vad gäller dessa funktioner. I direktivet fastställs också skyldigheter för kritiska entiteter som syftar till att stärka deras motståndskraft mot störningar och förmåga att tillhandahålla tjänster också under undantagsförhållanden och eventuella störningssituationer. Till CER-direktivets tillämpningsområde inom järnvägsbranschen hör infrastrukturförvaltare (bannätsförvaltare), järnvägsföretagen och tjänsteleverantörerna så som de definieras i järnvägsmarknadsdirektivet. På grundval av unionslagstiftning som redan är i kraft har bannätsförvaltarna och järnvägsoperatörerna en omfattande skyldighet att förbereda sig för undantagsförhållanden och störningar under normala förhållanden. Tjänsteleverantörerna är i Finland till stor del antingen bannätsförvaltare (Trafikledsverket och förvaltarna av spåranläggningar i hamnar) eller järnvägsföretag (särskilt VR-Group Ab), varför beredskapsskyldigheten gäller dessa verksamhetsutövare redan på grundval av gällande järnvägslagstiftning. En tjänsteleverantör kan emellertid också vara något annat än en bannätsförvaltare eller järnvägsoperatör, såsom ett företag som sköter terminalverksamhet eller underhåll inom järnvägstrafiken. För att beredskapsskyldigheten i överensstämmelse med CER-direktivets tillämpningsområde ska inkludera också dessa övriga kritiska tjänsteleverantörer föreslås att 171 § kompletteras med ett nytt 2 mom. I detta föreskrivs att en betydande tjänsteleverantör – även när tjänsteleverantören inte är en bannätsförvaltare, ett bolag som tillhandahåller trafikledningstjänster eller en järnvägsoperatör enligt lagen om transportservice – ska utvärdera risker och eventuella störningar i anslutning till sin verksamhet och förbereda sig för dem så att CER-direktivets mål att tjänster ska kunna tillhandahållas störningsfritt uppnås också under undantagsförhållanden och vid störningar under normala förhållanden. I CER-direktivet hänvisas i fråga om tjänsteleverantörerna till de tjänsteleverantörer enligt artikel 3.12 i järnvägsmarknadsdirektivet som tillhandahåller tjänster, tilläggstjänster och/eller extra tjänster enligt punkterna 2–4 i bilaga II till järnvägsmarknadsdirektivet och omfattas av tillhandahållandeskyldigheten. Med kritisk tjänsteleverantör avses här en tjänsteleverantör som omfattas av järnvägsmarknadsdirektivet och tillhandahåller ovan nämnda tjänster, tilläggstjänster och/eller extra tjänster som ingår i tillhandahållandeskyldigheten även för andra järnvägsoperatörer. Tjänsteleverantören producerar inte tjänsterna enbart för eget bruk eller för egen järnvägstrafik som tjänsteleverantören behöver. Tjänsteleverantören behöver inte ha en separat beredskapsplan, men som en del av sina övriga lednings-, säkerhets- och kvalitetssystem och rapporteringen i samband med dem ska tjänsteleverantören redogöra för de eventuella risker och störningssituationer som sammanhänger med verksamheten och hur tjänsteleverantören har förberett sig för dem.

På grund av det nya 2 mom. blir 2 mom. i gällande paragraf 3 mom. i den nya paragrafen. Momentet ändras så att bemyndigandet att genom förordning av statsrådet utfärda närmare bestämmelser för störningar under normala förhållanden och för undantagsförhållanden också ska gälla det nya 2 mom. Även det bemyndigande i momentet enligt vilket Transport- och kommunikationsverket får meddela tekniska föreskrifter som gäller det närmare innehållet i och uppgörandet av beredskapsplanen ska framöver gälla de tjänsteleverantörer som avses i 2 mom.

I övrigt ska de skyldigheter som införlivandet av CER-direktivet medför också för de kritiska entiteterna inom järnvägsbranschen anges i en allmän lagstiftning om förberedelse och beredskap som ska beredas under ledning av inrikesministeriet.

**185 §. Järnvägsföretags verksamhetsplan och bokföring.** I paragrafen föreslås tre ändringar av teknisk natur för att 2 och 3 mom. ska stämma överens med kraven i artikel 6 i järnvägsmarknadsdirektivet. För det första kompletteras 2 mom. med kravet att järnvägsföretag förutom i sin bokföring också i sina särredovisningskalkyler ska iakttä relevant EU-lagstiftning



och relevant nationell lagstiftning. I momentet infogas också en bestämmelse enligt vilken de i momentet avsedda separata resultaträkningar och balansräkningar för affärsverksamhet som gäller bedrivande av järnvägstrafik eller förvaltning av bannätet vilka ett järnvägsföretag ska presentera i sin bokföring också ska offentliggöras separat. Kravet att resultaträkningar och balansräkningar ska offentliggöras separat grundar sig på artikel 6.1 i järnvägsmarknadsdirektivet.

I 3 mom. föreslås en ändring enligt vilken ett järnvägsföretag utöver resultaträkningar och balansräkningar på begäran ska lämna sådan annan bokföringsinformation som avses i bilaga VIII till järnvägsmarknadsdirektivet till regleringsorganet, som kontrollerar att järnvägsföretagens bokföring följer särredovisning av funktionerna samt att offentligt stöd inte överförs till bedrivande av järnvägstrafik eller mellan affärsverksamheter i anknytning till förvaltningen av bannätet. I bilaga VIII till järnvägsmarknadsdirektivet föreskrivs det i detalj om den information som ska lämnas regleringsorganet. Hit hör information som gäller särredovisning, avgifter för tillträde till bannätet och det finansiella resultatet.

**186 a §. Register över bannätsförvaltare.** Paragrafens 1 och 2 mom. stämmer överens motsvarande moment i gällande paragraf. Enligt förslaget läggs till gällande paragraf ett nytt 3 mom. enligt vilket det i registret över bannätsförvaltare framöver också ska antecknas uppgifter om tillstånd för ibruktagande av fasta strukturella delsystem som Transport- och kommunikationsverket beviljar med stöd av 52 och 78 § samt de användningstillstånd för byggtiden som verket beviljar med stöd av 57 §. Enligt 52 § beviljar Transport- och kommunikationsverket tillstånd för ibruktagande av systemen för markbaserad trafikstyrning och signalering, energi och infrastruktur som uppfyller kraven på driftskompatibilitet i unionslagstiftningen. Enligt 78 § beviljar Transport- och kommunikationsverket på motsvarande sätt tillstånd för ibruktagande av delsystem i bannät som omfattas av anmälningsförfarandet och som förvaltas av förvaltare av privata spåranläggningar. Enligt 57 § beviljar Transport- och kommunikationsverket tillstånd att använda ett fast strukturellt delsystem innan tillstånd för ibruktagande har beviljats. Eftersom tillstånd för ibruktagande och användningstillstånd för byggtiden avseende dessa fasta strukturella delsystem är tillstånd som beviljas för ibruktagande av olika delsystem i järnvägsinfrastrukturen, är det naturligt att uppgifter om beviljade tillstånd för ibruktagande i fortsättningen antecknas i registret över bannätsförvaltare. De uppgifter om innehavare av tillstånd för ibruktagande av fasta delsystem som antecknas i registret är tillståndshavarens namn, företags- och organisationsnummer samt adressuppgifter och andra kontaktuppgifter. I praktiken är innehavaren av ett tillstånd för ibruktagande i de flesta fall någon av de bannätsförvaltare som redan finns i registret.

Till följd av det nya 3 mom. blir 3 och 4 mom. i den gällande paragrafen 4 och 5 mom. i den ändrade paragrafen. Till bemyndigandet i det nya 5 mom. läggs också en hänvisning till det nya 3 mom. Således får Transport- och kommunikationsverket vid behov meddela närmare föreskrifter om de uppgifter som ska lämnas enligt 2 mom. och om hur de ska lämnas och på motsvarande sätt också om de uppgifter som ska lämnas enligt 3 mom. och om hur de ska lämnas.

I jämförelse med gällande 186 a § läggs till den föreslagna paragrafen dessutom ett nytt 6 mom. enligt vilket 224 § i lagen om transportservice tillämpas på förvaring och radering av uppgifter i registret.

## **7.2 Lagen om transportservice**

**53 §. Förutsättningar för bedrivande av järnvägstrafik.** I 6 kap. i lagen om transportservice föreskrivs det om den koncession som krävs för bedrivande av järnvägstrafik. I 53 § finns det

bestämmelser om vad som krävs av ett järnvägsföretag för att det ska få bedriva järnvägstrafik. I Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, nedan EES, krävs det att järnvägsföretaget har koncession, och en koncession som beviljats i en medlemsstat i EES gäller i samtliga medlemsstater.

Även 5 mom. ska enligt förslaget kompletteras med en ny bestämmelse. I det gällande momentet föreskrivs att i den järnvägstrafik som avses i den överenskommelse om direkt internationell järnvägstrafik som ingåtts mellan Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering får ett järnvägsföretag från tredjeland utan koncession dra tåg fram till en järnvägsgränsstation. Vid järnvägsgränsstationen har det för tåg från Ryssland (godstrafiktåg eller Tolstoi-personotåg) gjorts ett byte till ett finskt järnvägsföretags lok och tåget framförs av en finsk lokförare. Allegro-tågen ägs av det finskryska samföretaget Oy Karelia Trains Ltd, och de har inget separat lok. För dessa tåg har bara lokföraren och den övriga tågpersonalen bytts vid järnvägsgränsstationen. Enligt den nya bestämmelse som enligt förslaget fogas till 5 mom. ska koncession krävas också av ett företag som i järnvägsgränstrafik tar emot fordon från ett ryskt järnvägsföretag eller överlämnar dem till ett ryskt järnvägsföretag på en järnvägsgränsstation i Finland. Denna bestämmelse är förenlig med överenskommelsen om direkt internationell järnvägstrafik. Enligt överenskommelsen ska transportföretaget överlåta fordonen till ett transportföretag från den andra parten. I överenskommelsen används för järnvägsföretag termen transportföretag. Utöver kraven i fördraget förutsätts att transportföretagen har ingått ett bilateralt kommersiellt avtal, där det ingår överenskommelser om detaljfrågor, såsom ansvarsfrågor när fordon tas emot. När VR-Group Ab i december 2022 avslutade sin bilaterala järnvägsgränstrafik till följd av det Ryska anfallskriget mot Ukraina, försökte särskilt det ryska järnvägsföretaget RZD hitta ett annat finskt företag som skulle ha kunnat ta emot vagnar som anländer från Ryssland. Med tanke på rättssäkerheten och strävan efter en tydlig lagstiftning är det viktigt att det, som komplement till den bilaterala överenskommelsen, i 53 § i lagen om transportservice införs en bestämmelse enligt vilken det på den finska sidan bara är järnvägsföretag med koncession som kan ta emot och överlämna fordon.

**57 §. Giltighet för en koncession för järnvägstrafik och ändringar i den.** Enligt 57 § 1 mom är ett järnvägsföretags koncession giltig så länge järnvägsföretaget uppfyller förutsättningarna enligt kap. 6 i lagen om transportservice. Koncessionsbestämmelserna i järnvägsmarknadsdirektivet möjliggör också tidsbestämda koncessioner, och i flera medlemsstater i EES ska järnvägsföretagen förnya sina koncessioner med 5–7 års intervaller. Genom den föreslagna lagen ändras det gällande 1 mom. så att det läggs till en bestämmelse enligt vilken ett järnvägsföretag om det byter ägare eller om de som sköter uppgifter inom den operativa ledningen byts omedelbart ska underrätta Transport- och kommunikationsverket om ändringarna så att verket kan kontrollera att järnvägsföretagets nya ägare och de personer som utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen uppfyller de villkor för koncessionens giltighet som anges i 6 kap. i lagen om transportservice.

Villkoren för beviljande av koncession gäller sökandens solvens, yrkesmässiga kompetens och anseende. När ett järnvägsföretag byter ägare eller den operativa ledning som ägarna tillsatt bör koncessionsmyndigheten kontrollera att järnvägsföretagets nya ledning uppfyller villkoren för beviljande av koncession enligt 6 kap. i lagen om transportservice och i synnerhet 54 och 55 § i lagen. Därför föreslås det att 57 § kompletteras med en bestämmelse enligt vilken järnvägsföretaget om det byter ägare ska underrätta Transport- och kommunikationsverket om ägarförändringar och förändringar i företagets ledning. Därtill ska verket på basis av den information som det fått vid behov kunna kräva ytterligare uppgifter av järnvägsföretaget. Underrättelseskyldigheten gäller också situationer där järnvägsföretaget är ett börsnoterat företag och företagets huvudägare byts som ett resultat av aktiehandel på börserna. På grundval

av den ytterligare information som verket fått kan det vid behov också kräva att företaget ansöker om en ny koncession på det sätt som anges i 3 mom. Verket kan kräva av de nya ägarna att en ny koncession söks särskilt i en situation där en ny ledning har för avsikt att ändra järnvägsföretagets verksamhet betydligt och det följaktligen finns behov att kontrollera att de väsentliga förutsättningarna för beviljande av koncession, såsom att solvensen och företagets ansvarsförsäkring är tillräckliga med hänsyn till verksamhetens nya karaktär. En bestämmelse om detta ska ingå i paragrafens 3 mom. Motsvarande bestämmelse ingår också i 57 § 3 mom. i gällande lag.

