

Kommunikationsutskottet

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av järnvägslagen och banlagen

INLEDNING

Remiss

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av järnvägslagen och banlagen (RP 13/2015 rd): Ärendet har remitterats till kommunikationsutskottet för betänkande.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- trafikråd Risto Saari, kommunikationsministeriet
- jurist Pekka Kouhia, Trafikverket
- utvecklingschef Kaisa Sainio, Trafiksäkerhetsverket
- specialforskare Jussi Pääkkönen, Konkurrens- och konsumentverket
- verkställande direktör Kimmo Rahkamo, Fenniarail Oy
- avtalschef Kimmo Sinisalo, Helsingforsregionens trafik
- chef för samhällsrelationer Nina Routti-Hietala, VR-Group Ab
- biträdande direktör Kirsti Tarnanen-Sariola, Finlands Hamnförbund rf
- verkställande direktör Pasi Kusmin, Valtasiirto Oy.

Skriftligt yttrande har lämnats av

- justitieministeriet
- finansministeriet
- Destia Rail Oy
- Stora Enso Oyj
- Lokmannaförbundet rf
- Allmänna Industriförbundet rf.

PROPOSITIONEN

Regeringen föreslår att järnvägslagen och banlagen ändras så att Europaparlamentets och rådets direktiv om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde genomförs nationellt. Järnvägslagen föreslås bli ändrad särskilt i fråga om de kapitel som gäller tilldelning av kapacitet, tjänster och banavgifter samt regleringsorgan. Bestämmelser om tjänsterna och prissättningen av dem samt prissättningen av användningen av bannätet föreslås ingå i separata kapitel. Bestäm-

Betänkande KoUB 6/2015 rd

melserna om tilldelning av kapacitet, tjänster och banavgifter föreslås i fortsättningen utöver Trafikverket även gälla strategiskt viktigare förvaltare av privata spåranläggningar, som Europeiska kommissionen har förutsatt att omfattas av bestämmelserna. Dessutom föreslås att järnvägslagen ändras så att ställningen stärks för det regleringsorgan som fungerar som tillsyns- och kontrollorgan i anslutning till Trafiksäkerhetsverket och att dess uppgifter ses över så att de motsvarar direktivets krav.

I banlagen föreslås en ny bestämmelse enligt vilken kommunikationsministeriet åläggs att göra upp en plan för utveckling av järnvägsinfrastrukturen. Dessutom föreslås det att ministeriet vid behov kan ingå avtal med förvaltare av privata spåranläggningar för att projekt som omfattas av planen för utveckling av järnvägsinfrastrukturen ska genomföras dels på statens bannät, som förvaltas av Trafikverket, dels även på privata spåranläggningar.

Lagarna föreslås träda i kraft så snart som möjligt efter det att de har antagits av riksdagen.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Regeringen föreslår att järnvägslagen (304/2011) och banlagen (110/2007) ändras för att nationellt genomföra direktiv 2012/34/EU om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (järnvägsmarknadsdirektivet). Direktivets syfte är bland annat att främja järnvägstrafikens konkurrenskraft, underlätta marknadstillträdet, säkerställa en rättvis tillgång till trafikrelaterade tjänster och se över bestämmelserna om banavgiften.

Reglering som direktivet kräver

Utfrågade sakkunniga har delvis kritiskt uppmärksammat vissa bestämmelser som enligt utskottets uppfattning uppenbart förutsätts av direktivet och som gäller bland annat att utvidga lagens tillämpningsområde till förvaltare av privata spåranläggningar, avgifterna för användningen av bannätet och särredovisning av tjänsterna. Dessutom har man fäst uppmärksamhet vid den direkta internationella järnvägstrafiken mellan Finland och Ryssland, men bestämmelser om detaljerna kring det regleras i en särskild överenskommelse om järnvägssamtrafik mellan Finland och Ryssland.

Enligt propositionen ska bestämmelserna om tilldelning av bankapacitet, tjänster och banavgifter i järnvägslagen i fortsättningen utöver Trafikverket även gälla strategiskt viktigare förvaltare av privata spåranläggningar. Utöver de privata spåranläggningar som förvaltas av VR-Group AB finns privata spåranläggningar bland annat i anslutning till hamnar och olika industrianläggningar. Enligt kommissionens linje omfattas en privat spåranläggning av den föreslagna regleringen bland annat om spåranläggningen är förbunden med en betydande internationell transportförbindelse. I Finland innebär det i praktiken att alla privata spåranläggningar i kusthamnarna för sjötransport omfattas av bestämmelserna. Utskottet anser att de nya skyldigheterna för förvaltarna av privata spåranläggningar också i praktiken måste vara så lätta och enkla som möjligt administrativt sett. Utskottet ser det också som viktigt att förvaltarna underrättas om de kommande förändringarna och att de efter behov erbjuds rådgivning om tillämpningen av bestämmelserna och bland annat om hur man ser till att verksamheten är säker.

Betänkande KoUB 6/2015 rd

I propositionen föreslås det att bestämmelserna om banavgifter ska ses över i enlighet med direktivet. Alternativen för bannätsförvaltaren när det gäller prissättning av användning av bannätet och de anknyttande tjänsterna och i fråga om olika slag av graderingar kommer till vissa delar att öka. Genom att ta ut avgifter kan förvaltaren i fortsättningen bland annat försöka främja införandet av nya tjänster eller uppmuntra till installation av ett automatiskt tågkontrollsystem. Utifrån erhållen utredning anser utskottet att den föreslagna regleringen av avgifter är adekvat och överensstämmer med direktivets krav.

Bestämmelserna för att genomföra järnvägsmarknadsdirektivet ska också göra det lättare att komma in på marknaden genom att säkerställa att alla järnvägsoperatörer på lika grunder kan få de stöd- och underhållstjänster som behövs. För detta ändamål föreskrivs det bland annat om villkoren för att erbjuda tjänster, åtskillnad i tjänsteutbudet och förutsättningarna för att en tjänstleverantör ska kunna vägra tillhandahålla en annan aktör tjänster. Direktivet kräver särredovisning i fråga om tjänster och anläggningar för tjänster, men detta har i vissa sakkunnigyttranden ansetts vara svårt att genomföra i praktiken. Sakkunniga har också lyft fram vissa andra praktiska utmaningar när det gäller att verkställa vissa av de föreslagna bestämmelserna. Utskottet konstaterar att lösningar måste hittas på de praktiska utmaningarna i anslutning till särredovisningen och annat som gäller verkställigheten. Lösningarna måste hittas inom de gränser som direktivet sätter genom samarbete mellan branschaktörerna och myndigheterna och de måste fungera också i praktiken.

Tidsplanen för direktivets genomförande

I samband med behandlingen av propositionen har det framkommit delvis avvikande synpunkter om hur långt andra medlemsstater har kommit med att genomföra direktivet. Järnvägsmarknadsdirektivet skulle ha genomförts senast den 15 juni 2015. Enligt uppgift har åtminstone tio medlemsstater slutfört samtliga nationella genomförandeåtgärder som krävs i direktivet, fyra medlemsstater har satt de nödvändiga bestämmelserna i kraft på lagnivå och sex medlemsstater har aviserat att de senast i oktober 2015 meddelar kommissionen att direktivet har genomförts nationellt. Detta visar att Finland således inte har avancerat särskilt snabbt jämfört med andra medlemsstater. Innehållet i kommissionens genomförandeförordningar, som gäller tekniska detaljer, praxis och bland annat övervakning och som är nationellt direkt tillämpliga, är enligt uppgift huvudsakligen känt och förordningarna bedöms inte vara problematiska för Finland.

Särdrag i Finlands järnvägstrafik

Utskottet vill betona att förhållandena för Finlands järnvägstrafik på många sätt avviker från förhållandena i exempelvis Centraleuropa. Vi har annan spårvidd än resten av Europa och nästan hela bannätet är enspårigt. Till det kommer långa geografiska avstånd, få utlandsförbindelser, vinterförhållanden och ett relativt litet antal passagerare och transporter. Allt detta ställer järnvägstrafiken inför helt andra utmaningar hos oss än i Central- och Sydeuropa. Enligt uppgift kan vi därför inte heller dra slutsatser om regleringens konsekvenser för Finland av kommissionens relativt positiva konsekvensbedömningar. Utskottet vill således betona att det är ytterst viktigt att särdragen i Finlands järnvägstrafik beaktas när man tillämpar de på direktivet baserade bestämmelserna och kommissionens genomförandeförordningar.

Betänkande KoUB 6/2015 rd

Marknadens utveckling

Enligt erhållen utredning innehåller den aktuella propositionen inga bestämmelser som uttryckligen skulle gälla öppnande av persontrafiken på järnvägarna för konkurrens. Men utskottet vill uppmärksamma att det enligt uppgift ser ut som att särskilt på grund av kraven i EU-lagstiftningen kommer persontrafiken sannolikt i praktiken att öppnas för konkurrens också i Finland under de närmaste åren. Utskottet menar att med tanke på denna utveckling är det ändamålsenligt att konsekvenserna och alternativen diskuteras och att vi skapar en beredskap för omställningen i förväg så att vi i förekommande fall fullt ut kan utnyttja de möjligheter som konkurrensen medför, samtidigt som vi för alla aktörer minimerar de icke önskvärda följderna.

Utskottet framhåller att särskilt vid bedömningen av följderna av konkurrensen bör vi beakta erfarenheterna från andra länder, säkerställa att Finland inte upprepar misstag som begåtts på annat ställe och att vi finner en kontrollerad helhetslösning på anpassningen till effekterna av omställningen. När konkurrensen eventuellt öppnas bör vi kunna säkerställa rättvisa villkor för konkurrens och tillträde till marknaden, såsom tillgång till och prissättning på banförbindelser, materiel eller underhålls- och stödtjänster. Samtidigt gäller det att undvika en orättvis fokusering på enbart de mest lönsamma rutterna. För att marknaden ska kunna fungera måste vi också se till att barnorna hålls i skick till vettiga kostnader och att vi i mån av möjlighet kan utveckla det existerande bannätet för att eliminera flaskhalsar i infrastrukturen som förhindrar ökad spårtrafik. Utskottet framhåller också att säkerheten i järnvägstrafiken i allt väsentligt bör gå att säkerställa också när trafikidkarna eventuellt blir fler i framtiden.

Enligt propositionen ska kommunikationsministeriet tillsammans med intressentgrupper utarbeta en långsiktig plan för utveckling av järnvägsinfrastrukturen. Dessutom kan ministeriet ingå avtal med förvaltare av privata spåranläggningar enligt vilka planenliga projekt också genomförs på privata spåranläggningar. Utskottet anser att förslagen är goda med avseende på utvecklingen av ramarna för järnvägstrafiken och anser dessutom att det i detta skede är angeläget att vid utarbetandet av långsiktiga utvecklingsplaner uppmärksamma också ändringsbehov som relaterar till eller beror på konkurrenssituationen på marknaden.

