

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

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås 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. Bestämmelserna 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 ingå en ny bestämmelse enligt vilken kommunikationsministeriet åläggs att göra upp en plan för utveckling av järnvägsinfrastrukturen. Dessutom föreslås 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 utöver på statens bannät som förvaltas av Trafikverket även på privata spåranläggningar.

Lagarna avses träda i kraft den 1 juni 2015.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLL	2
ALLMÄN MOTIVERING	3
1 INLEDNING.....	3
2 NULÄGE	3
2.1 Lagstiftning och praxis.....	3
2.2 Den internationella utvecklingen, Europeiska unionens och vissa andra EU-medlemsstaters lagstiftning	5
2.3 Bedömning av nuläget	8
3 PROPOSITIONENS MÅL OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN	10
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	12
4.1 Ekonomiska konsekvenser	12
Kommissionens konsekvensanalys och konsekvenser för järnvägsmarknaden	12
4.1.2 Konsekvenser för statsfinanserna	13
4.2 Administrativa konsekvenser och konsekvenser för myndigheterna	15
5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN	16
DETALJMOTIVERING	18
1 LAGFÖRSLAG	18
1.1 Järnvägslag.....	18
4 kap. Utnyttjande av bannätet samt bankapaciteten	22
5 kap. Tjänster och avgifter för dem	29
5 a kap. Avgifter för användning av bannät.	33
13 kap. Regleringsorgan	39
1.2 Banlag	45
2 IKRAFTTRÄDANDE	46
3 NÄRMARE BESTÄMMELSER OCH FÖRESKRIFTER	46
4 FÖRHÅLLANDE TILL GRUNDLAGEN SAMT LAGSTIFTNINGSORDNING	47
4.1 Banavgift och banskatt.....	47
4.2 Näringsfrihet	52
LAGFÖRSLAG	53
om ändring av järnvägslagen.....	53
om ändring av banlagen	74
BILAGA	75
PARALLELLTEXT	75
om ändring av järnvägslagen.....	75

ALLMÄN MOTIVERING

1 Inledning

Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde, nedan *järnvägsmarknadsdirektivet*, trädde i kraft den 15 december 2012. I direktivet sammanfördes och reviderades de tre direktiv som ingick i Europeiska unionens första järnvägspaket som trädde i kraft 2001, nämligen 1) Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/12/EG om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar (*direktivet om ändring av det s.k. utvecklingsdirektivet*), 2) Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/13/EG om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag (*direktivet om ändring av det s.k. koncessionsdirektivet*) och 3) Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för nyttjande av järnvägsinfrastruktur (det s.k. *kapacitets- och banavgiftsdirektivet*). Genom det nya direktivet upphävdes de tre ovan nämnda direktiven som ingick i EU:s första järnvägspaket.

De centrala syftena med järnvägsmarknadsdirektivet är i synnerhet att förbättra järnvägstrafikens konkurrenskraft, förbättra tillträdet till järnvägsmarknaden, trygga tillgången till tjänster för järnvägsoperatörerna samt att förnya bestämmelserna om banavgiften. I syfte att förbättra järnvägstrafikens konkurrenskraft strävar man efter att förbinda Europeiska unionens medlemsstater med hjälp av långsiktiga utvecklings-, investerings- och finansieringsplaner för bannätet och järnvägssystemet. Avsikten är att förbättra tillträdet till järnvägsmarknaden för att alla järnvägsoperatörer ska ha likadana förutsättningar att få olika underhålls- och stödtjänster som järnvägstrafiken förutsätter oberoende av hur dessa tjänster har organiserats och vem som ansvarar för utbudet av tjänster. Avsikten är att förbättra järnvägsmarknadens funktionsduglighet även genom att framhäva rollen för det regleringsorgan som avses i unionslagstiftningen så att mera vikt sätts vid

dess oberoende, resurser och tillsynsuppgifter samt även rättigheter i fråga om tillgång till sådana uppgifter som tillsynen kräver. Avsikten är att bestämmelserna om banavgifterna utvecklas så, att de erbjuder olika möjligheter för bannätsförvaltarna att förbättra deras egen lönsamhet samtidigt som järnvägstrafikens attraktionskraft och konkurrenskraft i förhållande till andra färdssätt tryggas.

Det föreslås att de bestämmelser i direktivet som kräver reglering på lagnivå genomförs nationellt genom att ändra och komplettera järnvägslagens (304/2011) 2 kap. om bedrivande av järnvägstrafik, 4 kap. om tilldelning av bankapacitet, 5 kap. om banavgift, 13 kap. om regleringsorgan, att ändra 16 kap. om påföljder samt genom att till banlagen (110/2007) foga en ny bestämmelse om en långsiktig plan för utveckling av järnvägsinfrastrukturen som direktivet förutsätter och finansierings- och investeringsplan i enlighet därmed. Dessutom föreslås att enskilda bestämmelser i kapitel 1, 14 och 17 ändras.

Järnvägsmarknadsdirektivet ger kommissionen sammanlagt 22 bemyndiganden att i anknytning till flera av direktivets bestämmelser utfärda genomförandeakter samt delegerade akter. En del av dessa genomförandebestämmelser kräver nationella genomförandeåtgärder. Därför innehåller regeringens proposition även bemyndiganden att utfärda närmare föreskrifter om vissa ärenden genom förordning av statsrådet.

Järnvägsmarknadsdirektivet ska genomföras nationellt senast den 15 juni 2015.

2 Nuläge**2.1 Lagstiftning och praxis**

Genom Europeiska unionens första järnvägspaket började järnvägsmarknaden öppnas för konkurrens. I enlighet med direktivet 2001/12/EG om ändring av det s.k. utvecklingsdirektivet öppnades den internationella godstrafiken på järnväg för konkurrens från den 15 mars 2003. Genom EU:s första järn-

vägs paket skapades även andra förutsättningar för öppnande och harmonisering av järnvägs marknaden. Sådana förutsättningar är bl.a. preciseringsarna av järnvägsföretagens koncessionsvillkor (direktivet 2001/13/EG om ändring av det s.k. koncessionsdirektivet), bestämmelserna om tilldelning av bankapacitet och banavgift samt skyldigheten att inrätta ett nationellt regleringsorgan för att övervaka den nationella järnvägs marknadens funktionsduglighet (kapacitets- och banavgiftsdirektivet 2001/14/EG).

Unionslagstiftningen inom järnvägsbranschen har utvecklats konsekvent genom EU:s andra järnvägs paket som trädde i kraft 2004, det tredje järnvägs paketet som trädde i kraft 2007 och det s.k. korsacceptans-paketet som trädde i kraft 2008. Genom EU:s andra järnvägs paket öppnades de nationella interna godstransporterna på järnväg för konkurrens från ingången av 2007 och genom det tredje järnvägs paketet den internationella persontrafiken inom unionen från ingången av 2010. Samtliga av dessa stora lagstiftningspaket på unionsnivå har förutsatt ändringar i järnvägs lagen. Dessutom har Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG om behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen (det s.k. lokförardirektivet), som ingick i EU:s tredje järnvägs paket, genomförts nationellt genom lagen om säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter i järnvägssystemet (1664/2009). De avgränsningar av tillämpningsområdet för Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer, som ingick i det nämnda tredje järnvägs paketet, har nationellt införts genom avgränsningar av 8 a § i järnvägstransportlagen (843/2009). Till övriga delar tillämpas förordningen nationellt som sådan.

De skyldigheter och bestämmelser som ingick i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen, det s.k. driftskompatibilitetsdirektivet, samt direktivet 2008/110/EG om ändring av järnvägssäkerhetsdirektivet, vilka ingick i EU:s korsacceptans-paket, genomfördes nationellt genom den senaste totalreformen av järnvägs lagen, således gällande järnvägs lag. Samtidigt har

självfallet även de lagstiftningsmässiga krav som har följt av tidigare lagstiftningspaket på unionsnivå införts i gällande järnvägs lag samt i förordningar av statsrådet och Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter som har utfärdats med stöd av lagen. Utvecklingen av unionslagstiftningen och de nationella genomförandebestämmelserna beskrivs detaljerat i motiveringsdelen i regeringens proposition till gällande järnvägs lag (RP 262/2010 rd).

Järnvägs marknadsdirektivet är en naturlig fortsättning inom unionslagstiftningens utveckling. Då kommissionen i september 2010 utfärdade sitt direktivförslag framhöll den att centrala motiveringar till en översyn av de rättsakter som ingick i EU:s första järnvägs paket främst var att öppnandet av järnvägs marknaden för konkurrens inom unionen och dess medlemsstater under ett decennium förutsätter att unionslagstiftningen ses över. Dessutom motiverade kommissionen översynen av EU:s första järnvägs paket med att kommissionen har inlett ett s.k. tillsynsförfarande mot 13 medlemsstater på grund av att de bristfälligt har genomfört bestämmelserna i dessa paket. Tillsynsförfarandena omfattar i synnerhet brister i anslutning till regleringsorganens organisering och befogenheter samt uttagande av banavgift och dess storlek. Bristerna och problemen med genomförandet hänför sig således till genomförandet och tillämpningen av kapacitets- och banavgiftsdirektivet. Kommissionen har slagit fast att det bristfälliga genomförandet av unionslagstiftningen delvis beror på en unionslagstiftning som är öppen för tolkning och därför ansågs det nödvändigt att se över rättsakterna i EU:s första järnvägs paket och i synnerhet bestämmelserna i kapacitets- och banavgiftsdirektivet. Kommissionen har inte inlett något tillsynsförfarande gentemot Finland i fråga om genomförandet av EU:s första järnvägs paket. Enligt kommissionens senaste rapport som gäller järnvägs marknaden (SWD(2012) 246/2) hör Finland till de 12 medlemsstater i Europeiska unionen som i full skala har separerat förvaltningen av bannätet och bedrivandet av järnvägstrafik från varandra.

Järnvägs marknadsdirektivet trädde i kraft den 15 december 2012. Strax efter att direktivet trätt i kraft lämnade kommissionen re-

dan följande lagstiftningspaket för järnvägsbranschen, det s.k. förslaget till EU:s fjärde järnvägspaket. Det här järnvägspaketet innehåller sex separata förslag till rättsakter:

1) förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde vad avser öppnandet av marknaden för inhemsk persontrafik på järnväg och om styrningen av järnvägsinfrastrukturen,

2) förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 1370/2007 avseende öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg,

3) förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1192/69 om införande av enhetliga regler för järnvägsföretagens redovisning,

4) förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om Europeiska unionens järnvägsbyrå och om upphävande av förordning (EG) nr 881/2004,

5) förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen, samt

6) förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om järnvägssäkerhet.

De ovan nämnda tre första förslagen till rättsakter som ingick i det fjärde järnvägspaketet utgör en s.k. marknadsdel. Syftet med den är att fortsätta öppna järnvägsmarknaden inom Europeiska unionen för konkurrens genom att även öppna det sista resterande marknadssegmentet, nämligen inrikes persontrafiken, för konkurrens från och med den 1 december 2019. De tre senare förslagen till rättsakter utgör en s.k. teknisk del. De förslag till rättsakter som ingår i det fjärde järnvägspaketet träder sannolikt i kraft tidigast 2016.

2.2 Den internationella utvecklingen, Europeiska unionens och vissa andra EU-medlemsstaters lagstiftning

Genomförandet av järnvägsmarknadsdirektivet har inte slutförts i någon av Europeiska unionens medlemsstater, men de flesta av medlemsstaterna har under genomförande-

kommitténs möten bedömt att de kan genomföra direktivet nationellt enligt den tidtabell som direktivet förutsätter. Så som ovan framgår har kommissionen inlett ett tillsynsförfarande gentemot 13 medlemsstater inom Europeiska unionen i fråga om brister med genomförandet av tre direktiv som ingår i EU:s första järnvägspaket. I fråga om Grekland och Portugal har tillsynsförfarandet kommit till Europeiska unionens domstol. Av domstolens preliminära ståndpunkt framgår att dessa länder har betydande brister i genomförandelagstiftningen särskilt i fråga om banavgifterna och regleringsorganet. Genomförandet av järnvägsmarknadsdirektivet ger sannolikt tilläggstid för komplettering av de brister som medlemsstaterna har haft med genomförandet av bestämmelserna i kapacitets- och banavgiftsdirektivet som ingår i EU:s första järnvägspaket.

Motiveringsdelen i regeringens proposition till gällande järnvägslag innehåller en beskrivning av lagstiftningen och konkurrenssituationen för järnvägsmarknaden i Sverige, Danmark, Tyskland, Storbritannien och Nederländerna. Det som beskrivs i den allmänna motiveringen till propositionen i fråga motsvarar i hög grad även dagens situation, därför är det inte nödvändigt att detaljerat återge nuläget i fråga om dessa länders lagstiftning och marknad i den här propositionen. Här beskrivs därför utgående från järnvägsmarknadsdirektivets centrala bestämmelser i första hand endast hur regleringsorganfunktionen och förvaltningen av de tjänster och anläggningar för tjänster som ansvarar för utbudet av underhålls- och stödtjänster som bannätet och övriga järnvägsoperatörer behöver har ordnats i Sverige, Danmark, Tyskland, Nederländerna och Storbritannien. I slutet av det här kapitlet finns dessutom en beskrivning av prissättningen av banavgifter och järnvägstjänster i vissa av Europeiska unionens medlemsstater enligt nuläget.

I Sverige har man sedan början av 1990-talet stegvis börjat öppna järnvägsmarknaden för konkurrens och myndighets- och tjänstefunktionerna har ordnats så att de ska stödja ett jämlikt tillträde till marknaden. Därför har Sverige fungerat som exempel även i fråga om utvecklandet av unionslagstiftningen om järnvägsmarknaden. I fråga om förvaltningen

av bannätet motsvarar situationen i Sverige mycket långt även Finlands situation. I Sverige ansvarar en statlig myndighetsorganisation, Trafikverket, för förvaltningen av det statliga bannätet. Trafikverket inledde verksamheten den 1 april 2010 efter en sammanslagning av Banverket som tidigare ansvarade för förvaltningen av statens bannät, Vägverket som ansvarade för upprätthållandet av vägnätet, sjöfartsstyrelsens planeringsavdelning, en del av Transportstyrelsen samt Riksrafiken som ansvarade för ordnandet av kollektivtrafiktjänsterna. Arbetsbeskrivningen för Trafikverket i Sverige motsvarar således i hög grad Trafikverkets uppgifter i Finland såväl i egenskap av bannätsförvaltare som i vidare utsträckning, med undantag för flygtrafiken, som den myndighet som ansvarar för planeringen av trafiksystem och infrastruktur för andra färdstätt. I Sverige finns emellertid liksom i Finland ca 400 förvaltare av privata spåranläggningar. I den mån det bedrivs trafik från dessa spåranläggningar någon annanstans på bannätet, har förvaltarna av dem via genomförandet av unionslagstiftningen ålagts samma skyldigheter i fråga om förvaltningen av bannätet som Trafikverket, som ansvarar för statens bannät. I Sverige har regleringsorganfunktionen organiserats så att den utgör en självständig funktionell helhet som en del av Transportstyrelsen, som är säkerhetsmyndighet för trafiken. Flera aktörer erbjuder underhålls- och stödtjänster för järnvägstrafiken i Sverige, av vilka de största är det statliga Jernhusen, EuroMaint och SweMaint. På järnvägsmarknaden i Sverige verkar för närvarande 30 järnvägsföretag. I Sverige finns det således också efterfrågan på många små företag som erbjuder stöd- och underhållstjänster för järnvägstrafiken, av vilka vissa verkar som en del av järnvägsföretagen och främst ansvarar för sitt eget företags tjänsteutbud. I samband med behandlingen av järnvägsmarknadsdirektivet var det också viktigt för Sverige att trygga att sådana här järnvägsföretag, som erbjuder underhålls- och stödtjänster för eget bruk och som inte har en dominerande ställning på järnvägsmarknaden, inte åläggs att separera dessa tjänster från bedrivandet av järnvägstrafik. Det hade kunnat leda till oskäligen svårigheter för små järnvägsföretag och rentav

till att de drar sig bort från järnvägsmarknaden.

I *Danmark* ansvarar en myndighet som lyder under transportministeriet, Banedanmark, för förvaltningen av det statliga bannätet. Danmark har som en historisk kvarleva starka regionala aktörer inom järnvägstrafiken, som har förvaltat sina egna bannät och bedrivit regional trafik på respektive bannät. Under de senaste åren har emellertid största delen av dessa regionala aktörer gått ihop, så för närvarande finns det fyra regionala järnvägsbolag (Regionstog, Lokalbanen, Nordjyske Jernbaner, Midtyske Jernbaner), som även ansvarar för förvaltningen av sina egna regionala bannät samt sina egna underhålls- och stödtjänster. Den största aktören är fortfarande det statliga järnvägsföretaget DSB, som inom ramen för koncernen har ett bolag som tillhandahåller underhålls- och stödtjänster (DSB Vedligehold). I Danmark bedriver nio järnvägsföretag persontrafik och fem järnvägsföretag godstrafik. I Danmark har regleringsorganfunktionen organiserats som en del av transportministeriet (Danish Railway Complaint Board).

Även *Tyskland* har ett historiskt arv bestående av flera regionala och lokala förvaltare av privata spåranläggningar och järnvägsföretag. Det statliga järnvägsföretaget Deutsche Bahnen AG (DB) ansvarar emellertid huvudsakligen för den riksomfattande trafiken mellan regioner och städer, men fyra andra företag bedriver också riksomfattande fjärrpersontrafik (GVG, SJ, Veolia och Arriva) och hundratals mindre järnvägsföretag bedriver godstrafik, vilkas marknadsandel av gods-transportarbetet på järnvägarna utgör nästan en fjärdedel. Det som är speciellt med Tyskland är att den största bannätsförvaltare är DB Netz AG som är dotterbolag till det statliga järnvägsföretaget DB. Det här har ansetts problematiskt eftersom Tysklands bannät har en central ställning inom Europeiska unionen och det största järnvägsföretaget i Tyskland och hela Europeiska unionen således ansvarar för tilldelningen av bankapacitet på Tysklands bannät och de tjänster som tillhandahålls där. Ett centralt mål för EU:s fjärde järnvägspaket var ursprungligen en mer fullständig separation av förvaltningen av bannätet från bedrivandet av järnvägstrafik,

men enligt kommissionens förslag är man tillmötesgående i fråga om Tyskland så att en vertikal integration inom holdingbolagsstrukturer enligt Tysklands modell kan tillåtas även i fortsättningen. I Tyskland har regleringsorganfunktionen (Eisenbahnenregulierung) organiserats som en del av ett ämbetsverk inom förbundsstaten som ansvarar för regleringen om järnvägstrafiken, gas- och telekommunikationsmarknaden samt postförmedlingen (Bundesnetzagentur). En stor del av käromålen angående myndighetens järnvägstrafik har under de senaste åren gällt DB Netz AG:s roll vid förvaltningen av bannätet och tilldelningen av bankapacitet. Inom samarbetet mellan EU:s regleringsorgan har Tyskland som första medlemsstat varit ordförande för nätverket för de självständiga regleringsorganen, det s.k. IRG-Rail.

I *Nederländerna* ansvarar ämbetsverket ProRail som lyder under trafikministeriet för förvaltningen av statens bannät samt huvudsakligen även för utbudet av underhålls- och stödtjänster för järnvägstrafiken. Ämbetsverket tillhandahåller i regel alla tjänster från tilldelning av bankapacitet till underhållstjänster för vagnar till alla företag som bedriver verksamhet på järnvägsmarknaden i Nederländerna. Utöver det statliga Nederlandse Spoorwegen (NS) finns det 27 andra aktiva järnvägsföretag på järnvägsmarknaden i Nederländerna. Av järnvägsföretagen bedriver de största (NS, Arriva, Veolia och Connexxion) i någon mån även egen underhålls- och depåverksamhet. Regleringsorganfunktionen har i Nederländerna organiserats som en del av landets konkurrensverk.

I *Storbritannien* ansvarar det statsägda bolaget Network Rail (NR) för förvaltningen av statens bannät samt en del av de underhålls- och stödtjänster som järnvägsföretagen erbjuder med undantag för bannätet i Nordirland. I Nordirland ansvarar järnvägsföretaget (NIR, Northern Ireland Railways) även för förvaltningen av bannätet. På järnvägarna i Storbritannien bedriver 20 järnvägsföretag persontrafik, av vilka marknadsandelen enbart för det största av dem (Virgin Trains) är ca 10 procent av passagerarna. Totalt järnvägsföretag bedriver även godstrafik, av vilka marknadsandelen för de fyra största järnvägsföretagen emellertid utgör mer än hälften

av transportarbetet. Järnvägsföretagen ansvarar huvudsakligen själva för sin egen produktion av underhålls- och stödtjänster. Därför var det för Storbritannien lika viktigt som för Sverige att vid behandlingen av järnvägsmarknadsdirektivet trygga att sådana järnvägsföretag, vilkas ställning inte är dominerande på järnvägsmarknaden, inte åläggs att fullständigt separera bedrivandet av järnvägstrafik från det övriga utbudet av tjänster. För regleringsorganfunktionen i Storbritannien ansvarar Office of Rail Regulation (ORR) som utöver regleringsorganuppgifterna även ska fungera som nationell järnvägssäkerhetsmyndighet och koncessionsmyndighet. Dessutom ansvarar ämbetsverket för statistik och register som gäller järnvägsbranschen. Med hänsyn till konkurrenssituationen på järnvägsmarknaden i Storbritannien har regleringsorganfunktionen en central roll inom ORR:s verksamhet. Ungefär hälften av de ca 300 tjänstemännen vid ämbetsverket arbetar med uppgifter inom ekonomisk reglering (regleringsorganfunktionen, koncessioner och statistik) och hälften med säkerhetsuppgifter.