Personuppgifterna för ägaren och de personer som sköter uppgifter inom den operativa ledningen i ett företag som ansöker om att bli järnvägsföretag behövs endast för att kontrollera att de har gott anseende och är oförvitliga, så att Transport- och kommunikationsverket i egenskap av koncessionsmyndighet hos Rättsregistercentralen kan kontrollera att de inte har blivit dömda för brott mot bestämmelser eller föreskrifter om anställningsförhållanden eller gällande kollektivavtal, näringsutövning, bokföring, skuldförhållanden, bedrivande av trafik eller trafiksäkerhet och gärningen visar att personen är uppenbart olämplig att bedriva järnvägstrafik och att det inte pågår en sådan åtalsprocess mot personer som sköter uppgifter inom den operativa ledningen. Genom de föreslagna ändringarna ändrar man följaktligen inte praxis enligt gällande lagstiftning. Det är nödvändigt att kontrollera uppgifterna för att koncessionsmyndighet ska kunna kontrollera att de krav på gott anseende och oförvitlighet enligt järnvägsmarknadsdirektivet som är förutsättningar för koncession är uppfyllda. Kontrollen av gott anseende och oförvitlighet hos Rättsregistercentralen med hjälp av personuppgifter är också förenlig med artikel 6.1 c i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG det vill säga den s.k. allmänna dataskyddsförordningen. I den aktuella bestämmelsen i allmänna dataskyddsförordningen föreskrivs att behandlingen av personuppgifter ska vara nödvändig för att fullgöra en rättslig förpliktelse som åvilar den personuppgiftsansvarige. Att begära ett utlåtande av Rättsregistercentralen på basis av personuppgifter är sålunda förenligt med såväl järnvägsmarknadsdirektivet som den allmänna dataskyddsförordningen.

Enligt förslaget ändras gällande 2 mom. endast så att ordet verksamhet byts ut mot trafik. Järnvägsföretaget ska således börja bedriva trafiken inom sex månader från det att koncessionen beviljades.

Det föreslås att 4 mom. ändras så att det kompletteras med en bestämmelse om Transport- och kommunikationsverkets rätt att kontrollera om förutsättningarna för järnvägsföretagets koncession är uppfyllda. Den aktuella bestämmelsen grundar sig på artikel 24.1 i järnvägsmarknadsdirektivet enligt vilken koncessionsmyndigheten när som helst får kontrollera att järnvägsföretaget uppfyller koncessionsvillkoren, om myndigheten har anledning att misstänka att företaget inte längre uppfyller dessa villkor. Samtidigt införs det i momentet en hänvisning till 243 § i lagen om transportservice, där det föreskrivs att koncessionshavaren ska ges möjlighet att vidta korrigerande åtgärder för att uppfylla förutsättningarna för koncessionen inom utsatt tid. Om koncessionshavaren inte förmår uppfylla förutsättningarna ska koncessionen återkallas.

## **8 Bestämmelser på lägre nivå än lag**

Lagförslagen i regeringens proposition innehåller inga egentliga ändringar i bemyndigandena i spårtrafiklagen att utfärda bestämmelser på lägre nivå än lag. En av de föreslagna ändringarna i 186 a § i spårtrafiklagen, som handlar om registret över bannätsförvaltare, innebär likväl en utvidgning av 2 mom. i gällande paragraf enligt vilken Transport- och kommunikationsverket

får meddela närmare föreskrifter även om de i det nya 3 mom. avsedda uppgifter som rör registrering och av fasta strukturella delsystem och hur uppgifterna ska lämnas på motsvarande sätt som när det gäller andra uppgifter som bannätsförvaltare ska lämna register.

## **9 Ikraftträdande**

Lagarna föreslås träda i kraft den 1 maj 2024.

## **10 Verkställighet och uppföljning**

Den myndighet som har hand om tillsynen vad gäller banavgiften är regleringsorganet för järnvägssektorn. Regleringsorganet för järnvägssektorn övervakar att bannätsförvaltarna i sin prissättning av användningen av bannätet iakttar unionslagstiftningen och den nationella lagstiftning som är förenlig med unionslagstiftningen. Bannätsförvaltarna är inte skyldiga att ta i bruk förhöjning av banavgiftens grundavgift för att täcka investeringskostnader vid finansiering av investeringar i bannätet, utan förhöjning av avgiften för att täcka investeringskostnader är en möjlighet. Sålunda är också de föreslagna ändringar som gäller förhöjning av banavgiftens grundavgift för att täcka investeringskostnader möjliggörande bestämmelser som ger bannätsförvaltarna en möjlighet att av järnvägsoperatorerna få extra medel för att finansiera investeringar.

Transport- och kommunikationsverket är koncessionsmyndighet. De ändringar som föreslås i lagen om transportservice är preciseringsändringar av gällande bestämmelser, och deras syfte är att förbättra rättssäkerheten genom att Transport- och kommunikationsverket ges tydligare instrument och lagliga grunder än i gällande lagstiftning för att övervaka att koncessionsvillkoren är uppfyllda även vid ägarförändringar eller byte av dem som utför uppgifter inom den operativa ledningen hos järnvägsföretaget.

Med stöd av den ändring som föreslås i 15 § 1 mom. 7 punkten i spårtrafiklagen ska Transport- och kommunikationsverket framöver ha rätt att övervaka efterlevnaden av spårtrafiklagen och de förordningar och föreskrifter som utfärdats med stöd av den om något annat inte föreskrivs i lagen. Denna behörighetsbestämmelse innefattar också att verket som ny uppgift övervakar cybersäkerheten i spårtrafiken. Den föreslagna ändringen i Transport- och kommunikationsverkets uppgifter och behörighet inverkar inte på regleringsorganets behörighet att övervaka järnvägsmarknaden, och i spårtrafiklagen föreskrivs det separat om regleringsorganets behörighet och uppgifter.

## **11 Förhållande till andra propositioner**

Regeringen har den 5 oktober 2023 till riksdagen överlämnat en proposition (RP 24/2023 rd) om ändring av lagen om transportservice. Propositionen gäller det nationella genomförandet av tillgänglighetstjänster samt behöriga vägtrafikmyndigheter enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70. Det finns inget direkt samband mellan innehållet i de ändringar i bestämmelserna om koncessioner i lagen om transportservice som föreslås i denna proposition och regeringens proposition RP 24/2023.

Vid inrikesministeriet bereds som bäst en regeringsproposition genom vilken CER-direktivet ska införlivas i den nationella lagstiftningen. Den propositionen har samband med den ändring i 171 § i spårtrafiklagen som föreslås i denna proposition och som innebär att beredskapsskyldigheten utsträcks till att omfatta tjänsteleverantörerna på det sätt som krävs i

CER-direktivet. De lagförslag som ingår i denna proposition har i övrigt inget samband med andra lagförslag som är under beredning eller behandlas i riksdagen.

## **12 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning**

### **12.1 Förhöjning av banavgiftens grundavgift för att täcka investeringskostnader**

Av lagändringarna i denna regeringsproposition är särskilt ändringarna i 140 § i spårtrafiklagen rörande förhöjning av banavgiftens grundavgift för att täcka investeringskostnader och ändringarna i bestämmelserna om koncessioner i lagen om transportservice betydelsefulla med hänsyn till grundlagen.

Bestämmelserna om prissättningen av användningen av bannätet i 19 kap. i spårtrafiklagen grundar sig på järnvägsmarknadsdirektivet. Dessa bestämmelser sattes i kraft nationellt år 2015 genom lagen (1394/2015) om ändring av järnvägslagen, och sålunda togs bestämmelserna oförändrade med också i spårtrafiklagen (1302/2018), som när den trädde i kraft ersatte järnvägslagen. I regeringens proposition (RP 13/2015 rd) motiverades bestämmelserna om prissättningen av användningen av bannätet mycket utförligt i samband med att avgiftsbestämmelserna i järnvägsmarknadsdirektivet införlivades i den nationella lagstiftningen. Vid det nationella införlivandet var det viktigt att den nationella lagstiftningen skulle uppfylla kraven i järnvägsmarknadsdirektivet. Men samtidigt skulle prissättningen av användningen av bannätet i överensstämmelse med 81 § i grundlagen genomföras med avgifter och inte med skatter. Enligt 81 § i grundlagen ska bestämmelser om statsskatt utfärdas genom lag, som ska innehålla bestämmelser om grunderna för skattskyldigheten och skattens storlek samt om de skattskyldigas rättsskydd. Enligt 81 § 2 mom. i grundlagen ska bestämmelser om avgifter samt de allmänna grunderna för storleken av avgifter för de statliga myndigheternas tjänsteåtgärder, tjänster och övriga verksamhet utfärdas genom lag. Alla avgiftselement enligt järnvägsmarknadsdirektivet har satts i kraft genom spårtrafiklagen och särskilt dess 19 kap.

Direktivet kräver entydigt att alla avgiftselement som ingår i prissättningen av användningen av bannätet ska fastställas av bannätsförvaltaren inom de ramar som anges i direktivet. Enligt direktivet kan inget avgiftselement som ingår i prissättningen av användningen av bannätet följaktligen tas ut i form av en skatt. För alla prissättningsmekanismer enligt järnvägsmarknadsdirektivet (banavgiftens grundavgift, förhöjning av och rabatt på banavgiftens grundavgift, tilläggsavgift och avgift för bokning av bankapacitet) var det därför i samband med införlivandet av direktivet nödvändigt att kunna visa att de uppfyller de krav som ställs på avgifterna. Med avgift avses ersättning eller vederlag för statliga myndigheters tjänsteåtgärder, tjänster och övriga verksamhet. Avgiftens belopp ska därför stå i relation till de kostnader som tjänsteåtgärden eller tjänsten ger upphov till. En ”avgift” som klart överstiger kostnaderna är ingen avgift utan bör ses som en skatt. Avgifter förutsätts således vara noggrant avgränsade och förutsägbara så att de som påförs avgiften vet för vad en avgift tas ut och hur stor den är. En central skillnad mellan statliga skatter och avgifter har med hänsyn till 81 § i grundlagen ansetts vara just avgiftens egenskap av vederlag (RP 1/1998, s. 135). Ett exakt kostnadssamband är dock ingen förutsättning för att en betalning ska anses vara en avgift.

Från konstitutionell synpunkt har det också ansetts att avgifter skiljer sig från skatter sålunda att ju större skillnaden mellan avgiften och kostnaderna för en prestation inte minst i anknytning till ett offentligrättsligt uppdrag är, desto närmare ligger det till hands att betrakta betalningen som en konstitutionell skatt. Det kan också spela en viss roll om det är frivilligt eller obligatoriskt att ta emot prestationen. Det är sannolikare fråga om en skatt om det inte går att tacka nej till betalningar som det finns en skyldighet att betala och skyldigheten direkt med stöd av lag gäller rättssubjekt som uppfyller vissa kriterier (se t.ex. GrUU 47/2005 rd, s. 3/II, GrUU

46/2004 rd, s. 2/II, GrUU 12/2005 rd, s. 3/I). Så är det också om en penningprestation tas ut för att generellt täcka kostnader för lagfästa myndighetsuppgifter (GrUU 52/2010 rd, s. 4/I).

Det är inte meningen att banavgiftens grundavgift, det vill säga den avgift som tas ut för det så kallade minimipaketet av tillträdestjänster, ska användas för att täcka alla banhållningskostnader utan endast de direkta kostnader, det vill säga de så kallade gränskostnader, som bedrivandet av järnvägstrafik medför. Bannätsförvaltaren fastställer bannätsavgiftens grundavgift med stöd av kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/909 om förfarandena för beräkning av den kostnad som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs. Denna genomförandeförordning har antagits med stöd av artikel 31 i järnvägsmarknadsdirektivet. En bättre kostnads Motsvarighet i bannätsförvaltarens verksamhet sett till de totala kostnader som banhållningen medför eftersträvas i synnerhet med hjälp av de förhöjningar av banavgiftens grundavgift som möjliggörs i 140 § i spårtrafiklagen samt med hjälp av tilläggsavgifter i enlighet med 141 § i samma lag.

Grundlagsutskottet (GrUU 35/2010 rd) har ansett det möjligt att gradera avgifter förutsatt att regleringen inte äventyrar kravet på jämlikhet och förbudet mot diskriminering i 6 § i grundlagen. De förhöjningar av och rabatter på banavgiftens grundavgift som är möjliga enligt 141 § i spårtrafiklagen uppfyller kravet på jämlikhet och förbudet mot diskriminering i 6 § i grundlagen, eftersom även förhöjningarna och rabatterna fastställs på enahanda grunder för dem som använder bannätet i fråga. Bannätsförvaltaren ska också på förhand i sin beskrivning av bannätet enligt 131 § i spårtrafiklagen informera om de förhöjningar av och rabatter på banavgiftens grundavgift som denne tar i bruk. Beskrivningen publiceras ett år innan nästa tågplanperiod inleds, varför alla järnvägsoperatörer har tillgång till uppgifter om eventuella förhöjningar och rabatter på förhand.

Banavgiftens grundavgift, inklusive eventuella förhöjningar och rabatter, uppfyller de krav som ställs på avgifter även om avgifterna inte avses täcka de totala kostnaderna för banhållningen. Bannätsförvaltaren beviljar som motprestation för banavgiftens grundavgift bankapacitet och rätt att använda bannätet och att få andra tjänster som ingår i minimipaketet av tillträdestjänster (användning av järnvägsinfrastrukturen, styrtjänster för järnvägstrafiken, tillträde till elförsörjningsutrustning för att få drivström samt övrig information som behövs för att bedriva sådan trafik som den beviljade bankapaciteten möjliggör).