Utskottet anser att indragningen av banförbindelser till följd av de senaste tidernas sparbeting är en ytterst oroväckande utveckling och betonar att ersättande trafik bör fås fram för dessa rutter. Det är ytterst viktigt, menar utskottet, att järnvägsförbindelserna förblir välfungerande i hela Finland också i framtiden. Att banförbindelserna och järnvägstransporterna fungerar är av avgörande betydelse för medborgarnas dagliga liv, regionernas vitalitet och de lokala företagens verksamhetsförutsättningar. Men en del av Finlands regionalt viktiga banförbindelser är krävande att hålla ekonomiskt lönsamma bland annat på grund av kundmängderna. Det tvingar i framtiden fram diskussioner om köptrafikens och trafikpiktens roll samt också om nya sätt att ordna trafiken för att säkerställa att persontrafik och transporter fungerar.

Lagutskottet menar att propositionen är behövlig och ändamålsenlig. Utskottet tillstyrker lagförslagen men med följande ändringar.

UTSKOTTETS DETALJMOTIVERING

1. Lag om ändring av järnvägslagen

71 a §. Regleringsorganets chef. Vid utfrågningen av sakkunniga har det framkommit att det inte framgår av 71 a § 5 mom. eller dess motiv vilket som är den föreslagna bestämmelsens relation till regleringen av jäv i förvaltningslagen (434/2003). För att förtydliga bestämmelsen föreslår utskottet att momentets inledning kompletteras med en hänvisning till förvaltningslagen så att den föreslagna regleringen tillämpas utöver vad som föreskrivs i bestämmelserna om jäv i förvaltningslagen.

71 c § Regleringsorganets rätt att få uppgifter samt beslutsfattande. Vid utfrågningen av sakkunniga har det framkommit att uppgiften för den person som bistår myndigheten enligt 71 c § 3 mom. bör föreskrivas mer detaljerat och så att den sakkunniges roll uttryckligen som biträdande aktör framgår tydligare. Utskottet föreslår att momentet också ändras så att momentet inkluderar kraven på kompetensen hos sådana sakkunniga och en bestämmelse om de sakkunnigas tjänsteansvar.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Kommunikationsutskottets förslag till beslut:

Riksdagen godkänner lagförslag 2 i proposition RP 13/2015 rd utan ändringar.

Riksdagen godkänner lagförslag 1 i proposition RP 13/2015 rd med ändringar. (Utskottets ändringsförslag)

Utskottets ändringsförslag

1.

Lag

om ändring av järnvägslagen

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i järnvägslagen (304/2011), sådan den lyder ändrad i lag 939/2013, 82 § 2 mom.,
ändras 1 § 1 och 2 mom., 2 § 8, 9 och 32 punkten, 3 §, 11 § 1 och 3 mom. och 12 §, rubriken för 4 kap., 20 § 1 och 2 mom., 21–32 §, rubriken för 5 kap., 33–35, 37, 38 och 71–73 §, 86 § 1 mom.,

Betänkande KoUB 6/2015 rd

87 och 88 §, 91 § 1 mom. samt 92 och 93 §, sådana de lyder, 2 § 32 punkten och 91 § 1 mom. i lag 323/2013, 30 § delvis ändrad i lag 939/2013, 71 § delvis ändrad i lag 323/2013, 85 § 4 mom. och 86 § 1 mom. samt 87 och 93 § i lag 939/2013, samt

fogas till 1 § ett nytt 3 mom., varvid det nuvarande 3 mom. blir 4 mom., till 2 §, sådan den lyder delvis ändrad i lagarna 323/2013 och 939/2013, nya 33–43 punkter samt till lagen nya 23 a, 27 a, 28 a, 29 a, 34 a §, 36 a och 36 b §, till lagen en ny kapitelrubrik före 36 b § samt till lagen nya 37 a–37 c, 38 a–38 c, 71 a–71 c, 73 a, 81 a och 91 a § som följer:

1 §

Lagens syfte och tillämpningsområde

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

Lagen tillämpas på järnvägssystemet i Finland, på banarbete, på trafiken på bannätet samt på fordon som används på bannätet. Bestämmelserna i 4, 5 och 5 a kap. tillämpas inte på de privata spåranläggningar som Europeiska kommissionen på grundval av erhållen anmälan har beslutat att ska undantas från tillämpningsområdet för bestämmelserna om tilldelning av kapacitet och om banavgifter i kapitel IV i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde, nedan järnvägsmarknadsdirektivet. Även förvaltarna av dessa privata spåranläggningar ska garantera ett öppet och icke-diskriminerande tillträde till sitt bannät och till tjänsterna vid spårförbindelserna. Dessutom ska prissättningen av de tjänster som tillhandahålls på bannätet och i samband med det vara skälig och likvärdig. Det regleringsorgan som avses i 13 kap. har rätt till information om tilldelning av kapacitet på privata spåranläggningar, om tjänsteutbud och om prissättning av tjänster.

— — — — —

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

— — — — —

8) *bankapacitet* möjligheten att använda bannätet och göra upp tågplaner för trafikerade linjer på bannätet,

9) *den som ansöker om bankapacitet* järnvägsoperatörer, behöriga myndigheter som avses i 14 § i kollektivtrafiklagen, avlastare, speditörer, operatörer för kombinerade transporter samt inrättningar som ger utbildning för järnvägsbranschen som har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av att ansöka om bankapacitet,

— — — — —

32) *långt framskridet projekt* ett projekt vars planerings- eller uppbyggnadsfas är i ett sådant skede att en ändring av de tekniska specifikationerna inte är möjlig av rättsliga, ekonomiska eller finansiella orsaker eller av avtalsmässiga orsaker i övrigt, samhälleliga eller miljömässiga orsaker eller orsaker som kan jämföras med dessa,

Betänkande KoUB 6/2015 rd

33) *anläggning för tjänster* installationer, inklusive mark, byggnader och utrustning, som helt eller delvis iordningställts för att tillhandahålla järnvägsoperatörer sådana tjänster som avses i punkterna 2–4 i bilaga II till järnvägsmarknadsdirektivet,

34) *tjänsteleverantör* varje offentlig eller privat sammanslutning som ansvarar för förvaltningen av en eller flera anläggningar för tjänster eller som tillhandahåller den som ansöker om tjänster stöd- och underhållstjänster för järnvägstrafiken,

35) *den som ansöker om tjänster* varje offentlig eller privat sammanslutning eller aktör, såsom de som ansöker om bankkapacitet, järnvägsoperatörer, behöriga myndigheter som avses i 14 § i kollektivtrafiklagen, läroanstalter som tillhandahåller utbildningstjänster, andra tjänsteleverantörer och andra som behöver tjänster, som för sitt eget eller en annan järnvägsoperatörs eller läroanstalts bruk ansöker om de stöd- och underhållstjänster för järnvägstrafiken som tjänsteleverantören tillhandahåller,

36) *skälig avkastning* avkastning på eget kapital som tar hänsyn till den eventuella risk som tjänsteleverantören löper och som ligger i linje med den genomsnittliga avkastningen för den aktuella servicebranschen under de senaste åren,

37) *överbelastad järnvägslinje* eller del av den en del av bannätet där efterfrågan på bankkapacitet trots samordning av ansökningar om bankkapacitet inte helt kan tillgodoses vid en viss tidpunkt,

38) *kapacitetsförstärkningsplan* en åtgärd eller en serie åtgärder med en tidsplan för genomförandet och med syftet att minska de kapacitetsbegränsningar som har lett till att en del av infrastrukturen förklaras som överbelastad järnvägslinje eller del av den,

39) *järnvägslinje* bankkapacitet som behövs för transport av ett visst tåg mellan två platser under en viss tidsperiod,

40) *tågplan* uppgifter om alla planerade rörelser av tåg och rullande materiel som kommer att äga rum på det berörda bannätet eller den berörda järnvägslinjen eller delen av den under den tid som tågplanen gäller,

41) *sidospår* för uppställning sidospår som specifikt är avsett för tillfällig uppställning av järnvägsfordon mellan två uppdrag,

42) *ramavtal* ett offentligt eller privaträttsligt rättsligt bindande allmänt avtal, där sökandens och bannätsförvaltarens rättigheter och skyldigheter fastställs när det gäller bankkapacitet som beviljas för längre tid än en tågplaneperiod och de avgifter som tas ut under samma tid,

43) *beskrivning av bannätet* ett dokument som upprättas av bannätsförvaltaren, som där i detalj anger allmänna regler, tidsfrister, förfaranden och kriterier för avgiftssystem och för system för tilldelning av kapacitet vad gäller bannätet och övrig infrastruktur, inbegripet annan information som krävs för ansökan om bankkapacitet.

3 §

Förutsättningar för bedrivande av järnvägstrafik

Ett järnvägsföretag har rätt att bedriva järnvägstrafik under förutsättning att

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

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

3) det i enlighet med 26 § har beviljats den bankkapacitet som behövs för trafiken,

Betänkande KoUB 6/2015 rd

4) det har ingått ett avtal enligt 30 § med en bannätsförvaltare om användning av bannätet, och att

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

Vad som i 1 mom. 1, 3 och 5 punkten föreskrivs om järnvägsföretags rätt att bedriva järnvägstrafik gäller även andra järnvägsoperatörer.

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

11 §

Sökande av koncession

Ansökan om koncession lämnas till Kommunikationsministeriet på Europeiska unionens officiella koncessionsblankett. I bilaga till blanketten ska den som ansöker om koncession lämna ministeriet uppgifter om

- 1) de personernas anseende som utsetts till uppgifter inom sökandens operativa ledning,
- 2) sina tillgångar och skulder,
- 3) bokslutsuppgifter eller balansräkning från föregående räkenskapsperiod,
- 4) medel och tillgångar som kan användas som säkerhet,
- 5) eget driftskapital och främmande kapital, inklusive bankdepositioner, checkräkningskrediter och lån,
- 6) betalda skatter och socialskyddsavgifter,
- 7) sina inkomster av och utgifter för verksamheten, inklusive anskaffningsutgifterna för rullande järnvägsmateriel, byggnader, konstruktioner och markområden,
- 8) ansvarsförsäkring eller motsvarande arrangemang i enlighet med 90 §.

När ansökan om koncession lämnas in ska sökanden betala en ansökningsavgift på 500 euro till ministeriet samt 500 euro en månad efter att koncession har beviljats.

12 §

Förutsättningar för beviljande av koncession

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

- 1) sökanden har lämnat alla uppgifter som avses i 11 §,
- 2) sökanden har för avsikt att som sin huvudsakliga verksamhet bedriva järnvägstrafik med rullande materiel som sökanden förfogar över eller att tillhandahålla dragkraft,
- 3) sökanden har för utövande av verksamheten tillräcklig yrkesmässig kompetens och erfarenhet för en säker och pålitlig kontroll över affärsverksamheten och tillsyn över verksamheten,
- 4) sökanden är tillförlitlig och de personer som har utsetts att sköta uppgifter inom dess operativa ledning har gott anseende och är yrkesmässigt kompetenta,
- 5) 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,

Betänkande KoUB 6/2015 rd

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

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

Sökanden uppfyller kravet på yrkesmässig kompetens enligt 1 mom. 4 punkten, om sökanden i den utsträckning som ansökan förutsätter har kunskaper och erfarenhet av att under säkra former bedriva och övervaka järnvägstrafik.