I dagens läge kan man i fråga om banavgiften konstatera att nivån på den avgift som berättigar till ett minimipaket av tillträdestjänster inom järnvägstrafiken i Sverige är bland de lägsta inom EU. I Finland och Nederländerna hör prissättningen av minimipaketet även till den tredjedel av länder med den lägsta avgiftsnivån, även om avgiftsnivån är tredubbelt högre än i Sverige och övriga länder som har den lägsta avgiftsnivån. Avgiftsnivån i Tyskland är densamma som genomsnittet för unionen, dock ca 20 procent högre än i Finland. Storbritannien hör till de länder som har den högsta avgiftsnivån av de länder där marginalkostnadsprissättning tillämpas och avgiftsnivån är en tredjedel högre än i Finland. Allra högst är avgiftsnivån i Slovakien, Lettland, Estland, Litauen, Polen och Ungern där ett pris som motsvarar full kostnadsmotsvarighet tas ut för utnyttjandet av bannätet. Avsikten med revideringen av EU:s banavgiftsreglering är uttryckligen att sänka nivån på de högsta banavgifterna för att förbättra järnvägstrafikens konkurrenskraft. För de länder som har det högsta avgiftstaket har utfärdats en övergångstid till den 16 juni

2019 för att anpassa banavgiftens nivå till den nivå som en marginalkostnadsprissättning förutsätter. Eftersom prissättningsnivån för minimipaketet av tillträdestjänster i Finland redan för närvarande ligger på den nivå som marginalkostnadsprissättning förutsätter och hör till den tredjedel av länder med den lägsta avgiftsnivån i EU-jämförelse, föranleder EU-regleringen för Finlands del inte något kommande väsentligt tryck på att ändra nivån på den grundavgift som tas ut på statens bannät. Trots detta bereder kommissionen med stöd av järnvägsmarknadsdirektivet en genomförandeförordning, genom vilken det föreslås att man använder beräkningsgrunder, dvs. modaliteter, för de direkta kostnaderna som ska tillämpas vid beräkningen av banavgiften. Dessa kan även inverka på beräkningsgrunderna för banavgiften och avgiftsnivån i Finland.

Avgifter som tas ut för övriga stöd- och underhållstjänster varierar i olika länder och prissätts på marknadsvillkor. Syftet med järnvägsmarknadsdirektivet är att även i fråga om sådana här övriga tjänster sörja för tillgången till tjänster till skäligt pris för alla järnvägsoperatörer som behöver sådana. Tjänsteleverantören har rätt att för tjänsterna ta ut ett sådant pris, som garanterar en skälig avkastningsgrad.

2.3 Bedömning av nuläget

Gällande järnvägslag trädde i kraft den 15 april 2011. Lagen reviderades främst med tanke på genomförandet av direktivet om ändring av driftskompatibilitetsdirektivet och järnvägssäkerhetsdirektivet som ingick i EU:s s.k. korsacceptans-paket. Samtidigt genomfördes även annan tidigare unionslagstiftning nationellt. Efter det att järnvägslagen trädde i kraft har den ändrats tre gånger. Genom lagen om ändring av järnvägslagen 323/2013 ändrades främst bestämmelserna om certifiering av underhållsansvariga enheter (59 §) och banregistret (70 §) samt utfördes vissa andra preciseringar av teknisk natur inklusive paragraf- och laghänvisningar samt tillägg till definitioner. Genom den andra ändringen av järnvägslagen 939/2013 ändrades bestämmelserna i järnvägslagens 9 kap. om ibruktage av fordon samt bestämmel-

serna om beviljande av tillstånd för ibruktage av ett delsystem till ett fordon, fordonsnummersystem, registrering av fordon och fordonsregister. Genom den tredje ändringen av järnvägslagen (515/2014) ändrades främst bestämmelserna om tillstånd för ibruktage av fordon samt kommunikation och dokumentation från inspelningar inom järnvägstrafiken. Ändringarna av järnvägslagen hade anknytning till två EU Pilot-förfrågningar angående genomförandet av Europeiska kommissionens korsacceptanspaket och kommissionens krav på preciseringar utgående från dem samt den formella underrättelse som kommissionen gav Finland i oktober 2013.

Kommissionen har inte inlett något tillsynsförfarande gentemot Finland i fråga om genomförandet av EU:s första järnvägspaket och kommissionen har ansett att förvaltningen av bannätet i Finland jämte alla därtill hörande beslut om tilldelning av bankapacitet och banavgiftsreglering har separerats så som unionslagstiftningen förutsätter. I Finland finns emellertid också vissa lagstiftningsmässiga och administrativa problem som bör åtgärdas när bestämmelserna i EU:s första järnvägspaket har reviderats genom järnvägsmarknadsdirektivet och direktivet genomförs nationellt.

En central fråga är förhållandet mellan banavgiften och banskatten. I enlighet med unionslagstiftningen tas banavgift för närvarande endast ut för användning av statens bannät. Banavgiften består av en grundavgift och andra särskilt föreskrivna avgifter som har samband med banavgiften. Banavgiften ska alltid baseras på de kostnader som järnvägstrafiken direkt medför för statens bannät och banhållningen. Då kapacitets- och banavgiftsdirektivet som ingick i EU:s första järnvägspaket genomfördes nationellt, framhöll grundlagsutskottet i sitt utlåtande (GrUU 66/2002 rd) om regeringens proposition med förslag till järnvägslag (RP 162/2002) att bestämmelserna i 14 § i lagförslaget ska bedömas utgående från vad som föreskrivs om statliga skatter och avgifter i 81 § i grundlagen. Enligt grundlagsutskottets utlåtande är det typiskt för avgifter att de är ersättningar eller vederlag för tjänster från det allmännas sida. Övriga betalningar till staten är däremot

skatter. På den ovan nämnda grunden ansåg grundlagsutskottet att endast grundavgiften är en avgift i konstitutionellt hänseende. Kapacitetsbristavgiften, investeringsavgiften och bokningsavgiften har ett samband med myndighetens prestationer, vilket är typiskt för avgiften, men däremot ingår i dem prestationer som överstiger vederlaget och därför bör regleringen om avgifterna ses över så att den motsvarar kraven enligt skattelagen. Tilläggsavgiften och miljöavgiften är enligt utskottets uppfattning skatter i konstitutionell mening. På grund av grundlagsutskottets tolkning skulle järnvägslagen i sin föreslagna form inte ha kunnat behandlas i vanlig lagstiftningsordning. Med anledning av grundlagsutskottets utlåtande ströks de andra bestämmelserna förutom de som gäller grundavgiften från den järnvägslag som riksdagen antog och de övriga bestämmelserna överfördes till banskattelagen (605/2003). Banskatten ansågs således innehålla olika tilläggsavgifter samt miljöavgifter vilkas syfte är att integrera externa kostnader. Kapacitetsbristavgiften och avgiften för bokning av kapacitet har emellertid inte tagits med i banskattelagen eftersom det inte ansågs ändamålsenligt att över huvud taget ta ut dessa av järnvägsoperatörerna.

Förhållandet mellan banskatten och banavgiften blir alltmer problematiskt ur det nya järnvägsmarknadsdirektivets synvinkel eftersom flera av de motiveringar som grundlagsutskottet tillämpade för banskatten ingår i de motiveringar som kommissionen har tillämpat för att bannätsförvaltaren, inom de ramar som unionslagstiftningen anger, självständigt ska kunna besluta om nivån för grundavgiften jämte differentieringar, olika tilläggsavgifter för tjänster på bannätet och tjänster vid spårförbindelserna samt avgiften för bokning av bankapacitet. Bannätsförvaltaren ska också kunna använda prissättning som ett effektivt styrmedel så som järnvägsmarknadsdirektivet förutsätter så, att man med hjälp av prissättningen av bannätet kan styra järnvägsoperatörerna till att använda materiel som bullrar mindre, är tryggare, förorsakar färre fel och mindre slitage på bannätet. Dessutom borde bannätsförvaltaren även med hjälp av kapacitetsbristavgiften kunna styra trafiken från sådana delar av bannätet

som är överbelastade till mindre belastade delar. Förhöjd banavgift kan tas ut även för nya delar av bannätet för att täcka investeringskostnaderna för det nya bannätet.

En av de viktigaste miljöolägenheterna inom järnvägstrafiken är järnvägsbuller. Enligt artikel 31 i järnvägsmarknadsdirektivet kan bannätsförvaltaren differentiera den banavgift som tas ut av järnvägsoperatörerna enligt vagnsmaterielens bulleregenskaper så att järnvägsoperatörerna sporrar till att skaffa tyst vagnsmateriel samt installera tysta bromsblock (s.k. retrofitting) på vagnarna. Grundavgiften utgör således i enlighet med unionslagstiftningen i fortsättningen ett viktigt redskap för bannätsförvaltaren i syfte att styra järnvägsoperatörerna till anskaffning av materiel som bullrar mindre. Bannätsförvaltaren ska ha tillgång till redskapet eftersom bannätsförvaltaren i sista hand även ansvarar för andra alternativa styråtgärder, t.ex. bygande av bullerhinder i syfte att minska på järnvägstrafikens buller och exponeringen för buller. Förnyande av vagnsmaterielen eller åtgärder för återinstallation av vagnarnas bromssystem i syfte att minska på bullret är för bannätsförvaltaren en mer kostnadseffektiv åtgärd än att bygga nya bullerhinder och i enlighet med upphovsprincipen är det också järnvägsoperatören som är föremål för åtgärden. Ur den här synvinkeln är det motiverat att sänkningarna av banavgiften, så som föreslås i regeringens proposition, ingår som en del av järnvägslagens bestämmelser om banavgiften. På motsvarande sätt skulle bannätsförvaltaren kunna sporra järnvägsoperatörerna att ta i bruk ett gemensamt europeiskt tågkontrollsystem (ETCS, European Train Control System).

Syftet med tilläggsavgifterna är att sporra bannätsförvaltaren att förbättra sin egen lönsamhet och således göra bannätsförvaltarens finansiering mindre beroende exempelvis av offentliga stöd. Om järnvägsmarknaden är hållbar kan bannätsförvaltaren relativt fritt införa tilläggsavgifter förutsatt att prissättningsprinciperna har offentliggjorts öppet i bannätsförvaltarens beskrivning av bannätet. Införandet av tilläggsavgifter förutsätter att marknaden klassificeras i överensstämmelse med järnvägsmarknadsdirektivet eller eventuellt på något annat mer detaljerat sätt som

baserar sig på att det för bannätsförvaltaren uppkommer olika kostnader för lastning och hantering av olika transportsegment. Det är således motiverat att beakta dessa vid prissättningen av användningen av bannätet.

Också avgiften för bokning av bankapacitet ska i fortsättningen tas ut av sådana järnvägsoperatörer som återkommande låter bli att utnyttja den bankapacitet som de har bokat.

Ett annat centralt lagstiftnings- och förvaltningsmässigt problem i gällande lagstiftning är att Kommunikationsministeriets förordning (1084/2009) innehöll bestämmelser om banavgiftens grunddel, trots att bannätsförvaltaren ska kunna fastställa nivån på grunddelen självständigt med beaktande av de kostnader som järnvägsoperatörerna förorsakar bannätet (principen om s.k. marginalkostnadsprissättning). Kommunikationsministeriets förordning om banavgiftens grunddel upphävdes då den nya järnvägslagen trädde i kraft den 15 april 2011. Kommunikationsministeriet har emellertid senare genom brev gett Trafikverket anvisningar om att verket inte ska höja nivån på grunddelen innan järnvägsmarknadsdirektivet har genomförts nationellt. Utgångspunkten för järnvägsmarknadsdirektivet är att alla bannätsförvaltare själva ska kunna besluta om nivån på grundavgiften och tilläggsavgiften inom de ramar som direktivet tillåter.

Det tredje problemet hänför sig till behandlingen av privata spåranläggningar. I enlighet med bestämmelserna om tillämpningsområdet i 1 § 2 mom. i gällande järnvägslag tillämpas inte bestämmelserna i 4 kap. om tilldelning av kapacitet och i 5 kap. om banavgift på förvaltare av privata spåranläggningar. Av lagens 37 § 4 mom. framgår emellertid att om förvaltaren av en privat spåranläggning har för avsikt att ta ut en avgift för användning av sitt bannät, ska avgiften vara förenlig med de prissättningsprinciper som föreskrivs i artikel 7 i kapacitets- och banavgiftsdirektivet. Dessutom ska Kommunikationsministeriet och regleringsorganet underrättas senast två månader innan avgiften införs. Vissa förvaltare av privata spåranläggningar har redan visat intresse för att införa prissättning av bannätet och de tjänster som tillhandahålls där eller något annat sätt att

fördela de kostnader som uppkommer för underhållet av bannätet. Trafikverkets prissättning som grundar sig på bruttotonkilometer och marginalkostnader är företagsekonomiskt dock inte någon ändamålsenlig modell för förvaltare av privata spåranläggningar. Järnvägsmarknadsdirektivet skapar klarhet i situationen så att med stöd av artikel 2.4 i direktivet kan endast lokala bannät och infrastrukturer som är av mindre strategisk betydelse lämnas utanför regleringen om tilldelning av kapacitet och banavgift, vilket förutsätter att kommissionen underrättas och ger sitt godkännande.

Utgående från gällande lagstiftning har även regleringsorganets ställning och organisering till vissa delar varit problematisk. Även om regleringsorganet har organiserats som en självständig funktion inom Trafiksäkerhetsverket har regleringsorganets resurser varit knapphändiga och för närvarande har regleringsorganets självständighet i fråga om beslutsfattandet inte separerats tillräckligt väl från Trafiksäkerhetsverket i övrigt enligt järnvägsmarknadsdirektivets nya bestämmelser. Under de senaste åren har endast 1,5 årsverken reserverats för regleringsorganets uppgifter, men 2013 förbättrades situationen då organets resurser ökade till 2,5 årsverken. Järnvägsmarknadsdirektivet förutsätter att regleringsorganet har tillräckliga resurser samt är självständigt i fråga om organisation, verksamhet, hierarki och kan idka självständigt, juridiskt beslutsfattande. Detta kräver lagstiftningsmässiga justeringar av regleringsorganets organisation och arbetsbeskrivning.

3 Propositionens mål och de viktigaste förslagen

De viktigaste ändringarna i järnvägslagen med tanke på genomförandet av järnvägsmarknadsdirektivet gäller 2 kap. om förutsättningar för bedrivande av järnvägstrafik, 4 kap. om tilldelning av kapacitet samt 5 kap. om tjänster och banavgifter. Det föreslås att dessa bestämmelser delas upp på två kapitler så att 5 kap. innehåller bestämmelser om tjänster samt avgifter som tas ut för dem och 5 a kap. bestämmelser om avgifter som tas ut för användning av bannätet. Även kap. 13

som gäller regleringsorganet föreslås bli ändrat så som järnvägsmarknadsdirektivet förutsätter.

Utöver bestämmelserna i nämnda kapitel föreslås att järnvägslagens bestämmelser om tillämpningsområdet i 1 § 2 mom. ändras så att bestämmelserna i 4 och 5 kap. inte tillämpas på sådana förvaltare av privata spåranläggningar, som har anmälts till kommissionen i enlighet med artikel 2.4 i järnvägsmarknadsdirektivet och kommissionen utifrån anmälan har godkänt att de undantas från tillämpningsområdet. Finland föreslog för kommissionen att alla privata spåranläggningar utanför TEN-nätverket kategoriskt kunde undantas från tillämpningen av järnvägsmarknadsdirektivets bestämmelser om banavgift och tilldelning av kapacitet. I sitt svar på Finlands förslag fastställde kommissionen emellertid att det inte går att göra någon sådan kategorisk avgränsning. I stället ska en avgränsning av tillämpningen av järnvägsmarknadsdirektivets bestämmelser om banavgift och tilldelning av kapacitet alltid göras från fall till fall i fråga om alla privata spåranläggningar. Dessutom framhävde kommissionen att privata spåranläggningar inte får vara förbundna med någon betydande internationell trafikförbindelse dvs. att spårförbindelsen inte får vara förbunden med hamntjänster eller vara belägen i anslutning till en hamn. Finland skulle således vara tvungen att inkludera alla hamnar, även de som står utanför det transeuropeiska transportnätet (TEN-nätverket), att omfattas av propositionens bestämmelser i 4 kap. om tilldelning av kapacitet, i 5 kap. om tjänster och prissättning av tjänster samt i kap. 5 a om prissättning av användningen av bannätet.

Dessutom meddelade kommissionen i november 2014 att bestämmelserna utöver kusthamnarna ska omfatta banan inom området för insjöhamnen i Joensuu och alla privata spåranläggningar som ägs av VR-Group Ab.

Det föreslås att Trafikverket ersätts med bannätsförvaltare i bestämmelserna i nämnda kapitel.

Det föreslås att bestämmelserna om förutsättningarna för koncession i 2 kap. som gäller bedrivande av järnvägstrafik ses över utifrån järnvägsmarknadsdirektivet och genom-

förandeförordningar som utfärdats med stöd av direktivet. Enligt förslaget ska säkerhetsintyg och koncession i fortsättningen vara självständiga tillståndsprocesser så, att det säkerhetsintyg som beviljas av Trafiksäkerhetsverket inte ska utgöra en förutsättning för koncession. Trots det här är det även i fortsättningen ändamålsenligt att företag som önskar få tillträde till järnvägsmarknaden först ansöker om säkerhetsintyg hos Trafiksäkerhetsverket och därefter om koncession hos kommunikationsministeriet som är tillståndsmyndighet.

Enligt förslaget ska bestämmelser i järnvägslagens 4 kap. om ansökan om bankapacitet och nya bestämmelser fogas därtill så som förutsätts i järnvägsmarknadsdirektivet. Det föreslås att kapitlets bestämmelser ändras så att även andra utöver järnvägsoperatörer i fortsättningen kan ansöka om bankapacitet. Det kan vara järnvägsföretag, museitrafikoperatörer och banhållningsföretag och utöver dessa även andra internationella grupperingar för järnvägsföretag, behöriga myndigheter som avses i Europaparlamentets och rådets trafikavtalsförordning (EG) nr 1370/2007 samt sökande som avses i Europaparlamentets och rådets godskorridorförordning (EG) nr 913/2010. I kapitlet föreslås ingå nya och helt reviderade bestämmelser om särskild bankapacitet (23 §), samordningsprocess för ansökningar om bankapacitet (23 a §), överbelastad bankapacitet och prioritetsordning (24 §), ansökan om bankapacitet för underhåll (27 a §) samt avgift för bokning av bankapacitet (28 a §) samt beviljande och samordning av rätten att använda bannätet (29 a §). Kollektivtrafiklagens (869/2009) 14 § innehåller bestämmelser om behöriga myndigheter enligt trafikavtalsförordningen när det gäller ordnande av kollektivtrafik på järnväg och de är kommunikationsministeriet och samkommunen Helsingforsregionens trafik inom sitt verksamhetsområde.

Det föreslås att 5 kap. i gällande järnvägslag delas upp i två delar så att 5 kap. innehåller bestämmelser om tjänster och avgifter som tas ut för dem och 5 a kap. bestämmelser om avgifter som tas ut för användningen av bannätet.

Det föreslås att lagens 5 kap. ändras och nya bestämmelser fogas därtill så att bestämmelserna motsvarar artikel 13 i järnvägsmarknadsdirektivet och bilaga II till direktivet. Det föreslås att till kapitlet fogas bestämmelser om villkor för och prissättning av utbudet på tjänster, separation av utbudet på tjänster samt om de förutsättningar som ska råda för att den som tillhandahåller tjänster kan vägra att erbjuda dessa till en utomstående part som behöver tjänster.

Enligt förslaget ska till 5 a kap. som gäller prissättning av användningen av bannätet fogas 36 b § med bestämmelser om ramverk för prissättning av användningen av bannätet samt behörig myndighet. Dessutom föreslås att kapitlets bestämmelser om banavgift delas upp så att 37 § gäller banavgiften allmänt, 37 a § sänkningar och höjningar av grundavgiften och grunderna för dessa, 37 b § om tilläggsavgifter och 37 c § om skyldigheten att offentliggöra avgiftsgrunderna i beskrivningen av bannätet.

Propositionens nya bestämmelser i 38 a §, 38 b § och 38 c §, som är förenliga med järnvägsmarknadsdirektivet, gäller register över bannätsförvaltarens egendom, förfaranden för fördelning av kostnaderna mellan järnvägsföretag samt incitament med hjälp av vilka bannätsförvaltarna uppmuntras till kostnadseffektivitet.

Det föreslås att man i järnvägslagens 13 kap. ser över organiseringen av regleringsorganet som en självständig del av Trafiksäkerhetsverket samt fogar till uppgifter för regleringsorganet.

I lagens 15 kap. föreslås ingå en ny bestämmelse om myndighetsföreskrifter för åtgärder vid störningar.

Till bestämmelserna i lagens 16 kap. som gäller påföljder ska fogas ytterligare ett regleringsorgan vid sidan av Trafiksäkerhetsverket, vilket framhäver regleringsorganets självständiga roll när det gäller verkställigheten av påföljder.

Med utgångspunkt i järnvägsmarknadsdirektivet föreslås dessutom flera ändringar i lagens 17 kap. som innehåller särskilda bestämmelser. Det föreslås ändringar i 91 § 1 mom. som innehåller bestämmelser om lagens förhållande till konkurrenslagstiftningen, till lagen föreslås bli fogad en ny 91 a §

med bestämmelser om separation av förvaltningen av bannätet och bedrivande av järnvägstrafik. Vidare föreslås att 92 § som innehåller bestämmelser om järnvägsföretags verksamhetsplan och bokföring preciseras i enlighet med järnvägsmarknadsdirektivet och att bestämmelserna om ändringssökande i 93 § ändras.

I regeringens proposition ingår ett förslag till lag om ändring av banlagen. I banlagen föreslås ingå en ny 4 a § med bestämmelser om en långsiktig plan för utveckling av järnvägsinfrastrukturen.

4 Propositionens konsekvenser

Kommissionens förslag till järnvägsmarknadsdirektiv från september 2010 innehöll en konsekvensanalys (SEC(2010) 1043 slutlig) där kommissionen bedömer förslagets ekonomiska och administrativa konsekvenser samt miljökonsekvenser på allmän nivå och på EU-övergripande nivå. Utgående från kommissionens bedömning av de ekonomiska och sociala konsekvenserna på unionsnivå går det emellertid inte att dra några direkta slutsatser om vilka nationella konsekvenser genomförandet av järnvägsmarknadsdirektivet kommer att få.

4.1 Ekonomiska konsekvenser

4.1.1 Kommissionens konsekvensanalys och konsekvenser för järnvägsmarknaden

Kommissionen bedömer i sin konsekvensanalys som bifogats förslaget till järnvägsmarknadsdirektiv att genomförandet av reformerna i kommissionens ursprungliga förslag kommer att medföra en ökning av antalet järnvägsföretag med 3-4 procent och en ökning av marknadsandelen för järnvägsföretag som inte har en dominerande ställning på järnvägsmarknaden med 2-3 procent. Trafik- och driftsutgifterna beräknas minska med 6 procent. Kommissionen bedömer också att reformerna kommer att medföra 1,7 miljoner flera arbetstimmar och 1000 nya arbetsplatser på järnvägsmarknaden på unionsnivå.