I 140 § i spårtrafiklagen föreskrivs det om rabatt på och förhöjning av banavgiftens grundavgift. I paragrafens 1 mom. föreskrivs det om rabatter på och förhöjningar av banavgiftens grundavgift som kan användas för att uppmuntra järnvägsoperatörer att skaffa tågmateriel som orsakar mindre buller och utrusta vagnarna med tysta bromsklossar. Enligt momentet kan rabatter på och förhöjningar av banavgiftens grundavgift dessutom användas för att uppmuntra järnvägsföretagen att i tågen installera utrustning som behövs för det europeiska systemet för tågkontroll (ETCS/ERTMS) och på så sätt främja ibruktagandet av systemet. I 2 mom. föreskrivs det om rabatter som kan användas för att uppmuntra järnvägsoperatörerna att inleda ny järnvägstrafik och utveckla befintlig järnvägstrafik på lågtrafikerade banor. I 3 mom. föreskrivs det om förhöjningar av banavgiftens grundavgift som kan användas på överbelastade delar av bannätet. Den förhöjda grundavgiften ska användas till att täcka kostnaderna för investeringar för att eliminera överbelastningen på en aktuella delen av bannätet. Enligt 14 § 4 mom. i gällande spårtrafiklag får bannätsförvaltaren ta ut en förhöjd banavgift också för att täcka investeringskostnader för modernisering eller ombyggnad av bannätet.

Enligt gällande 5 mom. får samtliga förhöjningar och rabatter som nämnts ovan i regel högst uppgå till 80 procent av nivån på grundavgiften. Förhöjningar och rabatter som är större än detta ska motiveras skriftligen. Den högsta nivå på 80 procent som anges i momentet grundar sig inte

på järnvägsmarknadsdirektivet, utan den har fastställts av konstitutionella skäl för att förhöjningarna och rabatterna ska vara noggrant avgränsade och betalarna på förhand ska känna till deras maximala nivå tillräckligt väl.

Trafikledsverket har i egenskap av förvaltare av statens bannät ännu inte tillgripit sådana förhöjningar av eller rabatter på banavgiftens grundavgift som är möjliga enligt 140 §. Trafikledsverket kan i fortsättningen ha stort behov att använda förhöjning av banavgiftens grundavgift enligt 140 § 4 mom. i spårtrafiklagen för att kunna genomföra stora investeringar i bannätet. För närvarande är nivån på banavgiftens grundavgift likväl mycket låg (0,1341 cent per bruttotonkilometer och separat för användning av elförsörjningsutrustning 0,0129 cent per bruttotonkilometer). Även om banförvaltaren på grund av investeringar i bannätet gör en 80 procents förhöjning av banavgiftens grundavgift med stöd av 4 mom. i gällande paragraf kan banavgiftens grundavgift i samband med investering i bannätet uppgå till 0,2646 cent per bruttotonkilometer (inklusive den avgift som tas ut för användning av elförsörjningsutrustning). Inte ens med denna förhöjning för att täcka investeringskostnader enligt gällande lagstiftning kan banförvaltaren i någon betydande grad finansiera ett investeringsprojekt som utvecklar bannätet. Med tanke på genomförandet av investeringsprojekt bör den förhöjning av banavgiftens grundavgift som ska täcka investeringskostnader kunna vara betydligt högre än den nuvarande största förhöjningen på 80 procent. Därför har man som referensnivå vid lagändringen tagit den sammanlagda nivån på de banavgifter och banskatter som åren 2006–2018 togs ut för att täcka investeringskostnaderna för direktbanan Kervo–Lahtis. Av de järnvägsoperatörer som använde direktbanan tog man då ut sammanlagt 0,6408 cent per bruttotonkilometer för persontrafik och 0,6850 cent för godstrafik. Av dessa belopp utgjorde investeringskatten 0,5 cent medan den normala banskatten var 0,01 cent för persontrafik och 0,05 cent för godstrafik (0,1 cent för dieseldriven godstrafik). Således var intäkterna av banavgifterna och banskatterna för direktbanan Kervo–Lahtis sammanlagt ungefär femfaldiga jämfört med den normala nivån på banavgiftens grundavgift, och med dessa intäkter täcktes en betydande del (15,4 procent) av de totala investeringskostnaderna. För att en förhöjning av banavgiften i syfte att täcka investeringar ska vara ett fungerande sätt att finansiera investeringar i bannätet måste det göras möjligt att fastställa en förhöjning av banavgiftens grunddel på en sådan nivå att intäkterna blir lika stora som när den särskilda investeringskattens tillämpades. Därför föreslås det nu med avvikelse från de övriga möjligheter till förhöjning eller rabatt på högst 80 procent som anges i 140 § att banförvaltaren för att täcka investeringskostnader ska kunna höja banavgiftens grundavgift så att den blir högst fem gånger så hög som den gällande grundavgiften. I den föreslagna 140 § 5 mom. införs villkor enligt artikel 32.3 i järnvägsmarknadsdirektivet under vilka en förhöjning av avgiften för att täcka investeringskostnader får tas i bruk. Dessa kriterier begränsar bannätsförvaltarens möjlighet att höja banavgiftens grundavgift för att täcka investeringskostnader.

Grundlagsutskottet har i sitt utlåtande GrUU 49/2006 rd angett krav som gäller de allmänna grunderna för fastställande av avgifters storlek. Enligt grundlagsutskottet ska det i lag föreskrivas om de allmänna grunderna för att statliga myndigheters service och annan verksamhet är avgiftsbelagd och de allmänna grunderna för storleken på avgifterna. Enligt förarbetena till grundlagen ska det genom lag utfärdas bestämmelser om avgiftsberäkningen, t.ex. vilka självkostnadsvärden eller företagsekonomiska principer som ska iakttas (RP 1/1998 rd, s. 135/II). Enligt grundlagsutskottets vedertagna uppfattning är det utmärkande för konstitutionella avgifter att de utgör ersättningar eller vederlag för service som tillhandahålls av det allmänna. I bedömningen av om det finns en motprestation till betalningen eller inte bör hänsyn tas till bland annat om betalningen går att specificera, om den motsvarar kostnaderna och om den är frivillig eller obligatorisk (GrUU 12/2005 rd, s. 3, GrUU 3/2003 rd, s. 2/I, GrUU 67/2002 rd, s. 4/I, GrUU 66/2002 rd, s. 3).

Även om den föreslagna möjligheten till förhöjning av banavgiftens grundavgift så att den blir femfaldig i jämförelse med gällande nivå på banavgiftens grundavgift kan låta som en betydande förhöjning, är en sådan avgiftsförhöjning motiverad eftersom investeringarna vid byggande eller ombyggnad i bannätet är mycket stora samtidigt som de också för järnvägsoperatörerna kan möjliggöra betydande tidsbesparingar och höjningar av servicenivån i bannätet. Det är följaktligen befogat och förenligt med den bakomliggande unionslagstiftningen att de järnvägsoperatörer som använder bannätet deltar i finansieringen när servicenivån i bannätet höjs. Som ovan konstaterats har nivån på förhöjningen av banavgiftens grundavgift fastställts enligt nivån på den tidigare investeringsskatten för direktbanan Kervo–Lahtis (eller lägre om inflationen beaktas). Med förhöjningen strävar man således efter att täcka högst ca 10–20 procent av de totala investeringskostnaderna. Vidare bör man komma ihåg att unionslagstiftningen i princip inte tillåter att det fastställs något tak för förhöjningar av banavgiften, medan grundlagen kräver att ett sådant fastställs.

När det genom lagen om ändring av järnvägslagen (RP 271/2014 rd och vidare efter riksdagsvalet RP 13/2015 rd) skulle lagstiftas om rabatter på och förhöjningar av banavgiftens grundavgift begärde kommunikationsutskottet professor Tuomas Ojanen lämna ett utlåtande om de avgiftsbestämmelser som ingick i regeringens proposition (utlåtande 22.1.2015 LiVp 104/2014). I utlåtandet konstaterade professor Ojanen att regeringens proposition (RP 271/2014 rd) innehåller ett osedvanligt utförligt avsnitt om lagstiftningsordningen där det tämligen mångsidigt och detaljerat har redogjorts för dels propositionens förhållande till grundlagen och dels de konstitutionella synpunkternas förhållande till EU-rätten, särskilt det järnvägsmarknadsdirektiv som var för handen. Ojanen ansåg att det i regeringens proposition och i dess betalningsbestämmelser i väsentlig utsträckning var fråga om en inomstatlig implementering av Europaparlamentets och rådets direktiv om ett gemensamt europeiskt järnvägsområde. När man dessutom beaktar bland annat att det aktuella regleringspaketet i betydande grad är av teknisk karaktär och inte riktar sig till privatpersoner utan till professionella aktörer inom järnvägssektorn, som ofta är aktiebolag, samt näringsidkare – talar den speciella regleringsmiljön som helhet betraktad enligt Ojanen för en sådan implementering av direktivet att lagstiftningen vid behov kan bedömas på ett sätt som i någon mån avviker från det etablerade också med avseende på 81 § i grundlagen.

Professor Ojanen säger i sitt utlåtande att han delar det synsätt som regeringens proposition ger uttryck för enligt vilket de konstitutionella slutsatser om statliga skatter och avgifter som baserar sig på i 81 § i grundlagen inte helt friktionsfritt går att förena med de krav som direktivet och EU-rätten mera allmänt medför. I spänningen mellan kraven i den finska statsförfattningen och EU-rätten är det enligt Ojanen i synnerhet fråga om att grundlagsutskottet hittills i sin utlåtandep Praxis om de statliga skatternas och avgifternas karakteristiska egenskaper och om den konstitutionella gränsdragningen mellan dem inte i tillräcklig utsträckning har beaktat synpunkter som järnvägsmarknadsdirektivet förutsätter och vars viktigaste syfte är användning av prissättning (avgifter) så effektivt som möjligt som ett styrmedel för att uppnå sådana syften med direktivet som användning av materiel som ger upphov till mindre buller, är säkrare och orsakar mindre fel och slitage på bannätet och för att finansiera investeringar i bannätet. I en av konklusionerna i sitt utlåtande konstaterar Ojanen följande:

”Samtidigt vill jag framhålla att det inte finns någon anledning att betona spänningen mellan direktivet och 81 § i grundlagen, i synnerhet som direktivets syften inte innehåller något som är problematiskt ur konstitutionell synvinkel. I själva verket är säkerhet och låga bullernivåer sådana mål som också kan härledas från rättigheter som ska tillgodoses enligt bestämmelserna om grundläggande fri- och rättigheter i grundlagen. Min ståndpunkt i frågan är därför att det finns skäl att inte kraftigare än nödvändigt understryka spänningen mellan föreliggande direktiv och 81 § i grundlagen framför allt därför att direktivets syften å ena sidan är helt acceptabla med



hänsyn till grundlagen och den föreslagna regleringen å andra sidan med hänsyn till 81 § i grundlagen vid behov kan bedömas på ett sätt som i någon mån avviker från det etablerade. Detta är möjligt eftersom det handlar om en inomstatlig implementering av Europaparlamentets och rådets direktiv om ett gemensamt europeiskt järnvägsområde och eftersom den aktuella regleringen i betydande grad är av teknisk karaktär och inte riktar sig till privatpersoner utan till professionella aktörer inom järnvägssektorn samt näringsidkare. Jag kan inte låta bli att tillägga att de aktuella grunderna för rabatt på och förhöjning av avgifter inte heller i övrigt är sådana att det är motiverat att skapa spänning eller till och med motsättning mellan EU-rätten och Finlands grundlag. Jag skulle begränsa de fall där den finska lagstiftaren vid införlivande av EU-rätt håller fast vid kraven i grundlagen eller i internationella avtal om mänskliga rättigheter till situationer där det är fråga om reglering som är av yttersta vikt med tanke på efterlevnaden av grunderna i konstitutionen eller de grundläggande fri- och rättigheterna och de mänskliga rättigheterna. Hit hör inte föreliggande reglering.”

Även om professor Ojanen lämnade utlåtandet i januari 2015 i samband med införlivandet av järnvägsmarknadsdirektivet är det fortfarande giltigt, eftersom de ändringar i 140 § i spårtrafiklagen som nu föreslås inte i väsentlig grad ändrar de bestämmelser som införlivar järnvägsmarknadsdirektivet vad gäller rabatt på och förhöjning av banavgiftens grundavgift utan snarast är ägnade att bättre uppfylla skyldigheterna enligt direktivet.

Bannätsförvaltare ska inte heller i fortsättningen vara skyldiga att införa förhöjningar av banavgiftens grundavgift för bannät som är föremål för investeringar, utan förhöjningarna ska även framöver vara en möjlighet om investeringarna inte kan ges tillräcklig finansiering genom statsbudgeten. Genom statsbudgeten finansieras endast investeringar i statens bannät som förvaltas av Trafikledsverket, och en fungerande förhöjning av banavgiftens grundavgift för att täcka investeringskostnader kan erbjuda också förvaltare av privata spåranläggningar en mera välfungerande möjlighet att finansiera investeringar i bannätet.

Av konstitutionella hänsyn är det även i fortsättningen nödvändigt att ange en högsta nivå för förhöjningar av banavgiftens grundavgift avsedda att täcka investeringskostnader för att nivån på banavgiften för den del av bannätet som är föremål för en investering ska vara noggrant avgränsad och tillräckligt förutsägbar. Om den högsta nivå för förhöjningar av banavgiftens grundavgift för att täcka investeringskostnader höjs och villkoren i artikel 32.3 i järnvägsmarknadsdirektivet införs i 140 § i lagen på det sätt som föreslagits, kommer lagen bättre än för närvarande att stämma överens med vad som i unionslagstiftningen avses med förhöjning av banavgiften för att täcka investeringskostnader.