Sökanden uppfyller inte solvenskravet enligt 1 mom. 5 punkten, om

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

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

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

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

Om ett företag inte uppfyller de förutsättningar för bedrivande av järnvägstrafik som föreskrivs i denna paragraf, får koncession inte beviljas och dess giltighetstid inte förlängas.

4 kap.

Utnyttjande av bannätet samt bankapaciteten

20 §

Tillträde till bannätet och rätt att använda det

Sådan bankapacitet på bannätet som beviljats enligt detta kapitel får användas för järnvägstrafik av järnvägsföretag som fått koncession av kommunikationsministeriet enligt 10 § eller som fått koncession för järnvägstrafik inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och som också i andra avseenden uppfyller de förutsättningar för bedrivande av järnvägstrafik som föreskrivs i 3 §. Också andra järnvägsoperatörer får för att bedriva trafik använda bankapacitet som beviljats enligt detta kapitel, om de förutsättningar för bedrivande av trafik som anges i 3 § uppfylls.

På direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland tillämpas den överenskomelse so ingåtts om den.

Betänkande KoUB 6/2015 rd

21 §

Ramavtal

Bannätsförvaltare kan ingå ramavtal med dem som ansöker om bankapacitet. I ett ramavtal avtalar man om särdragen i fråga om den bankapacitet som sökanden behöver. Ramavtalet berättigar inte sökanden att få den bankapacitet som anges i avtalet, och sökanden kan inte beviljas ensamrätt till bannätet i fråga.

Ramavtal får ingås för högst fem år i sänder. Bannätsförvaltare kan av särskilda skäl ingå ramavtal för en längre tid. Grunden för att ingå avtal för längre tid än fem år kan dock endast vara avtal som har samband med en parts transportverksamhet, särskilda investeringar eller särskilda affärsrisker. Även för trafik på en sådan särskild järnvägslinje eller del av den som avses i 23 § kan avtal om bankapacitet ingås för längre tid, dock högst 15 år. Grunden för sådana förlängda avtal kan endast utgöras av omfattande och långsiktiga investeringar, som sökanden ska motivera på tillbörligt sätt.

Ramavtalet ska innan det undertecknas lämnas till det regleringsorgan som avses i 13 kap. för godkännande. Regleringsorganet ska inom en månad efter att det mottagit ramavtalet meddela parterna i ramavtalet ifall ändringar i avtalet krävs innan det kan godkännas och undertecknas.

Trots det som föreskrivs i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) är uppgifterna om ramavtal, för hur lång tid de ingåtts och grunderna för dem samt specifika uppgifter om den bankapacitet som ramavtalet gäller offentliga. Regleringsorganet har emellertid trots sekretessbestämmelserna rätt att få uppgifter om ingående av avtal och grunderna för avtalen samt om innehållet i ramavtal.

22 §

Ansökan om bankapacitet

Den som ansöker om bankapacitet ska ansöka om bankapacitet enligt vad som föreskrivs i denna paragraf. Ansökan om bankapacitet kan utöver av järnvägsoperatörer göras också av de behöriga myndigheter som ansvarar för trafikavtalen för persontrafiken i järnvägstrafiken, de sökande som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik samt inrättningar som ger utbildning för järnvägsbranschen, som kan ansöka om bankapacitet för sin egen undervisningsverksamhet.

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

Om den som ansöker om bankapacitet och bannätsförvaltaren har ingått ett sådant ramavtal om användning av bankapacitet som avses i 21 §, ska ansökan om bankapacitet lämnas i enlighet med det avtalet.

Om bannätsförvaltaren i samband med ansökan om bankapacitet av den som ansöker om bankapacitet kräver sådan förskottsbetalning eller sådana säkerheter som unionslagstiftningen tillåter, ska bannätsförvaltaren meddela detta i sin beskrivning av bannätet.

Betänkande KoUB 6/2015 rd

Närmare bestämmelser om ansökan om bankapacitet och om ansökningstiderna samt om tågplaneperioden, om ändringstidpunkterna under tågplaneperioden och om tidsfristerna i anslutning till dem utfärdas genom förordning av statsrådet.

Den som ansöker om bankapacitet kan hos Trafikverket ansöka om bankapacitet också för internationella järnvägslinjer inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

23 §

Särskild järnvägslinje eller del av den

Om tillräckligt med alternativa järnvägslinjer kan reserveras för bedrivande av övrig järnvägstrafik, kan en bannätsförvaltare genom ett beslut reservera en viss järnvägslinje eller en del av den som särskild. Bannätsförvaltaren ska höra berörda järnvägsoperatörer innan den reserverar en järnvägslinje eller en del av den som särskild. På en särskild järnvägslinje eller del av den har den trafik för vilken järnvägslinjen eller en del av den har reserverats som särskild prioritet vid tilldelande av bankapacitet. När en järnvägslinje eller en del av den reserveras som särskild får dock inte sådana järnvägsoperatörer som bedriver andra typer av trafik hindras från att använda järnvägslinjen eller delen i fråga, om det på linjen i fråga finns kapacitet att tillgå.

Bannätsförvaltaren ska i den beskrivning av bannätet som avses i 32 § publicera uppgifter om den särskilda järnvägslinjen eller delen av den.

23 a §

Samordningsprocess

Om en bannätsförvaltare under tågplaneprocessen märker att ansökningarna om bankapacitet är oförenliga, ska den sträva efter att samordna ansökningarna så gott det går. Bannätsförvaltaren har rätt att vid samordningsprocessen föreslå alternativ bankapacitet som avviker från den bankapacitet som har begärts.

Bannätsförvaltaren ska lösa eventuella konflikter genom förhandling med berörda sökanden. Förhandlingarna ska bygga på att bannätsförvaltaren ger alla som ansöker om kapacitet följande uppgifter inom rimlig tid, kostnadsfritt och i skriftlig form:

- 1) linjer som begärts av andra sökanden på samma linjeavsnitt,
- 2) linjer som preliminärt reserverats för andra sökanden på samma linjeavsnitt,
- 3) alternativ bankapacitet för relevanta linjeavsnitt som föreslagits i enlighet med 1 mom.,
- 4) information om de kriterier som används vid tilldelning av kapacitet.

Bannätsförvaltaren ska fastställa principerna för samordningsprocessen i den beskrivning av bannätet som avses i 32 §. Bannätsförvaltaren är även skyldig att i beskrivningen av bannätet presentera det förfarande genom vilket man löser konflikter som gäller bankapaciteten.

24 §

Överbelastad järnvägslinje eller del av den samt prioritetsordning

Om en bannätsförvaltare efter samordningsprocessen för bankapaciteten och hörandet av sökandena i enlighet med 23 a § inte kan fördela bankapaciteten på en järnvägslinje eller på en del

Betänkande KoUB 6/2015 rd

av den på ett sätt som tillfredsställer sökandena, ska bannätsförvaltaren meddela att järnvägslinjen eller delen av den i fråga är överbelastad. En järnvägslinje eller del av den kan även konstateras vara överbelastad om det under tågplaneperioden är uppenbart att järnvägslinjen eller en del av den är överbelastad.

På en överbelastad järnvägslinje eller del av den kan bannätsförvaltaren ta i bruk en sådan förhöjd grundavgift som avses i 37 a §, och om ingen förhöjd avgift har tagits i bruk eller om den inte har lett till att överbelastningen elimineras, kan bannätsförvaltaren besluta om prioritetsordningen för järnvägslinjen, i enlighet med vilken en viss typ av trafik kan prioriteras när kapaciteten på den överbelastade järnvägslinjen eller delen av den tilldelas. Prioritetsordningen ska beakta tjänstens samhälleliga betydelse i förhållande till de andra trafiktjänsterna. När prioritetsordningen fastställs ska man sträva till att behandla alla dem som tillhandahåller tjänster så likvärdigt och icke-diskriminerande som möjligt.

Det är möjligt att avvika från prioritetsordningen till förmån för en sökande som bedriver internationell trafik eller en sökande som bedriver trafik som i övrigt upprätthåller eller förbättrar järnvägstransportsystemets eller kollektivtrafikens funktionsduglighet. Detsamma gäller, om avslag på ansökan skulle medföra oskälig olägenhet för sökanden eller för affärsverksamhet som bedrivs av dennes kunder. Avvikande från prioritetsordningen för tilldelning av kapacitet på en överbelastad järnvägslinje eller del av den förutsätter en kapacitetsanalys som avses i 29 §. Bannätsförvaltaren ska i den beskrivning av bannätet som avses i 32 § publicera principerna för prioritetsordningen för tilldelning av kapacitet på en överbelastad järnvägslinje eller del av den.

Bannätsförvaltaren har trots sekretessbestämmelserna rätt att för avgörandet av prioritetsordningen konfidentiellt få nödvändiga uppgifter inklusive motivering av dem som ansöker om kapacitet. Bannätsförvaltaren ska avgöra prioritetsordningen inom tio dagar från att den förhandling som avses i 23 a § har avslutats.

25 §

Upprättande av tågplaneförslag och hörande av parter

Bannätsförvaltare ska i så stor utsträckning som möjligt sträva efter att tillmötesgå alla ansökningar om bankapacitet samt besvara ansökningarna likvärdigt med hänsyn till alla begränsningar som rör sökandena, även de ekonomiska konsekvenserna för deras affärsverksamhet.

En bannätsförvaltare som har bannät med trafik som löper enligt en tågplan ska på basis av ansökningarna upprätta ett tågplaneförslag för den följande tågplaneperioden inom fyra månader från utgången av tiden för ansökan om bankapacitet.

Tågplaneförslaget ska i första hand grunda sig på att den sökta bankapaciteten beviljas. Bannätsförvaltaren kan emellertid erbjuda sökanden bankapacitet som inte väsentligt avviker från den som ansökan gäller, om situationen kräver samordning.

Bannätsförvaltaren ska sända tågplaneförslaget för kännedom till dem som har ansökt om bankapacitet och till övriga berörda parter inom den tid som avses i 1 mom. och höra parterna om tågplaneförslaget samt ge dem en tidsfrist på minst en månad för att framföra sina synpunkter på tågplaneförslaget.