Även om järnvägsmarknadsdirektivet, som antogs av Europaparlamentet och rådet, till sina centrala delar förblev oförändrat jämfört

med kommissionens ursprungliga mål, ändrades på yrkan av medlemsstaterna och Europaparlamentet ett av direktivets mest centrala krav med tanke på konsekvenser, dvs. kravet på de tjänster som ska hållas tillgängliga för järnvägsoperatörerna. Kommissionen hade ursprungligen föreslagit att alla järnvägstrafiktjänster ska separeras från bedrivandet av järnvägstrafik om ett järnvägsföretag som har en dominerande ställning på järnvägsmarknaden ansvarar för att tillhandahålla tjänsterna. I det slutliga järnvägsmarknadsdirektivet stannade man för att när det gäller de viktigaste tjänsterna för tillträde till marknaden är det tillräckligt med separation i fråga om bokföring, organisation och beslutsfattande då ett järnvägsföretag som har en dominerande ställning på järnvägsmarknaden ansvarar för tillhandahållandet av tjänsterna. Det är således tillräckligt att järnvägsföretaget inom sin egen koncern har överfört tjänsterna i fråga till en självständig produktionsenhet med egen bokföring och eget stödsystem för beslutsfattande. Eftersom järnvägsmarknadsdirektivet till denna del även i fortsättningen medger att stora järnvägsföretag som har en dominerande ställning på marknaden håller vissa tjänster inom sin egen koncern, är det sannolikt att den ekonomiska nyttan enligt kommissionens ursprungliga konsekvensanalys blir blygsam även på unionsnivå. I Finland ingår redan i järnvägslagens 34 § en förpliktelse att erbjuda underhålls- och stödtjänster till alla som behöver sådana.

4.1.2 Konsekvenser för statsfinanserna

Europeiska kommissionen uppskattar också i sin konsekvensanalys att ändringarna av grunderna för fastställande av banavgiften sporrar bannätsförvaltarna till att förbättra sin lönsamhet och att dessa ändringar kommer att få konsekvenser för inflödet av banavgifter. I Finland är Trafikverket i egenskap av förvaltare av statens bannät ett centralt ämbetsverk som lyder under ministeriet. Beslut om ämbetsverkets inkomster och utgifter fattas av riksdagen i samband med den årliga statsbudgeten. I Finland har strävan varit att hålla banavgiften på en skälig nivå för att järnvägstrafiken fortsättningsvis ska vara at-

traktiv och konkurrenskraftig i förhållande till vägtransporter. För förvaltare av privata spåranläggningar är banhållningen ofta endast en bisyssla som möjliggör överföring av transporter från hamnar eller industrianläggningar från ett transportmedel till ett annat. Bannätet underhålls för att det ska finnas fungerande trafikförbindelser från hamnar, terminaler och industrianläggningar och att produkter logistiskt sett ska kunna överföras så effektivt som möjligt till utrikeshandels transporter eller från utrikeshandeln till en inhemsk distributionskedja och till slutanvändarna. En del av förvaltarna av privata spåranläggningar har emellertid redan önskat ta i bruk en prissättning av bannätet och genomförandelagstiftningen för järnvägsmarknadsdirektivet gör det här möjligt. Förvaltarerna av privata spåranläggningar kan således i viss mån förbättra sin egen lönsamhet och styra inkomsterna från användningen av bannätet till underhåll och utvecklande av de privata spåranläggningarna och de tjänster som tillhandahålls där.

Utgifterna för det bannät som Trafikverket ansvarar för, avgifterna för användningen av det och övriga inkomster har ingått i statsbudgeten. Utgifterna har budgeterats under kommunikationsministeriets huvudtitel under kapitel 31.10. Trafiknätet. Årliga utgifter för underhåll och användning av och reparationer på bannätet, styrning av trafiken finansieras under momentet för bastrafikledshållning (31.10.20) under vilket även banavgiftsinkomsterna intäktsförs. Anslaget under momentet i statsbudgeten har således nettobudgeterats. I den ordinarie budgeten för 2014 har beviljats ett nettoanslag på 337 miljoner euro för banhållning. Då man beaktar de beräknade inkomsterna från banavgifter på 44,3 miljoner euro samt övriga inkomster från banhållningen på 11,7 miljoner euro, står sammanlagt 393 miljoner euro till förfogande 2014. Grunden för fastställande av banavgifter (de kostnader som täcks), avgiftens storlek samt trafikmängden inverkar på inflödet av banavgiftsinkomster. Eftersom den nuvarande banavgiften grundar sig på marginalkostnader som enligt kommissionen motsvarar prissättningsgrunden för direkta kostnader finns det inget behov att ändra nivån på grundavgiften av den här anledningen. Det

har konsekvenser för avgiftens storlek om man i Finland med hänsyn till aktualitetskravet vill hålla fast vid den beräkning som utgör grund för avgiften. Eftersom nivån på grundavgiften som tas ut av Trafikverket har varit densamma sedan 2010, dvs. för bedrivande av persontrafik 0,1308 cent per bruttotonkilometer och för bedrivande av godstrafik 0,1350 cent per bruttotonkilometer, är emellertid grundavgiftens nivå föremål för ett tryck på att höja avgiftsnivån för att den bättre ska motsvara ökningen av kostnadsnivån för underhållet av bannätet och den allmänna kostnadsnivån (bl.a. kostnadsindex för jordbyggnad). Enligt Trafikverkets marginalkostnadsberäkningar har de marginalkostnader som föranleds av underhållet av bannätet stigit med mer än 20 procent efter 2010. Om marginalkostnadernas ökning överförs direkt på grundavgiften, kan inflödet av de banavgifter som Trafikverket tar ut från järnvägstrafiken beräknas uppgå till 50-55 miljoner euro per år under de närmaste åren.

Som ersättning för grundavgiften erbjuds s.k. minimipaket av tillträdestjänster. Järnvägsmarknadsdirektivet förutsätter att grundavgiften kan differentieras enligt olika faktorer exempelvis enligt buller och andra faktorer som avses i lagförslaget. Till förfarandet med grundavgift anknyter också en bokningsavgift. Det är fråga om en intern struktur inom grundavgiften, men den kommer inte att ha några konsekvenser för statens inkomster eftersom det föreslås att bokningsavgiften inte blir obligatorisk och att den ska intäktsföras till järnvägsoperatörerna i samband med uttagandet av andra banavgifter om kapaciteten har använts planenligt.

I Finland tas årligen ut banskatt och de inkomster som flyter in från den intäktsförs under inkomster i statsbudgeten (11.19.03). I budgeten för 2014 beräknades att skatteintäkterna kommer att uppgå till 18 miljoner euro. De faktiska inkomsterna som hänförs till 2013 uppgick till 17,3 miljoner euro. Banskatt tas ut för all persontrafik 0,01 cent per bruttotonkilometer, för eldriven godstrafik 0,05 cent per bruttotonkilometer och för dieseldriven godstrafik 0,1 cent per bruttotonkilometer. Dessutom tas en separat investeringsskatt på 0,5 cent ut för användningen av

direktbanan Kervo-Lahtis för både person- och godstrafik. Investeringskatten utgör 4,2 miljoner euro av det totala inflödet av banskatt. Av motiveringen till skatteinkomstmomentet framgår att vid dimensioneringen av momentet för bastrafikledshållning har inflödet från banskatten beaktats till andra delar förutom i fråga om investeringsskatten. I praktiken är storleken på anslaget under momentet för bastrafikledshållning inte beroende av inflödet från banskatten, utan endast av inflödet från banavgifterna som har nettobudgeterats under momentet för bastrafikledshållning. Kostnaderna för banhållningen eller kostnadsmotsvarighetsmålet ligger inte till grund för banskatten liksom i fråga om banavgiften. Avsikten med banskatten är målsättningen att täcka de fasta kostnaderna för banhållningen. Dessutom har man beaktat yttre olägenheter, vilket syns i att skatten på dieseldriven trafik är högre. Investeringskatten har ett klart samband med kostnaderna för baninvesteringarna.

Järnvägsmarknadsdirektivet medger höjningar av grundavgiften exempelvis för att täcka investeringskostnaderna för nya bandelar. En höjning kan vara i kraft ända tills investeringskostnaderna har betalats. Även om maximibeloppet av höjningen i övrigt kan utgöra högst 50 procent av grundavgiften, kan en större höjning införas om bannätsförvaltaren kan lägga fram motiveringar till detta och regleringsorganet godkänner dem. Det är således även i fortsättningen möjligt att ta ut en förhöjd banavgift som motsvarar den nuvarande investeringsskatten för att täcka investeringskostnaderna, men här ska bannätsförvaltaren ha prövningsrätt.

Till den del den nuvarande banskatten täcker banhållningens fasta kostnader, tillämpas tilläggsavgifter i fortsättningen. Då marknaden medger det ska bannätsförvaltaren kunna ta ut tilläggsavgifter. Tilläggsavgifterna ska ha ett samband med de tilläggs- och specialtjänster som nämns i bannätsförvaltarens beskrivning av bannätet. En förändring jämfört med nuläget är att det i fortsättningen inte längre kommer att vara möjligt att ta ut en allmän ersättning som täcker de fasta kostnaderna, utan ersättningen ska ha ett samband med de tjänster som hålls tillgängliga på bannätet. I praktiken är det fråga

om en annan kostnadsandel för banhållning än den andel som täcks med grundavgiften. Enligt Trafikverkets bokslut för 2013 uppgick de totala kostnaderna för banhållningen till ca 402 miljoner euro exklusive räntekostnaderna för kapitalet. Efter att de kalkylmässiga marginalkostnaderna (ca 53 miljoner euro) har avdragits härifrån kvarstår ca 350 miljoner euro. Den andel av banskatten som motsvarar täckandet av de fasta kostnaderna för banhållningen är således liten.

Genom banskatten har man också kompenserat de yttre olägenheter som järnvägstrafiken förorsakar. Buller- och säkerhetseffekterna kommer i fortsättningen att kompenseras genom grunderna för sänkning och höjning av banavgiften. Differentiering enligt buller får inte förorsaka snedvridning av konkurrensen mellan järnvägsoperatörerna eller utgöra hinder för tillträde till marknaden. Enligt förslaget är det tillåtet att ta ut avgifter för andra yttre olägenheter förorsakade av järnvägstrafiken (luftkvalitet och andra miljökonsekvenser,) endast om sådana avgifter också tas ut för andra transportmedel, i synnerhet för vägtrafiken.

Enligt övergångsbestämmelserna blir det en övergångstid på fyra år innan banavgifterna tas i bruk. Senast den 15 juni 2019 bör medlemsstaternas avgiftssystem således motsvara den prissättning för användning av bannätet som järnvägsmarknadsdirektivet förutsätter.

Eftersom Trafikverket i egenskap av bannätsförvaltare är en del av statens budgetekonomi och inte är ett lönsamt affärsföretag såsom aktiebolag, föranleder detta vissa utmaningar för de beslutsförfaranden som tillämpas inom statsförvaltningen. De viktigaste utmaningarna hänför sig till principen om budgetens årsbundenhet, ramförfarandet, nettobudgeteringen och fastställandet av avgifter.

Enligt förslaget ska förvaltarna av privata spåranläggningar själva besluta om de avgifter som de tar ut. Förvaltarna av privata spåranläggningar (särskilt förvaltarna av hamnspår) har för närvarande huvudsakligen låtit olika avgifter ingå i transportavtal med godsleverantörer. I fortsättningen ska banavgiften och de tjänster som tillhandahålls i anslutning till de privata spåranläggningar som om-

fattas av tillämpningsområdet prissättas separat. Det här leder emellertid inte nödvändigtvis till att den sammanlagda nivån på de avgifter som tas ut av järnvägsoperatörerna skulle stiga.

4.2 Administrativa konsekvenser och konsekvenser för myndigheterna

Järnvägsmarknadsdirektivets och därmed även regeringspropositionens främsta administrativa konsekvenser berör Trafikverket och det regleringsorgan som verkar i anslutning till Trafiksäkerhetsverket. Trafikverket blir tvunget att förnya sitt banavgiftssystem så som järnvägsmarknadsdirektivet förutsätter. Avgiftssystemet med dess olika alternativ till differentiering föranleder mera administrativt arbete vid ämbetsverket. De tillsyns-, uppföljnings- och konsultationsuppgifter som hör till regleringsorganet som verkar i anslutning till Trafiksäkerhetsverket kommer att öka. Vid regleringsorganet för järnvägsbranschen arbetar för närvarande tre tjänstemän. Av dessa har chefen för regleringsorganet även andra uppgifter än vid regleringsorganet. Enligt järnvägsmarknadsdirektivet förutsätts att regleringsorganet tilldelas tillräckliga resurser för att det ska kunna sköta sina uppgifter. Regleringsorganets roll är viktig i synnerhet då järnvägsmarknaden öppnas för konkurrens och regleringsorganets uppgifter kommer således att öka även i Finland allt eftersom det kommer nya aktörer på järnvägsmarknaden.

Utöver den koncession som kommunikationsministeriet har beviljat VR-Group Ab beviljade ministeriet i maj 2012 en annan koncession till Ratarahiti Oy för godstransport på järnväg. Ratarahiti har haft för avsikt att bedriva godstransport på järnväg i liten skala i Imatra mellan två trafikplatser, men för närvarande bedriver bolaget inte aktivt järnvägstrafik. Trafiksäkerhetsverket beviljade Proxion Train Oy ett säkerhetsintyg för godstransport på järnväg i maj 2011 (namnet Proxion Train Oy ändrades den 15 oktober 2014 till Fennia Rail Oy). Bolaget har inte ännu ansökt om koncession hos kommunikationsministeriet. Utöver det säkerhetsintyg som Trafiksäkerhetsverket beviljade Proxion har det beviljat säkerhetsintyg till samman-

lagt 22 andra företag. Öppnandet av järnvägstrafiken mellan Finland och Ryssland för konkurrens under de närmaste åren kan också leda till att antalet aktörer inom godstrafiken på järnvägarna ökar.

I egenskap av behörig myndighet har samkommunen Helsingforsregionens trafik (HRT) för avsikt att ordna närtågstrafiken i huvudstadsregionen genom anbudstävling från ingången av 2018. Genom anbudsförandet kan det komma nya järnvägsföretag till Helsingforsregionens närtrafik. Även andra avtalsarrangemang inom persontrafiken på järnvägarna ska ordnas genom anbudstävling, om målsättningarna i Europeiska unionens fjärde järnvägspaket förverkligas i fråga om öppet tillträde till marknaden och konkurrensutsättning av trafikavtal. Avtalet om ensamrätt mellan kommunikationsministeriet och VR-Group Ab förlängdes i juli 2013 så, att VR-Group Ab fick ensamrätt för persontrafik på bannätet utanför huvudstadsregionen till utgången av 2014. Ändringarna på järnvägsmarknaden medför mera arbete för regleringsorganet då antalet företag på järnvägsmarknaden ökar och regleringsorganet även på eget initiativ ska avgöra meningsskiljaktigheter mellan aktörerna, begära utredning, avgöra käromål samt andra problem på järnvägsmarknaden. Utgångspunkten för järnvägsmarknadsdirektivet är att regleringsorganets resurser ska anpassas enligt situationen på järnvägsmarknaden i medlemsstaten. I takt med att antalet företag som verkar på järnvägsmarknaden ökar och regleringsorganets uppgifter ökar ska regleringsorganet anvisas tilläggsresurser. Regleringsorganets grundläggande uppgifter är emellertid desamma i alla medlemsstater oberoende av situationen på järnvägsmarknaden. Det är således sannolikt att man blir tvungen att öka personalmängden vid regleringsorganet från nuvarande 2-3 årsverken under de närmast förestående åren. Med beaktande av de strama utgiftsramarna för statsfinanserna, ska regleringsorganets personalresurser i främsta hand fördelas genom interna överföringar av tjänster inom förvaltningsområdet och ämbetsverket.

Kommunikationsministeriet ska i samarbete med Trafikverket och regleringsorganet för järnvägsbranschen bereda sig på att hösten

2014 och år 2015 ge handledning och rådgivning om de skyldigheter som förvaltarna av privata spåranläggningar kommer att åläggas till följd av järnvägsmarknadsdirektivet till Finlands Hamnförbund rf samt hamnar och vid behov även andra förvaltare av privata spåranläggningar. I synnerhet ministeriet och ämbetsverken ska bistå förvaltarna av privata spåranläggningar med att göra upp beskrivningen av bannätet och genomföra tilldelningen av kapacitet samt med prissättningen av användningen av tjänster och bannät så att skyldigheterna enligt direktivet uppfylls samtidigt som utförandet sker förvaltningsmässigt sett så enkelt som möjligt.

4.3 Miljökonsekvenser och sociala konsekvenser

I sin konsekvensanalys slår Europeiska kommissionen fast att järnvägsdirektivet främjar ibruktagandet av materiel som bullrar mindre och är miljövänligare på järnvägen, om materielens buller- och andra miljöolägenheter beaktas i banavgiften och avgifterna sporrar till att förnya materielen. Järnvägsmarknadsdirektivet ålägger inte bannätsförvaltarna att införa differentiering av banavgiften enligt materielens buller- eller andra miljömässiga egenskaper, men enligt lagstiftningen ska medlemsstaterna göra det här möjligt.

I Finland bor 48 500 människor på områden med järnvägsbuller som är högre än 55 dB. Största delen av dem som exponeras för järnvägsbuller bor inom huvudstadsregionen och inom andra stora stadsområden (Tammerfors, Åbo och Uleåborg). Avsikten har varit att minska exponeringen för järnvägsbuller främst genom bullerhinder. I enlighet med regeringens proposition låter man bannätsförvaltaren avgöra om järnvägsoperatörerna ska beviljas sänkningar av banavgiften för att de ska ta i bruk lösningar som minskar järnvägsbuller, exempelvis installera tysta bromsblock på vagnar för godstrafik. På motsvarande sätt kan bannätsförvaltaren genom sänkningar av banavgiften uppmuntra järnvägsföretag att införa trafikstyrningssystem som är förenliga med EU-krav.

5 Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet i samarbete med Trafikverket och Trafiksäkerhetsverket. I beredningen har dessutom finansministeriet deltagit i synnerhet till den del regeringens proposition gäller banavgiften och banavgiftens beröringspunkter med banskattelagen.

Propositionen har sänts på remiss till justitieministeriet, arbets- och näringsministeriet, finansministeriet, justitieministeriet, avdelningen för ägarstyrning vid statsrådets kansli, miljöministeriet, Trafiksäkerhetsverket, Trafikverket, Konkurrens- och konsumentverket, Finlands Hamnförbund rf, Kommunförbundet rf, hamnbolag som betjänar sjöfarten i Finland, Hamnoperatörerna rf, Metsäliitto ry, VR-Group Ab, Proxion Train Oy, Ratarahiti Oy, samkommunen Helsingforsregionens trafik, Suomen paikallisliikenneliitto - Finlands Lokaltrafikförbund ry, Easmar Oy, Destia Rail Oy, Eltel Networks Oy, Haapamäen museoveturiyhdistys ry, Höyryraide Oy, Höyryveturimatkat 1009 ry, Keitele-Museo Oy, Komsor Oy, Outokumpu Stainless Oy, Metsä

Fibre Oy, Pieksämäen Höyryveturiyhdistys ry, Pohjois-Suomen Rautatieharrastajat ry, Borgå Museijärnväg rf, Rautaruukki Abp, Stora Enso Abp, UPM Kymmene Oyj.

Vid den fortsatta beredningen har utlåtandena beaktas i möjligaste mån.

6 Samband med andra propositioner

I regeringens proposition ingår ett förslag till lag om ändring av banlagen så att till banlagen föreslås bli fogad en ny 4 a § om plan för utveckling av järnvägsinfrastrukturen.

Riksdagen behandlar också en regeringsposition med förslag till revisionslag och till lag om revision inom den offentliga förvaltningen och ekonomin samt till vissa andra lagar som har samband med dem. I 11 § i det lagförslag som gäller en ändring av järnvägslagen hänvisas det till revisionslagen (459/2007).

DETALJMOTIVERING

1 Lagförslag

1.1 Järnvägslag

1 §. Lagens syfte och tillämpningsområde. Genom 2 mom. i 1 § om lagens syfte och tillämpningsområde i den gällande järnvägslagen begränsas bestämmelserna om utnyttjande av bannätet och om tilldelning av kapacitet i 4 kap. till enbart statens bannät. Även bestämmelserna i 5 kap. om banavgifter har endast tillämpats på tjänster som tillhandahålls på och har anknytning till statens bannät samt på de avgifter som tas ut för dem. Förvaltare av privata spåranläggningar har dock även med stöd av den gällande järnvägslagen kunnat ta i bruk en banavgift, om avgiften har följt skyldigheterna i enlighet med Europeiska unionens lagstiftning, dvs. kapacitets- och banavgiftsdirektivet. Genom järnvägsmarknadsdirektivet har de skyldigheter som åläggs bannätsförvaltare justerats. Utgångspunkten är att olika bannätsförvaltare ska behandlas enhetligt inom lagstiftningen och att bannätsförvaltare inte direkt på basis av ägarskap ska kunna undantas från skyldigheterna i unionslagstiftningen och den nationella genomförandelagstiftningen. Artikel 2.3 i järnvägsmarknadsdirektivet innehåller dock en möjlighet till undantag med stöd av vilken bannätsförvaltare med liten strategisk betydelse även i fortsättningen kan undantas från bestämmelserna om tilldelning av kapacitet och banavgifter, om de har anmälts till Europeiska kommissionen och om kommissionen på basis av anmälan har konstaterat att de är av liten strategisk betydelse. Med bannät med liten strategisk betydelse avses närmast sådana bannät som inte har betydelse för tillträdet till järnvägsmarknaden och särskilt inte för internationella transporter. Även de privata spåranläggningar som undantas från bestämmelserna bör dock behandlas likvärdigt. Om trafiken på en privat spåranläggning har öppnats för någon järnvägsoperatör, bör trafik vara tillåten för

andra järnvägsoperatörer på likvärdiga villkor.