## **12.2 Näringsfrihet**

I EU-lagstiftningen krävs att järnvägsföretag har koncession (tillstånd) för att bedriva järnvägstrafik. Lagstiftningen om koncessioner för järnvägstrafik är betydelsefull med hänsyn till den frihet att utöva näringsverksamhet som garanteras i 18 § 1 mom. i grundlagen. Grundlagsutskottet (GrUU 66/2002 rd) har ansett att det med hänsyn till de stora säkerhetsriskerna med järnvägstrafiken är helt motiverat och acceptabelt att kräva koncession. För ett koncessionssystem talar också det behov att reglera, styra och kontrollera järnvägstrafiken som har sin grund i att det finns begränsat med trafikleder. Koncessionslagstiftningen finns i kapitel 6, Marknaden för järnvägstrafik, i lagen om transportservice.

Enligt unionslagstiftningen ska den sökande beviljas koncession om denne uppfyller de krav som ställs för att koncessionen ska beviljas. Dessa krav, som är ett villkor för att en koncession ska beviljas, gäller den sökandes solvens, yrkesmässiga kompetens och goda anseende. Med

solvans avses att sökanden och de finansiärer som backar upp denne har tillräckliga förutsättningar för att långsiktigt förbinda sig att bedriva verksamheten. Med yrkesmässig kompetens avses att sökanden har en yrkeskunnig operativ ledning och personal som känner regelverket för sektorn. Med gott anseende avses att de som arbetar med uppgifter inom den operativa ledningen inte har dömts för allvarliga brott mot bestämmelser eller föreskrifter om anställningsförhållanden eller gällande kollektivavtal, näringsutövning, bokföring, skuldförhållanden, bedrivande av trafik eller trafiksäkerhet och att det inte pågår en sådan åtalsprocess mot personer som sköter uppgifter inom den operativa ledningen. Huruvida sökanden ska anses ha gott anseende avgörs utifrån ett utlåtande som begärs av Rättsregistercentralen.

De lagändringar som ingår i regeringens proposition ändrar inte villkoren för beviljande av koncession och begränsar inte heller friheten att bedriva näringsverksamhet enligt 18 § 1 mom. i grundlagen. De ändringar i 57 § i lagen om transportservice som föreslås i denna proposition är enbart ägnade att förbättra Transport- och kommunikationsverkets förutsättningar att övervaka att ett järnvägsföretag uppfyller kraven för beviljande av koncession också vid ägarförändringar eller när personer som sköter uppgifter inom företagets operativa ledning byts ut. De föreslagna ändringarna stämmer överens med kraven i unionslagstiftningen.

Det föreslagna tillägg i 53 § 5 mom. i lagen om transportservice enligt vilket koncession alltid ska krävas av ett företag som i järnvägsgränstrafik tar emot fordon från ett ryskt järnvägsföretag eller överlämnar sådana till ett ryskt järnvägsföretag på en järnvägsgränsstation i Finland är förenligt med överenskommelsen mellan Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering om direkt internationell järnvägstrafik. Enligt överenskommelsen ska transportföretaget vid järnvägsgränsstationen överlåta fordonen till ett transportföretag från den andra parten. Utöver att de ska uppfylla överenskommelsen ska det mellan transportföredragen finnas ett bilateralt kommersiellt avtal där de har kommit överens om detaljerade villkor och ansvarsfördelningen vad gäller materielen och den last som ska transporteras. I överenskommelsen avses med transportföretag järnvägsföretag. Med tanke på rättssäkerheten och klarheten i lagstiftningen är det motiverat att det till 53 § 5 mom. i lagen om transportservice på förslaget sätt fogas en bestämmelse enligt vilken bara järnvägsföretag med koncession vid en järnvägsgränsstation får ta emot eller överlämna fordon som transporteras i gränsöverskridande järnvägstrafik.

Av de ändringar som föreslås i spårtrafiklagen är åtminstone ändringen i 74 § om certifiering av den enheter som ansvarar för underhåll av fordon, ändringen i 140 § om förhöjning av banavgiftens grundavgift för att täcka investeringskostnader och ändringen i 171 § om att beredskapsskyldigheten ska utsträckas till tjänsteleverantörer betydelsefull med hänsyn till 18 § 1 mom. i grundlagen.

Den ändring som föreslås i 74 § i lagen är med hänsyn till verksamhetsutövarnas närings- och yrkesutövning en förbättring av gällande lagstiftning, eftersom xx behandlas med likvärdiga krav och certifiering inte krävs för sådana fordon som endast används i museitrafik eller växlingsarbete.

Den ändring som föreslås i 140 § möjliggör banavgiftens grundavgift för att täcka investeringskostnader höjs så att den blir högst fem gånger så hög som den gällande grundavgiften. Avgiften fastställs jämlikt och enligt samma principer för alla järnvägsoperatörer som bedriver järnvägstrafik på den del av bannätet som är föremål för investeringen.

Det nya 2 mom. som föreslås i 171 § kräver att också kritiska tjänsteleverantörer som omfattas av regleringen förbereder sig för risker och störningar. Största delen av tjänsteleverantörerna är

bannätsförvaltare eller järnvägsoperatörer, vilka redan omfattas av beredskapsskyldigheten. Den föreslagna lagändringen sammanhänger med införlivandet av en skyldighet i unionslagstiftningen. Lagändringen innebär att olika kritiska tjänsteleverantörer kommer att behandlas jämlikt och enligt samma principer.

De ändringar i spårtrafiklagen som föreslås är av teknisk karaktär, och de ändrar inte läget jämfört med gällande lagstiftning sett till friheten att bedriva näringsverksamhet, och de är inte betydelsefulla med hänsyn till 18 § 1 mom. i grundlagen.

### **12.3 Skydd av personuppgifter**

Transport- och kommunikationsverket har till uppgift att säkerställa att ett järnvägsföretag som fått en koncession och dess operativa ledning hela tiden uppfyller koncessionsvillkoren. Denna uppgift anges i järnvägsmarknadsdirektivet och tilldelas Transport- och kommunikationsverket genom spårtrafiklagen. Den förutsätter att xx järnvägsföretagets ledning kraven i unionslagstiftningen också när de som sköter uppgifter inom företagets ledning byts ut. Rätten att få tillgång till personuppgifter och behandla dem för detta ändamål grundar sig således på Transport- och kommunikationsverkets lagstadgade uppgift, uppfyller mål av allmänt intresse och står i rätt proportion till det legitima mål som eftersträvas.

Såsom ovan konstaterats finns bestämmelser om villkoren för beviljande av den koncession som krävs av järnvägsföretag i 55 § i lagen om transportservice. Koncessionen söks för järnvägsföretaget, och den tillhör företaget, inte en person. Transport- och kommunikationsverket ska bevilja sökanden koncessionen om

- 1) sökanden har för avsikt att som sin huvudsakliga verksamhet bedriva järnvägstrafik med rullande materiel som sökanden förfogar över eller att tillhandahålla dragkraft,
- 2) sökanden har för utövande av verksamheten tillräcklig yrkesmässig kompetens och erfarenhet för kontroll över en säker och pålitlig affärsverksamhet och för tillsyn över verksamheten,
- 3) sökanden är tillförlitlig och de personer som har utsetts att sköta uppgifter inom dess operativa ledning har gott anseende och är yrkesmässigt kompetenta,
- 4) sökanden visar sin solvens genom att den enligt en bedömning av de omständigheter som är kända förmår att i minst ett år fullgöra alla sina faktiska och förväntade skyldigheter och åtaganden, och
- 5) sökanden har lämnat alla uppgifter som avses i denna paragraf och i 53 § 3 mom. för bedömning av förutsättningarna.

Bestämmelser om dessa krav finns i järnvägsmarknadsdirektivet. Eftersom alla krav som ställs för att en koncession ska beviljas grundar sig på bindande unionslagstiftning, är sökandet och beviljandet av koncession inte förenat med några nationella tilläggskrav. Av kraven ovan har 2 och 3 punkten koppling till personuppgifter.

För att påvisa sin yrkesmässiga kompetens ska sökanden lämna en beskrivning av företagets organisationsstruktur, av vilken det i tillräcklig grad ska framgå hur ansvaret för olika uppgifter fördelats i järnvägsföretaget. För de centrala personer som ansvarar för trafikledningen räcker en normal curriculum vitae (CV) med beskrivningar av sökandens nuvarande och tidigare uppgifter och utbildning samt personalens utbildning och kompetens (vid behov utan

personuppgifter). Följaktligen krävs det i handlingarna inga sådana uppgifter som sökanden inte skulle lämna till exempel när nya uppdrag söks, och de uppgifter som lämnas verket är konfidentiella.

Med gott anseende avses att de som arbetar med uppgifter inom den operativa ledningen inte har dömts för allvarliga brott mot bestämmelser eller föreskrifter om anställningsförhållanden eller gällande kollektivavtal, näringsutövning, bokföring, skuldförhållanden, bedrivande av trafik eller trafiksäkerhet och att det inte pågår en sådan åtalsprocess mot personer som sköter uppgifter inom den operativa ledningen. Huruvida sökanden ska anses ha gott anseende avgörs utifrån ett utlåtande som begärs av Rättsregistercentralen. I begäran om utlåtande ska personbeteckningen anges för de personer med uppgifter inom den operativa ledningen som begäran gäller. Av Rättsregistercentralens svar framgår om en person som sköter uppgifter inom företagets operativa ledning har dömts för något av de brott som nämnts ovan eller om det pågår en åtalsprocess mot personen. Verket använder denna uppgift bara när det beviljar tillstånd eller avslår ansökan.

Uppgifterna om solvensen är den sökandes nuvarande företags bokslutsuppgifter för föregående år eller de föregående åren, och dessa uppgifter är offentliga och innehåller inga personuppgifter.

Så som konstaterats i specialmotiveringarna till 57 § i lagen om ändring av transportservice ovan är kontrollen av gott anseende och oförvitlighet hos Rättsregistercentralen med hjälp av personuppgifter också förenlig med artikel 6.1 c i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG det vill säga den s.k. allmänna dataskyddsförordningen. I den aktuella bestämmelsen i allmänna dataskyddsförordningen föreskrivs att behandlingen av personuppgifter ska varar nödvändig för att fullgöra en rättslig förpliktelse som åvilar den personuppgiftsansvarige. Att begära ett utlåtande av Rättsregistercentralen på basis av personuppgifter är sålunda förenligt med såväl järnvägsmarknadsdirektivet som den allmänna dataskyddsförordningen. Man måste också komma ihåg att kontrollen avseende gott anseende och oförvitlighet på grundval av personuppgifter inte är förenad med nationell tilläggsreglering. Genom denna proposition föreslås det inte heller att det ska utfärdas några nya nationella specialbestämmelser som preciserar eller avviker från unionslagstiftningen, varför det inte i detta sammanhang finns något behov av att noggrannare bedöma de föreslagna lagändringarnas förhållande till EU:s allmänna dataskyddsförordning.

#### **12.4 Ålands behörighet i spårtrafikfrågor**

Enligt självstyrelselagen för Åland (1144/1991) har riket lagstiftningsbehörighet i fråga om järnvägstrafik. Eftersom det inte finns järnvägar på Åland, är rikets lagstiftning direkt tillämplig också på Åland. Således förutsätter den lagstiftning som föreslås i regeringens proposition inga särskilda lagstiftningsåtgärder av landskapet Åland.

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

*Kläm*

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



1.

## Lag

### om ändring av spårtrafiklagen

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i spårtrafiklagen (1302/2018) 6 § 3 mom., 15 § 1 mom. 6 punkten, 26 § 1 mom., 29–31 §, rubriken för 74 §, 74 § 2 och 4 mom., 79 §, 123 § 1 mom., 138 § 2 mom., 140 §, 185 § 2 och 3 mom. och 186 a §, av dem 30 och 79 § sådana de lyder delvis ändrade i lag 1254/2020, 31 §, 74 § 4 mom. och 186 a § sådana de lyder i lag 1254/2020 och 140 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 476/2022, samt

*fogas* till 15 § 1 mom., sådant det lyder delvis ändrat i lag 476/2022, en ny 7 punkt och ett nytt 2 mom., varvid de nuvarande 2 och 3 mom. blir 3 och 4 mom., samt till 171 §, sådan den lyder i lag 1507/2019, ett nytt 2 mom., varvid det nuvarande 2 mom. blir 3 mom., som följer:

#### 6 §

*Järnvägsoperatörers, bannätsförvaltares och andra verksamhetsutövares ansvar vid utvecklingen och kontrollen av säkerheten*

---

De enheter som ansvarar för underhåll av fordon samt tillverkare, underhållsleverantörer, fordonsinnehavare, tjänsteleverantörer, upphandlande enheter, trafikutövare, avsändare, mottagare, lastare, lossare, fyllare och tömmare och andra verksamhetsutövare vars verksamhet påverkar järnvägssystemets säkerhet ska i samråd med andra vidta behövliga riskhanteringsåtgärder och säkerställa att de delsystem, den tilläggsutrustning och det material som de levererar och de tjänster som de tillhandahåller följer bestämmelser och föreskrifter om dem och deras användning, för att produkterna eller tjänsterna i fråga ska kunna användas på ett säkert sätt i järnvägssystemet.

---

#### 15 §

*Tillsyn över järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet*

Transport- och kommunikationsverket övervakar

---

6) delsystemen för trafikstyrning och signalering samt energi och infrastruktur i anslutning till banan och säkerställer att dessa uppfyller kraven,

7) efterlevnaden av denna lag samt de förordningar, föreskrifter och beslut som utfärdats med stöd av den, om inte något annat föreskrivs i denna lag.