Betänkande KoUB 6/2015 rd

26 §

Tilldelning av bankapacitet

Bannätsförvaltare ska på basis av tågplaneförslaget samt remissförfarandet enligt 25 § 4 mom. besluta om tilldelning av bankapacitet på likvärdiga och icke-diskriminerande grunder för en tågplaneperiod. Bannätsförvaltare ska då särskilt se till persontrafikens, godstrafikens samt banunderhållets behov och att bannäts utnyttjas på ett effektivt sätt. Beslutet ska, om inte annat följer av detta kapitel, fattas också med beaktande av prioritetsordningen för särskild och överbelastad järnvägslinje eller del av den. Beslut om att ändra eller omfördela bankapacitet för regelbunden trafik under tågplaneperioden ska fattas på de grunder som anges i 1 mom. med iakttagande av vad som föreskrivs om förfarandet i 22 § 2 mom. och i den förordning av statsrådet som utfärdats med stöd av 22 § 5 mom.

Bannätsförvaltare ska informera alla som har ansökt om bankapacitet om hur de har fördelat bankapaciteten mellan sökandena. Om en bannätsförvaltare låter en del av bankapaciteten bli reservkapacitet som ska fördelas senare, ska alla sökanden även informeras om detta.

27 §

Brådskande bankapacitet

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

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

27 a §

Bankapacitet för underhåll

Ansökningar om bankapacitet för att möjliggöra underhållsarbeten på banan ska lämnas i samband med tågplaneprocessen som avses i 25 §. Bannätsförvaltare ska ta tillräcklig hänsyn till hur planerade underhållsarbeten på banan påverkar de sökande, i tågplaneprocessen förbereda sig på effektivt och systematiskt underhållsarbete samt beakta även behovet av oplanerat underhållsarbete.

Bannätsförvaltare ska så snart som möjligt informera alla parter om bankapacitet inte finns att tillgå till följd av oplanerat underhållsarbete och om detta påverkar andra som innehar bankapacitet.

Betänkande KoUB 6/2015 rd

28 §

Utnyttjande och återkallande av bankapacitet

Innehavare av bankapacitet, undantaget järnvägsoperatörer, kan överlåta bankapacitet som har beviljats dem till järnvägsoperatörer för affärsverksamhet. Till övriga delar får innehavare av bankapacitet inte överlåta bankapacitet som de har beviljats till någon annan, och det är inte tillåtet att bedriva handel med bankapacitet. Om någon som ansöker om eller innehar bankapacitet har sålt kapacitet som tidigare beviljats, får bannätsförvaltaren i fortsättningen inte bevilja denne sökande eller innehavare kapacitet. Innehavare av bankapacitet ska utan dröjsmål meddela bannätsförvaltaren om utnyttjad bankapacitet. Om en innehavare av bankapacitet utnyttjar beviljad bankapacitet i strid med detta moment, ska bannätsförvaltaren höra denne om saken och vid behov återkalla den bankapacitet som beviljats denne.

Bannätsförvaltarna beslutar om tröskelkvoter för minimiutnyttjande av bankapacitet, vilka ska publiceras i den beskrivning av bannätet som avses i 32 §. En bannätsförvaltare kan, efter att först ha hört innehavaren av bankapacitet, vid behov återkalla beviljad bankapacitet eller en del av den, om innehavaren under minst 30 dagar har utnyttjat bankapaciteten mindre än tröskelkvoten för en järnvägslinje eller en del av den förutsätter.

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

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

28 a §

Avgift för bokning av bankapacitet

Bannätsförvaltare kan ta i bruk en avgift för bokning av bankapacitet, genom vilken effektivt utnyttjande av bankapaciteten uppmuntras. Bannätsförvaltarna ska ta ut bokningsavgiften när bankapaciteten tilldelas. Avgiften betalas tillbaka till sökanden i samband med uttagandet av den banavgift som avses i 37 §, om den beviljade bankapaciteten har utnyttjats.

Bokningsavgiften ska tas ut av sådana som ansöker om bankapacitet som regelbundet har underlåtit att utnyttja beviljade linjer eller delar av dessa. För uttagande av bokningsavgifter ska bannätsförvaltarna i beskrivningen av bannätet publicera utvärderingsgrunderna för regelbundet underlåtande att utnyttja kapacitet och linjer eller delar av dem. Dessa utvärderingsgrunder övervakas av det regleringsorgan som avses i 13 kap. och som har rätt att på begäran få kompletterande uppgifter om dem av bannätsförvaltaren och att avgöra meningsskiljaktigheter som gäller utvärderingsgrunderna.

Om Trafikverket i egenskap av förvaltare av statens bannät tar i bruk en avgift för bokning av bankapacitet, ska det publicera utvärderingsgrunderna för bokningsavgiften i sin beskrivning av

Betänkande KoUB 6/2015 rd

bannätet. På basis av dessa får närmare bestämmelser om avgifter för bokning av bankapacitet på statens bannät utfärdas genom kommunikationsministeriets förordning om Trafikverkets avgiftsbelagda prestationer.

29 §

Kapacitetsanalys och kapacitetsförstärkningsplan

Om en bannätsförvaltare med stöd av 24 § konstaterar att en järnvägslinje är överbelastad, ska den inom sex månader efter konstaterandet av överbelastningen göra en kapacitetsanalys. I analysen ska utredas orsakerna till överbelastningen, utvecklingen av trafiken, hinder för utveckling av bannätet samt de åtgärder på kort och medellång sikt som bannätsförvaltaren kan vidta för att eliminera eller minska överbelastningen på den järnvägslinje eller del av den som är föremål för analysen. Dessutom ska bannätsförvaltaren i analysen beskriva de metoder genom vilka alla ansökningar kan tillgodoses fullt ut.

Kapacitetsanalysen ska omfatta bannätet, driften och karaktären av den trafik som bedrivs samt alla dessa faktorer inverkan på bankapaciteten. De åtgärder som ska beaktas i analysen ska särskilt avse omledning av trafik till andra linjeavsnitt, ändring av tågplaner, ändrade hastigheter och förbättringar av bannätet.

Om en bannätsförvaltare har gjort en kapacitetsanalys enligt 1 mom. ska den inom sex månader efter det att analysen blivit klar upprätta en kapacitetsförstärkningsplan. Bannätsförvaltaren ska upprätta en kapacitetsförstärkningsplan efter att ha hört dem som använder den överbelastade järnvägslinjen eller delen av den i fråga. I kapacitetsförstärkningsplanen ska anges orsakerna till överbelastningen, den sannolika utvecklingen av järnvägstrafiken, hinder för utveckling av bannätet samt alternativ och kostnader för kapacitetsförstärkning.

Om de åtgärder som fastställs i en bannätsförvaltares kapacitetsförstärkningsplan inte leder till att orsakerna till överbelastningen elimineras, ska bannätsförvaltaren sluta ta ut den banavgift som avses i 37 §. Bannätsförvaltaren ska meddela kommunikationsministeriet och det regleringsorgan som avses i 13 kap. om detta. Bannätsförvaltaren får dock fortsätta att ta ut banavgifter om regleringsorganet på ansökan av bannätsförvaltaren har konstaterat att kapacitetsförstärkningsplanen inte kan genomföras på grund av faktorer som står utanför bannätsförvaltarens kontroll eller att de alternativ för eliminering av överbelastningen som står till buds inte är ekonomiskt hållbara.

29 a §

Tilldelning och samordning av bankapacitet

Bannätsförvaltare ska sköta förfarandet vid tilldelning av bankapacitet och i den beskrivning av bannätet som avses i 32 § publicera principerna och kriterierna för tilldelning av kapacitet. Bannätsförvaltare ska se till att kapaciteten i enlighet med Europeiska unionens lagstiftning, denna lag och bestämmelser som utfärdats med stöd av den tilldelas på ett rättvist sätt och utan att diskriminera någon. Bannätsförvaltare ska behandla sådana uppgifter konfidentiellt som omfattas av affärshemligheten och som de har fått av dem som ansöker om bankapacitet.

Bannätsförvaltarna ska samarbeta för att samordna bankapaciteten så att smidighet i trafiken garanteras.

Betänkande KoUB 6/2015 rd

30 §

Avtal om användning av bannät

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

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

Bannätsförvaltare kan även ingå sådana avtal om användning av bannät som avses i denna paragraf med andra järnvägsoperatörer under de förutsättningar som föreskrivs i paragrafen.

Bannätsförvaltare får inte ingå avtal om användning av bannätet innan järnvägsföretaget uppfyller de förutsättningar för bedrivande av järnvägstrafik som anges i 3 § 1 mom. 1–3 och 5 punkten. Bannätsförvaltare får inte ingå avtal om användning av bannätet med en annan järnvägsoperatör innan järnvägsoperatören har ett i 4 § avsett säkerhetsintyg, innan den i enlighet med 26 § har beviljats den bankapacitet och som den behöver för den tilltänkta trafiken och innan den i övrigt uppfyller förutsättningarna för bedrivande av järnvägstrafik. Andra som ansöker om bankapacitet ska ange den järnvägsoperatör som kommer att utnyttja den bankapacitet som beviljas. Bannätsförvaltaren ingår i detta fall avtal om användning av bannätet med den angivna järnvägsoperatören i fråga.

31 §

Verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande

I syfte att effektivisera användningen av bannätet och främja järnvägstrafikens punktlighet samt minska sådana driftavbrott i bannätet som beror på järnvägstrafik och banhållning, ska järnvägsföretagen och bannätsförvaltarna motiveras att begränsa störningar som beror på deras verksamhet och höja bannätets prestanda med hjälp av verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande i enlighet med denna paragraf. Systemet ska vara opartiskt, icke-diskriminerande och förenligt med proportionalitetsprincipen. Bannätsförvaltarna och järnvägsoperatörerna ska vid verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande följa grundprinciperna i punkt 2 i bilaga VI till järnvägsmarknadsdirektivet.

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

Betänkande KoUB 6/2015 rd

Om järnvägsföretaget och bannätsförvaltaren är av olika åsikt i en fråga som gäller verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande, ska de begära avgörande i frågan av det regleringsorgan som avses i 13 kap. Regleringsorganet ska fatta ett beslut inom tio dagar efter att järnvägsföretaget eller bannätsförvaltaren har gett alla de dokument som rör ärendet för regleringsorganets kännedom.

32 §

Beskrivning av bannätet

Bannätsförvaltare ska, efter att ha hört berörda parter, separat för varje tågplaneperiod upprätta och publicera en beskrivning av bannätet på finska och svenska eller alternativt på något annat annat av Europeiska unionens officiella språk. Beskrivningen av bannätet ska innehålla den information som anges i bilaga IV till järnvägsmarknadsdirektivet.

Bannätsförvaltarna ska i beskrivningen av bannätet publicera uppgifter om bannätets art och omfattning samt ge närmare uppgifter om det minimipaket av tillträdestjänster som avses i 33 § samt om de förutsättningar som rör rätten att utnyttja de anläggningar för tjänster som finns i anslutning till bannätsförvaltarens bannät och tillhandahållandet av tjänster på anläggningarna i fråga. Dessutom ska bannätsförvaltarna i beskrivningen av bannätet publicera uppgifter om de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av denna lag i fråga om

- 1) tillträdesrätt till bannätet,
- 2) grunderna för fastställande av banavgifter,
- 3) ansökan om bankapacitet och om tidsfrister som gäller ansökan,
- 4) kraven på och godkännandet av järnvägarnas rullande materiel,
- 5) andra omständigheter som gäller förutsättningarna för bedrivande och inledande av järnvägstrafik.