Finland har till Europeiska kommissionen anmält ca 150 sådana förvaltare av privata spåranläggningar som Finland har föreslagit att på grund av liten strategisk betydelse ska undantas från bestämmelserna om tilldelning av kapacitet och förvaltning av bannätet. Strategiskt betydande bannät är spår som leder till hamnar eller finns inom hamnområden (spår inom områden för alla kusthamnar och för insjöhamnen i Joensuu). Dessa spår är viktiga för internationella transporter. På yrkande av kommissionen måste även de privata spåranläggningar som ägs av VR-Group Ab omfattas av bestämmelserna, eftersom kommissionen anser att det i anslutning till bannät som innehas av ett järnvägsföretag med dominerande marknadsställning kan tillhandahållas sådana tjänster som omfattas av skyldigheten att tillhandahålla tjänster och som ska tillhandahållas också andra järnvägsoperatörer. Sålunda föreslås bestämmelserna i 4, 5 och 5 a kap. i järnvägslagen, så som åläggs genom järnvägsmarknadsdirektivet och i enlighet med den anmälan till kommissionen som Finland lämnat på basis av artikel 2.3 i direktivet, i fortsättningen tillämpas inte enbart på statens bannät utan också på de privata spåranläggningar som ligger inom hamnområden med internationell trafik eller som ägs av VR-Group Ab. Från tillämpningsområdet för bestämmelserna i dessa kapitel undantas de privata spåranläggningar som kommissionen, på grundval av erhållen anmälan, har godkänt att på grund av liten betydelse ska undantas från de föreslagna bestämmelserna. Kommissionen har meddelat att sådana privata spåranläggningar i sig kan undantas från bestämmelserna om tilldelning av kapacitet och förvaltning av bannätet där det endast bedrivs trafik för förvaltarens eget servicebehov, dvs. där det vid den privata spåranläggningen inte finns andra som tillhandahåller tjänster och där trafiken inte har öppnats för utomstående som behöver tjänster.

På det hela taget avviker trafiken på privata spåranläggningar på många sätt från den trafik som bedrivs på statens bannät. På privata spåranläggningar transporteras i regel enbart godstransporter. Privata spåranläggningar är i allmänhet start- eller slutpunkt för transporter, och transporter på privata spåranläggningar sker vid väldigt låg hastighet (huvudsakligen i en hastighet på under 20–30 km/h).

Det föreslås sålunda att 1 § 2 mom. ändras så att bestämmelserna om tilldelning av kapacitet i 4 kap., om tjänster och de avgifter som tas ut för dem i 5 kap. samt om avgifter för användning av bannät i 5 a kap. inte tillämpas på de privata spåranläggningar som Europeiska kommissionen på basis av erhållen anmälan har beslutat att ska undantas från järnvägsmarknadsdirektivets tillämpningsområde. Även förvaltare av de privata spåranläggningar som undantas från dessa bestämmelser ska garantera alla järnvägsoperatörer ett öppet, icke-diskriminerande och likvärdigt tillträde. Det regleringsorgan inom järnvägsbranschen som avses i 13 kap. föreslås ha rätt att övervaka och få information om tilldelning av kapacitet, tjänsteutbud och prissättning av tjänster på alla privata spåranläggningar.

2 §. Definitioner. Det föreslås att definitionerna av bankapacitet och den som ansöker om bankapacitet ändras så att de motsvarar definitionerna i järnvägsmarknadsdirektivet. Dessutom föreslås det att till paragrafen fogas 11 nya definitioner av anläggning för tjänster, tjänsteleverantör, den som ansöker om tjänster, skälig avkastning, överbelastad järnvägslinje eller del av den, kapacitetsförstärkningsplan, järnvägslinje, tågplan, sidospår för uppställning, ramavtal och beskrivning av bannätet. Definitionerna grundar sig på järnvägsmarknadsdirektivet.

Med bankapacitet som definieras i 8 punkten avses möjligheten att använda bannätet och göra upp tågplaner för trafikerade linjer på bannätet.

Med den som ansöker om bankapacitet som definieras i 9 punkten avses järnvägsoperatörer, behöriga myndigheter som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 (nedan trafikavtalsförordningen), avlastare, speditörer och operatörer för kombinerade transporter som har ett

allmännyttigt eller kommersiellt intresse av att ansöka om bankapacitet.

Med anläggning för tjänster som definieras i 33 punkten avses installationer, inklusive mark, byggnader och utrustning, som helt eller delvis iordningställts för att tillhandahålla järnvägsoperatörer tjänster. De tjänster som tillhandahålls på anläggningar för tjänster är service- och stödtjänster för järnvägstrafiken, såsom reparations- och underhållstjänster för lok och vagnmateriel. Med tjänsteleverantör som definieras i 34 punkten avses varje offentlig eller privat sammanslutning som upprätthåller en eller flera anläggningar för tjänster eller som tillhandahåller järnvägsoperatörer sådana tjänster som omfattas av skyldigheten att tillhandahålla tjänster samt tilläggs-tjänster och extra tjänster. Som tjänsteleverantörer fungerar i allmänhet antingen bannätsförvaltare, järnvägsföretag eller företag som tillhandahåller terminal- och speditionstjänster i anslutning till hamnar. I sådana fall då de byggnader, underhållsanläggningar och markområden som behövs för att upprätthålla en anläggning för tjänster ägs och förvaltas av flera ägare, kan dessa sinsemellan komma överens om vem som administrativt sett är tjänsteleverantör och svarar för de skyldigheter som rör upprätthållandet av anläggningen gentemot utomstående, såsom järnvägsoperatörer och regleringsorganet.

Med den som ansöker om tjänster som definieras i 35 punkten avses varje offentlig eller privat sammanslutning eller aktör, såsom de som ansöker om bankapacitet, 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.

Med skälig avkastning som definieras i 36 punkten avses 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 eller därmed jämförbara servicebranschen under de senaste åren. Vid bedömningen av skälig avkastning är de senaste

årens faktiska avkastning på den konkurrensutsatta marknaden för tunga maskinverkstäder jämförbar med avkastningen på service- och stödtjänsterna för järnvägstrafiken. Bedömningen av skälig avkastning ska inte göras utgående från avkastningen på monopolmarknader. Tjänsteleverantören kan för sina tjänster utöver produktionskostnaderna ta ut en skälig avkastning.

Med överbelastad järnvägslinje eller del av den som definieras i 37 punkten avses en del av bannätet där efterfrågan på bankapacitet trots samordning av ansökningar om bankapacitet inte helt kan tillgodoses vid en viss tidpunkt. På en överbelastad järnvägslinje eller del av den är efterfrågan från dem som ansöker om bankapacitet större än den kapacitet bannätsförvaltaren kan erbjuda. Närmare bestämmelser om åtgärder för att eliminera överbelastning finns i 24 § i lagförslaget.

Med kapacitetsförstärkningsplan som definieras i 38 punkten avses en åtgärd eller en åtgärdsdel genom vilken man strävar efter att inom en viss tidsplan minska de kapacitetsbegränsningar på bannätet som har lett till att en del av bannätet förklaras som överbelastad järnvägslinje eller del av den.

Med järnvägslinje som definieras i 39 punkten avses bankapacitet som behövs för transport av ett visst tåg mellan två platser på en viss linje under en viss tidsperiod.

Med tågplan som definieras i 40 punkten avses 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.

Med sidospår för uppställning som definieras i 41 punkten avses sidospår som specifikt är avsett för tillfällig uppställning av järnvägsfordon mellan två uppdrag.

Med ramavtal som definieras i 42 punkten avses ett offentligrättsligt eller privaträttsligt rättsligt bindande allmänt avtal, där sökandens och bannätsförvaltarens rättigheter och skyldigheter fastställs när det gäller bankapacitet som beviljas för längre tid än en tågplanperiod och de avgifter som tas ut under samma tid.

Med beskrivning av bannätet som definieras i 43 punkten avses 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 bankapacitet. Hittills har endast Trafikverket i egenskap av förvaltare av statens bannät upprättat en beskrivning av bannätet. I fortsättningen föreslås skyldigheten beröra även de förvaltare av privata spåranläggningar som i och med den föreslagna lagen omfattas av lagstiftningen.

3 §. Förutsättningar för bedrivande av järnvägstrafik. Det föreslås att Trafikverket i 1 mom. 4 punkten ändras till en bannätsförvaltare, eftersom järnvägsföretag i fortsättningen kan ingå avtal om användning av bannät även med sådana förvaltare av privata spåranläggningar som omfattas av tillämpningsområdet i 4 kap.

Det föreslås att paragrafens 2 mom. ändras så att förutsättningarna i 1 mom. 1, 3 och 5 punkten utöver järnvägsföretag gäller även andra järnvägsoperatörer.

11 §. Sökande av koncession. Det föreslås att paragrafens 1 mom. ändras så att det där föreskrivs att ansökan om koncession i fortsättningen lämnas till ministeriet på Europeiska unionens koncessionsblankett. Närmare bestämmelser om koncessionsblanketten utfärdas genom kommissionens genomförandeförordning som ska antas senare. Koncessionsblanketten publiceras på webbsidan rautiamarkkinoille.fi, som upprätthålls av kommunikationsministeriet, Trafikverket och Trafiksäkerhetsverket och där företag som vill ta sig in på järnvägsmarknaden får vägledning när det gäller att ansöka om tillstånd. Utöver en ifylld blankett ska den som ansöker om koncession i samband med ansökan lämna kommunikationsministeriet de uppgifter som räknas upp i paragrafens 1 mom. Europeiska kommissionen har i samband med järnvägsmarknadsdirektivet och de genomförandeakter som antagits med stöd av det preciserat att tillståndsmyndigheten ska koncentrera sig på att bedöma den ekonomiska livskraften hos den som ansöker om koncession. I samband med ansökan om säkerhetsintyg ska å sin sida koncessionssökandens förmåga att uppfylla säkerhetskraven bedömas. Kommissionen har också betonat att ansök-

ningsprocesserna för säkerhetsintyg och koncession är självständiga processer och att de inte får kopplas till varandra i lagstiftningen. Det föreslås därför att 2 punkten om fordonsens egenskaper och underhåll och 3 punkten om den säkerhetsansvariga personalens kompetens och yrkesutbildning stryks ur paragrafens 1 mom.

Ett järnvägsföretag kan i vilket fall som helst börja trafikera först när det har ett säkerhetsintyg för trafiken i fråga utfärdat av Trafiksäkerhetsverket samt koncession utfärdad av kommunikationsministeriet. Sålunda kan vid behov ansökan om säkerhetsintyg och om koncession lämnas till myndigheterna samtidigt, om det är motiverat på grund av tidtabellen. En förutsättning för att få säkerhetsintyg är att man tar i bruk ett säkerhetsstyrningssystem, så i detta sammanhang gör Trafiksäkerhetsverket en omfattande genomgång av sökandens förutsättningar att ansvarsfullt bedriva järnvägstrafik, och företaget visar att det förbinder sig att uppfylla säkerhetskraven i unionslagstiftningen. I samband med ansökan om koncession koncentrerar man sig på att bedöma om sökanden är ekonomiskt livskraftig och om den följer kraven. Ingen av dessa tillståndshandlingar är en förutsättning för att ansöka om den andra tillståndshandlingen och ingen av dem måste sökas före den andra, även om det kan vara ändamålsenligt att först ansöka om säkerhetsintyg och därefter om koncession, med beaktande av att behandlingen av säkerhetsintyget kräver mera administrativt arbete.

Det föreslås att 3–5 punkten i paragrafens 1 mom. justeras så att de uppgifter som behövs för kontroll av koncessionssökandens solvens motsvarar det som krävs av koncessionssökanden enligt bilaga III till järnvägsmarknadsdirektivet. Sålunda ska sökanden till ministeriet lämna uppgifter om de personernas anseende som utsetts till uppgifter inom sökandens operativa ledning. Anseendet kontrolleras genom utlåtande av Rättsregistercentralen om att personerna inte har dömts för brott. I enlighet med artikel 19 i järnvägsmarknadsdirektivet avses med gott anseende att koncessionssökanden eller de personer som ansvarar för dess skötsel inte har dömts för allvarliga brott, brott på det ekonomiska området, allvarliga förseelser mot

speciallagstiftning om transporter eller förseelser mot social- eller arbetsrättslig lagstiftning, förseelser mot lagstiftning om arbetarskydd och företagshälsovård eller förseelser mot tullförfaranden. Dessutom avses med gott anseende att företaget inte har försatts i konkurs. Vidare ska lämnas tillräckliga uppgifter om sökandens tillgångar och skulder, medel och tillgångar som kan användas som säkerhet, bokslutsuppgifter eller balansräkning från föregående räkenskapsperiod, eget driftskapital och främmande kapital, inklusive bankdepositioner, checkräkningskrediter och lån, skatter och socialskyddsavgifter, inkomster av och utgifter för verksamheten, inklusive anskaffningsutgifterna för rullande järnvägsmateriel, byggnader, konstruktioner och markområden, samt om ansvarsförsäkring eller motsvarande arrangemang i enlighet med 90 §.

Det föreslås att paragrafens 3 mom. ändras så att 500 euro av koncessionsavgiften tas ut på förhand när ansökan lämnas in och resten, 500 euro, en månad efter att koncession har beviljats. Om koncession inte beviljas, tas den andra raten inte ut. Tidigare har de 1 000 euro som tagits ut som handläggningavgift för koncession tagits ut i sin helhet när ansökan tagits emot. Ändringen av bestämmelsen baserar sig på kraven i Europeiska kommissionens förordning som gäller kommissionens koncession, i enlighet med vilka det sätts ett tak för den koncessionsavgift som tas ut på förhand och för den totala avgiften.

12 §. Förutsättningar för beviljande av koncession. Det föreslås att 2 punkten, enligt vilken ett sådant säkerhetsintyg som avses i 4 § är en förutsättning för beviljande av koncession, stryks ur 1 mom. i paragrafen om förutsättningar för beviljande av koncession. Motiveringen till strykningen av punkten är densamma som i 11 §. Det föreslås att det till paragrafen fogas två nya punkter, varav 1 punkten innehåller en hänvisning till lämnande av de uppgifter som avses i 11 § till tillståndsmyndigheten. Det föreslås att det till förutsättningarna för beviljande av koncession i 3 punkten fogas ett krav på visande av yrkesmässig kompetens i enlighet med artikel 21 i järnvägsmarknadsdirektivet. Sökanden ska visa sin yrkesmässiga kompetens genom att ha en tillräcklig funktionell och ad-

ministrativ struktur för säker och pålitlig verksamhetsutövning och tillsyn över verksamheten.

Det föreslås att det till paragrafen med stöd av artikel 17.2 i järnvägsmarknadsdirektivet fogas ett nytt 6 mom., enligt vilket kommunikationsministeriet inte får bevilja koncession eller förlänga dess giltighetstid, om ett företag inte uppfyller de förutsättningar för bedrivande av järnvägstrafik som föreskrivs i paragrafen.

4 kap. **Utnyttjande av bannätet samt bankapaciteten**

Det föreslås att rubriken för kapitlet ändras för att motsvara ändringen av lagens tillämpningsområde.

20 §. Tillträde till bannätet och rätt att använda det. Det föreslås att paragrafens 1 mom. ändras så att bestämmelserna i kapitlet i stället för statens bannät gäller också de privata spåranläggningar som inte har undantagits från bestämmelserna om tilldelning av kapacitet och om banavgifter i järnvägsmarknadsdirektivet med stöd av artikel 2.3 i direktivet. I praktiken utvidgas alltså bestämmelserna så att de utöver statens bannät gäller också privata spåranläggningar på hamnområden med utrikestrafik och privata spåranläggningar som ägs av VR-Group Ab. Dessutom föreslås det att det i 1 mom. görs en ändring av teknisk natur, så att museitrafikoperatörer och företag som sköter banunderhåll ersätts med andra järnvägsoperatörer. Med järnvägsoperatörer avses utöver järnvägsföretag också företag som sköter banunderhåll, museitrafikoperatörer, andra än företag eller sammanslutningar som bedriver trafik som sin huvudsyssla samt bannätsförvaltare i de fall när de bedriver trafik på bannätet. Dessa föreslås ha rätt att använda bankapacitet för att bedriva trafik, om de förutsättningar för bedrivande av järnvägstrafik som anges i lagens 3 § uppfylls.

Det föreslås att 2 mom. ska ändras så att det i momentet föreskrivs att järnvägssamtrafiken mellan Finland och Ryssland regleras i enlighet med vid varje tidpunkt gällande överenskommelse om järnvägssamtrafik mellan Finland och Ryssland (gällande överenskommelse FördrS 47/1997). Finland och

Ryssland har förhandlat fram en ny överenskommelse om järnvägssamtrafik. Ett förhandlingsresultat om den nya överenskommelsen om järnvägssamtrafik uppnåddes i augusti 2013, och den nya överenskommelsen granskas som bäst av kommissionen, varefter det är meningen att den ska undertecknas så snart som möjligt och de bestämmelser i överenskommelsen som kräver bestämmelser på lagnivå ska sättas i kraft genom en blankettlag och övriga bestämmelser genom förordning av statsrådet. I den nya överenskommelsen om järnvägssamtrafik har de stater som är parter i överenskommelsen inte längre ensamrätt på järnvägstrafiken mellan länderna. Kommissionen har redan under giltighetstiden för den gällande överenskommelsen om järnvägssamtrafik konstaterat att den samtrafik på bannätet i Finland som kommer från Ryssland, sett till tillträdet till marknaden, är trafik inom EU efter att gränsen överskridits och dragmaterielen bytts. Eftersom godstrafik på järnväg har öppnats för konkurrens inom Europeiska unionen den 1 januari 2007, kan samtrafik från Ryssland till Finland enligt kommissionen inte begränsas till ensamrätt på bannätet i Finland för de järnvägsföretag som nämns i överenskommelsen. Det att rysk samtrafik, sett till tillträdet till bannätet, ur unionslagstiftningens synvinkel är trafik inom Europeiska unionen leder inte till att rysk vagnsmateriel inte skulle kunna beviljas undantag från unionslagstiftningens krav på interoperabilitet och säkerhet också i fortsättningen.

21 §. Ramavtal. Det föreslås att Trafikverket i paragrafen ersätts med bannätsförvaltare, eftersom bestämmelserna i fortsättningen ska gälla också strategiskt viktiga förvaltare av privata spåranläggningar. Paragrafen ska ändras så att den motsvarar kraven i artikel 42 i järnvägsmarknadsdirektivet.

Det föreslås att 2 mom. i enlighet med artikel 42 i järnvägsmarknadsdirektivet preciseras med de särskilda skäl med anledning av vilka bannätsförvaltare kan ingå ramavtal om användning av bankapacitet för längre tid än fem år. Ramavtal för längre än fem år ska motiveras med avtal, särskilda investeringar eller risker som rör affärsverksamheten. För trafik som krävs på en sådan särskild järnvägslinje eller del av den som avses i 23 §

ska avtal kunna ingås för högst 15 år. Så här långa ramavtal ska vara exceptionella och kunna motiveras med omfattande och långsiktiga investeringar. Genom ramavtal ska järnvägsoperatörer inte heller kunna beviljas ensamrätt till utnyttjande av bannätet.

Det föreslås att det till paragrafen fogas ett nytt 3 mom., enligt vilket ramavtalet innan det undertecknas ska lämnas till det regleringsorgan som avses i 13 kap. för godkännande. Regleringsorganet ska inom en månad meddela ifall ändringar i avtalet krävs innan det kan godkännas och undertecknas. Den gällande lagens 3 mom. blir sålunda 4 mom., där Trafiksäkerhetsverket ersätts med regleringsorganet.

22 §. Ansökan om bankapacitet. Det föreslås att paragrafens 1 mom. ändras så att ansökan om bankapacitet i fortsättningen utöver av järnvägsföretag, museitrafikoperatörer och företag som sköter banunderhåll kan göras också av andra sökande, som i enlighet med artikel 44 i järnvägsmarknadsdirektivet utöver järnvägsoperatörer kan vara behöriga myndigheter som i enlighet med EU:s trafikavtalsförordning ansvarar för trafikavtalen för persontrafiken i järnvägstrafiken samt avlastare, speditörer och operatörer för kombinerade transporter samt inrättningar som ger utbildning för järnvägsbranschen, som kan ansöka om bankapacitet för sin egen undervisningsverksamhet.

Det föreslås att Trafikverket i 2 mom. ersätts med bannätsförvaltaren.

Det föreslås att det till paragrafen fogas ett nytt 3 mom. som innehåller en hänvisning till det ramavtal som avses i 21 §. Om bannätsförvaltaren har ingått ett sådant ramavtal om användning av bankapacitet som avses i 21 §, ska ansökan om bankapacitet lämnas i enlighet med ramavtalet.

Det föreslås dessutom att det till paragrafen fogas ett nytt 4 mom. som innehåller en hänvisning till sådan forskottsbetalning och sådana säkerheter som avses i unionslagstiftningen och som bannätsförvaltare i fortsättningen kan kräva av dem som ansöker om bankapacitet i samband med ansökan om bankapacitet. Närmare bestämmelser om dessa utfärdas genom kommissionens genomförandeförordning som ska antas senare, men som ännu inte har godkänts. Om sådana

avgifter och säkerheter tas i bruk, ska bannätsförvaltaren meddela detta i sin beskrivning av bannätet. Sådana bokningsavgifter ska behandla olika järnvägsoperatörer likvärdigt. Bannätsförvaltarna ska i beskrivningen av bannätet också meddela om bokningsavgiften även gäller andra järnvägsoperatörer utöver järnvägsföretag.

Det föreslagna 5 mom. motsvarar i huvudsak 22 § 3 mom. i den gällande järnvägslagen, men hänvisningen till bilaga III i det upphävda kapacitets- och banavgiftsdirektivet stryks. I enlighet med bilaga VII till järnvägsmarknadsdirektivet utfärdas genom förordning av statsrådet närmare bestämmelser om ansökan om bankapacitet och om ansökningstiderna, om tågplanperioden, om ändringstidpunkterna under tågplanperioden och om tidsfristerna i anslutning till dem.

Det föreslagna 6 mom. motsvarar i huvudsak 22 § 4 mom. i den gällande järnvägslagen, men det föreslås att momentet ändras så att ett järnvägsföretag ersätts med den som ansöker om bankapacitet. Detta beror på ändringen i paragrafens 1 mom., enligt vilken ansökan om bankapacitet utöver av järnvägsföretag och andra järnvägsoperatörer kan lämnas också av behöriga myndigheter samt de sökande som avses i EU:s godskorridorförordning. Bankapacitet på internationella linjer ska i Finland sökas centraliserat hos Trafikverket.

23 §. Särskild järnvägslinje eller del av den. Det föreslås att paragrafens rubrik ändras till särskild järnvägslinje eller del av den, och att paragrafen innehåller bestämmelser om detta. Paragrafen grundar sig på artikel 49 i järnvägsmarknadsdirektivet.