Under tillsynen över järnvägsoperatörerna och bannätsförvaltarna ska Transport- och kommunikationsverket utnyttja de uppgifter och handlingar som verket fått tillgång till när järnvägsoperatören har ansökt om det säkerhetsintyg som avses i 18 § och när bannätsförvaltaren ansökt om det säkerhetstillstånd som avses i 25 §.

---

## 26 §

### *Beviljande av säkerhetstillstånd*

Om sökandens säkerhetsstyrningssystem uppfyller kraven i 10 och 11 § och sökanden visar att denne med sitt säkerhetsstyrningssystem och sina övriga interna förfaranden kan trygga en säker konstruktion, ett säkert underhåll och en säker användning av bannätet, ska Transport- och kommunikationsverket bevilja sökanden säkerhetstillstånd. Säkerhetstillståndet är i kraft i fem år. Genom sitt säkerhetstillstånd godkänner Transport- och kommunikationsverket bannätsförvaltarens säkerhetsstyrningssystem och de åtgärder som bannätsförvaltarens har vidtagit för att följa de bestämmelser och föreskrifter som gäller bannätet.

---

## 29 §

### *Anmälan om förvaltning av privata spåranläggningar*

Om en sådan förvaltare av privata spåranläggningar som avses i 3 § 1 mom. väljer ett anmälningsförfarande enligt detta kapitel i stället för det säkerhetstillstånd som avses i 25 §, ska förvaltaren anmäla sin verksamhet skriftligen till Transport- och kommunikationsverket. Förvaltaren av privata spåranläggningar ska anmäla varje spåranläggning som denne förvaltar separat. Om det är fråga om en ny förvaltare av privata spåranläggningar, ska denne göra en anmälan senast två månader innan verksamheten inleds.

En anmälan om förvaltningen av en privat spåranläggning ska innehålla namnet på och kontaktuppgifterna till förvaltaren av den privata spåranläggningen. Till anmälan ska fogas en skriftlig beskrivning av systemet för att hantera säkerheten, för att påvisa att anmälaren kan trygga en säker förvaltning och användning av den privata spåranläggningen. Förvaltaren av den privata spåranläggningen ska vid anmälan försäkra att verksamheten uppfyller kraven på förvaltning av privata spåranläggningar i 30 och 31 §.

Förvaltaren av privata spåranläggningar ska utan dröjsmål skriftligen underrätta Transport- och kommunikationsverket om förändringar i de uppgifter som avses i 2 mom. Anmälan ska även göras om förändringar i företags- och kontaktuppgifterna samt om avslutande av verksamheten.

Om anmälan är bristfällig, ska Transport- och kommunikationsverket utan dröjsmål ge förvaltaren av privata spåranläggningar möjlighet att komplettera sin anmälan inom en rimlig tid som inte får vara kortare än två veckor.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i de uppgifter som ska anmälas enligt denna paragraf och om hur de ska ges in till Transport- och kommunikationsverket.

## 30 §

### *System för att hantera säkerheten*

Förvaltare av privata spåranläggningar som avses i detta kapitel ska upprätthålla ett system för att hantera säkerheten i stället för det säkerhetsstyrningssystem som avses i 10 § och de rutiner för nödsituationer i säkerhetsstyrningssystemet som förutsätts i 11 §. I sitt system för att hantera säkerheten ska förvaltaren av privata spåranläggningar beskriva

- 1) verksamhetsmiljön och verksamhetens omfattning,

- 2) organisationen och ansvarsfördelningen,
- 3) hanteringen av alla sådana risker i järnvägssystemet som ingår i organisationens verksamhet,
- 4) förfarandena för att säkerställa planeringen, byggandet, ibruktagandet och underhållet av bannätet,
- 5) de förfaranden och det samarbete genom vilka en säker trafik och annan säker verksamhet tryggas på spåranläggningen,
- 6) förfarandena för egenkontroll.

Information om centrala förfaranden inom systemet för att hantera säkerheten ska ges till den personal som arbetar med järnvägssystemet hos förvaltaren av privata spåranläggningar samt till intressentgrupper i anslutning till järnvägssystemets funktioner. Verkställande direktören hos förvaltaren eller någon annan med ansvar för den operativa ledningen eller en person som utsetts av dessa ansvarar för att systemet för att hantera säkerheten tas i bruk och upprätthålls på ett effektivt sätt.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i systemet för att hantera säkerheten.

## 31 §

### *Övriga krav på förvaltningen av privata spåranläggningar*

Förvaltaren av privata spåranläggningar ansvarar för en trygg användning av järnvägssystemet och för hantering av de risker som användningen medför med beaktande av verksamhetens omfattning. Förvaltaren av privata spåranläggningar ska samarbeta med de aktörer som är verksamma på den privata spåranläggningen för att säkerställa en trygg användning av järnvägssystemet.

## 74 §

### *Certifieringsorgan och certifiering av enheter som ansvarar för underhåll av fordon*

---

Certifiering av enheter som ansvarar för underhåll av fordon eller en separat underhållsfunktion ska ansökas hos ett behörigt certifieringsorgan i en EES-stat. I Finland är Transport- och kommunikationsverket och organ som särskilt ackrediterats för certifieringsuppgiften certifieringsorgan.

---

Certifiering som avses i denna paragraf krävs inte av underhållsansvariga enheter som är järnvägsoperatörer med ansvar för fordon som endast används i museitrafik eller växlingsarbete. Dessa aktörer ska i sitt säkerhetsstyrningssystem visa förfarandena för underhåll av rullande materiel i enlighet med kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/779 om fastställande av detaljerade bestämmelser om certifiering av enheter som ansvarar för underhåll av fordon i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 och om upphävande av kommissionens förordning (EU) nr 445/2011, med undantag för certifiering.

---

## 79 §

### *Ibruktagande av rullande materiel*



Tillstånd för ibruktagande av ett fordon som inte omfattas av tillämpningsområdet för den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet som gäller delsystem för rullande materiel ska sökas hos Transport- och kommunikationsverket innan fordonet får användas på bannätet.

Transport- och kommunikationsverket ska bevilja tillstånd för ibruktagande eller underrätta sökanden om ett avslag inom fyra månader från mottagandet av all relevant information från sökanden.

I tillståndet för ibruktagande ska ingå uppgifter om

- 1) fordonets innehavare eller ägare,
- 2) fordonets användningsområde,
- 3) begränsningar som gäller användningen av fordonet,
- 4) underhåll av fordonet.

Om fordonet bara används på ett sådant spärrat område som avses i 18 § 2 mom., krävs inget tillstånd för ibruktagande eller tillstånd för utsläppande på marknaden enligt 11 kap.

För fordon som redan har tillstånd för ibruktagande ska ett nytt tillstånd för ibruktagande sökas om de uppgifter som ligger till grund för tillståndet ändras på grund av ändringar som planerats i fordonet eller de planerade ändringarna har negativa konsekvenser med avseende på den övergripande säkerhetsnivån för det berörda fordonet.

Innan tillstånd för ibruktagande av fordon söks kan sökanden lämna Transport- och kommunikationsverket en plan för tillverkning, ombyggnad eller modernisering av fordonet. Trafiksäkerhetsverket ger ett utlåtande om planen.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om krav på fordon som avses i denna paragraf.

## 123 §

### *Brådskande bankkapacitet*

Den som ansöker om bankkapacitet och behöver tillfällig bankkapacitet för en eller flera järnvägslinjer kan hos en bannätsförvaltare ansöka om brådskande bankkapacitet också utanför den tid för ansökan om bankkapacitet för regelbunden trafik som anges i 117 § 1 mom. De ansökningar om bankkapacitet som lämnas av museitrafikoperatörer ska alltid behandlas skyndsamt. Bannätsförvaltaren ska avgöra ansökan om bankkapacitet inom fem arbetsdagar efter det att ansökan har lämnats in. Närmare bestämmelser om ansökan om brådskande bankkapacitet får utfärdas genom förordning av statsrådet.

---

## 138 §

### *Ramverk för avgifter samt behörig myndighet*

En bannätsförvaltares praxis för uttag av avgifter ska vara enhetlig på hela bannätet, med undantag för den i 140 § 5 mom. avsedda förhöjning av grundavgiften som tas ut för att täcka investeringskostnaderna för modernisering eller ombyggnad av bannätet. Bannätsförvaltare får inte fastställa avgifter som strider mot EU-lagstiftningen, denna lag och bestämmelser som utfärdats med stöd av den.

## 140 §

### *Rabatter på och förhöjning av grundavgiften*

Bannätsförvaltare får uppmuntra järnvägsoperatörer att minska bullret från järnvägstrafiken genom att bevilja rabatt för tågmateriel som förorsakar lite buller och för utrustande i efterhand med bromsteknik för låga bullernivåer. Bannätsförvaltarna får även uppmuntra till att det system som följer den europeiska standarden för automatisk tågkontroll installeras i tågen genom att bevilja rabatt på banavgiften. Bannätsförvaltarna får även höja grundavgiften för att nå de mål som avses i detta moment.

Bannätsförvaltarna får ta i bruk tidsbundna rabatter på banavgiften för att uppmuntra till utveckling av ny järnvägstrafik eller rabatter som uppmuntrar till utnyttjande av lågtrafikerade banor. Enhetliga rabattsystem ska tillämpas för likartade tjänster. Rabatter ska beviljas alla järnvägsoperatörer på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt, och de får gälla endast de avgifter som tas ut på delen av bannätet i fråga.

Om en del av bannätet är överbelastad i sin helhet eller under vissa tider, får bannätsförvaltare ta ut en förhöjd banavgift på den delen. Bannätsförvaltare ska använda den förhöjda banavgiften till att täcka kostnaderna för eliminering av överbelastningen.

De rabatter på och förhöjningar av grundavgiften som avses i 1–3 mom. är högst 80 procent av nivån på grundavgiften. Om en ännu större förhöjning av banavgiften dock krävs för att de mål som avses i 1 och 3 mom. ska kunna nås, ska bannätsförvaltaren skriftligen motivera förhöjningen av banavgiften. Av motiveringen ska framgå varför bannätsförvaltaren använder förhöjningar av i stället för rabatter på grundavgiften för att nå de mål som avses i 1 mom. Av motiveringen ska även framgå de åtgärder som bannätsförvaltaren vidtar för att eliminera den överbelastning som avses i 3 mom. samt den tidsperiod under vilken en förhöjd avgift tas ut.

Bannätsförvaltaren får även ta ut en förhöjd grundavgift för att täcka investeringskostnaderna för modernisering eller ombyggnad av bannätet. Bannätsförvaltaren får ta ut förhöjd grundavgift för investeringskostnaderna för att täcka långsiktiga kostnader inom ett investeringsprojekt om projektet ökar effektiviteten eller kostnadseffektiviteten eller bådadera och projektet annars inte kan genomföras.

En förhöjd grundavgift för att täcka investeringskostnaderna får vara högst fem gånger så hög som den gällande grundavgiften. Om en ännu större förhöjning krävs för att täcka investeringskostnaderna, ska bannätsförvaltaren skriftligen motivera förhöjningen.

Bannätsförvaltarna ska innan de tar i bruk de rabatter och förhöjningar som avses i denna paragraf höra de järnvägsoperatörer som bedriver trafik på det bannät som omfattas av rabatten eller förhöjningen, dem som ansöker om bankapacitet och vill bedriva trafik på bannätet i fråga samt regleringsorganet och kommunikationsministeriet.

171 §

### *Beredskap*

---

Om en sådan kritisk tjänsteleverantör som avses i 132 § 2 och 3 mom. och 133 § inte är en bannätsförvaltare, ett bolag som tillhandahåller trafikledningstjänster eller en verksamhetsutövare enligt 1 mom., ska också den utvärdera risker och eventuella störningar i anslutning till sin verksamhet och förbereda sig för dem i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2557 om kritiska entiteters motståndskraft och om upphävande av rådets direktiv 2008/114/EG.

---

185 §

## *Järnvägsföretags verksamhetsplan och bokföring*

Järnvägsföretag ska i sin bokföring och sina särredovisningskalkyler iaktta relevant EU-lagstiftning och relevant nationell lagstiftning. Järnvägsföretag ska i bokföringen presentera separata resultaträkningar och balansräkningar för affärsverksamhet som gäller bedrivande av järnvägstrafik och för affärsverksamhet som gäller förvaltning av bannätet. Dessa resultaträkningar och balansräkningar ska också offentliggöras separat. Dessutom ska separata resultaträkningar och balansräkningar presenteras för affärsverksamhet som gäller tillhandahållande av godstransport och persontrafik på järnvägarna. Offentlig finansiering till sådana persontrafiktjänster på järnvägarna som tillhandahålls som offentliga tjänster ska bokföras på separata konton enligt artikel 7 i trafikavtalsförordningen och får inte överföras till affärsverksamhet som gäller tillhandahållande av järnvägsföretagets övriga trafiktjänster eller till annan affärsverksamhet.

Järnvägsföretagen ska lämna de resultaträkningar och balansräkningar som avses i 2 mom. och på begäran den övriga bokföringsinformation som avses i bilaga VIII till järnvägsmarknadsdirektivet till regleringsorganet, som kontrollerar att järnvägsföretagens bokföring följer särredovisning av funktionerna samt att offentligt stöd inte överförs till stöd av annan affärsverksamhet och att inte inkomster från någon verksamhet har använts för att täcka kostnader för annan affärsverksamhet. Om regleringsorganet anser att det inte på ett tillräckligt sätt kan kontrollera ett järnvägsföretags bokföring och den särredovisning som avses i 2 mom., ska järnvägsföretaget genomföra de ändringar i åtskillnaden av funktionerna och i bokföringen över dem som regleringsorganet kräver.