När en bannätsförvaltare upprättar en beskrivning av bannätet ska den höra innehavarna av bankapacitet samt dem som ansöker om bankapacitet och vill ha tillträde till Finlands bannät. Om de uppgifter som avses i 2 mom. förändras under beskrivningens giltighetstid, ska bannätsförvaltaren höra innehavarna av bankapacitet och dem som ansöker om bankapacitet om de uppgifter som ändras och utan dröjsmål publicera de nya uppgifterna.

Beskrivningen av bannätet ska publiceras i elektronisk form på bannätsförvaltarens webbsida minst fyra månader innan den ansökningstid för bankapacitet som avses i 22 § inleds. Beskrivningen av bannätet ska uppdateras regelbundet. Trafikverket ska se till att de beskrivningar av bannätet som förvaltare av privata spåranläggningar publicerar i elektronisk form länkas till bannätsförvaltarens gemensamma webbsida.

Betänkande KoUB 6/2015 rd

5 kap.

Tjänster och avgifter för dem

33 §

Minimipaket av tillträdestjänster samt tilläggstjänster och extra tjänster

Bannätsförvaltare ska som ersättning för den grundavgift som avses i 37 § på likvärdiga och icke-diskriminerande villkor tillhandahålla järnvägsoperatörer det minimipaket av tillträdestjänster som avses i punkt 1 i bilaga II till järnvägsmarknadsdirektivet. Bannätsförvaltare ska som ersättning för grundavgiften dessutom garantera tillträdesrätt till banan för att komma till de anläggningar för tjänster som avses i 34 §.

Om en tjänsteleverantör producerar tilläggstjänster som avses i punkt 3 i bilaga II till järnvägsmarknadsdirektivet, ska den på begäran tillhandahålla dem till järnvägsoperatörer likvärdigt och utan att diskriminera någon.

Om en tjänsteleverantör till någon utomstående som behöver tjänster tillhandahåller extra tjänster som avses i punkt 4 i bilaga II till järnvägsmarknadsdirektivet, ska den på begäran tillhandahålla dem till alla som behöver tjänster likvärdigt, på lika villkor och utan att diskriminera någon. Tjänsteleverantörer är inte skyldiga att producera extra tjänster om de produceras endast för eget bruk.

Om sådana tilläggstjänster som avses i 2 mom. eller sådana extra tjänster som avses i 3 mom. tillhandahålls av endast en aktör, får den avgift som tas ut för tjänsterna inte överstiga kostnaden för att tillhandahålla tjänsterna, plus en skälig avkastning.

Uppgift om detaljer i fråga om bannätsförvaltares tjänster som avses i denna paragraf och tillgången på dem samt om tillgängliga spårförbindelser ska tas in i den beskrivning av bannätet som avses i 32 §. Sådana tjänsteleverantörer som inte står under en bannätsförvaltares kontroll ska lämna uppgifter om de avgifter som tas ut för rätten att utnyttja anläggningarna för tjänster och om de avgifter som tas ut för tjänsterna samt uppgifter om de tekniska förutsättningarna för tillträdesrätt, så att de kan inkluderas i beskrivningen av bannätet, eller informera bannätsförvaltaren om den webbsida där uppgifterna offentligt finns att tillgå kostnadsfritt.

Närmare bestämmelser om de tjänster som avses i denna paragraf och om villkoren för dem utfärdas genom förordning av statsrådet.

34 §

Tjänster som omfattas av skyldighet att tillhandahålla tjänster

Bannätsförvaltare, järnvägsföretag och tjänsteleverantörer ska på icke-diskriminerande villkor tillhandahålla dem som ansöker om tjänster de tjänster som avses i punkt 2 i bilaga II till järnvägsmarknadsdirektivet samt spårförbindelser. Om dessa tjänster tillhandahålls av någon annan än en bannätsförvaltare, ska den som tillhandahåller tjänsterna ha separata konton för alla dessa tjänster och anläggningar för tjänster, inklusive separata balans- och resultaträkningar. Uppgift om detaljer i fråga om bannätsförvaltares tjänster som avses i denna paragraf och tillgången på dem samt om tillgängliga spårförbindelser ska tas in i den beskrivning av bannätet som avses i 32 §. Övriga tjänsteleverantörer ska lämna uppgifter om de avgifter som tas ut för rätten att utnyttja

Betänkande KoUB 6/2015 rd

anläggningarna för tjänster och om de avgifter som tas ut för tjänsterna samt uppgifter om de tekniska förutsättningarna för tillträdesrätt, så att de kan inkluderas i beskrivningen av bannätet, eller informera bannätsförvaltaren om den webbsida där uppgifterna offentligt finns att tillgå kostnadsfritt.

Tjänsteleverantörer ska så fort som möjligt svara på den anhållan om att få tillgång till de tjänster och spårförbindelser som avses i 1 mom. eller om att utnyttja en anläggning för tjänster som framställts av den som ansöker om tjänster, även i det fall att det föreligger flera anhållanden om tillgång till tjänster eller utnyttjande av en anläggning för tjänster. Det regleringsorgan som avses i 13 kap. kan sätta en tid inom vilken en tjänsteleverantör ska besvara anhållan från den som ansöker om tjänsten. En tjänsteleverantör kan avslå ansökan endast om det finns sådana praktiskt möjliga alternativ till tjänsten i enlighet med marknadsförhållandena som möjliggör bedrivande av persontrafiken och godstrafiken i fråga på samma eller ett alternativt linjeavsnitt under ekonomiskt godtagbara förutsättningar. Den som vägrar tillhandahålla tjänster är skyldig att skriftligen motivera det nekande beslutet och ska instruera den som ansöker om tjänster var och på vilka villkor praktiskt möjliga alternativ finns att tillgå. En tjänsteleverantör är inte skyldig att investera i tjänster för att kunna bemöta alla anhållanden om tjänster på det sätt som anges i ansökan. Den som ansöker om tjänster kan begära avgörande av regleringsorganet om en tjänsteleverantör vägrar tillhandahålla tjänster. Regleringsorganet kan vidta de åtgärder det anser nödvändiga för att se till att en lämplig andel av kapaciteten för tillhandahållande av tjänster tilldelas utomstående sökande.

Den ersättning som tas ut för tjänster eller för utnyttjande av anläggningar för tjänster ska vara likvärdig för alla som ansöker om tjänster. Ersättningen får inte överstiga kostnaden för att tillhandahålla tjänsterna jämte en skälig avkastning. I prissättningen av tjänster eller utnyttjande av anläggningar för tjänster får inte finnas ogrundade villkor eller begränsningar och inte heller villkor eller begränsningar som uppenbart begränsar konkurrensen. Ersättningen ska betalas till tjänsteleverantören, och den ska användas för finansieringen av tjänsteleverantörens verksamhet.

Närmare bestämmelser om de tjänster och spårförbindelser som avses i denna paragraf och om ordnandet av dem utfärdas genom förordning av statsrådet.

Om en tjänsteleverantör under minst två på varandra följande år inte har använt en sådan anläggning för tjänster som avses i denna paragraf eller i den förordning av statsrådet som utfärdats med stöd av den och om de som ansöker om tjänster för tjänsteleverantören har uttryckt sitt intresse för rätten att utnyttja anläggningen för tjänster i fråga, ska anläggningens ägare offentliggöra att driften av anläggningen helt eller delvis kan hyras. Ägare till anläggningar för tjänster har dock inte denna skyldighet, om de kan visa att en pågående omlägningsprocess hindrar att anläggningen i fråga används av dem som ansöker om tjänster. Regleringsorganet kan på begäran av dem som ansöker om tjänster avgöra sådana frågor om uthyrning av anläggningar för tjänster som avses i denna paragraf.

34 a §

Krav på åtskillnad i tjänsteutbudet

Om ett järnvägsföretag med dominerande marknadsställning är ansvarigt för att tillhandahålla följande tjänster, ska tjänsterna ordnas på ett sådant sätt att de i organisatoriskt avseende och i fråga om beslutsfattande är separata samt oberoende i förhållande till järnvägsföretagets övriga organisation:

Betänkande KoUB 6/2015 rd

1. stationer för passagerare med tillhörande byggnader och övriga faciliteter, inklusive förmedling av reseinformation och utrop och lokaler lämpliga för biljettförsäljning,
2. godsterminaler,
3. rangerbangårdar och tåg bildningsmöjligheter, inklusive växlingsanläggningar,
4. sidospår för uppställning,
5. havs- och inlandshamnanläggningar som är kopplade till järnvägsverksamhet,
6. bränsledepåer och bränsleförsörjning i dessa depåer, för vilken avgifter på fakturorna ska anges separat från avgifter för bränsle.

35 §

Tillhandahållande av utbildningstjänster

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

Det regleringsorgan som avses i 13 kap. övervakar att utbudet av utbildningstjänster och utbildningstjänsterna samt den arbetshandledning som hör samman med dem är likvärdiga och icke-diskriminerande och att de ersättningar som tas ut för utbildningstjänsterna är rimliga, likvärdiga och icke-diskriminerande. Regleringsorganet kan avgöra en fråga om utbildningstjänster i enlighet med 71 b §.

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

36 a §

Bedömning av prissättning av tjänster

Tjänsteleverantörer ska tillhandahålla regleringsorganet som avses i 13 kap. uppgifter om prissättningen av anläggningar för tjänster och av tjänster. Tjänsteleverantörer ska kunna visa att deras avgifter tas ut i enlighet med det förfarande som meddelats i beskrivningen av bannätet. Om regleringsorganet behandlar ett ärende om prissättning av sådana tjänster som avses i detta kapitel, ska tjänsteleverantören visa att det pris som tas ut för dess produkt eller tjänst är rimligt och icke-diskriminerande med beaktande av kostnaderna. Regleringsorganet är vid bedömningen av prissättningen inte bundet till de principer som används i tjänsteleverantörens kostnadsredovisning.

Tjänsteleverantörer ska ha tillgång till verifierbara metoder och regler, på basis av vilka kostnaderna justeras och bokförs enligt anläggning, separat för tjänsterna som helhet och för faciliteterna med utrustning. Tjänsteleverantörer är skyldiga att påvisa sambandet mellan kostnadsredovisningen och prissättningen.

Regleringsorganet kan genom ett beslut på förhand fastställa metoderna för prissättning för en tjänsteleverantör eller av en enskild tjänst, om det finns problem som gäller utbudet av tjänster på marknaden och om prissättning i enlighet med 1 mom. inte räcker för att korrigera dem. Regle-

Betänkande KoUB 6/2015 rd

ringsorganet ska på förhand kunna bedöma om en tjänsteleverantör i sin prissättning följer de metoder som regleringsorganet fastställt.