Enligt paragrafens 1 mom. kan bannätsförvaltaren genom ett beslut reservera en järnvägslinje eller del av den som särskild järnvägslinje eller del av den, om tillräckligt med alternativa järnvägslinjer kan reserveras för den övriga trafiken. Bannätsförvaltaren ska höra berörda järnvägsoperatörer innan den reserverar en linje eller en del av den som särskild järnvägslinje eller del av den. På en särskild järnvägslinje eller del av den föreslås 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 reserve-

rats som särskild får dock inte sådana järnvägsoperatörer som bedriver annan trafik hindras från att använda järnvägslinjen eller delen i fråga. Bannätsförvaltaren skulle kunna bedöma om t.ex. en del av de stadsbanor som används av Helsingforsregionens närtrafik kunde reserveras som särskild järnvägslinje eller del av den.

Enligt det föreslagna 2 mom. ska bannätsförvaltaren i den beskrivning av bannätet som avses i 32 § publicera uppgifter om den särskilda järnvägslinjen eller delen av den.

23 a §. Samordningsprocess. Det föreslås att det till lagen fogas en ny 23 a § om samordningsprocessen. Paragrafen grundar sig på artikel 46 i järnvägsmarknadsdirektivet. Enligt paragrafens 1 mom. startar samordningsprocessen om en bannätsförvaltare under tågplaneprocessen märker att ansökningarna om bankapacitet är oförenliga. Bannätsförvaltaren föreslås vara skyldig att genom samordningsprocessen föreslå alternativ bankapacitet som inte avviker väsentligt från den bankapacitet som har begärts.

Enligt paragrafens 2 mom. ska bannätsförvaltaren lösa eventuella konflikter genom förhandling med berörda sökanden. Förhandlingarna föreslås bygga på att bannätsförvaltaren ger alla som ansöker om kapacitet samma uppgifter inom rimlig tid, kostnadsfritt och i skriftlig form. Uppgifterna ska gälla linjer som begärts av andra sökanden på samma linjeavsnitt, linjer som preliminärt reserverats för andra sökanden på samma linjeavsnitt, alternativ bankapacitet för relevanta linjeavsnitt som föreslagits samt information om de kriterier som används i kapacitetstilldelningsförfarandet.

Enligt paragrafens 3 mom. ska bannätsförvaltaren fastställa principerna för samordningsprocessen i den beskrivning av bannätet som avses i 32 §. Bannätsförvaltaren ska även vara 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. Det föreslås att paragrafens rubrik och innehåll ändras så att paragrafen gäller överbelastade järnvägslinjer och delar av dem samt prioritetsordning. Paragrafen grundar sig på artikel 47 i

järnvägsmarknadsdirektivet. Enligt paragrafens 1 mom. ska en bannätsförvaltare meddela att en järnvägslinje eller del av den är överbelastad, om bannätsförvaltaren efter samordningsprocessen för bankapaciteten och hörandet av sökandena i enlighet med 23 a § inte kan fördela bankapaciteten på järnvägslinjen eller delen av den på ett sätt som tillfredsställer sökandena. En järnvägslinje eller del av den ska även kunna konstateras vara överbelastad om det under tågplaneperioden är uppenbart att järnvägslinjen eller delen av den i fråga är överbelastad.

Enligt 2 mom. kan bannätsförvaltaren på en överbelastad järnvägslinje eller del av den 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 bankapaciteten 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 behandla alla dem som tillhandahåller tjänster likvärdigt och icke-diskriminerande.

Enligt 3 mom. är det 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 på en överbelastad järnvägslinje förutsätter en kapacitetsanalys som avses i 29 §. När prioritetsordningen fastställs ska tjänstens samhälleliga betydelse beaktas. Trafikverket prioriterar i dagsläget persontrafik framom godstransporter vid överbelastning. Trafikverket ska fortsättningsvis i samarbete med den behöriga myndigheten noga bedöma hur olika slag av persontrafikstjänster (närstågstrafik, intercitytrafik, snabbtågsförbindelser och annan personstågstrafik) prioriteras inom persontrafiken. På hamnspår och privata spårplanläggningar

som ägs av VR-Group Ab däremot bedrivs i regel endast godstrafik eller servicetrafik mellan hamnarna, de privata spåranläggningarna och statens bannät. Bannätsförvaltaren föreslås vara skyldig att i beskrivningen av bannätet publicera principerna för prioriteringsordningen för tilldelning av bankapacitet på en överbelastad järnvägslinje eller del av den.

Enligt 4 mom. har bannätsförvaltaren trots sekretessbestämmelserna rätt att för avgörandet av prioriteringsordningen konfidentiellt få nödvändiga tilläggsuppgifter inklusive motivering av dem som ansöker om kapacitet. Bannätsförvaltaren ska enligt förslaget avgöra prioriteringsordningen inom tio dagar från att den i 23 a § avsedda förhandling som hör samman med samordningsprocessen har avslutats.

25 §. Upprättande av tågplaneförslag och hörande av parter. Det föreslås att det till paragrafen fogas ett nytt 1 mom., enligt vilket bannätsförvaltare ska besvara alla ansökningar om bankapacitet likvärdigt med hänsyn till alla begränsningar som rör sökandena, även de ekonomiska konsekvenserna för deras affärsverksamhet. Bestämmelsen grundar sig på artikel 45 i järnvägsmarknadsdirektivet. Kravet på likvärdig behandling gäller även alla de förvaltare av privata spåranläggningar, inklusive de små förvaltare av privata spåranläggningar av liten strategisk betydelse, som kommissionen på grundval av erhållen anmälan i övrigt har godkänt att ska undantas från bestämmelserna i 4 kap. Så försöker man garantera att alla järnvägsoperatörer behandlas likvärdigt och icke-diskriminerande.

I 2 mom. ersätts enligt förslaget Trafikverket med en bannätsförvaltare som har bannät med trafik som löper enligt en tågplan. Troligen kommer trafik som löper enligt en tågplan fortsättningsvis att bedrivas endast på statens bannät, som förvaltas av Trafikverket. Genom formuleringen vill man ändå försäkra sig om att skyldigheten att göra upp tågplaner utöver Trafikverket gäller även andra bannätsförvaltare med trafik som löper enligt en tågplan.

I 3 och 4 mom. ersätts Trafikverket med bannätsförvaltaren. Dessutom justeras i 4 mom. remissförfarandet för tågplaneförslaget

så att det motsvarar artikel 45.3 i järnvägsmarknadsdirektivet. Bannätsförvaltaren är enligt förslaget skyldig att höra parterna om tågplaneförslaget samt ge dem en tidsfrist på minst en månad för att framföra sina synpunkter på förslaget. Med parter avses i vid bemärkelse de som ansöker om bankapacitet, de som köper järnvägstransporttjänster samt de kunder som skaffar transporttjänster inom godstrafiken.

26 §. Tilldelning av bankapacitet. I paragrafen ersätts Trafikverket med bannätsförvaltare. Dessutom ändras hänvisningarna i 2 mom. som en följd av de nya momenten i 22 §. Det föreslås att till paragrafen fogas ett nytt 3 mom., enligt vilket bannätsförvaltarna ska informera alla som har ansökt om bankapacitet om hur de har fördelat bankapaciteten mellan sökandena samt om ifall de har låtit en del av bankapaciteten bli reservkapacitet som ska fördelas senare.

27 §. Brådskanie bankapacitet. I paragrafen ersätts Trafikverket med bannätsförvaltare. Ur paragrafen stryks bestämmelsen om att ansökningar om bankapacitet som lämnas av företag som sköter banunderhåll alltid ska behandlas skyndsamt, eftersom det föreslås att bestämmelser om ansökan om bankapacitet av företag som sköter banunderhåll ska finnas i 27 a §.

27 a §. Bankapacitet för underhåll. Paragrafen är ny och grundar sig på artikel 53 i järnvägsmarknadsdirektivet. Utgångspunkten är att ansökningar om bankapacitet för att möjliggöra underhåll på banan ska lämnas i samband med tågplanprocessen som avses i 25 §. I samband med tågplanprocessen bör man alltså beakta de tidsperioder då banan är stängd för tågtrafik på ett visst banavsnitt, men det ska fortsättningsvis vara möjligt att ansöka om brådskanie kapacitet för materiel som ska flyttas till byggplatser.

Enligt det föreslagna 1 mom. ska bannätsförvaltare ta tillräcklig hänsyn till hur planerade underhållsarbeten på banan påverkar de sökande och i tågplanprocessen förbereda sig på effektivt och systematiskt underhållsarbete med beaktande även av behovet av oplanerat underhållsarbete. I dagsläget reserverar Trafikverket i samband med tågplanprocessen tid för underhållsarbeten på banan i enlighet med artikel 53, så i detta avseende

kommer det inte att ske några väsentliga förändringar jämfört med nuvarande praxis.

Enligt det föreslagna 2 mom. ska bannätsförvaltare informera alla parter om bankapacitet inte finns att tillgå till följd av oplanerat underhållsarbete.

28 §. Utnyttjande och återkallande av bankapacitet. Det föreslås att paragrafens 1 mom. ändras så att innehavare av bankapacitet, undantaget järnvägsoperatörer, kan överlåta bankapacitet som har beviljats dem till järnvägsoperatörer för affärsverksamhet. Innehavaren av bankapacitet ska utnämna den järnvägsoperatör som ska beviljas bankapacitet i det skede då järnvägsoperatören genom ett anbudsförfarande eller något annat förfarande har valts att sköta trafik enligt avtalsarrangemangen. Denna bestämmelse behövs för att de behöriga myndigheter som ansvarar för trafikavtalen för persontrafiken i järnvägstrafiken och som avses i 22 § 1 mom. samt de som ansöker om bankapacitet som avses i EU:s godskorridorförordning ska kunna överlåta järnvägskapacitet som har beviljats dem till järnvägsföretag som bedriver trafik på uppdrag av dem. Även läroanstalter ska kunna ansöka om och utnyttja bankapacitet som de ansökt om för undervisningsändamål. Till övriga delar ska innehavare av bankapacitet fortsättningsvis inte få överlåta bankapacitet som de har beviljats till någon annan järnvägsoperatör, och det ska inte vara tillåtet att bedriva handel med bankapacitet. Om en bannätsförvaltare har konstaterat att någon som ansöker om bankapacitet har sålt bankapacitet som sökanden beviljats, ska bannätsförvaltaren i fortsättningen avstå från att bevilja bankapacitet till denne sökande. Eftersom bankapacitet i enlighet med 22 § även kan sökas av andra än järnvägsoperatörer och man vill undvika situationer där bankapacitet i ekonomiskt vinstsyfte skaffas för något annat än bedrivande av järnvägstrafik, förbjuds i paragrafen handel med bankapacitet i enlighet med artikel 38 i järnvägsmarknadsdirektivet. Innehavaren av bankapacitet ska också utan dröjsmål meddela bannätsförvaltaren om outnyttjad bankapacitet så att bannätsförvaltaren kan tilldela den till andra som ansöker om bankapacitet. Om innehavaren av bankapacitet utnyttjar beviljad bankapacitet i strid med detta

moment, ska bannätsförvaltaren höra innehavaren om saken och vid behov återkalla den bankapacitet som beviljats denne.

Det föreslås att Trafikverket i 2 mom. ändras till bannätsförvaltare. Till momentet fogas även en hänvisning till beskrivningen av bannätet i enlighet med 32 §. Bannätsförvaltarna ska i beskrivningen av bannätet publicera tröskelkvoter för minimiutnyttjande av bankapacitet.

Det föreslås att Trafikverket i 3 mom. ändras till bannätsförvaltaren. Bannätsförvaltaren ska inte få återkalla bankapacitet, om bankapaciteten har blivit outnyttjad av andra än ekonomiska skäl som inte är beroende av sökanden eller av den järnvägsoperatör som utnyttjar bankapaciteten. Bannätsförvaltaren ska alltid kunna återkalla bankapacitet för sådan tid då en järnvägsoperatör som ansöker om bankapacitet inte har något säkerhetsintyg för bedrivande av järnvägstrafik.

Det föreslås att Trafikverket även i 4 mom. ändras till bannätsförvaltaren. Bannätsförvaltaren ska helt eller delvis kunna återkalla bankapacitet på en järnvägslinje som till följd av ett tekniskt fel i bannätet, en olyckshändelse eller ett skadefall tillfälligt har tagits ur bruk. Det föreslås att bannätsförvaltaren då i möjligaste mån ska erbjuda innehavaren av bankapacitet alternativa järnvägslinjer. Bannätsförvaltaren ska dock inte vara 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. Paragrafen om avgift för bokning av bankapacitet är en ny bestämmelse och den motsvarar artikel 36 i järnvägsmarknadsdirektivet.

Enligt det föreslagna 1 mom. kan bannätsförvaltare ta i bruk en avgift för bokning av bankapacitet för att uppmuntra effektivt utnyttjande av bankapaciteten. Bannätsförvaltarna ska kunna ta ut bokningsavgiften när bankapaciteten tilldelas, och avgiften ska betalas tillbaka till sökanden i samband med uttagandet av den banavgift som avses i 37 §, om den beviljade bankapaciteten har utnyttjats. Bokningsavgiften ska täcka tågplanepérioden i fråga. För ansökan om bankapacitet som beviljats brådskande ska bannätsförvaltaren om den så vill även kunna fastställa en

engångsbokningsavgift för kapacitet som beviljats brådskanie. Även denna avgift ska betalas tillbaka i samband med uttagandet av den egentliga banavgiften, om den bankapacitet som beviljats brådskanie har utnyttjats i enlighet med ansökan. Om bankapacitet som beviljats brådskanie inte har utnyttjats, skulle bannätsförvaltaren kunna hålla inne även en sådan bokningsavgift för brådskanie bankapacitet. Bokningsavgiften ska betalas tillbaka också till företag som sköter banunderhåll, om dessa har utnyttjat den bankapacitet som de bokat i enlighet med 27 a §. Bokningsavgift för bankapacitet som använts förorsakar sålunda inga extra kostnader för järnvägsoperatörerna.

Enligt det föreslagna 2 mom. ska det dock vara obligatoriskt att ta ut avgift för bokning av bankapacitet av sådana som ansöker om bankapacitet som regelbundet har underlåtit att utnyttja beviljade linjer eller delar av dessa och därmed utnyttjat bankapaciteten ineffektivt. För uttagande av denna avgift ska bannätsförvaltaren i beskrivningen av bannätet publicera de utvärderingsgrunder genom vilka regelbundet underlåtande att utnyttja kapacitet och linjer eller delar av dem definieras. Dessa utvärderingsgrunder ska övervakas av det regleringsorgan som avses i 13 kap. Regleringsorganet ska ha rätt att på begäran av bannätsförvaltaren få kompletterande uppgifter om utvärderingsgrunderna för bankapaciteten och varför kapaciteten inte har utnyttjats. Regleringsorganet föreslås även avgöra meningsskiljaktigheter som gäller utvärderingsgrunderna.

Om Trafikverket i egenskap av förvaltare av statens bannät vill ta i bruk en avgift för bokning av bankapacitet, ska det enligt paragrafens 3 mom. publicera utvärderingsgrunderna för avgiften för bokning av bankapacitet i sin beskrivning av bannätet, och på basis av dessa ska närmare bestämmelser om avgifter för bokning av bankapacitet på statens bannät få utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

29 §. Kapacitetsanalys och kapacitetsförstärkningsplan. I paragrafen ändras Trafikverket till bannätsförvaltare. Det föreslås att bannätsförvaltaren på motsvarande sätt som i 29 § i den gällande järnvägslagen åläggs att analysera orsakerna till att järnvägslinjen

överbelastats. Det föreslås att analysen preciseras i enlighet med artikel 51 i järnvägsmarknadsdirektivet så att orsakerna till överbelastningen, utvecklingen av trafiken, hinder för utveckling av bannätet samt de åtgärder som bannätsförvaltaren kan vidta för att eliminera eller minska överbelastningen på järnvägslinjen ska utredas i analysen.

I paragrafen föreslås ett nytt 2 mom., enligt vilket kapacitetsanalysen ska omfatta bannätet, driften och karaktären av den trafik som bedrivs samt alla dessa faktorerers inverkan på bankapaciteten. De åtgärder som ska beaktas i analysen ska särskilt avse omledning av trafik till andra linjer, ändring av tågplaner, ändrade hastigheter och förbättringar av bannätet.

Paragrafens 2 mom. blir 3 mom. och Trafikverket ändras i momentet till bannätsförvaltare.

Enligt förslaget fogas till paragrafen med stöd av artikel 51 i järnvägsmarknadsdirektivet ett nytt 4 mom. Bannätsförvaltaren åläggs att sluta ta ut den banavgift som avses i 37 § om bannätsförvaltaren inte lägger fram en kapacitetsförstärkningsplan eller om de åtgärder som fastställs i kapacitetsförstärkningsplanen inte leder till att orsakerna till överbelastningen elimineras. Bannätsförvaltaren får dock fortsätta att ta ut banavgifter om det regleringsorgan som avses i 71 § konstaterar 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. Bannätsförvaltaren föreslås vara skyldig att meddela ministeriet och regleringsorganet om att den slutar ta ut banavgift.

29 a §. Tilldelning och samordning av bankapacitet. Paragrafen är ny. Paragrafens 1 mom. fogas till lagen med stöd av artikel 39 i järnvägsmarknadsdirektivet. Bannätsförvaltare ska i enlighet med momentet 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 tilldelas på ett rättvist sätt och utan att diskriminera någon samt i enlighet med Europeiska unionens lagstift-

ning, denna lag och bestämmelser som utfärdats med stöd av den. Bannätsförvaltare ska dessutom behandla sådana uppgifter konfidentiellt som omfattas av affärshemligheten och som de har fått av dem som ansöker om bankapacitet.

Enligt 2 mom. ska bannätsförvaltarna samarbeta för att samordna bankapaciteten så att smidighet i trafiken garanteras. Denna skyldighet i enlighet med artikel 44 i järnvägsmarknadsdirektivet är särskilt viktig i den internationella trafiken inom EU. Även om det i Finland inte bedrivs mycket internationell trafik inom EU behövs bestämmelsen ändå i fortsättningen också i Finland, eftersom bestämmelserna om bankapacitet utöver Trafikverket gäller även i 2 mom. i 1 § om tillämpningsområde avsedda strategiskt viktiga förvaltare av privata spåranläggningar. Det är viktigt att Trafikverket och förvaltarna av privata spåranläggningar samordnar bankapaciteten så att järnvägsoperatörerna smidigt kan bedriva trafik på hela bannätet. Detta föranleder i någon mån extra administrativt arbete för Trafikverket.

30 §. Avtal om användning av bannät. Det föreslås att Trafikverket i 1 mom. ändras till bannätsförvaltare, liksom i de andra momenten i paragrafen.

I 2 mom. föreslås det ingå en bestämmelse enligt vilken bannätsförvaltare ska ingå användningsavtal på likvärdiga, skäligen och transparenta villkor och publicera de förfaranden som gäller användningsavtalet i sin beskrivning av bannätet.

Enligt 4 mom. får bannätsförvaltare 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 ska inte få ingå avtal om användning av bannätet med en annan järnvägsoperatör innan järnvägsoperatören har ett i 4 § avsett säkerhetsintyg och den bankapacitet som den har beviljats i enlighet med 26 § och som den behöver för den tilltänkta trafiken och innan den i övrigt uppfyller förutsättningarna för bedrivande av järnvägstrafik. Avtal om användning av bannät ska fortsättningsvis ingås med museitrafikoperatörer. Dessutom föreslås det att det till momentet fogas en bestämmelse om att andra som ansöker om

bankapacitet ska ange den järnvägsoperatör som kommer att utnyttja den bankapacitet som beviljas. Detta avser särskilt de fall då en behörig myndighet i enlighet med trafikavtalsförordningen eller en i godskorridorförordningen avsedd som ansöker om kapacitet har ansökt om kapacitet för trafik för en järnvägsoperatörs räkning. Bannätsförvaltare ska i detta fall ingå avtal om användning av bannätet med den angivna järnvägsoperatören i fråga.

31 §. Verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande. Det föreslås att Trafikverket i paragrafen ändras till bannätsförvaltare, och samtidigt föreslås det att verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande utöver statens bannät ska gälla också de strategiskt betydande förvaltare av privata spåranläggningar som omfattas av lagens tillämpningsområde. Dessutom föreslås det att till 1 mom. fogas en hänvisning till punkt 2 i bilaga VI till järnvägsmarknadsdirektivet, där det finns närmare bestämmelser om de principer som ska följas vid verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande. Hänvisningen till bilagan till direktivet har ansetts vara ändamålsenlig eftersom bilagan kan ändras genom delegerad unionslagstiftning på lägre nivå. När en bannätsförvaltare i enlighet med punkt 2 i bilaga VI till järnvägsmarknadsdirektivet kommer överens med järnvägsföretag om principerna för verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande och om betalningsskyldighet, ska bannätsförvaltare beakta åsikterna hos de behöriga myndigheter som ansvarar för ordnandet av järnvägstjänster för persontrafik (kommunikationsministeriet och Samkommunen Helsingforsregionens trafik), så att man kan identifiera vem som är ersättningsskyldig och i vilka situationer, om turer i den trafik som omfattas av köptrafik uteblir.

Det föreslås dessutom att det till paragrafen fogas ett nytt 3 mom. på basis av artikel 35 i och punkt 2 i bilaga VI till järnvägsmarknadsdirektivet. I momentet föreskrivs att järnvägsföretag och bannätsförvaltare som är av olika åsikt i en fråga som gäller verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande ska vända sig till det regleringsorgan som avses i 13 kap. Regleringsorganet ska fatta ett beslut inom tio dagar efter att järnvägsfö-

retaget eller bannätsförvaltaren har gett alla de dokument som rör ärendet för regleringsorganets kännedom.

32 §. Beskrivning av bannätet. Det föreslås att paragrafen justeras i enlighet med artikel 27 i och bilaga IV till järnvägsmarknadsdirektivet. Skyldigheterna i paragrafen ska i fortsättningen utöver Trafikverket gälla också de förvaltare av privata spåranläggningar som omfattas av lagens tillämpningsområde, vilket är orsaken till att det föreslås att Trafikverket ersätts med bannätsförvaltare.

Enligt *1 mom.* ska bannätsförvaltare, efter att ha hört berörda parter, separat för varje tågplanepериод upprätta och publicera en beskrivning av bannätet på finska och svenska eller alternativt på något annat annat av Europeiska unionens officiella språk.