### 186 a §

#### *Register över bannätsförvaltare*

Transport- och kommunikationsverket ska föra ett register över bannätsförvaltarna. Verket får använda registret vid fullgörandet av sina uppgifter och skyldigheter enligt denna lag.

I registret antecknas bannätsförvaltarens namn och företags- och organisationsnummer, eventuell bifirma, adressuppgifter och andra kontaktuppgifter samt andra uppgifter som bannätsförvaltaren lämnat i sin ansökan om säkerhetstillstånd enligt 25 § 2 mom. eller i sin anmälan enligt 29 § samt de viktigaste uppgifterna om bannätsförvaltare som är kritiska för försörjningsberedskapen.

I registret antecknas också uppgifter om tillstånd för ibruktagande av fasta strukturella delsystem som Transport- och kommunikationsverket beviljar med stöd av 52 och 78 § samt de användningstillstånd för byggtiden som verket beviljar med stöd av 57 §. I registret antecknas tillståndshavarens namn, företagsnummer eller organisationsnummer samt adressuppgifter och andra kontaktuppgifter.

Bannätsförvaltaren ska lämna uppgifterna genom teknisk anslutning eller på annat sätt i elektronisk form i enlighet med vad som avtalas med Transport- och kommunikationsverket. Innan en teknisk anslutning öppnas ska den som lämnar uppgifter lägga fram en redogörelse som visar att uppgifterna skyddas på behörigt sätt.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om de uppgifter som avses i 2 och 3 mom. och hur de ska lämnas.

På förvaring och radering av uppgifter i registret tillämpas 224 § i lagen om transportservice.

Denna lag träder i kraft den 20 .

## 2.

### Lag

#### om ändring av 53 och 57 § i lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen om transportservice (320/2017) 53 § 5 mom. och 57 §, sådana de lyder, den förstnämnda bestämmelsen i lag 1255/2020 och den sistnämnda bestämmelsen i lagarna 301/2018, 984/2018 och 371/2019, som följer:

#### 53 §

##### *Förutsättningar för bedrivande av järnvägstrafik*

---

Koncession krävs inte av ett järnvägsföretag som har registrerats i någon annan stat än en EES-stat och som bedriver i den mellan Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering ingångna överenskommelsen om direkt internationell järnvägstrafik (FördrS 84 och 85/2016) avsedd järnvägsgränstrafik enbart på spåranläggningar mellan riksgränsen och en järnvägsgränsstation och på spåranläggningar på en järnvägsgränsstation. Koncession krävs dock av ett företag som i järnvägsgränstrafik tar emot fordon från ett ryskt järnvägsföretag eller överlämnar sådana till ett ryskt järnvägsföretag på en järnvägsgränsstation i Finland.

#### 57 §

##### *Giltighet för en koncession för järnvägstrafik och ändringar i den*

Ett järnvägsföretags koncession är giltig så länge järnvägsföretaget uppfyller förutsättningarna enligt detta kapitel. Om järnvägsföretaget dock byter ägare eller om de som sköter uppgifter inom den operativa ledningen byts, ska företaget omedelbart underrätta Transport- och kommunikationsverket om ändringarna så att verket kan kontrollera att järnvägsföretagets nya ägare och de personer som utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen uppfyller de villkor som föreskrivs i 54 och 55 §. På basis av den information som verket fått kan det kräva behövliga ytterligare uppgifter av järnvägsföretaget.

Järnvägsföretaget ska inleda sin trafik inom sex månader från det att koncessionen beviljades. Transport- och kommunikationsverket kan på begäran av koncessionshavaren, med beaktande av den speciella arten av de tjänster som ska tillhandahållas, besluta att trafiken får inledas senare. Om koncessionshavaren inte har börjat bedriva trafiken inom utsatt tid eller har avbrutit trafiken för minst sex månader i följd, kan Transport- och kommunikationsverket be koncessionshavaren lägga fram en tilläggsutredning för att utreda förutsättningarna för koncessionens giltighet.

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

Transport- och kommunikationsverket kan kräva en utredning, om koncessionshavarens rättsliga ställning ändras på ett sätt som kan ha betydelse för den koncessionsenliga järnvägstrafiken. Verket ska bedöma förutsättningarna för fortsatt verksamhet så snart som möjligt efter att ha fått koncessionshavarens utredning. Om Transport- och kommunikationsverket har anledning att misstänka att järnvägsföretaget inte uppfyller förutsättningarna för koncession enligt 54 §, har verket rätt att kontrollera om förutsättningarna uppfylls. Om Transport- och kommunikationsverket konstaterar att förutsättningarna för koncession inte uppfylls, ska verket vidta de åtgärder som avses i 243 § för att koncessionen ska hållas i kraft eller återkallas.

Transport- och kommunikationsverket ska underrätta Europeiska unionens järnvägsbyrå, om verket gör ändringar i en koncession som det har beviljat ett järnvägsföretag.

Denna lag träder i kraft den 20 . \_\_\_\_\_

Helsingfors 30.11.2023

**Statsminister**

**Petteri Orpo**

Kommunikationsminister Lulu Ranne

1.

## Lag

### om ändring av spårtrafiklagen

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i spårtrafiklagen (1302/2018) 6 § 3 mom., 15 § 1 mom. 6 punkten, 26 § 1 mom., 29–31 §, rubriken för 74 § samt 74 § 2 och 4 mom., 79 §, 123 § 1 mom., 138 § 2 mom., 140 §, 185 § 2 och 3 mom. och 186 a §, av dem 30 och 79 § sådana de lyder delvis ändrade i lag 1254/2020, 31 §, 74 § 4 mom. och 186 a § sådana de lyder i lag 1254/2020 och 140 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 476/2022, samt

*fogas* till 15 § 1 mom., sådant det lyder delvis ändrat i lag 476/2022, en ny 7 punkt och ett nytt 2 mom., varvid de nuvarande 2 och 3 mom. blir 3 och 4 mom., samt till 171 §, sådan den lyder i lag 1507/2019, ett nytt 2 mom., varvid det nuvarande 2 mom. blir 3 mom., som följer:

*Gällande lydelse*

6 §

*Järnvägsoperatörers, bannätsförvaltares och andra verksamhetsutövares ansvar vid utvecklingen och kontrollen av säkerheten*

---

De enheter som ansvarar för underhåll av fordon och andra verksamhetsutövares verksamhet påverkar järnvägssystemets säkerhet ska i samråd med andra vidta behövliga riskhanteringsåtgärder och säkerställa att de delsystem, den tilläggsutrustning och det material som de levererar och de tjänster som de tillhandahåller följer bestämmelser och föreskrifter om dem och deras användning, för att produkterna eller tjänsterna i fråga ska kunna användas på ett säkert sätt i järnvägssystemet.

---

15 §

*Föreslagen lydelse*

6 §

*Järnvägsoperatörers, bannätsförvaltares och andra verksamhetsutövares ansvar vid utvecklingen och kontrollen av säkerheten*

---

De enheter som ansvarar för underhåll av fordon *samt tillverkare, underhållsleverantörer, fordonsinnehavare, tjänsteleverantörer, upphandlande enheter, trafikutövare, avsändare, mottagare, lastare, lossare, fyllare och tömmare* och andra verksamhetsutövares verksamhet påverkar järnvägssystemets säkerhet ska i samråd med andra vidta behövliga riskhanteringsåtgärder och säkerställa att de delsystem, den tilläggsutrustning och det material som de levererar och de tjänster som de tillhandahåller följer bestämmelser och föreskrifter om dem och deras användning, för att produkterna eller tjänsterna i fråga ska kunna användas på ett säkert sätt i järnvägssystemet.

---

15 §

*Gällande lydelse*

*Tillsyn över järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet*

Transport- och kommunikationsverket övervakar

6) delsystemen för trafikstyrning och signalering samt energi och infrastruktur i anslutning till banan och säkerställa att dessa uppfyller kraven.

26 §

*Beviljande av säkerhetstillstånd*

Om sökandens säkerhetsstyrningssystem uppfyller kraven i 10 och 11 § och sökanden visar att denne med sitt säkerhetsstyrningssystem och sina övriga interna förfaranden kan trygga en säker konstruktion, ett säkert underhåll och en säker användning av bannätet, ska Transport- och kommunikationsverket bevilja sökanden säkerhetstillstånd för högst fem år. Genom sitt säkerhetstillstånd godkänner Transport- och kommunikationsverket bannätsförvaltarens säkerhetsstyrningssystem och de åtgärder som bannätsförvaltaren har vidtagit för att följa de bestämmelser och föreskrifter som gäller bannätet.

29 §

*Föreslagen lydelse*

*Tillsyn över järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet*

Transport- och kommunikationsverket övervakar

6) delsystemen för trafikstyrning och signalering samt energi och infrastruktur i anslutning till banan och säkerställer att dessa uppfyller kraven,

7) *efterlevnaden av denna lag samt de förordningar, föreskrifter och beslut som utfärdats med stöd av den, om inte något annat föreskrivs i denna lag.*

*Under tillsynen över järnvägsoperatörerna och bannätsförvaltarna ska Transport- och kommunikationsverket utnyttja de uppgifter och handlingar som verket fått tillgång till när järnvägsoperatören har ansökt om det säkerhetsintyg som avses i 18 § och när bannätsförvaltaren ansökt om det säkerhetstillstånd som avses i 25 §.*

26 §

*Beviljande av säkerhetstillstånd*

Om sökandens säkerhetsstyrningssystem uppfyller kraven i 10 och 11 § och sökanden visar att denne med sitt säkerhetsstyrningssystem och sina övriga interna förfaranden kan trygga en säker konstruktion, ett säkert underhåll och en säker användning av bannätet, ska Transport- och kommunikationsverket bevilja sökanden säkerhetstillstånd. *Säkerhetstillståndet är i kraft i fem år.* Genom sitt säkerhetstillstånd godkänner Transport- och kommunikationsverket bannätsförvaltarens säkerhetsstyrningssystem och de åtgärder som bannätsförvaltaren har vidtagit för att följa de bestämmelser och föreskrifter som gäller bannätet.

29 §

## Gällande lydelse

### *Anmälan om förvaltning av privata spåranläggningar*

Om en sådan förvaltare av privata spåranläggningar som avses i 3 § 1 mom. väljer ett anmälningsförfarande enligt detta kapitel i stället för det säkerhetstillstånd som avses i 25 §, ska förvaltaren senast den 31 maj anmäla sin verksamhet skriftligen vart tredje år till Transport- och kommunikationsverket. Förvaltaren av privata spåranläggningar ska anmäla varje spåranläggning som denne förvaltar separat. Om det är fråga om en ny förvaltare av privata spåranläggningar, ska denne göra en anmälan senast sex månader innan verksamheten inleds.

En anmälan om förvaltningen av en privat spåranläggning ska uppge namnet på och kontaktuppgifterna till förvaltaren av den privata spåranläggningen. Till anmälan ska fogas en kopia av systemet för att hantera säkerheten, för att påvisa att anmälaren kan trygga en säker förvaltning och användning av den privata spåranläggningen. Dessutom ska förvaltaren av den privata spåranläggningen vid anmälan försäkra att verksamheten uppfyller kraven på förvaltning av privata spåranläggningar i 30 och 31 §.

Förvaltaren av privata spåranläggningar ska utan dröjsmål skriftligen underrätta Transport- och kommunikationsverket om förändringar i de uppgifter som avses i 2 mom. Anmälan ska även göras om avslutande av verksamheten.

Om anmälan är bristfällig, ska Transport- och kommunikationsverket utan dröjsmål ge förvaltaren av privata spåranläggningar möjlighet att komplettera sin anmälan inom en rimlig tid som inte får vara kortare än två veckor.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i de uppgifter som ska anmälas enligt denna paragraf och om hur de ska ges in till Transport- och kommunikationsverket.

## Föreslagen lydelse

### *Anmälan om förvaltning av privata spåranläggningar*

Om en sådan förvaltare av privata spåranläggningar som avses i 3 § 1 mom. väljer ett anmälningsförfarande enligt detta kapitel i stället för det säkerhetstillstånd som avses i 25 §, ska förvaltaren anmäla sin verksamhet *skriftligen till Transport- och kommunikationsverket*. Förvaltaren av privata spåranläggningar ska anmäla varje spåranläggning som denne förvaltar separat. Om det är fråga om en ny förvaltare av privata spåranläggningar, ska denne göra en anmälan senast två månader innan verksamheten inleds.

En anmälan om förvaltningen av en privat spåranläggning ska innehålla namnet på och kontaktuppgifterna till förvaltaren av den privata spåranläggningen. Till anmälan ska fogas *en skriftlig beskrivning av systemet för att hantera säkerheten*, för att påvisa att anmälaren kan trygga en säker förvaltning och användning av den privata spåranläggningen. Förvaltaren av den privata spåranläggningen ska vid anmälan försäkra att verksamheten uppfyller kraven på förvaltning av privata spåranläggningar i 30 och 31 §.

Förvaltaren av privata spåranläggningar ska utan dröjsmål skriftligen underrätta Transport- och kommunikationsverket om förändringar i de uppgifter som avses i 2 mom. Anmälan ska även göras om förändringar *i företags- och kontaktuppgifterna samt* om avslutande av verksamheten.

Om anmälan är bristfällig, ska Transport- och kommunikationsverket utan dröjsmål ge förvaltaren av privata spåranläggningar möjlighet att komplettera sin anmälan inom en rimlig tid som inte får vara kortare än två veckor.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i de uppgifter som ska anmälas enligt denna paragraf och om hur de ska ges in till Transport- och kommunikationsverket.