Närmare bestämmelser om prissättning av tjänster som avses i detta kapitel utfärdas genom förordning av statsrådet.

5 a kap.

Avgifter för användning av bannät

36 b §

Ramverk för avgifter samt behörig myndighet

Kommunikationsministeriet är den behöriga myndighet som avses i detta kapitel. Ministeriet ska på begäran lämna Europeiska kommissionen uppgifter om principerna för avgifter för användning av bannät. Ministeriet har rätt att för detta ändamål på begäran få uppgifter av bannätsförvaltarna om deras praxis för avgifter.

En bannätsförvaltares praxis för avgifter ska vara enhetlig på hela bannätet, med undantag för de i 37 a § 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 Europeiska unionens lagstiftning, denna lag och författningar som utfärdats med stöd av den.

37 §

Banavgifter

Som banavgift för användning av bannät uttas en grundavgift och andra särskilt föreskrivna avgifter som har samband med banavgiften. Den grundavgift som tas ut för det minimipaket av tillträdestjänster som avses i 33 § 1 mom. ska vara direkt baserad på kostnaderna för bedrivande av järnvägstrafik. Bannätsförvaltare får även ta ut banavgift av företag som sköter banunderhåll.

Bannätsförvaltarna ska med iakttagande av kapitel IV avsnitt 2 i och bilaga II till järnvägsmarknadsdirektivet på likvärdiga och icke-diskriminerande villkor hos järnvägsoperatörerna ta ut en grundavgift för minimipaketet av tillträdestjänster och för andra tjänster som tillhandahålls, med beaktande av hur mycket de utnyttjas.

Banavgiften ska betalas till den bannätsförvaltare vars bannät eller tjänster järnvägsoperatören har utnyttjat. Bannätsförvaltarna ska använda de avgifter som tas ut till finansiering av kostnader för underhåll av bannätet. Bannätsförvaltarna ska behandla sådana uppgifter konfidentiellt som omfattas av affärshemligheten och som de har fått av järnvägsoperatörer i samband med uttagande av avgifter.

Betänkande KoUB 6/2015 rd

37 a §

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. Bannätsförvaltaren får även uppmuntra till installering i tågen av det system som följer den europeiska standarden för automatisk tågkontroll genom att bevilja rabatt på banavgiften. Bannätsförvaltare får även alternativt höja grundavgiften för att nå de mål som avses i detta moment.

Bannätsförvaltare 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 bannätsförvaltaren ta ut en förhöjd banavgift på delen av bannätet i fråga. Bannätsförvaltaren ska använda den förhöjda banavgiften till att täcka kostnaderna för eliminering av överbelastningen.

Bannätsförvaltare får även ta ut en förhöjd avgift på nya delar av bannätet för att täcka investeringskostnaderna för byggandet av dem.

Om inte något annat följer av Europeiska unionens lagstiftning, får de rabatter på och förhöjningar av grundavgiften som avses i denna paragraf inte vara större än 50 procent av nivån på grundavgiften. Om en bannätsförvaltare anser att 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 den förhöjning av banavgiften som föreslås för det regleringsorgan som avses i 13 kap. Ur motiveringen ska framgå varför bannätsförvaltaren använder förhöjningar av i stället för rabatter på grundavgiften för att nå de mål som avses i 1 mom. Ur 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. Regleringsorganet ska inom 10 arbetsdagar efter att ha fått bannätsförvaltarens skriftliga motivering fatta beslut om huruvida den föreslagna förhöjningen av banavgiften är godtagbar.

Bannätsförvaltare 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 det regleringsorgan som avses i 13 kap. och kommunikationsministeriet.

37 b §

Tilläggsavgifter

Bannätsförvaltare får, om marknaden kan tåla detta, ta ut tilläggsavgifter i enlighet med principer om effektivitet, öppenhet och icke-diskriminering. En förutsättning för att tilläggsavgifter ska kunna tas i bruk är att bannätsförvaltaren klassificerar marknaden åtminstone i enlighet med järnvägsmarknadsdirektivet och bedömer hur tilläggspriset påverkar marknaden. Avgifterna får inte vara så höga att de järnvägsoperatörer som endast kan betala grundavgiften jämte ett vinstuttag som marknaden i fråga kan bära hindras från att utnyttja bannätet. Bannätsförvaltaren ska i be-

Betänkande KoUB 6/2015 rd

skrivningen av bannätet visa de tilläggstjänster och extra tjänster som i marknadsklassen i fråga erbjuds som ersättning för tilläggsavgifterna på bannätet. Marknadsklassificeringen ska publiceras i beskrivningen av bannätet, och den ska ses över minst vart femte år. Närmare bestämmelser om klassificering av marknaden och om avgifter för användning av bannät i enlighet därmed utfärdas genom förordning av statsrådet.

Om Trafikverket i egenskap av förvaltare av statens bannät tar i bruk tilläggsavgifter, ska verket följa lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992) och grunderna för prissättning i enlighet med Kommunikationsministeriets förordning om Trafikverkets avgiftsbelagda prestationer som utfärdats med stöd av den lagen.

Innan tilläggsavgifterna fastställs ska bannätsförvaltaren höra järnvägsoperatörer samt det regleringsorgan som avses i 13 kap. Regleringsorganet ska informera bannätsförvaltaren om huruvida tilläggsavgifterna följer Europeiska unionens lagstiftning och de bestämmelser som gäller i Finland. Tilläggsavgifterna kan inte fastställas innan regleringsorganet har konstaterat att de följer gällande bestämmelser.

Bannätsförvaltare ska vart femte år till Kommunikationsministeriet och regleringsorganet avlägga rapport om tilläggsavgifterna och om huruvida tilläggsavgifterna har uppmuntrat järnvägsoperatörerna till att förbättra sin produktivitet och konkurrenskraft på det sätt som avses i järnvägsmarknadsdirektivet.

37 c §

Publicering av grunderna för avgifter i beskrivningen av bannätet

Bannätsförvaltare ska publicera avgifterna och grunderna för dem i beskrivningen av bannätet. Bannätsförvaltare ska även tillhandahålla regleringsorganet det som avses i 13 kap. den information om avgifterna och grunderna för dem som behövs i dess tillsynsuppdrag.

38 §

Uttag av banavgifter

Bannätsförvaltare beslutar om debitering av banavgift och tar hos järnvägsoperatörerna ut avgiften kalendermånadsvis eller annars så som man särskilt kommer överens om. De banavgifter som en bannätsförvaltare har debiterat är direkt utsökbara.

38 a §

Bannätsförvaltarens egendomsregister

Varje bannätsförvaltare ska ha ett register eller annat motsvarande system med uppdaterade uppgifter om sin egendom eller den egendom den är ansvarig att förvalta. I registret ska ingå uppgifter om ombyggnad och modernisering av bannätet och om kostnader för detta.

Betänkande KoUB 6/2015 rd

38 b §

Bannätsförvaltarens förfarande för fördelning av kostnader mellan järnvägsföretag

Varje bannätsförvaltare ska fastställa en metod för hur kostnaderna ska fördelas mellan de tjänstekategorier som järnvägsföretag erbjuder och de kostnader som dessa medför. Bannätsförvaltaren ska tillhandahålla det regleringsorgan som avses i 13 kap. information om den metod som används, och regleringsorganet övervakar att förfarandet är likvärdigt och icke-diskriminerande.

38 c §

Bannätsförvaltarens incitament

Den behöriga myndigheten ska ge bannätsförvaltarna incitament till kostnadseffektivitet i förvaltningen av bannät.

Under kommunikationsministeriets och Trafikverkets förhandlingar om verkets resultatmål ska det följas upp hur Trafikverket i egenskap av förvaltare av statens bannät har lyckats förbättra kostnadseffektiviteten. Om man tack vare förbättrad kostnadseffektivitet har kunnat sänka de avgifter som tas ut av järnvägsoperatörerna utan att ge avkall på järnvägssäkerhet och hög service-nivå, kan ministeriet föreslå att extra finansiering i statsbudgeten beviljas för banhållning inom anslagsramen.

Om kommunikationsministeriet och en förvaltare av privata spåranläggningar har ingått ett sådant avtal som avses i 4 a § 2 mom. i banlagen, kan förfarandet i 2 mom. även tillämpas på förvaltaren av privata spåranläggningar.

13 kap.

Regleringsorgan

71 §

Regleringsorgan

I anslutning till Trafiksäkerhetsverket finns ett regleringsorgan inom järnvägsbranschen. Regleringsorganet ska ordnas som organisatoriskt, funktionellt, hierarkiskt och i fråga om beslutsfattande rättsligt självständig myndighetsverksamhet vid verket.

Personalen vid regleringsorganet ska handla oberoende av och utan koppling till bannätsförvaltare, dem som ansöker om bankapacitet, järnvägsoperatörer och sådana myndigheter som deltar i tilldelning av ett avtal om allmän trafik.

Generaldirektören för Trafiksäkerhetsverket har inte rätt att förbehålla sig rätten att avgöra ärenden som hör till regleringsorganets behörighet.

Betänkande KoUB 6/2015 rd

71 a §

Regleringsorganets chef

Statsrådet utnämner chefen för regleringsorganet för fem år i sänder. Behörighetsvillkor för tjänsten som chef för regleringsorganet är lämplig högre högskoleexamen, god förtrogenhet med järnvägstrafikbranschen eller en annan nätbransch och med de uppgifter som ingår i tjänsten samt erfarenhet av ledarskap.

Chefen för regleringsorganet får inte sägas upp på grund av en orsak som har samband med hans eller hennes beslutsfattande. När tjänsteförhållandet för chefen för regleringsorganet upphör får han eller hon under de följande 12 månaderna inte övergå till anställning hos företag på järnvägsmarknaden, bannätsförvaltare eller sådana sammanslutningar eller företag som verkar som tjänsteleverantör.

Chefen för regleringsorganet får vid skötseln av sin uppgift inte ta emot instruktioner av andra myndigheter eller andra offentliga eller privata sammanslutningar.

Chefen för regleringsorganet ska handla oberoende av alla marknadsintressen kopplade till järnvägssektorn och får inte ha någon koppling till några reglerade företag eller sammanslutningar. Chefen för regleringsorganet ska årligen senast den 31 december lämna en åtagande- och intresseförklaring till kommunikationsministeriet. Ur förklaringen ska framgå de direkta eller indirekta intressen och åtaganden som kan anses inverka negativt på hans eller hennes oberoende och som kan påverka utförandet av hans eller hennes uppgifter.

Utöver vad som föreskrivs om jäv i förvaltningslagen (434/2003) ska chefen för regleringsorganet ~~ska~~ inte delta i beslut i ärenden som rör ett företag till vilket han eller hon hade en direkt eller indirekt anknytning under de 12 månaderna före inledandet av ett förfarande.