Det föreslås att *2 mom.* ändras så att det motsvarar de ändringar som föreslås i 33 §. Sålunda ska enligt momentet i beskrivningen av bannätet ingå uppgifter såväl om minimipaketet av tillträdestjänster som om övriga tjänster som tillhandahålls järnvägsföretag på bannätet. Bannätsförvaltaren åläggs dessutom att för dem som ansöker om bankapacitet i beskrivningen av bannätet offentliggöra uppgifter om de bestämmelser och föreskrifter som utfärdas med stöd av järnvägslagen och som gäller tillträdesrätt till bannätet, grunderna för fastställande av banavgifter, ansökan om bankapacitet och tidsfrister som gäller ansökan, kraven på och godkännandet av järnvägarnas rullande materiel samt andra omständigheter som gäller förutsättningarna för bedrivande och inledande av järnvägstrafik.

Enligt *3 mom.* åläggs bannätsförvaltare att, när de upprättar beskrivningar av bannätet, höra de innehavare av bankapacitet och andra som ansöker om bankapacitet och vill ha tillträde till bannätet som de känner till och som är etablerade i Finland. Om det vidare sker några förändringar i uppgifterna i *2 mom.* under beskrivningens giltighetstid, ska innehavarna av bankapacitet och de som ansöker om bankapacitet höras om förändringarna.

Enligt *4 mom.* ska beskrivningen av bannätet publiceras i elektronisk form på bannätsförvaltarens webbsida minst fyra månader innan den ansökningstid för bankapacitet som avses i 22 § inleds, så att de som ansö-

ker om bankapacitet är medvetna om de uppgifter som publicerats i beskrivningen av bannätet när de ansöker. Beskrivningen av bannätet ska uppdateras regelbundet och vid behov ändras om uppgifterna ändras. Trafikverket föreslås också vara skyldigt att se till att de beskrivningar av bannätet som förvaltare av privata spåranläggningar publicerar i elektronisk form länkas till bannätsförvaltarens gemensamma webbsida.

5 kap. Tjänster och avgifter för dem

Det föreslås att 5 kap. i den gällande järnvägslagen delas i två delar så att 5 kap. gäller tjänster och avgifter för dem och 5 a kap. avgifter för användning av bannät. Ändringen görs för att förtydliga lagstiftningen och för att genomföra bestämmelserna om avgifter i järnvägsmarknadsdirektivet, eftersom grunderna för avgifterna är olika.

33 §. Minimipaket av tillträdestjänster samt tilläggstjänster och extra tjänster. Det föreslås att paragrafens rubrik ändras så att den motsvarar rubriken för bilaga II till järnvägsmarknadsdirektivet och de tjänster som avses i bilagan i fråga. Paragrafens rubrik har tidigare varit Tjänster som Trafikverket tillhandahåller järnvägsoperatörer, eftersom bestämmelserna i 5 kap. i den gällande lagen gäller endast Trafikverket i egenskap av förvaltare av statens bannät. Trafikverket har med stöd av paragrafens *1 mom.* tillhandahållit minimipaket av tillträdestjänster och bantillträdestjänster som ersättning för grundavgiften, och dessutom har Trafikverket kunnat erbjuda järnvägsoperatörer andra tjänster mot en separat tilläggsavgift. Eftersom de skyldigheter som gäller tjänsterna i och med genomförandet av järnvägsmarknadsdirektivet omfattar även strategiskt viktigare förvaltare av privata spåranläggningar och andra tjänsteleverantörer, måste också denna paragraf och paragrafens rubrik ändras.

Det minimipaket av tillträdestjänster som avses i *1 mom.* är de tjänster som avses i punkt 1 i bilaga II till järnvägsmarknadsdirektivet. Dessa tjänster omfattar behandling av ansökningar om bankapacitet och rätt att utnyttja bannätet i enlighet med den kapacitet som beviljats, användning av järnvägsinfra-

strukturen inklusive växlar och övergångsspår i tågspår, trafikledning inklusive signal-system, kontroll, tågklarering samt överföring och tillhandahållande av information om tågrörelser, användning av elförsörjningsutrustning för drivmotorström till tåg samt all övrig information som behövs för att genomföra eller driva den järnvägstrafik för vilken kapacitet har tilldelats. Trafikverket i egen-skap av förvaltare av statens bannät och även de förvaltare av privata spåranläggningar som omfattas av lagens tillämpningsområde ska i utbyte mot grundavgiften likvärdigt och icke-diskriminerande erbjuda minimipaketet av tillträdestjänster till alla som behöver det. Bannätsförvaltare ska som ersättning för grundavgiften dessutom garantera tillträdes-rätt till banan till de anläggningar för tjänster som avses i 34 §. Dessa tjänster är sådana tjänster som avses i punkt 2 i bilaga II till järnvägsmarknadsdirektivet och som bannätsförvaltaren inte nödvändigtvis själv tillhandahåller, och därför skulle tjänsteleverantören kunna prissätta de tjänster separat som tillhandahålls vid anläggningar för tjänster.

Enligt 2 mom. ska tjänsteleverantörer på begäran tillhandahålla tilläggstjänster som avses i punkt 3 i bilaga II till järnvägsmarknadsdirektivet till järnvägsoperatörer likvärdigt och utan att diskriminera någon, om de producerar sådana.

Enligt 3 mom. är tjänsteleverantörer skyldiga att tillhandahålla sådana extra tjänster som avses i punkt 4 i bilaga II till järnvägsmarknadsdirektivet till utomstående som behöver tjänster, om de har erbjudit någon utomstående sådana tjänster. Tjänsterna ska på begäran tillhandahållas alla som behöver tjänster likvärdigt, på lika villkor och utan att diskriminera någon.

Enligt 4 mom. får den avgift som tas ut för tilläggstjänster och extra tjänster inte överstiga kostnaden för att tillhandahålla tjänsterna mer än att de ger en skäligen avkastning, om dessa tjänster tillhandahålls av endast en aktör.

Enligt 5 mom. ska uppgift om detaljer i fråga om bannätsförvaltares tjänster som avses i paragrafen och tillgången på dem samt om tillgängliga spårförbindelser tas in i den beskrivning av bannätet som avses i 32 §. I beskrivningen av bannätet behöver inte de

extra tjänster som tjänsteleverantören producerar endast för eget bruk eller villkoren för tillhandahållande av dem beskrivas. Sådana tjänsteleverantörer som inte står under en bannätsförvaltares kontroll ska vara skyldiga att lämna uppgifter om de avgifter som tas ut för rätten att utnyttja anläggningarna för tjänster och om de avgifter som tas ut för tjänsterna. Uppgifter om de tekniska förutsättningarna för tillträdesrätt ska likaså inkluderas i beskrivningen av bannätet, eller också ska bannätsförvaltaren informeras om den webbsida där uppgifterna offentligt finns att tillgå kostnadsfritt. Om övriga tjänsteleverantörer erbjuder tilläggstjänster och extra tjänster till utomstående som behöver tjänster, ska även dessa tjänsteleverantörer meddela ovannämnda uppgifter till den bannätsförvaltare vars bannät erbjuder en förbindelse till tjänsterna på ifrågakvarande anläggning för tjänster.

Det föreslås att 6 mom. ska innehålla ett bemyndigande att genom förordning av statsrådet utfärda närmare bestämmelser om de tjänster som avses i paragrafen och om villkoren för dem.

34 §. Tjänster som omfattas av skyldighet att tillhandahålla tjänster. Med tjänster som omfattas av skyldighet att tillhandahålla tjänster avses tjänster som avses i punkt 2 i bilaga II till järnvägsmarknadsdirektivet. Med tjänster avses i paragrafen både sådana anläggningar för tjänster som erbjuder tjänster och själva de tjänster som erbjuds på anläggningarna. Det föreslås att paragrafen justeras i enlighet med artikel 13 i och punkt 2 i bilaga II till järnvägsmarknadsdirektivet.

Den hänvisning till bantillträdestjänster och spårförbindelser som avses i punkt 2 i bilaga II till kapacitets- och banavgiftsdirektivet som ingått i 1 mom. ersätts förslagsvis med en hänvisning till punkt 2 i bilaga II till järnvägsmarknadsdirektivet. Dessutom föreslås det att 1 mom. på grundval av artikel 13 i järnvägsmarknadsdirektivet ska ändras så att det i momentet förutsätts att tjänsteleverantören, om de tjänster som avses i paragrafen tillhandahålls av någon annan än en bannätsförvaltare, ska ha separata konton för alla dessa tjänster och anläggningar för tjänster, inklusive separata balans- och resultaträkningar. Sådan särredovisning behövs för att

regleringsorganet för övervakning av utbudet av tjänster ska kunna få tillgång till balans- och resultaträkningarna och utgående från dem fatta beslut om prissättningen av tjänster och om huruvida den är lagenlig och likvärdig. Bestämmelsen leder alltså inte till att tjänsterna helt måste skiljas åt från den som tillhandahåller tjänster i en rättsligt separat enhet, såsom i ett dotterbolag. Regleringsorganet ska vid behov, på begäran av järnvägsoperatörerna eller tjänsteleverantörerna, ge råd och ta ställning till frågor om hur det krav på åtskillnad i tjänsteutbudet som avses i paragrafen genomförs i praktiken. I momentet föreslås även ingå en bestämmelse motsvarande 33 § 3 mom. om att uppgift om detaljer i fråga om de tjänster som avses även i denna paragraf och tillgången på dem samt om tillgängliga spårförbindelser ska tas in i den beskrivning av bannätet som avses i 32 §, när det är bannätsförvaltaren som tillhandahåller tjänsterna. Tjänsteleverantörer på anläggningar för tjänster som upprätthålls av någon annan än en bannätsförvaltare 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.

Det föreslås att den gällande järnvägslagens 2 och 3 mom. om rätten att med stöd av undantagstillstånd från Trafiksäkerhetsverket vägra tillhandahålla tjänster upphävs, eftersom dessa bestämmelser inte står i enlighet med järnvägsmarknadsdirektivet och eftersom det förfarande som där beskrivs inte motsvarar de krav på regleringsorganets verksamhet som ställs i järnvägsmarknadsdirektivet.

Det föreslås att det till paragrafen fogas ett nytt 2 mom., enligt vilket tjänsteleverantören så fort som möjligt ska svara på den anhållan om att få de tjänster som avses i 1 mom. eller rätt att utnyttja en anläggning för tjänster som framställts av den som ansöker om tjänster. Tjänsteleverantören ska snabbt svara på anhållan även i situationer då det föreligger flera anhållanden om tillgång till tjänster

eller utnyttjande av en anläggning för tjänster. Det föreslås även att det i momentet ska föreskrivas att det regleringsorgan som avses i 13 kap. kan sätta en tid inom vilken en tjänsteleverantör ska besvara ansökan från den som ansöker om tjänsten. En ansökan som lämnats av någon som ansöker om tjänster ska kunna avslås endast om det finns sådana praktiskt möjliga alternativ till tjänsten i enlighet med marknadsförhållandena och under ekonomiskt godtagbara förutsättningar som möjliggör bedrivande av persontrafiken och godstrafiken i fråga på samma eller ett alternativt linjeavsnitt under ekonomiskt godtagbara förutsättningar. Med praktiskt möjliga alternativ avses jämförbara tjänster som finns tillgängliga för den som ansöker om tjänster på relativt liknande villkor som hos den tjänsteleverantör som fattat det nekande beslutet. Detta betyder sålunda främst geografiska avstånd till den alternativa anläggningen för tjänster. Tjänsteleverantörer ska inte heller kunna förpliktas att investera i resurser för tjänster i det avseendet att alla anhållanden skulle kunna bemötas. Den som ansöker om tjänster ska kunna överklaga hos regleringsorganet om en tjänsteleverantör vägrar tillhandahålla tjänster. Det föreslås att regleringsorganet ska kunna vidta de åtgärder det anser nödvändiga för att se till att en lämplig andel av kapaciteten för tillhandahållande av tjänster tilldelas utomstående sökande.

Till följd av att den gällande järnvägslagens 2, 3 och 5 mom. stryks och ett nytt 2 mom. fogas till paragrafen blir nuvarande 4 och 6 mom. till 3 och 4 mom.

Paragrafens 3 mom. ska förslagsvis preciseras så att ersättning för utnyttjande av anläggningar för tjänster nämns i samband med ersättning för tjänster. De ska båda vara skäliga och likvärdiga. Regleringsorganet ska på det sätt som avses i 36 a § bedöma om prissättningen av tjänster är rimlig. Ersättningen ska betalas till tjänsteleverantören, och den ska användas för finansieringen av verksamheten.

Det föreslås att bemyndigandet i 4 mom. preciseras så att närmare bestämmelser om de tjänster och spårförbindelser som avses i paragrafen och om ordnandet av tjänsterna utfärdas genom förordning av statsrådet.

Till paragrafen fogas enligt förslaget ett nytt 5 mom., som grundar sig på artikel 13.6 i järnvägsmarknadsdirektivet. Om tjänsteleverantören har överkapacitet i tjänsteproduktionen och om tjänsterna och de anläggningar för tjänster som används för produktionen har varit underutnyttjade under minst två på varandra följande år, dvs. 24 månader, och om de som ansöker om tjänster för tjänsteleverantören har uttryckt sitt intresse för rätten att utnyttja en anläggning för tjänster på grundval av påvisade behov, ska tjänsteleverantören offentliggöra att driften av anläggningen helt eller delvis kan hyras som anläggning för tjänster. Tjänsteleverantören ska dock inte ha denna skyldighet, om den kan visa att en pågående omlägningsprocess hindrar att anläggningen i fråga används av dem som ansöker om tjänster. För att järnvägsmarknaden ska fungera har det ansetts vara viktigt att tjänsterna erbjuds till marknadspris mot en skälig ersättning eller att anläggningar för tjänster med de lokaler och den utrustning som krävs säljs till marknadspris till dem som behöver dem. Regleringsorganet ska kunna avgöra sådana frågor om uthyrning av anläggningar för tjänster som avses i denna paragraf på ansökan av dem som ansöker om tjänster och som är intresserade av rätten att utnyttja en anläggning.

34 a §. Krav på åtskillnad i tjänsteutbudet. Paragrafen är ny och grundar sig på artikel 13.3 i järnvägsmarknadsdirektivet. De tjänster som avses i punkt 2 i bilaga II till järnvägsmarknadsdirektivet och som listas i paragrafen ska ordnas på ett sådant sätt att de i organisatoriskt avseende och i fråga om beslutsfattande är separata samt oberoende i förhållande till järnvägsoperatörens övriga organisation, om ett järnvägsföretag med dominerande marknadsställning är ansvarigt för tillhandahållandet av dessa tjänster eller utnyttjandet av anläggningarna för tjänster. Dessa tjänster föreslås vara stationer för passagerare med tillhörande byggnader och övriga faciliteter, inklusive förmedling av reseinformation och utrop och lokaler lämpliga för biljettförsäljning, godsterminaler, rangerbangårdar och tågbildningsmöjligheter, inklusive växlingsanläggningar, sidospår för uppställning, havs- och inlandshamnplanläggningar som är kopplade till järnvägsverk-

samhet samt bränsledepåer och bränsleförsörjning i dessa depåer, för vilken avgifter på fakturorna ska anges separat från avgifter för bränsle. Dessa tjänster anses i artikel 13 i järnvägsmarknadsdirektivet vara av avgörande betydelse för tillträde till järnvägsmarknaden, och därför får ledningen för ett företag med dominerande marknadsställning inte ha inflytande på beslutsfattandet gällande dessa tjänster. Syftet med bestämmelsen är att garantera att dessa tjänster, som är viktiga för tillträdet till järnvägsmarknaden, till utomstående erbjuds likvärdigt och icke-diskriminerande samt till ett skäligt pris.

35 §. Tillhandahållande av utbildningstjänster. Det föreslås att ett nytt 2 mom. fogas till paragrafen, varvid det nuvarande 2 mom. blir 3 mom. Enligt det nya 2 mom. ska regleringsorganet inom järnvägsbranschen övervaka att utbudet av utbildningstjänster och den arbetshandledning som hör samman med det är likvärdiga och icke-diskriminerande och att de ersättningar som tas ut för utbildningstjänsterna är rimliga, likvärdiga och icke-diskriminerande. Regleringsorganet ska kunna avgöra en fråga om utbildningstjänster i enlighet med 71 b §.

36 a §. Bedömning av prissättning av tjänster. Paragrafen är ny i järnvägslagen. Genom de nya bestämmelserna i paragrafen genomförs artikel 13 i järnvägsmarknadsdirektivet och stöds en skälig, icke-diskriminerande och transparent prissättning av tjänster. Syftet med bestämmelserna är att ge regleringsorganet inom järnvägsbranschen tillräckliga verktyg för att följa de principer som används vid prissättningen av tjänster och följa att prissättningen är skälig.

Enligt 1 mom. ska tjänsteleverantören tillhandahålla regleringsorganet alla behövliga uppgifter som rör 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. Den som tillhandahåller tjänster eller tjänsteleverantören ska vara skyldig att, när regleringsorganet behandlar ett ärende om prissättning av tjänster, för regleringsorganet visa att det pris som tas ut för dess produkt eller tjänst är rimligt och icke-diskriminerande med beaktande av kostnaderna. Regleringsorganet ska

vid bedömningen av prissättningen inte vara bundet till de principer som används i tjänsteleverantörens kostnadsredovisning för att kunna genomföra bedömningen så oberoende och likvärdigt som möjligt. Regleringsorganet ska fritt kunna bedöma om tjänsteleverantörens prissättning är skälig och icke-diskriminerande, oberoende av tjänsteleverantörens system för kostnadsredovisning. I tvistesituationer begränsar inte tjänsteleverantörens kostnadsredovisningsprinciper och uträkningar regleringsorganets behörighet att fastställa de kostnader som ska beaktas.

Enligt 2 mom. ska den som tillhandahåller tjänster, tjänsteleverantören eller ägaren till anläggningen för tjänster ha tillgång till verifierbara metoder och regler, på basis av vilka kostnaderna justeras och bokförs enligt anläggning, separat både för tjänsterna som helhet och för faciliteterna med utrustning. Tjänsteleverantörer ska vara skyldiga att påvisa sambandet mellan kostnadsredovisningen och prissättningen.

Enligt 3 mom. kan regleringsorganet genom ett beslut på förhand fastställa metoderna för prissättning för en som tillhandahåller tjänster, en tjänsteleverantör eller en ägare till en anläggning eller på en enskild tjänst, om skyldigheten för den som tillhandahåller tjänster eller tjänsteleverantören gällande prissättningen i enlighet med 1 mom. inte räcker för att korrigera problem som gäller utbudet av tjänster på marknaden. Regleringsorganet ska vara behörigt att på förhand kontrollera att de ändringar i prissättningen som tjänsteleverantören gör eller prissättningen av nya tjänster följer de metoder som regleringsorganet fastställt. Tjänsteleverantören ska då lämna regleringsorganet de uppgifter som behövs för bedömningen innan prissättningen tas i bruk.

Det föreslås att 4 mom. ska innehålla ett bemyndigande att utfärda närmare bestämmelser om prissättning av tjänster som avses i 5 kap. genom förordning av statsrådet.

5 a kap. **Avgifter för användning av bannät.**

Det föreslås att bestämmelserna om avgifter för användning av bannät skiljs åt från tjänsterna i 5 kap. genom att de ingår i 5 a

kap. med rubriken avgifter för användning av bannät. I stället för att gälla banavgiften ska bestämmelserna i kapitlet, på det sätt som järnvägsmarknadsdirektivet förutsätter, vara mera omfattande bestämmelser om avgifter för användning av bannät, med olika graderingar, incitament, tilläggsavgifter samt bannätsförvaltares metoder för rättvis fördelning av kostnader för användning av bannät och tillhandahållande av tjänster mellan järnvägsföretag.

36 b §. Ramverk för avgifter samt behörig myndighet. Det föreslås att till lagen fogas en ny 36 b § om ramverk för avgifter samt behörig myndighet. Paragrafen grundar sig på artikel 29 i järnvägsmarknadsdirektivet. Enligt paragrafens 1 mom. är kommunikationsministeriet den behöriga myndighet som avses i kapitlet om avgifter för användning av bannät och som i enlighet med bestämmelserna i kapitlet fastställer ramverket för avgifter för användning av bannät. Ministeriet ska på begäran lämna kommissionen uppgifter om principerna för avgifter för användning av bannät, och ministeriet har rätt att för detta ändamål få nödvändiga uppgifter av bannätsförvaltarna om deras praxis för avgifter.

Enligt 2 mom. ska en bannätsförvaltares praxis för avgifter 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. I momentet ska det också föreskrivas att bannätsförvaltare inte får fastställa avgifter som strider mot Europeiska unionens lagstiftning, denna lag och författningar som utfärdats med stöd av den.

37 §. Banavgifter. I paragrafen föreskrivs om grundavgiften och om övriga avgifter som tillsammans utgör banavgiften. Grundavgiften ska fortsättningsvis vara direkt baserad på kostnaderna för bedrivande av järnvägstrafik. Beräkningsgrunden för banavgiften är i Finland den så kallade bruttotonprissättningen som grundar sig på marginalkostnadsprissättning. I enlighet med artikel 31.3 i järnvägsmarknadsdirektivet ska kommissionen före den 16 juni 2015 anta en genomförandeförordning om förfarandena för beräkning av direkta kostnader. Förordningen är direkt bindande för medlemsstaterna, så den

förutsätter inget nationellt genomförande. Medlemsstaterna har fyra år på sig, dvs. till den 15 juni 2019, att få förfarandena för beräkning av grundavgiften att överensstämma med kommissionens förordning. Kommissionen har under behandlingen i rådet konstaterat att den modell för beräkning av kostnader som grundar sig på marginalkostnadsprissättning och som används i Finland och Sverige motsvarar metoderna för beräkning av direkta kostnader. Kommissionens primära mål är att nivån på de avgifter som tas ut för utnyttjande av bannätet och för utnyttjande av resten av minimipaketet av tillträdestjänster ska sjunka i de medlemsstater där de avgifter som tas ut för tillfället motsvarar full kostnadsmotsvarighet.