*Gällande lydelse*

*System för att hantera säkerheten*

Förvaltare av privata spåranläggningar som avses i detta kapitel ska upprätthålla ett system för att hantera säkerheten i stället för det säkerhetsstyrningssystem som avses i 10 § och de rutiner för nödsituationer i säkerhetsstyrningssystemet som förutsätts i 11 §. I sitt system för att hantera säkerheten ska förvaltaren av privata spåranläggningar beskriva

- 1) verksamhetens art och omfattning,
- 2) organisationen och ansvarsfördelningen,
- 3) hur bannätets användbarhet och underhåll säkerställs,
- 4) förfaranden för trafik och flyttning av fordon,
- 5) en plan för egenkontroll och sätt att genomföra egenkontrollen,
- 6) hanteringen av alla sådana risker i järnvägssystemet som ingår i organisationens verksamhet.

Systemet för att hantera säkerheten ska göras upp skriftligen och hela den personal som arbetar med järnvägssystemet hos förvaltaren av privata spåranläggningar ska informeras om systemet. Verkställande direktören hos förvaltaren eller någon annan med ansvar för den operativa ledningen ansvarar för att systemet för att hantera säkerheten tas i bruk och upprätthålls på ett effektivt sätt.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i systemet för att hantera säkerheten.

31 §

*Övriga krav på förvaltningen av privata spåranläggningar*

*Föreslagen lydelse*

30 §

*System för att hantera säkerheten*

Förvaltare av privata spåranläggningar som avses i detta kapitel ska upprätthålla ett system för att hantera säkerheten i stället för det säkerhetsstyrningssystem som avses i 10 § och de rutiner för nödsituationer i säkerhetsstyrningssystemet som förutsätts i 11 §. I sitt system för att hantera säkerheten ska förvaltaren av privata spåranläggningar beskriva

- 1) *verksamhetsmiljön och verksamhetens omfattning,*
- 2) organisationen och ansvarsfördelningen,
- 3) *hanteringen av alla sådana risker i järnvägssystemet som ingår i organisationens verksamhet,*
- 4) *förfarandena för att säkerställa planeringen, byggandet, ibruktagandet och underhållet av bannätet,*
- 5) *de förfaranden och det samarbete genom vilka en säker trafik och annan säker verksamhet tryggas på spåranläggningen,*
- 6) *förfarandena för egenkontroll.*

*Information om centrala förfaranden inom systemet för att hantera säkerheten ska ges till den personal som arbetar med järnvägssystemet hos förvaltaren av privata spåranläggningar samt till intressentgrupper i anslutning till järnvägssystemets funktioner. Verkställande direktören hos förvaltaren eller någon annan med ansvar för den operativa ledningen eller en person som utsetts av dessa ansvarar för att systemet för att hantera säkerheten tas i bruk och upprätthålls på ett effektivt sätt.*

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i systemet för att hantera säkerheten.

31 §

*Övriga krav på förvaltningen av privata spåranläggningar*

*Gällande lydelse*

Förvaltaren av privata spåranläggningar ansvarar för en trygg användning av järnvägssystemet och för hantering av de risker som användningen medför med beaktande av verksamhetens omfattning.

74 §

*Certifieringsorgan och certifiering av underhållsansvariga enheter*

-----  
Certifiering av enheter som ansvarar för underhåll av fordon ska ansökas hos ett behörigt certifieringsorgan i en EES-stat. I Finland är Transport- och kommunikationsverket och organ som särskilt ackrediterats för certifieringsuppgiften certifieringsorgan.

-----  
Certifiering och intyg som avses i denna paragraf krävs inte av underhållsansvariga enheter med ansvar för fordon som endast används i musei- eller växlingstrafik.

79 §

*Föreslagen lydelse*

Förvaltaren av privata spåranläggningar ansvarar för en trygg användning av järnvägssystemet och för hantering av de risker som användningen medför med beaktande av verksamhetens omfattning. *Förvaltaren av privata spåranläggningar ska samarbeta med de aktörer som är verksamma på den privata spåranläggningen för att säkerställa en trygg användning av järnvägssystemet.*

74 §

*Certifieringsorgan och certifiering av enheter som ansvarar för underhåll av fordon*

-----  
Certifiering av enheter som ansvarar för underhåll av fordon *eller en separat underhållsfunktion* ska ansökas hos ett behörigt certifieringsorgan i en EES-stat. I Finland är Transport- och kommunikationsverket och organ som särskilt ackrediterats för certifieringsuppgiften certifieringsorgan.

-----  
Certifiering som avses i denna paragraf krävs *inte av underhållsansvariga enheter som är järnvägsoperatörer med ansvar för fordon som endast används i museitrafik eller växlingsarbete. Dessa aktörer ska i sitt säkerhetsstyrningssystem visa förfarandena för underhåll av rullande materiel i enlighet med kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/779 om fastställande av detaljerade bestämmelser om certifiering av enheter som ansvarar för underhåll av fordon i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 och om upphävande av kommissionens förordning (EU) nr 445/2011, med undantag för certifiering.*

79 §

*Ibruktagande av rullande materiel*

## Gällande lydelse

### *Ibruktagande av rullande materiel i museitrafik*

En museitrafikoperatör ska ansöka om tillstånd för ibruktagande för ett fordon som används i museitrafik hos Transport- och kommunikationsverket innan fordonet får användas på bannätet.

Transport- och kommunikationsverket ska bevilja tillstånd för ibruktagande eller underrätta sökanden om ett avslag inom fyra månader från mottagandet av all relevant information från sökanden.

I tillståndet för ibruktagande ska ingå uppgifter om

- 1) fordonets innehavare eller ägare,
- 2) fordonets användningsområde,
- 3) begränsningar som gäller användningen av fordonet,
- 4) underhåll av fordonet.

Om fordonet bara används på en privat spåranläggning för vilken det gjorts anmälan enligt 5 kap. krävs inget tillstånd för ibruktagande eller tillstånd för utsläppande på marknaden enligt 11 kap.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om krav på fordon som avses i denna paragraf.

123 §

### *Brådskande bankkapacitet*

Den som ansöker om bankkapacitet och behöver tillfällig bankkapacitet utan dröjsmål för en eller flera järnvägslinjer kan hos en bannätsförvaltare ansöka om brådskande

## Föreslagen lydelse

*Tillstånd för ibruktagande av ett fordon som inte omfattas av tillämpningsområdet för den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet som gäller delsystem för rullande materiel ska sökas hos Transport- och kommunikationsverket innan fordonet får användas på bannätet.*

Transport- och kommunikationsverket ska bevilja tillstånd för ibruktagande eller underrätta sökanden om ett avslag inom fyra månader från mottagandet av all relevant information från sökanden.

I tillståndet för ibruktagande ska ingå uppgifter om

- 1) fordonets innehavare eller ägare,
- 2) fordonets användningsområde,
- 3) begränsningar som gäller användningen av fordonet,
- 4) underhåll av fordonet.

Om fordonet bara används på ett sådant spärrat område som avses i 18 § 2 mom., krävs inget tillstånd för ibruktagande eller tillstånd för utsläppande på marknaden enligt 11 kap.

*För fordon som redan har tillstånd för ibruktagande ska ett nytt tillstånd för ibruktagande sökas om de uppgifter som ligger till grund för tillståndet ändras på grund av ändringar som planerats i fordonet eller de planerade ändringarna har negativa konsekvenser med avseende på den övergripande säkerhetsnivån för det berörda fordonet.*

*Innan tillstånd för ibruktagande av fordon söks kan sökanden lämna Transport- och kommunikationsverket en plan för tillverkning, ombyggnad eller modernisering av fordonet. Trafiksäkerhetsverket ger ett utlåtande om planen.*

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om krav på fordon som avses i denna paragraf.

123 §

### *Brådskande bankkapacitet*

Den som ansöker om bankkapacitet och behöver tillfällig bankkapacitet för en eller

#### *Gällande lydelse*

bankkapacitet också utan att iaktta den tidsfrist för ansökan om bankkapacitet för regelbunden trafik som anges i 117 § 1 mom. De ansökningar om bankkapacitet som lämnas av museitrafikoperatörer ska alltid behandlas skyndsamt. Bannätsförvaltaren ska avgöra ansökan om bankkapacitet inom fem arbetsdagar efter det att ansökan har lämnats in. Närmare bestämmelser om ansökan om brådskande bankkapacitet får utfärdas genom förordning av statsrådet.

#### 138 §

#### *Ramverk för avgifter samt behörig myndighet*

En bannätsförvaltares praxis för uttag av avgifter ska vara enhetlig på hela bannätet, med undantag för de i 140 § 4 mom. avsedda förhöjda avgifter på nya delar av bannätet som tas ut för att täcka investeringskostnaderna för byggandet av dem. Bannätsförvaltare får inte fastställa avgifter som strider mot EU-lagstiftningen, denna lag och bestämmelser som utfärdats med stöd av den.

#### 140 §

#### *Rabatter på och förhöjning av grundavgiften*

Bannätsförvaltare får uppmuntra järnvägsoperatörer att minska bullret från järnvägstrafiken genom att bevilja rabatt för tågmateriel som förorsakar lite buller och för utrustande i efterhand med bromsteknik för låga bullernivåer. Bannätsförvaltarna får även uppmuntra till att det system som följer den europeiska standarden för automatisk tågkontroll installeras i tågen genom att bevilja rabatt på banavgiften. Bannätsförvaltarna får även höja grundavgiften för att nå de mål som avses i detta moment.

Bannätsförvaltarna får ta i bruk tidsbundna rabatter på banavgiften för att uppmuntra till utveckling av ny järnvägstrafik eller rabatter

#### *Föreslagen lydelse*

flera järnvägslinjer kan hos en bannätsförvaltare ansöka om brådskande bankkapacitet också utanför den tid för ansökan om bankkapacitet för regelbunden trafik som anges i 117 § 1 mom. De ansökningar om bankkapacitet som lämnas av museitrafikoperatörer ska alltid behandlas skyndsamt. Bannätsförvaltaren ska avgöra ansökan om bankkapacitet inom fem arbetsdagar efter det att ansökan har lämnats in. Närmare bestämmelser om ansökan om brådskande bankkapacitet får utfärdas genom förordning av statsrådet.

#### 138 §

#### *Ramverk för avgifter samt behörig myndighet*

En bannätsförvaltares praxis för uttag av avgifter ska vara enhetlig på hela bannätet, med undantag för den i 140 § 5 mom. avsedda förhöjning av grundavgiften som tas ut för att täcka investeringskostnaderna för modernisering eller ombyggnad av bannätet. Bannätsförvaltare får inte fastställa avgifter som strider mot EU-lagstiftningen, denna lag och bestämmelser som utfärdats med stöd av den.

#### 140 §

#### *Rabatter på och förhöjning av grundavgiften*

Bannätsförvaltare får uppmuntra järnvägsoperatörer att minska bullret från järnvägstrafiken genom att bevilja rabatt för tågmateriel som förorsakar lite buller och för utrustande i efterhand med bromsteknik för låga bullernivåer. Bannätsförvaltarna får även uppmuntra till att det system som följer den europeiska standarden för automatisk tågkontroll installeras i tågen genom att bevilja rabatt på banavgiften. Bannätsförvaltarna får även höja

### *Gällande lydelse*

som uppmuntrar till utnyttjande av lågtrafikerade banor. Enhetliga rabattsystem ska tillämpas för likartade tjänster. Rabatter ska beviljas alla järnvägsoperatörer på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt, och de får gälla endast de avgifter som tas ut på delen av bannätet i fråga.

Om en del av bannätet är överbelastad i sin helhet eller under vissa tider, får bannätsförvaltare ta ut en förhöjd banavgift på den delen. Bannätsförvaltare ska använda den förhöjda banavgiften till att täcka kostnaderna för eliminering av överbelastningen.

Bannätsförvaltare får även ta ut en förhöjd avgift för att täcka investeringskostnaderna för modernisering eller ombyggnad av bannätet.

Utgångspunkten är att de rabatter på och förhöjningar av grundavgiften som avses i denna paragraf är 80 procent av nivån på grundavgiften. Om en ännu större förhöjning av banavgiften krävs för att de mål som avses i 1, 3 och 4 mom. ska kunna nås, ska bannätsförvaltaren skriftligen motivera förhöjningen av banavgiften. Av motiveringen ska framgå varför bannätsförvaltaren använder förhöjningar av i stället för rabatter på grundavgiften för att nå de mål som avses i 1 mom. Av motiveringen ska även framgå de åtgärder som bannätsförvaltaren vidtar för att eliminera den överbelastning som avses i 3 mom. samt den tidsperiod under vilken en förhöjd avgift tas ut.

### *Föreslagen lydelse*

grundavgiften för att nå de mål som avses i detta moment.

Bannätsförvaltarna får ta i bruk tidsbundna rabatter på banavgiften för att uppmuntra till utveckling av ny järnvägstrafik eller rabatter som uppmuntrar till utnyttjande av lågtrafikerade banor. Enhetliga rabattsystem ska tillämpas för likartade tjänster. Rabatter ska beviljas alla järnvägsoperatörer på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt, och de får gälla endast de avgifter som tas ut på delen av bannätet i fråga.

Om en del av bannätet är överbelastad i sin helhet eller under vissa tider, får bannätsförvaltare ta ut en förhöjd banavgift på den delen. Bannätsförvaltare ska använda den förhöjda banavgiften till att täcka kostnaderna för eliminering av överbelastningen.