71 b §

Regleringsorganets uppgifter

Regleringsorganet ska övervaka, kontrollera och främja att järnvägsmarknaden är fungerande, opartisk och icke-diskriminerande. Regleringsorganet ska utöver vad som föreskrivs annanstans i denna lag

1) utöva tillsyn över efterlevnaden av denna lag och krav som utfärdats med stöd av den och över konkurrenssituationen samt fungera som myndighet för rättelseyrkande och besvärsmyndighet,

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

3) avgöra meningsskiljaktigheter mellan järnvägsoperatörer, dem som ansöker om bankapacitet, bannätsförvaltare, tjänsteleverantörer, dem som ansöker om tjänster, läroanstalter som tillhandahåller utbildningstjänster, företag som behöver utbildningstjänster samt de behöriga myndigheter som avses i 14 § i kollektivtrafiklagen (869/2009),

4) sköta övriga sådana uppgifter enligt denna lag, järnvägsmarknadsdirektivet och Europeiska kommissionens förordningar som utfärdats med stöd av det, i vilka ingår rätten att utöva tillsyn

Betänkande KoUB 6/2015 rd

över och avgöra ärenden som hör samman med dessa uppgifter samt rätten att få information av aktörer på järnvägsmarknaden för skötseln av uppgifterna i fråga,

5) delta i samarbete mellan regleringsorganen inom Europeiska unionen.

Regleringsorganet prövar och avgör ärenden som hör till dess behörighet på eget initiativ eller på initiativ av järnvägsoperatörer, bannätsförvaltare, dem som ansöker om bankapacitet, tjänsteleverantörer, dem som ansöker om tjänster, läroanstalter som tillhandahåller utbildningstjänster, företag som behöver utbildningstjänster, de behöriga myndigheter som avses i 14 § i kollektivtrafiklagen eller andra vars rättigheter ärendet kan gälla. Regleringsorganet ska i samband med avgörandet av ett ärende besluta om lämpliga åtgärder för att motverka diskriminering, snedvridning av konkurrensen och all annan icke önskvärd utveckling.

Regleringsorganet får använda de metoder som Trafiksäkerhetsverket enligt 78 § har rätt att använda i sitt tillsynsuppdrag.

Regleringsorganet ska minst en gång vartannat år rådfråga företrädare för användare av järnvägstjänster för godstransport och persontrafik i syfte att ta hänsyn till deras syn på järnvägsmarknaden.

71 c §

Regleringsorganets rätt att få uppgifter samt beslutsfattande

Regleringsorganet har trots sekretessbestämmelserna rätt att utan obefogat dröjsmål av järnvägsoperatörer, bannätsförvaltare, dem som ansöker om bankapacitet, läroanstalter som avses i 23 § i lagen om säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter i järnvägssystemet, företag som behöver utbildningstjänster, tjänsteleverantörer, dem som ansöker om tjänster, behöriga myndigheter som avses i 14 § i kollektivtrafiklagen och andra berörda aktörer få de uppgifter och utredningar som behövs för tillsyn över och uppföljning av järnvägsmarknaden eller för behandlingen av ärenden som organet fått i uppgift eller på eget initiativ åtagit sig att avgöra.

Den information som begärts ska lämnas till regleringsorganet inom den rimliga tidsperiod som regleringsorganet fastställer och som inte får vara längre än en månad, om inte regleringsorganet i undantagsfall tillåter att denna tidsperiod får förlängas med högst två ytterligare veckor. Regleringsorganet får förena begäran om lämnande av uppgifter med administrativt tvång som avses i 87 §.

Bokföringsinformation som avses i bilaga VIII i järnvägsmarknadsdirektivet ska på begäran lämnas till regleringsorganet. Regleringsorganet har rätt att utföra inspektioner i bannätsförvaltares, tjänsteleverantörers och järnvägsoperatörers lokaler för att kontrollera efterlevnaden av de krav på separata konton som avses i 34 § 1 mom. och 92 §. Den tjänsteman som utför inspektionen har rätt att granska dokument och data som kan vara av betydelse för tillsynen och att gratis ta kopior av dem. Regleringsorganets rätt att utföra inspektioner gäller dock inte utrymmen som används för permanent boende. På förfarandet vid inspektioner tillämpas 39 § i förvaltningslagen (434/2003). Regleringsorganet kan vid inspektioner anlita ~~andra~~ sakkunniga som organet bemyndigat om det behövs för inspektionerna. En sakkunnig som bistår regleringsorganet ska vara förtrogen med bokföringsinformationen och relaterade krav. När de sakkunniga sköter uppgifter som avses i denna paragraf tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar på dem. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen.

Regleringsorganet ska inom en månad efter att ha mottagit ett besvär påbörja behandlingen av besväret och begära in relevant kompletterande information för avgörandet av ärendet, om inte

Betänkande KoUB 6/2015 rd

något annat särskilt föreskrivs i denna lag. Organet ska avgöra besvären och delge parterna sitt beslut senast inom sex veckor efter att ha mottagit all den information som behövs för avgörandet av ärendet som avses i 1 mom.

Regleringsorganets beslut är bindande för parterna, och regleringsorganet kan kontrollera att besluten följs genom att använda påföljder i enlighet med 86–88 §. Regleringsorganets beslut ska publiceras i elektronisk form på regleringsorganets webbsida.

72 §

Begäran om omprövning av vissa beslut av bannätsförvaltare

En part får begära omprövning hos regleringsorganet, om en bannätsförvaltares beslut gäller

- 1) överbelastad järnvägslinje eller del av den samt prioritetsordning som avses i 24 §,
- 2) tilldelning av bankapacitet som avses i 26 §,
- 3) tilldelning av brådskande bankapacitet som avses i 27 §,
- 4) återkallande av bankapacitet som avses i 28 §,
- 5) banavgifter som avses i 37 §,
- 6) rabatter på och förhöjning av grundavgiften som avses i 37 a §, och
- 7) tilläggsavgifter som avses i 37 b §.

Omprövning som avses i 1 mom. begärs hos regleringsorganet så som föreskrivs i förvaltningslagen. Regleringsorganet ska avgöra en sådan begäran om omprövning som avses i denna paragraf inom sex veckor efter att ha fått tillgång till den utredning som behövs för avgörandet av ärendet. Beslut om begäran om omprövning ska dock i ärenden som gäller prioritetsordning i enskilda fall, tilldelning av bankapacitet och tilldelning av brådskande bankapacitet meddelas inom tio dagar efter att regleringsorganet har fått tillgång till den utredning som behövs för avgörandet av ärendet.

73 §

Andra meningsskiljaktigheter

Järnvägsoperatörer, de som ansöker om bankapacitet, företag som behöver utbildningstjänster, bannätsförvaltare, tjänsteleverantörer och andra som tillhandahåller tjänster samt behöriga myndigheter som avses i 14 § i kollektivtrafiklagen kan föra andra ärenden än sådana som avses i 71 a § till regleringsorganet för prövning och avgörande om de anser att någon handlar i strid med denna lag eller krav som utfärdats med stöd av den eller mot kravet på icke-diskriminering och opartiskhet. Regleringsorganet kan också på eget initiativ ta saken till prövning.

Ett ärende som gäller meningsskiljaktigheter och som förts till regleringsorganet för prövning ska i första hand avgöras genom förlikning. Om förlikningen inte leder till resultat, ska regleringsorganet ge sitt avgörande inom sex veckor efter att ha fått tillgång till den utredning som behövs för att avgöra ärendet.

Ett ärende som regleringsorganet på eget initiativ åtagit sig att avgöra ska i första hand avgöras genom förhandlingar. Om förhandlingarna inte leder till resultat, ska regleringsorganet ge sitt avgörande sex veckor efter att ha fått tillgång till den utredning som behövs för att avgöra ärendet. I brådskande ärenden ska regleringsorganet ge sitt avgörande inom en månad efter att ha fått tillgång till den utredning som behövs för att avgöra ärendet.

Betänkande KoUB 6/2015 rd

73 a §

Utbyte av information och samarbete mellan regleringsorganet och andra myndigheter

Regleringsorganet ska samarbeta och utbyta information med kommunikationsministeriet, som fungerar som tillståndsmyndighet i enlighet med järnvägsmarknadsdirektivet, och med Trafiksäkerhetsverket, som fungerar som nationell säkerhetsmyndighet för järnvägarna, för att motverka skadliga effekter på konkurrensen och säkerheten inom järnvägsmarknaden.

Regleringsorganet kan ge kommunikationsministeriet och Trafiksäkerhetsverket rekommendationer i ärenden som kan påverka konkurrensen på järnvägsmarknaden. Trafiksäkerhetsverket kan ge kommunikationsministeriet och regleringsorganet rekommendationer i ärenden som kan påverka järnvägssystemets säkerhet.

Den myndighet som har fått rekommendationer ska beakta rekommendationerna i sitt beslutsfattande, utan att detta ändå begränsar myndighetens självständighet i ärenden som hör till dess behörighet. Om myndigheten väljer att avvika från rekommendationen, ska den skriftligen presentera orsakerna till att den avviker från rekommendationen.

81 a §

Åtgärder i händelse av störningar

I händelse av störningar inom järnvägssystemet på grund av tekniska missöden eller olyckor ska bannätsförvaltare vidta alla nödvändiga åtgärder i enlighet med de bestämmelser om förberedelse som avses i 81 § för att återställa situationen till det normala.

I en sådan situation som avses i 1 mom. och om det är nödvändigt på grund av ett allvarligt fel som gör att infrastrukturen under en period blir oanvändbar, får de linjer som tilldelats tas ur bruk utan förvarning under den tid som behövs för att reparera systemet. En bannätsförvaltare kan kräva att järnvägsföretag ger tillgång till de resurser som den anser vara nödvändiga för att återställa situationen till det normala så snart som möjligt. Järnvägsföretagen har rätt att ta ut en skälig ersättning för användningen av resurserna.

Det regleringsorgan som avses i 13 kap. ska kontrollera att järnvägsföretagen behandlas likvärdigt vid störningar. Regleringsorganet ska dessutom kontrollera att järnvägsföretagen följer de krav på resurser som bannätsförvaltare kan ställa enligt 2 mom.

82 §

Anmälan om olyckor och olyckstillbud

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

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

Betänkande KoUB 6/2015 rd

85 §

Straffbestämmelser

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

86 §

Anmärkning och varning

Trafiksäkerhetsverket och det regleringsorgan som avses i 13 kap. kan ge ett järnvägsföretag eller en annan järnvägsoperatör eller bannätsförvaltare som avses i denna lag en anmärkning eller varning, om denne handlar i strid med denna lag eller de bestämmelser som utfärdats med stöd av den. En varning kan ges, om en anmärkning med beaktande av de omständigheter som framgår i ärendet som helhet inte kan anses vara tillräcklig.