Paragrafen motsvarar till största delen 37 § i den gällande järnvägslagen, men det föreslås att det i paragrafen ska hänvisas till kapitel IV avsnitt 2 i och bilaga II till järnvägsmarknadsdirektivet i stället för till det upphävda kapacitets- och banavgiftsdirektivet. Dessutom föreslås det att ordet statens tas bort framför ordet bannät, eftersom banavgift i fortsättningen ska kunna tas ut inte bara för utnyttjande av statens bannät, utan också på de privata spåranläggningar som omfattas av tillämpningsområdet för lagens 5 a kapitel (privata spåranläggningar inom hamnområden och privata spåranläggningar som ägs av VR-Group Ab). De förvaltare av privata spåranläggningar som omfattas av lagens tillämpningsområde kan fortsättningsvis besluta att inte egentligen sätta något pris på utnyttjande av bannätet. Om man fattar ett sådant beslut ska alla järnvägsoperatörer behandlas likvärdigt, och förvaltaren av privata spåranläggningar ska meddela beslutet i sin beskrivning av bannätet. Om förvaltare av privata spåranläggningar prissätter bannätet och de tjänster som tillhandahålls i anslutning till det, är det viktigaste gällande prissättningen att utnyttjandet av bannätet och de tjänster som tillhandahålls prissätts likvärdigt och icke-diskriminerande för alla järnvägsoperatörer och att grunderna för prissättningen har publicerats i beskrivningen av bannätet. Det föreslås att det till paragrafen fogas ett nytt 3 mom., enligt vilket 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. Bannätsförvaltaren ska behandla sådana uppgifter konfidentiellt som omfattas av affärshemligheten och som den har fått av järnvägsoperatörer i samband med uttagande av avgifter. Bestämmelserna grundar sig på artikel 29.4 och 31.1 i järnvägsmarknadsdirektivet.

Den så kallade bruttotonprissättningen som Trafikverket tar ut för utnyttjande av statens bannät skulle inte vara en företagsekonomiskt lönsam prissättningsmekanism för förvaltare av privata spåranläggningar, eftersom man i enlighet med marginalkostnadsprissättningen har försökt hålla grundavgiften på en låg nivå. För tillfället tas för utnyttjande av statens bannät ut 0,1308 cent per bruttotonkilometer för bedrivande av persontrafik och 0,1350 cent per bruttotonkilometer för bedrivande av godstrafik. Sålunda täcker inte grundavgiften upprätthållandet av statens bannät, utan banhållningen täcks främst genom statens budgetfinansiering. Privata spåranläggningar är i allmänhet ganska korta anslutningar från statens bannät till terminaler, hamnar samt lokaler som ägs av VR-Group Ab, så avgifter grundade på bruttotonkilometer skulle inte ge förvaltare av privata spåranläggningar några nämnvärda inkomster, och bruttotonprissättningen skulle antagligen inte ens kunna täcka de administrativa kostnader-na för uppbärande av avgiften.

Alternativa prissättningsmekanismer som uppfyller förpliktelseerna i unionslagstiftningen för de förvaltare av privata spåranläggningar som omfattas av tillämpningsområdet för bestämmelserna i 5 a kap. skulle till exempel kunna vara avgifter som grundar sig på antalet vagnar och/eller antalet ton som transporteras i vagnarna. Bland de enklaste metoderna skulle vara en fast avgift per tom vagn och en skild avgift som stiger gradvis i enlighet med antalet ton. En sådan prissättning vore i enlighet med marginalkostnadsprissättningen i det avseendet att ju tyngre vagn, desto mer belastar vagnen bannätet och desto mer motiverat är det att ta ut en gradvis stigande banavgift.

En annan alternativ prissättningsmekanism kunde vara bunden till godsklassen. En sådan prissättning skulle motsvara den indelning i

marknadssegment som avses i artikel 32.1 i och punkt 1 i bilaga VI till järnvägsmarknadsdirektivet samt prissättningen i enlighet med den. Sålunda skulle till exempel containrar, lös gods, transporttankar för farliga ämnen och andra godsklasser som lastas på tåg i hamnar och terminaler i enlighet med de särskilda krav som gäller dem kunna prissättas enligt de kostnader de förorsakar bannätsförvaltare eller andra tjänsteleverantörer. Bannätsförvaltare och tjänsteleverantörer kan naturligtvis prissätta de olika terminalfunktioner och andra funktioner med tilläggs-tjänster och extra tjänster som finns i anslutning till privata spåranläggningar på marknadsvillkor. I kommunikationsministeriets utredning "Privata järnvägar och regelverk för banavgifter" (www.lvm.fi -> Julkaisut -> Julkaisuja-sarja -> 2011 -> "Yksityisraiteet ja ratamaksusääntely" Julkaisu, 34/2011) föreslås just en sådan här prissättning enligt anläggning för tjänster och de tjänster som där tillhandahålls vara lämplig för förvaltare av privata spåranläggningar. Bannätsförvaltare ska meddela principerna för prissättning i sin beskrivning av bannätet, och prissättningen ska vara likvärdig för alla järnvägsoperatörer och alla som behöver tjänster.

37 a §. Rabatter på och förhöjning av grundavgiften. Paragrafen är ny och grundar sig på artiklarna 31 och 32 i järnvägsmarknadsdirektivet. Det föreslås att det i paragrafen ska föreskrivas om de rabatter på och förhöjningar av grundavgiften som bannätsförvaltare kan ta i bruk för att uppmuntra järnvägsoperatörer att skaffa tågmateriel som förorsakar lite buller eller installera det system som följer den europeiska standarden för automatisk tågkontroll (ETCS, European Train Control System/ERTMS, European Railway Traffic Management System). I paragrafen föreslås även ingå bestämmelser om de rabatter som bannätsförvaltare kan bevilja för utveckling av ny järnvägstrafik eller utnyttjande av lågtrafikerade banor samt om förhöjning av grundavgiften för att eliminera överbelastning på någon del av bannätet eller täcka investeringskostnaderna för ett nytt banavsnitt. Förhållandet mellan å ena sidan de rabatter på och förhöjningar av grundavgiften som det föreskrivs om i paragrafen och å andra sidan 81 § i grundlagen kontrolleras

noggrannare i kapitel 4 i detaljmotiveringen till denna proposition.

Enligt paragrafens 1 mom. får bannätsförvaltare i enlighet med artikel 31.5 i järnvägsmarknadsdirektivet uppmuntra järnvägsoperatörer att minska bullret från järnvägstrafiken genom att bevilja rabatt för tyst tågmateriel. Traditionellt har man minskat bullret från järnvägstrafiken genom att bygga bullerhinder som har finansierats på Trafikverkets och kommunernas ansvar. Ett tredje alternativ för att minska bullret från järnvägstrafiken är begränsningar för järnvägstrafiken nattetid och på vissa linjer. Sådana begränsningar skulle dock bli dyra för såväl järnvägsoperatörer som det övriga näringslivet. Bannätsförvaltarna ska bedöma hur bullret från järnvägstrafiken kunde minskas på ett kostnadseffektivt sätt, och ansvaret för genomförandet av bullerreducerande åtgärder ska i enlighet med principen att den som förorsakar betalar (polluter pays principle, PPP) överföras på järnvägsoperatören. Genom att ta i bruk rabatter på banavgiften kan bannätsförvaltare uppmuntra järnvägsoperatörer att ta i bruk tågmateriel som förorsakar lite buller eller att installera bromsblock som förorsakar lite buller i materielen. Främjande av användningen av bromsblock som förorsakar lite buller får dock inte leda till försämrad säkerhet, och bannätsförvaltarna ska som en helhet och ur olika målsättningsperspektiv bedöma när det är ändamålsenligt att ta i bruk rabatten och huruvida rabatten ger bästa möjliga resultat med tanke på bullerbekämpning. I varje fall kan rabatter som stödjer främjande av materiel som förorsakar lite buller gagna såväl järnvägsoperatörer som bannätsförvaltare, och de begränsar inte det övriga näringslivets verksamhetsbetingelser. Järnvägsoperatörer uppmuntras till att skaffa ny materiel som förorsakar lite buller, och bannätsförvaltarna har nytta av att inte i så stor utsträckning behöva styra finansieringen av banhållningen till byggande av bullerhinder. Europeiska kommissionen planerar dessutom ett finansieringsprogram där bannätsförvaltare kan ansöka om understöd för att täcka kostnader förorsakade av beviljade rabatter.

Det föreslås att bannätsförvaltare i enlighet med artikel 32.4 i järnvägsmarknadsdirekti-

vet även ska få uppmuntra järnvägsoperatörer att installera det tågkontrollsystem som följer Europeiska unionens krav genom att bevilja rabatt på banavgiften. På unionsnivå strävar man efter att med hjälp av rabatten främja införandet av ETCS/ERTMS-systemet. Bannätsförvaltarna förpliktas sålunda inte att bevilja sådana rabatter, utan det är en möjlighet som bannätsförvaltare, efter att ha hört järnvägsoperatörer, regleringsorganet och kommunikationsministeriet, kan använda sig av för att minska expositionen för järnvägsbuller och för att främja införandet av det europeiska tågkontrollsystemet. Kommissionen har för avsikt att anta en genomförandeförordning om principerna för rabatten som ska minska bullret och främja införandet av tågkontrollsystemet. Eftersom bestämmelser om detaljerna för rabatten utfärdas genom en unionsförordning som är direkt tillämplig, kan inga bestämmelser om storleken på rabatten utfärdas särskilt genom lag. Dessutom har kommissionen för avsikt att inrätta en fond ur vilken bannätsförvaltare kan söka ersättning för att täcka beviljade rabatter. Målet är att bannätsförvaltare inte ska behöva lida av att främja allmännyttiga målsättningar (bullerbekämpning och säkerhet).

Bannätsförvaltare ska i stället för att bevilja rabatter också kunna höja grundavgiften för att minska bullret samt för att uppnå målsättningar som syftar till att det tågkontrollsystem som följer Europeiska unionens krav ska installeras, om de anser att det är ett effektivare sätt att uppnå målsättningarna. Bannätsförvaltarna ska dock motivera för det regleringsorgan som avses i 13 kap. varför de anser att en förhöjning av banavgiften är mer ändamålsenlig för att nå målsättningarna än rabatter.

Enligt 2 mom. får bannätsförvaltare även ta i bruk tidsbundna rabatter på banavgiften för att uppmuntra till utveckling av ny järnvägs trafik eller rabatter som uppmuntrar till utnyttjande av lågtrafikerade banor. Rabatterna ska beviljas likvärdigt och icke-diskriminerande till alla järnvägsoperatörer och för likartade tjänster (till exempel godstrafik, persontrafik och underkategorier av dem).

Enligt 3 mom. får bannätsförvaltaren ta ut en förhöjd banavgift på en överbelastad del

av bannätet. Förhöjd avgift får i enlighet med 4 mom. tas ut också på nya banavsnitt och bannät som färdigställts efter 1988 för att täcka investeringskostnaderna för det nya bannätet. Dessa förhöjda avgifter grundar sig på artiklarna 31.4 och 32.3 i järnvägs marknadsdirektivet. Intäkterna från förhöjda banavgifter ska styras till åtgärder för eliminering av överbelastning på ifrågavarande bannät eller del av det. Sålunda får järnvägsoperatörerna utökad kapacitet och smidigare trafik i utbyte mot den förhöjda avgiften. Eftersom förvaltare av privata spåranslagningar finansierar underhållet och utvecklingen av de privata spåranslagningarna med sin egen interna finansiering, ska förvaltare av privata spåranslagningar kunna ta i bruk förhöjda banavgifter också innan den egentliga investeringen görs. Ibrukttagande av förhöjd banavgift förutsätter dock att bannätsförvaltaren presenterar en investeringsplan för regleringsorganet och att regleringsorganet godkänner den förhöjda banavgift som planeras.

Enligt 5 mom. får de förhöjningar av banavgiften som avses i 1, 3 och 4 mom. och som syftar till minskat järnvägsbuller, ibrukttagande av det tågkontrollsystem som följer Europeiska unionens krav eller täckande av investeringskostnaderna för en ny del av bannätet inte överstiga 50 procent av nivån på grundavgiften. Denna bestämmelse ska tillämpas i det fall att kommissionen inte antar närmare genomförandebestämmelser på förordningsnivå. Utgångspunkten är att också de rabatter som avses i 1 och 2 mom. inte ska få understiga 50 procent av nivån på grundavgiften.

En begränsning som den som föreslås för rabatter på och förhöjningar av grundavgiften har ansetts nödvändig eftersom 81 § 2 mom. i grundlagen förutsätter att grunderna för fastställande av storleken av avgifter utfärdas genom lag. När det gäller förhöjningen av grundavgiften har begränsningen dessutom motiverats med att en förhöjd banavgift inte ska få försvaga järnvägsoperatörernas verksamhetsbetingelser. Den förhöjda banavgift som tas ut för utnyttjande av överbelastad bankapacitet och den förhöjda banavgift som tas ut för att täcka investeringskostnaderna för en ny bandel ska ha en tydlig tidsgräns,

och insamlade medel ska när det gäller den förhöjning som avses i 3 mom. riktas till eliminering av överbelastning och när det gäller den förhöjning som avses i 4 mom. till finansiering av genomförda investeringar. Förhöjningarna ska slopas senast i det skede då överbelastningen har eliminerats eller utgifterna för den nya investeringen har betalats. Om kommissionen antar genomförandeförordningar om de principer som ska följas vid rabatter på och förhöjningar av grundavgiften och som avses i detta moment, ersätter unionslagstiftningen på förordningsnivå den begränsning som föreslås i 5 mom.

Enligt 6 mom. ska kraven i järnvägsmarknadsdirektivet och i de genomförandeakter som antagits med stöd av det följas när det gäller de rabatter på och förhöjningar av grundavgiften som avses i paragrafen. Bannätsförvaltare ska innan de tar i bruk rabatter och förhöjningar höra de järnvägsoperatörer som bedriver trafik på det bannät som berättigar till rabatt samt regleringsorganet inom järnvägsbranschen och ministeriet. Regleringsorganet ska särskilt se till att rabatter som beviljats på och förhöjningar som gjorts i grundavgiften behandlar järnvägsoperatörer likvärdigt och att de inte försvårar nya järnvägsföretags tillträde till marknaden. Dessutom ska regleringsorganet övervaka att de olika marknadssegmenten inom järnvägsbranschen, dvs. tjänstekategorierna inom järnvägstrafiken, har möjlighet till så bra konkurrenskraft och verksamhetsbetingelser som möjligt.

37 b §. Tilläggsavgifter. Paragrafen är ny och grundar sig på artikel 32.1 i och punkt 1 i bilaga VI till järnvägsmarknadsdirektivet. Enligt paragrafens 1 mom. får bannätsförvaltare, om marknaden kan tåla detta, ta ut tilläggsavgifter i enlighet med principer om effektivitet, öppenhet och icke-diskriminering. Dessa avgifter ska dock inte få vara så höga att järnvägsoperatörer som ansvarar för tillhandahållande av tjänster inom sådana marknadssegment som endast kan betala grundavgiften jämte ett vinstuttag som marknaden kan bära (det så kallade market can bear-testet) hindras från att utnyttja bannätet. När tilläggsavgifter fastställs ska även utvecklingen av järnvägsföretagens produktivitet beaktas. Ibruktage av tilläggsavgifter för-

utsätter att marknaden klassificeras. Klassificeringsrekommendationen till medlemsstaterna i enlighet med punkt 1 i bilaga VI till järnvägsmarknadsdirektivet är att man på bannätet skiljer åt exempelvis persontrafik, godstrafik, transport av farliga ämnen, inrikes och internationell trafik, kombinerade transporter, stadstrafik, regional trafik och intercitytrafik. För exempelvis transporter av farliga ämnen gäller betydligt noggrannare säkerhetskrav, så för dem avviker hanterings- och lastningsutgifterna på bannätet från övriga godstransporter. Sålunda kan det vara motiverat att de även ska beläggas med tilläggsavgifter. På motsvarande sätt är till exempel lastning av styckegods som enskilda tågtransporter mer krävande än lastning av containergods på heltågstransporter, och därför skulle också hantering och transport av styckegods kunna beläggas med tilläggsavgifter. Minimikravet i enlighet med järnvägsmarknadsdirektivet skulle vara att åtminstone persontrafiken och godstrafiken delas upp på olika marknadsklasser och att understödd köptrafik skiljs från trafik på marknadsvillkor inom persontrafiken.

Tilläggsavgifterna ska vara prestationsbaserade avgifter, för vilka järnvägsoperatörer på bannätet får extra tjänster i enlighet med dem. Enligt förslaget ska bannätsförvaltaren i beskrivningen av bannätet visa de tilläggs-tjänster och extra tjänster som i marknadsklassen i fråga erbjuds som ersättning för tilläggsavgifterna på bannätet till exempel för att garantera säkerheten för transporter av farliga ämnen, för hantering och transport av styckegods eller för andra särskilda tågtransporter. Tilläggsavgifterna ska grunda sig på självkostnadsbedömning enligt klassificeringen jämte en skälig avkastning (RP 1/1998 rd, s. 135/II, GrUU 66/2002/rd). Om bannätsförvaltaren i beskrivningen av bannätet har meddelat att hantering av styckegods eller farliga ämnen förorsakar lastnings-, hanterings-, säkerhets- eller andra motsvarande utgifter, ska det kunna tas ut tilläggsavgifter för detta. Dessa betalningsgrunder för tilläggsavgifterna är sålunda väldigt lika tjänsteleverantörens grunder för prissättning vid tillhandahållande av de tjänster som avses i 34 §. Marknadsklassificeringen och grunderna för prissättning i enlighet med den ska enligt för-

slaget 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.

Enligt 2 mom. ska Trafikverket i egenskap av förvaltare av statens bannät när det gäller tilläggsavgifter 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.

Klassificering av marknaden i enlighet med paragrafen och prissättning av tilläggsavgifterna i enlighet med den erbjuder förvaltare av privata spåranläggningar ett sätt att prissätta utnyttjande av bannätet och de tjänster som där tillhandahålls. Om prissättning av tilläggsavgifter i enlighet med paragrafen har tagits i bruk ska grunderna för den publiceras i bannätsförvaltarens beskrivning av bannätet. Närmare bestämmelser om klassificering av marknaden och om avgifter för användning av bannät i enlighet därmed utfärdas genom förordning av statsrådet.

I likvärdighetens namn bör också Trafikverket i egenskap av förvaltare av statens bannät ha rätt att klassificera de tjänster som erbjuds på bannätet i enlighet med järnvägsmarknadsdirektivet och ta ut tilläggsavgifter för dem.

Enligt 3 mom. ska bannätsförvaltaren noga bedöma hur avgifterna påverkar verksamheten på marknaden samt höra järnvägsoperatörer och regleringsorganet om tilläggsavgifterna innan de fastställs. Därigenom strävar man efter att garantera att avgifterna är skäliga och att marknaden kan bära att de tas i bruk. Regleringsorganet ska informera bannätsförvaltaren om huruvida tilläggsavgifterna följer järnvägsmarknadsdirektivet och de bestämmelser som gäller i Finland. Avgifterna ska kunna tas i bruk endast om regleringsorganet kan konstatera att de följer gällande bestämmelser.

Enligt 4 mom. ska bannätsförvaltare 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. Bestämmelsen grundar sig på artikel 32 i järnvägsmarknadsdirektivet, enligt vilken avgiftssystemet för bannätet ska respektera järnvägsföretagens produktivitetsökningar när tilläggsavgifterna fastställs. Produktivitetsökningarna bör kunna följas, och för detta ändamål behövs en sådan rapport som föreslås.

37 c §. Publicering av grunderna för avgifter i beskrivningen av bannätet. Paragrafen är ny och grundar sig på artikel 31.10 i järnvägsmarknadsdirektivet. I paragrafen förutsätts att bannätsförvaltare ska publicera avgifterna för bannätet och de tjänster som där tillhandahålls i beskrivningen av bannätet. Också grunderna för rabatter på och förhöjningar av banavgiften ska publiceras i beskrivningen av bannätet. Dessutom ska bannätsförvaltare tillhandahålla regleringsorganet den information om grunder och praxis för avgifter för utnyttjande av bannätet som behövs i regleringsorganets tillsynsuppdrag.

38 §. Uttag av banavgifter. I paragrafen ändras Trafikverket till bannätsförvaltare. Enligt paragrafen beslutar bannätsförvaltare om debitering av grundavgiften och tar hos järnvägsoperatörerna ut avgiften kalendermånadsvis eller annars så som man särskilt kommer överens om. De banavgifter som bannätsförvaltaren har debiterat ska vara ut sökbara. Eftersom hamnar i bolagsform och VR-Group Ab i egenskap av förvaltare av privata spåranläggningar är privaträttsliga aktörer krävs dock beslut av domstol för utsökning av avgifter.

38 a §. Bannätsförvaltarens egendomsregister. Paragrafen är en ny bestämmelse och den grundar sig på artikel 30.7 i järnvägsmarknadsdirektivet.

Bannätsförvaltarna åläggs i paragrafen att ha uppdaterade uppgifter om sin egendom eller den egendom de är ansvariga att förvalta. Bannätsförvaltarna ska upprätta register eller annat motsvarande system för ändamålet. Bannätsförvaltarna ska använda uppgifter ur registret eller ett annat system för hantering av information för att bedöma den finansiering som krävs för reparation eller ersättning av egendom. I registret ska ingå uppgifter om ombyggnad och modernisering av bannätet och om kostnader för

detta. När det kommer till förvaltare av privata spåranläggningar som omfattas av tillämpningsområdet för 5 a kap. strävar man efter att skyldigheten i paragrafen ska skötas så att förvaltare av privata spåranläggningar i samband med beskrivningen av bannätet avlägger rapport om omfattningen av det egna bannätet och om eventuella reparationsinvesteringar. Så förorsakar skyldigheten inga oskäligen administrativa extra kostnader.

38 b §. Bannätsförvaltarens förfarande för fördelning av kostnader mellan järnvägsföretag. Paragrafen är ny och grundar sig på artikel 30.8 i järnvägsmarknadsdirektivet. Enligt paragrafen ska varje bannätsförvaltare fastställa en metod för hur kostnaderna ska fördelas mellan de tjänstekategorier som järnvägsföretag erbjuder och de kostnader som dessa medför. Denna bestämmelse innebär till exempel att om någon av järnvägsoperatörerna använder tågmateriel som är gammal eller annars illa anpassad för bannätet och som förorsakar slitage och leder till att bannätet måste repareras, ska det vara möjligt för bannätsförvaltaren att få järnvägsoperatören i fråga att betala dessa extra utgifter. Bannätsförvaltaren ska tillhandahålla regleringsorganet information om den metod som används.

38 c §. Bannätsförvaltarens incitament. Paragrafen är en ny bestämmelse och grundar sig på artikel 30.1 i järnvägsmarknadsdirektivet. Enligt 1 mom. ska kommunikationsministeriet i egenskap av behörig myndighet ge bannätsförvaltarna incitament till kostnadseffektivitet i förvaltningen av bannät.

Paragrafens 2 mom. gäller Trafikverket i egenskap av förvaltare av statens bannät. Under kommunikationsministeriets och Trafikverkets förhandlingar om resultatmålen 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 servicenivå, ska ministeriet kunna föreslå att extra finansiering för banhållning i statsbudgeten beviljas inom anslagsramen.