*De rabatter på och förhöjningar av grundavgiften som avses i 1–3 mom. är högst 80 procent av nivån på grundavgiften. Om en ännu större förhöjning av banavgiften dock krävs för att de mål som avses i 1 och 3 mom. ska kunna nås, ska bannätsförvaltaren skriftligen motivera förhöjningen av banavgiften. Av motiveringen ska framgå varför bannätsförvaltaren använder förhöjningar av i stället för rabatter på grundavgiften för att nå de mål som avses i 1 mom. Av motiveringen ska även framgå de åtgärder som bannätsförvaltaren vidtar för att eliminera den överbelastning som avses i 3 mom. samt den tidsperiod under vilken en förhöjd avgift tas ut.*

*Bannätsförvaltaren får även ta ut en förhöjd grundavgift för att täcka investeringskostnaderna för modernisering eller ombyggnad av bannätet. Bannätsförvaltaren får ta ut förhöjd grundavgift för investeringskostnaderna för att täcka långsiktiga kostnader inom ett investeringsprojekt om projektet ökar effektiviteten eller kostnadseffektiviteten eller bådadera och projektet annars inte kan genomföras.*

*Gällande lydelse*

Bannätsförvaltarna ska innan de tar i bruk de rabatter och förhöjningar som avses i denna paragraf höra de järnvägsoperatörer som bedriver trafik på det bannät som omfattas av rabatten eller förhöjningen, dem som ansöker om bankapacitet och vill bedriva trafik på bannätet i fråga samt regleringsorganet och kommunikationsministeriet.

171 §

*Beredskap*

---

*Föreslagen lydelse*

*En förhöjd grundavgift för att täcka investeringskostnaderna får vara högst fem gånger så hög som den gällande grundavgiften. Om en ännu större förhöjning krävs för att täcka investeringskostnaderna, ska bannätsförvaltaren skriftligen motivera förhöjningen.*

Bannätsförvaltarna ska innan de tar i bruk de rabatter och förhöjningar som avses i denna paragraf höra de järnvägsoperatörer som bedriver trafik på det bannät som omfattas av rabatten eller förhöjningen, dem som ansöker om bankapacitet och vill bedriva trafik på bannätet i fråga samt regleringsorganet och kommunikationsministeriet.

171 §

*Beredskap*

---

*Om en sådan kritisk tjänsteleverantör som avses i 132 § 2 och 3 mom. och 133 § inte är en bannätsförvaltare, ett bolag som tillhandahåller trafikledningstjänster eller en verksamhetsutövare enligt 1 mom., ska också den utvärdera risker och eventuella störningar i anslutning till sin verksamhet och förbereda sig för dem i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2557 om kritiska entiteters motståndskraft och om upphävande av rådets direktiv 2008/114/EG.*

---

185 §

*Järnvägsföretags verksamhetsplan och bokföring*

---

Järnvägsföretag ska i sin bokföring iaktta relevant EU-lagstiftning och relevant nationell lagstiftning. Järnvägsföretag ska i bokföringen presentera separata resultaträkningar och balansräkningar för affärsverksamhet som gäller bedrivande av järnvägstrafik och för affärsverksamhet som gäller förvaltning av bannätet. Dessutom ska separata resultaträkningar och balansräkningar presenteras för affärsverksamhet som gäller tillhandahållande av godstransport och persontrafik på järnvägarna. Offentlig finansiering till sådana persontrafiktjänster på järnvägarna som tillhandahålls som offentliga tjänster ska bokföras på separata kon-ton

185 §

*Järnvägsföretags verksamhetsplan och bokföring*

---

Järnvägsföretag ska i sin bokföring och sina särredovisningskalkyler iaktta relevant EU-lagstiftning och relevant nationell lagstiftning. Järnvägsföretag ska i bokföringen presentera separata resultaträkningar och balansräkningar för affärsverksamhet som gäller bedrivande av järnvägstrafik och för

### *Gällande lydelse*

enligt artikel 7 i trafikavtalsförordningen och får inte överföras till affärs-verksamhet som gäller tillhandahållande av järnvägsföretagets övriga trafiktjänster eller till annan affärsverksamhet.

Järnvägsföretagen ska lämna de resultaträkningar och balansräkningar som avses i 2 mom. samt sammandrag av dem till regleringsorganet, som kontrollerar att järnvägsföretagens bokföring följer särredovisning av funktionerna samt att offentligt stöd inte överförs till stöd av annan affärsverksamhet och att inte inkomster från någon verksamhet har använts för att täcka kostnader för annan affärsverksamhet. Om regleringsorganet anser att det inte på ett tillräckligt sätt kan kontrollera ett järnvägsföretags bokföring och den särredovisning som avses i 2 mom., ska järnvägsföretaget genomföra de ändringar i åtskillnaden av funktionerna och i bokföringen över dem som regleringsorganet kräver.

### 186 a §

#### *Register över bannätsförvaltare*

Transport- och kommunikationsverket ska föra ett register över bannätsförvaltarna. Verket får använda registret vid fullgörandet av sina uppgifter och skyldigheter enligt denna lag.

I registret antecknas bannätsförvaltarens namn och företags- och organisationsnummer, eventuell bifirma, adress- och andra kontaktuppgifter samt andra uppgifter som bannätsförvaltaren lämnat i sin ansökan om säkerhetstillstånd enligt 25 § 2 mom. eller i sin anmälan enligt 29 § samt de

### *Föreslagen lydelse*

affärsverksamhet som gäller förvaltning av bannätet. *Dessa resultaträkningar och balansräkningar ska också offentliggöras separat.* Dessutom ska separata resultaträkningar och balansräkningar presenteras för affärsverksamhet som gäller tillhandahållande av godstransport och persontrafik på järnvägarna. Offentlig finansiering till sådana persontrafiktjänster på järnvägarna som tillhandahålls som offentliga tjänster ska bokföras på separata konton enligt artikel 7 i trafikavtalsförordningen och får inte överföras till affärsverksamhet som gäller tillhandahållande av järnvägsföretagets övriga trafiktjänster eller till annan affärsverksamhet.

Järnvägsföretagen ska lämna de resultaträkningar och balansräkningar som avses i 2 mom. och på begäran den övriga bokföringsinformation som avses i bilaga VIII till järnvägsmarknadsdirektivet till regleringsorganet, som kontrollerar att järnvägsföretagens bokföring följer särredovisning av funktionerna samt att offentligt stöd inte överförs till stöd av annan affärsverksamhet och att inte inkomster från någon verksamhet har använts för att täcka kostnader för annan affärsverksamhet. Om regleringsorganet anser att det inte på ett tillräckligt sätt kan kontrollera ett järnvägsföretags bokföring och den särredovisning som avses i 2 mom., ska järnvägsföretaget genomföra de ändringar i åtskillnaden av funktionerna och i bokföringen över dem som regleringsorganet kräver.

### 186 a §

#### *Register över bannätsförvaltare*

Transport- och kommunikationsverket ska föra ett register över bannätsförvaltarna. Verket får använda registret vid fullgörandet

### *Gällande lydelse*

viktigaste uppgifterna om bannätsförvaltare som är kritiska för försörjningsberedskapen.

Bannätsförvaltaren ska lämna uppgifterna genom teknisk anslutning eller på annat sätt i elektronisk form i enlighet med vad som avtalas med Transport- och kommunikationsverket. Innan en teknisk anslutning öppnas ska den som lämnar uppgifter lägga fram en redogörelse som visar att uppgifterna skyddas på behörigt sätt.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om de uppgifter som avses i 2 mom. och hur de ska lämnas.

### *Föreslagen lydelse*

av sina uppgifter och skyldigheter enligt denna lag.

I registret antecknas bannätsförvaltarens namn och företags- och organisationsnummer, eventuell bifirma, adressuppgifter och andra kontaktuppgifter samt andra uppgifter som bannätsförvaltaren lämnat i sin ansökan om säkerhetstillstånd enligt 25 § 2 mom. eller i sin anmälan enligt 29 § samt de viktigaste uppgifterna om bannätsförvaltare som är kritiska för försörjningsberedskapen.

*I registret antecknas också uppgifter om tillstånd för ibruktagande av fasta strukturella delsystem som Transport- och kommunikationsverket beviljar med stöd av 52 och 78 § samt de användningstillstånd för byggtiden som verket beviljar med stöd av 57 §. I registret antecknas tillståndshavarens namn, företagsnummer eller organisationsnummer samt adressuppgifter och andra kontaktuppgifter.*

Bannätsförvaltaren ska lämna uppgifterna genom teknisk anslutning eller på annat sätt i elektronisk form i enlighet med vad som avtalas med Transport- och kommunikationsverket. Innan en teknisk anslutning öppnas ska den som lämnar uppgifter lägga fram en redogörelse som visar att uppgifterna skyddas på behörigt sätt.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om de uppgifter som avses i 2 och 3 mom. och hur de ska lämnas.

*På förvaring och radering av uppgifter i registret tillämpas 224 § i lagen om transportservice.*

Denna lag träder i kraft den

20 .



## 2.

### Lag

#### om ändring av 53 och 57 § i lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen om transportservice (320/2017) 53 § 5 mom. och 57 §, sådana de lyder, den förstnämnda bestämmelsen i lag 1255/2020 och den sistnämnda bestämmelsen i lagarna 301/2018, 984/2018 och 371/2019, som följer:

#### *Gällande lydelse*

53 §

#### *Förutsättningar för bedrivande av järnvägstrafik*

Koncession krävs inte av ett järnvägsföretag som har registrerats i någon annan stat än en EES-stat och som bedriver i den mellan Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering ingångna överenskommelsen om direkt internationell järnvägstrafik (FördrS 85/2016) avsedd järnvägsgränstrafik enbart på spåranläggningar mellan riksgränsen och en järnvägsgränsstation och på spåranläggningar på en järnvägsgränsstation.

57 §

#### *Giltighet för en koncession för järnvägstrafik och ändringar i den*

Ett järnvägsföretags koncession är giltig så länge järnvägsföretaget uppfyller förutsättningarna enligt detta kapitel.

#### *Föreslagen lydelse*

53 §

#### *Förutsättningar för bedrivande av järnvägstrafik*

Koncession krävs inte av ett järnvägsföretag som har registrerats i någon annan stat än en EES-stat och som bedriver i den mellan Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering ingångna överenskommelsen om direkt internationell järnvägstrafik (FördrS 84 och 85/2016) avsedd järnvägsgränstrafik enbart på spåranläggningar mellan riksgränsen och en järnvägsgränsstation och på spåranläggningar på en järnvägsgränsstation. *Koncession krävs dock av ett företag som i järnvägsgränstrafik tar emot fordon från ett ryskt järnvägsföretag eller överlämnar sådana till ett ryskt järnvägsföretag på en järnvägsgränsstation i Finland.*

57 §

#### *Giltighet för en koncession för järnvägstrafik och ändringar i den*

Ett järnvägsföretags koncession är giltig så länge järnvägsföretaget uppfyller förutsättningarna enligt detta kapitel. *Om järnvägsföretaget dock byter ägare eller om de som sköter uppgifter inom den operativa ledningen byts, ska företaget omedelbart underrätta Transport- och kommunikationsverket om ändringarna så att verket kan kontrollera att järnvägsföretagets*

### *Gällande lydelse*

Järnvägsföretaget ska inleda sin verksamhet inom sex månader från det att koncessionen beviljades. Transport- och kommunikationsverket kan på begäran av koncessionshavaren, med beaktande av den speciella arten av de tjänster som ska tillhandahållas, besluta att verksamheten får inledas senare än sex månader efter det att koncessionen beviljades. Om koncessionshavaren inte har inlett sin verksamhet inom sex månader från det att koncessionen beviljades eller har avbrutit sin verksamhet för minst sex månader i följd, kan Transport- och kommunikationsverket be koncessionshavaren lägga fram en tilläggsutredning för att utreda förutsättningarna för koncessionens giltighet.

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

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

### *Föreslagen lydelse*

*nya ägare och de personer som utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen uppfyller de villkor som föreskrivs i 54 och 55 §. På basis av den information som verket fått kan det kräva behövliga ytterligare uppgifter av järnvägsföretaget.*

Järnvägsföretaget ska inleda sin trafik inom sex månader från det att koncessionen beviljades. Transport- och kommunikationsverket kan på begäran av koncessionshavaren, med beaktande av den speciella arten av de tjänster som ska tillhandahållas, besluta att trafiken får inledas senare. Om koncessionshavaren inte har börjat bedriva trafiken inom utsatt tid eller har avbrutit trafiken för minst sex månader i följd, kan Transport- och kommunikationsverket be koncessionshavaren lägga fram en tilläggsutredning för att utreda förutsättningarna för koncessionens giltighet.

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

Transport- och kommunikationsverket kan kräva en utredning, om koncessionshavarens rättsliga ställning ändras på ett sätt som kan ha betydelse för den koncessionsenliga järnvägstrafiken. Verket ska bedöma förutsättningarna för fortsatt verksamhet så snart som möjligt efter att ha fått koncessionshavarens utredning. *Om Transport- och kommunikationsverket har anledning att misstänka att järnvägsföretaget inte uppfyller förutsättningarna för koncession enligt 54 §, har verket rätt att kontrollera om förutsättningarna uppfylls. Om Transport- och kommunikationsverket konstaterar att förutsättningarna för koncession inte uppfylls, ska verket vidta de åtgärder som avses i 243 § för att*

*Gällande lydelse*

Transport- och kommunikationsverket ska underrätta Europeiska unionens järnvägsbyrå, om verket gör ändringar i en koncession som det har beviljat ett järnvägsföretag.

*Föreslagen lydelse*

*koncessionen ska hållas i kraft eller återkallas.*

Transport- och kommunikationsverket ska underrätta Europeiska unionens järnvägsbyrå, om verket gör ändringar i en koncession som det har beviljat ett järnvägsföretag.

Denna lag träder i kraft den \_\_\_\_\_ 20 .