— — — — —

87 §

Trafiksäkerhetsverkets och regleringsorganets rätt att använda administrativt tvång

Trafiksäkerhetsverket får ålägga en järnvägsoperatör eller en bannätsförvaltare att avhjälpa fel eller försummelser samt ålägga denne förpliktelser eller förbjuda en åtgärd, om denne trots en anmärkning eller varning handlar i strid med denna lag eller de bestämmelser som utfärdats med stöd av den. Trafiksäkerhetsverket kan förena åläggandet med vite, hot om tvångsutförande eller hot om avbrytande.

Regleringsorganet kan förena besvarande av begäran och följande av beslut med vite, hot om tvångsutförande eller hot om avbrytande.

Bestämmelser om vite, hot om tvångsutförande och hot om avbrytande finns i viteslagen (1113/1990).

88 §

Ingripande i åtgärd eller händelse

Trafiksäkerhetsverket har rätt att avbryta en åtgärd eller annan händelse som hotar eller påverkar järnvägen, om det finns grundad anledning att anta att järnvägssystemets säkerhet eller människors liv eller hälsa är hotade. På samma grunder kan Trafiksäkerhetsverket eller det regleringsorgan som avses i 13 kap. avbryta en åtgärd eller händelse som orsakar betydande egendoms- eller miljöskador eller annan sådan verksamhet som inverkar negativt på verksamheten på järnvägsmarknaden.

Betänkande KoUB 6/2015 rd

91 §

Lagens förhållande till konkurrenslagstiftningen

Om ett ärende som det regleringsorgan som avses i 13 kap. behandlar gäller ett förfarande som kan bryta mot bestämmelserna om konkurrensbegränsningar i konkurrenslagen (948/2011), kan regleringsorganet hänskjuta ärendet till behandling i enlighet med den lagen till den del det är fråga om konkurrensbegränsningar.

— — — — —

91 a §

Åtskillnad av förvaltning av bannät och bedrivande av järnvägstrafik

Om en järnvägsoperatör äger eller förvaltar bannät ska den, i enheter som organisatoriskt och i fråga om beslutsfattande är oberoende, skilja följande beslut som är väsentliga för tillträde till bannätet från beslut som gäller bedrivande av järnvägstrafik:

- 1) beslutsfattande som gäller tilldelning av linjer, i vilket ingår fastställande och bedömning av tillgången samt tilldelning av enskilda linjer, och
- 2) beslutsfattande som gäller prissättning av användning av bannätet, inklusive fastställande och uppbärande av avgifter.

92 §

Järnvägsföretags verksamhetsplan och bokföring

Järnvägsföretag ska upprätta en verksamhetsplan som innehåller investerings- och finansieringsprogram. I verksamhetsplanen och i programmen i enlighet med den ska anges medlen för hur järnvägsföretaget ska uppnå ekonomisk balans och övriga tekniska, ekonomiska och finansiella mål.

Järnvägsföretag ska i sin bokföring iaktta de bestämmelser som gäller inom Europeiska unionen och i Finland. Järnvägsföretag ska i bokföringen presentera separata resultat- och balansräkningar för affärsverksamhet som gäller bedrivande av järnvägstrafik och för affärsverksamhet som gäller förvaltning av bannätet. Dessutom ska separata resultat- och balansräkningar presenteras för affärsverksamhet som gäller tillhandahållande av godstransport och persontrafik på järnvägarna. Sådan offentlig finansiering för persontrafiktjänster som beviljats med stöd av artikel 7 i trafikavtalsförordningen (EG) nr 1370/2007 får inte överföras till affärsverksamhet som gäller tillhandahållande av järnvägsföretagets övriga trafiktjänster eller till annan affärsverksamhet.

Järnvägsföretagen ska lämna de resultat- 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 järnvägsföretagens bokföring och den särredovisning som avses i 2 mom., ska järnvägsföretagen genomföra de ändringar i åtskillnaden av funktionerna och i bokföringen över dem som regleringsorganet kräver.

Betänkande KoUB 6/2015 rd

93 §

Överklagande

Omrövning av ett beslut som fattats med stöd av 60, 67 och 69 § får begäras hos Trafiksäkerhetsverket i enlighet med förvaltningslagen (434/2003). Trafiksäkerhetsverkets beslut med anledning av begäran om omrövning samt andra beslut som fattats med stöd av denna lag får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen (586/1996), om inte något annat föreskrivs i denna lag.

Förvaltningsdomstolens beslut i ärenden som gäller återkallande av koncession, säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd, återkallande av tillstånd för ibruktagande av delsystem, återkallande av tillstånd för ibruktagande av fordon, återkallande av utseende av anmälda organ eller organ som ansvarar för oberoende säkerhetsbedömning, återkallande av bankapacitet, ett åläggande, en förpliktelse eller ett förbud enligt 87 § eller ingripande i åtgärd eller händelse enligt 88 § får överklagas på det sätt som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen. Annat beslut av förvaltningsdomstolen får överklagas genom besvär endast om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd.

Om ett ärende som avses i 7, 13, 17 eller 72 § inte har avgjorts inom angiven tid får sökanden anföra besvär. Besvären anses avse ett avslag på ansökan. Besvär får anföras tills ett beslut har meddelats med anledning av ansökan. Kommunikationsministeriet, Trafiksäkerhetsverket och regleringsorganet ska underrätta besvärsmyndigheten om att ett beslut har meddelats. På anförande och behandling av besvär tillämpas i övrigt förvaltningsprocesslagen.

Regleringsorganets beslut med anledning av begäran om omrövning som meddelats med stöd av 72 § överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen. Regleringsorganets beslut som meddelats med stöd av 73 § i ett ärende som gäller meningsskiljaktigheter överklagas genom besvär hos marknadsdomstolen. Ett beslut av marknadsdomstolen får överklagas genom besvär hos högsta förvaltningsdomstolen på det sätt som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen.

Ett beslut som fattats med stöd av denna lag ska iakttas även om det överklagas om så bestäms i beslutet och om besvärsmyndigheten inte bestämmer något annat.

När förvaltningsdomstolen och högsta förvaltningsdomstolen behandlar besvär över beslut av Trafiksäkerhetsverket om tillstånd för ibruktagande av fordon kan de begära utlåtande i ärendet från Europeiska järnvägsbyrån.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Sådana tjänsteleverantörer som avses i 34 § 1 mom. är skyldiga att publicera separata konton, balansräkningar och resultaträkningar för de tjänster och anläggningar för tjänster som avses i momentet för den bokföringsperiod som börjar den 1 januari 2016.

De förvaltare av privata spåranläggningar som omfattas av tillämpningsområdet i 4 kap. ska upprätta den beskrivning av bannätet som avses i 32 § senast den 9 december 2016.

2.

Lag

om ändring av banlagen

I enlighet med riksdagens beslut
föogas till banlagen (110/2007) en ny 4 a § som följer:

4 a §

Plan för utveckling av järnvägsinfrastrukturen

Kommunikationsministeriet ska tillsammans med aktörer inom järnvägsbranschen utarbeta en långsiktig plan för utveckling av järnvägsinfrastrukturen. Planen kan vara en del av en allmän plan över trafikinfrastrukturen för alla fortskaffningsmedel. I planen ska ingå ett finansierings- och investeringsprogram för järnvägsinfrastrukturen för minst åtta år. Finansierings- och investeringsprogrammet ska i början av varje regeringsperiod ses över som en del av det övriga trafikpolitiska strategi- och planeringsarbetet.

Om det ur finansierings- och investeringsprogrammet för järnvägsinfrastrukturen i enlighet med planen för utveckling av järnvägsinfrastrukturen anvisas finansiering som ingår i den årliga statsbudgeten till utveckling både av statens bannät och av det övriga järnvägssystemet, ska ministeriet ingå ett sådant avtal med den bannätsförvaltare som ansvarar för förvaltningen av delen av järnvägssystemet i fråga som uppfyller principerna i bilaga V till Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde. Ministeriet ska säkerställa att de som ansöker om bankapacitet som avses i järnvägslagen (304/2011) får framföra sin åsikt om avtalet innan det undertecknas.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Betänkande KoUB 6/2015 rd

Helsingfors 3.11.2015

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Ari Jalonon saf
vice ordförande Mikko Alatalo cent
medlem Katja Hänninen vänst
medlem Jyrki Kasvi gröna
medlem Jukka Kopra saml
medlem Susanna Koski saml
medlem Suna Kymäläinen sd
medlem Mats Löfström sv
medlem Eeva-Maria Maijala cent
medlem Outi Mäkelä saml
medlem Jani Mäkelä saf
medlem Markku Pakkanen cent
medlem Jari Ronkainen saf
medlem Satu Taavitsainen sd
medlem Katja Taimela sd
medlem Ari Torniainen cent.

Sekreterare var

utskottsråd Juha Perttula.

Betänkande KoUB 6/2015 rd
Reservation

RESERVATION

Motivering

Vi undertecknade anser att propositionen med förslag till ändring av järnvägslagen och banlagen är ofullständig och förhastad i relation till beredningen av EU-lagstiftningen. Vi är bekymrade över den övergripande utvecklingen av bannätet och över framtida investeringar. Propositionen ger inget svar i fråga om grunderna för avgifter för bannätet, underhåll och användning av terminaler och privata spåranläggningar samt den administrativa bördan av att erbjuda olika bantjänster i och med särredovisningen.

Propositionens i sig vällovliga tanke om att bannätet ska vara konkurrensneutralt oavsett förvaltare och användare kräver ytterligare utredning. I en öppen konkurrenssituation måste en adekvat förmedling av kostnaderna med hänsyn till transportprestationer och slitage på baninfrastrukturen beaktas på marknadsmässiga villkor, och kostnaderna måste överföras till användarna. Med tanke på landets transportnät och konkurrenskraft är det viktigt att styra järnvägsmarknaden på ett effektivt och hållbart sätt. Bannätet måste förvaltas med beaktande av helheten så att olika aktörers behov blir tillgodosedda och resekedjorna är förnuftiga i fråga om både persontransporter och godstransporter.

Också i fråga om persontrafiken kommer järnvägstrafiken enligt vad vi vet nu att öppnas för konkurrens senast 2029. Regeringen utreder för närvarande möjligheten att öppna passagerartrafiken redan tidigare. Vissa banavsnitt kunde öppnas för trafik på marknadsmässiga villkor redan 2016. Med tanke på framtiden för Finlands spårtrafik vore det av primär vikt att lagberedningen sker samlat, grundligt och utan brådska. I andra europeiska länder har vi sett skuggsidan av konkurrens i spårtrafiken då transporterna har fördelats mellan lönsamma och olönsamma banavsnitt, vilket har ökat kostnaderna för tågtrafiken och fått utvecklingen av bannätet att stanna upp.

Förslag

Vi föreslår därför

att riksdagen förkastar lagförslag 1 och 2.

Helsingfors 3.11.2015

Katja Taimela /sd
Suna Kymäläinen /sd
Satu Taavitsainen /sd
Katja Hänninen /vänst
Jyrki Kasvi /gröna