Paragrafens 3 mom. föreslås innehålla en motsvarande bestämmelse vad gäller de förvaltare av privata spåranläggningar som om-

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

13 kap. Regleringsorgan

Det föreslås att bestämmelserna i kapitlet preciseras i enlighet med kraven i kapitel IV avsnitt 4 i och bilaga VIII till järnvägsmarknadsdirektivet. I järnvägsmarknadsdirektivet fastställs den roll regleringsorganet inom järnvägsbranschen spelar vid tillsynen över järnvägsmarknaden så att det garanteras att regleringsorganet organisatoriskt, funktionellt, hierarkiskt och i fråga om beslutsfattande är fristående. Dessutom ökar regleringsorganets uppgifter och skyldigheter på det sätt som föreskrivs i järnvägsmarknadsdirektivet. Bestämmelserna i järnvägsmarknadsdirektivet som helhet – även andra än ovannämnda kapitel IV avsnitt 4 och bilaga VIII – ger aktörer på järnvägsmarknaden rätt att vända sig till regleringsorganet i olika ärenden som gäller meningsskiljaktigheter och tvister. Regleringsorganet ska även ha rätt att av aktörer på järnvägsmarknaden få uppgifter och handlingar som behövs för att avgöra ärendena. Regleringsorganet ska dessutom höra myndigheter och aktörer på järnvägsmarknaden i vissa ärenden som gäller verksamheten på järnvägsmarknaden.

71 §. Regleringsorgan. Det föreslås att det i 1 mom. ska föreskrivas att regleringsorganet inom järnvägsbranschen ska ordnas i anslutning till Trafiksäkerhetsverket. Regleringsorganet inom järnvägsbranschen kan enligt artikel 55 i järnvägsmarknadsdirektivet fungera som en del av den nationella konkurrensmyndigheten, järnvägssäkerhetsmyndigheten eller tillståndsmyndigheten, om det kan garanteras att regleringsorganet är oberoende. I Finland ordnas funktionen som regleringsorgan i anslutning till Trafiksäkerhetsverket. Bestämmelserna i enlighet med artikel 55 i järnvägsmarknadsdirektivet förutsätter dock att 71 § preciseras så som föreslås så att regleringsorganet ska ordnas som organisatoriskt, funktionellt, hierarkiskt och i fråga om

beslutsfattande rättsligt självständig myndighetsverksamhet vid Trafiksäkerhetsverket.

Det föreslås att det i 2 *mom.* föreskrivs att personalen vid regleringsorganet ska handla oberoende av och utan koppling till bannätsförvaltare, dem som ansöker om bankapacitet, järnvägsföretag och sådana myndigheter som deltar i tilldelning av ett avtal om allmän trafik.

I det föreslagna 3 *mom.* föreskrivs det att generaldirektören för Trafiksäkerhetsverket inte har rätt att förbehålla sig rätten att avgöra ärenden som hör till regleringsorganets behörighet. Motsvarande föreskrivs om konsumentombudsmannens tillsynsärenden i 3 § i lagen om Konkurrens- och konsumentverket. Enligt den paragrafen får generaldirektören för Konkurrens- och konsumentverket inte förbehålla sig rätten att avgöra dessa ärenden. Detta är också enligt kommissionens synsätt nödvändigt för att regleringsorganet ska vara oberoende på det sätt som avses i 1 *mom.* och i artikel 55 i järnvägsmarknadsdirektivet.

71 a §. Regleringsorganets chef. Paragrafen är ny och grundar sig på artikel 55.3 i järnvägsmarknadsdirektivet, enligt vilken den nationella regeringen eller det nationella ministerrådet eller någon annan offentlig myndighet som inte utövar direkt äganderätt över de reglerade företagen ska utse chefen för regleringsorganet. Järnvägsmarknadsdirektivet överlämnar åt medlemsstaterna att bestämma huruvida chefen för regleringsorganet utses permanent eller för viss tid. För genomförandet av skyldigheterna i järnvägsmarknadsdirektivet föreslås det att statsrådet ska utnämna chefen för regleringsorganet för fem år i sänder. I Finland utnämns chefer i allmänhet för viss tid och fem år i sänder. Chefen för regleringsorganet ska utnämnas till uppgiften på grundval av sina meriter och sin behörighet. Behörighetsvillkor ska vara lämplig högre högskoleexamen. Behörighetsvillkor för tjänsten som chef för regleringsorganet är dessutom god förtrogenhet med järnvägstrafikbranschen eller andra nätbranscher och med de uppgifter som ingår i tjänsten samt erfarenhet av ledarskap. Med beaktande av hur krävande uppgiften är ska av chefen för regleringsorganet krävas minst

fem års erfarenhet i uppgifter inom järnvägsbranschen eller andra nätbranscher.

Enligt 2 *mom.* kan chefen för regleringsorganet inte avskedas av orsaker som har samband med hans eller hennes beslutsfattande. När mandatperioden för chefen för regleringsorganet upphör eller när han eller hon lämnar uppgiften, ska han eller hon under de följande 12 månaderna inte få övergå till anställning hos företag på järnvägsmarknaden, bannätsförvaltare eller sådana sammanslutningar eller företag som verkar som tjänsteleverantör. Karenstiden krävs i artikel 55.3 i järnvägsmarknadsdirektivet.

Enligt 3 *mom.* får chefen för regleringsorganet vid utförandet av regleringsorganets uppgifter som avses i lagen inte ta emot instruktioner av någon regering eller annan offentlig eller privat sammanslutning. Även denna bestämmelse grundar sig på artikel 55.3 i järnvägsmarknadsdirektivet.

Enligt 4 *mom.* ska chefen för regleringsorganet handla oberoende av alla marknadsintressen kopplade till järnvägssektorn, och han eller hon får inte ha någon koppling till några reglerade företag eller sammanslutningar. För att visa sitt oberoende ska chefen för regleringsorganet årligen före utgången av året lämna en åtagande- och intresseförklaring till kommunikationsministeriet. Ur förklaringen ska framgå eventuella direkta eller indirekta intressen och åtaganden som kan anses inverka negativt på hans eller hennes oberoende och som kan påverka utförandet av en uppgift.

Enligt 5 *mom.* ska chefen för regleringsorganet 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. Bestämmelser motsvarande de som föreslås i paragrafen finns i 71 § i den gällande järnvägslagen, men paragrafen preciseras i enlighet med järnvägsmarknadsdirektivet.

Enligt 1 *mom.* ska regleringsorganet övervaka, kontrollera och främja att järnvägsmarknaden är fungerande, opartisk och icke-diskriminerande. I enlighet med denna målsättning föreslås det att regleringsorganet utöver vad som föreskrivs annanstans i lagen ska

1) utöva tillsyn över efterlevnaden av lagen 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, vilket även inkluderar tillsyn över verksamheten i enlighet med bestämmelserna om trafikledning och avtal om trafik i enlighet med 36 § i järnvägslagen,

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,

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

Av det ovan nämnda är 4 och 5 punkten nya, och de täcker det breda verksamhetsfält som ingår i de särskilda bestämmelserna i järnvägsmarknadsdirektivet när regleringsorganet utövar tillsyn över och avgör ärenden som hör till dess verksamhetsfält och om rätten att få information av aktörer på järnvägsmarknaden för tillsynsuppgiften samt om skyldigheten att i olika situationer höra aktörer på järnvägsmarknaden.

Enligt 2 mom. ska regleringsorganet pröva och avgöra 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, läroan-

stalter 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 samt för att åtgärda situationen. I åtgärderna ska till exempel ingå att ställa olika villkor för verksamheten, möjligheten att bestämma att verksamhet som strider mot järnvägslagen ska upphöra samt att fastställa sådana skyldigheter som ska garantera att skyldigheterna enligt järnvägslagen följs.

Enligt 3 mom. får regleringsorganet använda de metoder som Trafiksäkerhetsverket enligt 78 § i järnvägslagen har rätt att använda i sitt tillsynsuppdrag. Sålunda har regleringsorganet till exempel rätt att på basis av förhandsmeddelande eller utan förhandsmeddelande i den utsträckning som tillsynen förutsätter få tillträde till järnvägsoperatörers, bannätsförvaltares, tjänsteleverantörers och anläggningars ägares lokaler samt att utöva tillsyn över den verksamhet som dessa aktörers personal bedriver.

I det föreslagna 4 mom. föreskrivs om regleringsorganets skyldighet att 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. Regleringsorganet skulle kunna genomföra detta till exempel genom en elektronisk förfrågan. Resultatet av förfrågan ska publiceras.

71 c §. Regleringsorganets rätt att få uppgifter samt beslutsfattande. Paragrafen är ny och den grundar sig på de krav på regleringsorganets uppgifter och beslutsfattande som ställs i artikel 56 i järnvägsmarknadsdirektivet.

Enligt 1 mom. har regleringsorganet 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. Detta tryggar regleringsorganets rätt att få upplysningar och är nödvändigt för att det ska kunna sköta sina uppgifter. Rätten att få upplysningar motsvarar också till exempel Energimyndighetens rätt att få upplysningar i sin tillsynsuppgift. I de uppgifter som ska lämnas till regleringsorganet ska ingå alla uppgifter som regleringsorganet behöver för sin tillsyn och sina avgöranden samt när det övervakar konkurrensen på järnvägsmarknaden. Detta inbegriper uppgifter som krävs för statistikändamål och för observation av marknaden. En part ska naturligtvis ha rätt att själv behålla sådana handlingar som den har fått av sin juridiska rådgivare i ett ärende som ska avgöras, och dessa handlingar ska inte omfattas av regleringsorganets rätt att få upplysningar.

Enligt 2 mom. ska den information som regleringsorganet begärt lämnas till regleringsorganet inom en rimlig tidsperiod som inte får vara längre än en månad, om inte regleringsorganet i undantagsfall tillåter att denna tidsperiod får förlängas med högst två ytterligare veckor. Ett företag som blivit ombett att lämna information ska för regleringsorganet kunna påvisa de omständigheter som gör att det inte kan lämna informationen inom den tidsperiod som regleringsorganet fastställt. Regleringsorganet ska få säkerställa att begäran om lämnande av uppgifter besvaras genom att använda administrativt tvång i enlighet med 87 § i järnvägslagen.

I 3 mom. föreskrivs om regleringsorganets rätt att kontrollera de krav på separata konton som fastställs i artiklarna 6 och 13 i järnvägsmarknadsdirektivet. Bokföringsinformation som avses i bilaga VIII till järnvägsmarknadsdirektivet ska på regleringsorganets begäran lämnas till organet i sin helhet eller delvis, så detaljerat som regleringsorganet anser nödvändigt och proportionellt. Regleringsorganet ska ha rätt att utföra inspektioner i bannätsförvaltares, tjänsteleverantörers och järnvägsoperatörers lokaler för att kontrollera efterlevnaden av de krav på sepa-

rata konton som avses i 34 § 1 mom. och 92 §. Den tjänsteman som utför inspektionen ska ha rätt att granska dokument och annan data som kan vara av betydelse för tillsynen och att gratis ta kopior av dem. Regleringsorganets rätt att utföra inspektioner ska inte gälla utrymmen som används för permanent boende. På förfarandet vid inspektioner ska tillämpas 39 § i förvaltningslagen. Regleringsorganet ska vid inspektioner kunna anlita andra personer som organet bemyndigat, som tydligt ska verka under regleringsorganets överinseende och ledning och som ska sakna självständiga beslutsbefogenheter. Uppgiften motsvarar den uppgift att anlita sakkunnighjälp som avses i 78 § 3 mom. i järnvägslagen. Uppgiften är således inte en sådan offentlig förvaltningsuppgift som avses i 124 § i grundlagen, och den motsvarar grundlagsutskottets (GrUU 42/2005) riktlinjer, enligt vilka en utomstående sakkunnig kan anlitas för att biträda en myndighet. Även i 37 § 5 mom. i konkurrenslagen (948/2011) finns en motsvarande bestämmelse om möjligheten att biträdas av utomstående bemyndigade personer.

I det föreslagna 4 mom. föreskrivs om allmänna tidsfrister för regleringsorganets avgöranden. 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 något annat särskilt föreskrivs i lagen. Till exempel i lagens 72 § föreslås särskilda bestämmelser om tidsfrister som gäller omprövning av vissa beslut av Trafikverket. Regleringsorganet ska enligt 4 mom. 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.

I det föreslagna 5 mom. föreskrivs att regleringsorganets beslut är bindande och att regleringsorganet har rätt att kontrollera att besluten följs genom tillbörliga påföljder i enlighet med järnvägsmarknadsdirektivet. Regleringsorganets beslut ska vara bindande för alla parter, och regleringsorganet ska kunna kontrollera att beslutet följs genom att använda påföljder i enlighet med 86–88 §. Regleringsorganets beslut ska alltid publice-

ras i elektronisk form på regleringsorganets webbsida.

72 §. Begäran om omprövning av vissa beslut av bannätsförvaltare. Det föreslås att paragrafens rubrik ändras så att det i paragrafen föreskrivs om omprövning av beslut av bannätsförvaltare. En part ska i fortsättningen få begära omprövning hos regleringsorganet också i de beslut av bannätsförvaltare som gäller tillhandahållande av tjänster och praktiskt möjliga alternativ som den som tillhandahåller tjänster föreslagit (34 §), rabatt på och förhöjning av grundavgiften (37 a §) eller tilläggsavgifter (37 b §).

Enligt 2 mom. begärs omprövning hos regleringsorganet så som föreskrivs i förvaltningslagen (434/2003). Regleringsorganet ska avgöra en sådan begäran om omprövning som avses i denna paragraf inom sex veckor efter att ha fått tillgång till alla handlingar som det behöver 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. Det föreslås att paragrafen ändras så att i samband med järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare nämns tjänsteleverantörer, de som ansöker om bankapacitet, företag som behöver utbildningstjänster samt behöriga myndigheter som avses i 14 § i kollektivtrafiklagen (kommunikationsministeriet eller Samkommunen Helsingforsregionens trafik i Finland) som aktörer som kan föra också andra ärenden gällande meningsskiljaktigheter dem själva emellan 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.

Det föreslås att 2 mom. i den gällande lagen delas i två så att det i 73 § 2 mom. i den föreslagna lagen föreskrivs om förlikning i ärenden som gäller meningsskiljaktigheter och som förts till regleringsorganet för prövning och i det nya 3 mom. om förhandlingar i första hand i ärenden som regleringsorganet på

eget initiativ åtagit sig att avgöra. Enligt det nya 3 mom. kan regleringsorganet, om förhandlingarna inte leder till resultat, ge sitt avgörande sex veckor efter att ha fått tillgång till den utredning som behövs för att avgöra ärendet. I brådskande ärenden ska regleringsorganet kunna ge sitt avgörande inom en månad efter att ha fått tillgång till den utredning som behövs för att avgöra ärendet.

73 a §. Utbyte av information och samarbete mellan regleringsorganet och andra myndigheter. Paragrafen är ny och den grundar sig på de krav på informationsdelning och samarbete mellan myndigheter som ställs i artikel 55.3 i järnvägsmarknadsdirektivet. Det föreslås att det i 1 mom. ska föreskrivas om samarbete och informationsutbyte mellan regleringsorganet och vissa 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. Myndigheterna i fråga ska utveckla förfaranden för samarbete och informationsutbyte. Informationsutbytet ska bland annat innefatta allmän information som rör regleringsorganets observation av marknaden och slutsatser om tillståndet på marknaden som dragits på basis av den. Informationsutbytet ska dock inte innefatta sådan information som regleringsorganet har fått vid avgörande av ett enskilt ärende eller sådan information som regleringsorganet förfogar över och som enligt sekretessbestämmelserna är sekretessbelagd.

Enligt 2 mom. kan regleringsorganet ge kommunikationsministeriet och Trafiksäkerhetsverket rekommendationer i ärenden som kan påverka konkurrensen på järnvägsmarknaden. Trafiksäkerhetsverket kan å sin sida ge kommunikationsministeriet och regleringsorganet rekommendationer i ärenden som kan påverka säkerheten.

Det föreslås att det i 3 mom. ska föreskrivas att den myndighet som fått rekommendationer är skyldig att granska rekommendationerna innan den fattar ett beslut, utan att det-

ta ändå begränsar myndighetens självständighet i ärenden som hör till dess behörighet. Om myndigheten i fråga skulle välja att avvika från rekommendationen, ska den skriftligen presentera orsakerna till att den avviker från rekommendationen.

81 a §. Åtgärder i händelse av störningar. Paragrafen är ny och den grundar sig på artikel 54 i järnvägsmarknadsdirektivet. Enligt det föreslagna 1 mom. ska bannätsförvaltare vidta alla nödvändiga åtgärder för att normalisera situationen i händelse av störningar i järnvägstrafiken på grund av tekniska missöden eller olyckor. För genomförande av åtgärderna ska kraven om förberedelse i 81 § följas.

Enligt det föreslagna 2 mom. får bannätsförvaltare i nödsituationer ta tillträdesrätten till linjer ur bruk utan förvarning, om det är nödvändigt under den tid som behövs för att reparera systemet. En bannätsförvaltare ska kunna kräva att järnvägsföretag ger tillgång till de resurser som den anser vara nödvändiga för att återställa situationen till det normala så snart som möjligt. Med resurser avses exempelvis röjningsmateriel och den personal som den kräver. Bannätsförvaltare och järnvägsföretag ska genom att förbereda sig på förhand sträva efter att möjliggöra ändamålsenliga förfaranden för att kräva och överlåta resurser. Järnvägsföretag ska ha rätt att få en skäligen ersättning för användningen av materiel, personal och övriga eventuella resurser som överlåtits för att åtgärda störningar. Bestämmelser om bannätsförvaltares rätt att återkalla beviljad bankapacitet på grund av ett tekniskt fel, en olyckshändelse eller en skada finns i 28 § 4 mom. i den gällande lagen.

Enligt det föreslagna 3 mom. ska det regleringsorgan som avses i 13 kap. kontrollera att järnvägsföretagen behandlas likvärdigt vid sådana störningar. Regleringsorganet ska även kontrollera att järnvägsföretagen i situationer som kan påverka järnvägsmarknadens funktion och konkurrens på ett ofördelaktigt sätt uppfyller de krav på resurser som bannätsförvaltare kan ställa enligt 2 mom.

86 §. Anmärkning och varning. Det föreslås att det regleringsorgan som avses i 13 kap. nämns i samband med Trafiksäkerhetsverket i 1 mom., vilket betonar regleringsor-

ganets självständiga roll när det kommer till att besluta om att ge ett järnvägsföretag eller en annan järnvägsoperatör eller bannätsförvaltare som avses i lagen en anmärkning eller varning, om de har handlat i strid med lagen eller de krav som utfärdats med stöd av den.

87 §. Trafiksäkerhetsverkets och regleringsorganets rätt att använda administrativt tvång. Det föreslås att regleringsorganet också i denna paragraf nämns i samband med Trafiksäkerhetsverket, så att regleringsorganet har rätt att använda administrativt tvång. Det föreslås att det till paragrafen fogas ett nytt 2 mom., enligt vilket regleringsorganet kan förena följande av föreläggande som regleringsorganet meddelat med stöd av lagen med vite, hot om tvångsutförande eller hot om avbrytande. Ett vite döms ut av marknadsdomstolen i enlighet med viteslagen, och om detta föreskrivs i 2 mom.

88 §. Ingripande i åtgärd eller händelse. Det föreslås att regleringsorganet nämns i samband med Trafiksäkerhetsverket så att även regleringsorganet kan avbryta en åtgärd eller händelse som orsakar betydande egendoms- eller miljöskador eller annan sådan verksamhet som inverkar negativt på verksamheten på järnvägsmarknaden.

91 §. Lagens förhållande till konkurrenslagstiftningen. Det föreslås att Trafiksäkerhetsverket i paragrafen ändras till regleringsorganet. Enligt paragrafen kan sålunda det regleringsorgan som avses i 13 kap. hänskjuta ett ärende som det behandlar till Konkurrens- och konsumentverket till den del det gäller ett förfarande som kan bryta mot bestämmelserna om konkurrensbegränsningar i konkurrenslagen (948/2011).

91 a §. Åtskillnad av förvaltning av bannät och bedrivande av järnvägstrafik. Paragrafen är ny och fogas till lagen med stöd av artikel 4 i järnvägsmarknadsdirektivet. Enligt paragrafen ska beslut som är väsentliga för tillträde till bannätet skiljas från beslut som gäller bedrivande av järnvägstrafik i enheter som organisatoriskt och i fråga om beslutsfattande är oberoende. Ett sådant väsentligt beslut skulle vara ett beslut som gäller tilldelning av linjer, i vilket ingår fastställande och bedömning av tillgången samt tilldelning av enskilda linjer, eller ett beslut som gäller prissättning av användning av bannätet, in-

klusive fastställande och uppbärande av avgifter. I Finland är förvaltning av bannät och bedrivande av järnvägstrafik redan nu huvudsakligen åtskilda. Trafikverket svarar för förvaltningen av statens bannät och förvaltare av privata spåranläggningar för privata spåranläggningar. Järnvägsföretag och andra järnvägsoperatörer svarar för bedrivande av järnvägstrafik. VR-Group Ab är dock en betydande förvaltare av privata spåranläggningar.

92 §. Järnvägsföretags verksamhetsplan och bokföring. Det föreslås att det med stöd av artikel 5.1 i järnvägsmarknadsdirektivet till paragrafen fogas ett nytt *1 mom.* om den verksamhetsplan som järnvägsföretag förutsätts upprätta.

Det föreslås att bestämmelserna i *2 mom.* ändras så att de motsvarar artikel 6 i järnvägsmarknadsdirektivet. 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 ska inte få överföras till affärsverksamhet som gäller tillhandahållande av järnvägsföretagets övriga trafiktjänster eller till annan affärsverksamhet.

Enligt *3 mom.* ska järnvägsföretagen lämna de resultat- och balansräkningar som avses i *2 mom.* samt sammandrag av dem till regleringsorganet. Regleringsorganet behöver dessa uppgifter för att sköta tillsynen över järnvägsmarknaden. Regleringsorganet ska på det sätt som förutsätts enligt järnvägsmarknadsdirektivet kontrollera att järnvägsföretagens bokföring följer särredovisning av funktionerna, att inte inkomster från olika verksamheter har använts för att täcka kostnader för annan affärsverksamhet och att inte offentligt stöd som beviljats för till exempel inköp av persontrafiktjänster överförs till något annat ändamål. Dessutom föreslås det att

det i momentet ska ingå en bestämmelse om att regleringsorganet ska ha rätt att vid behov föreslå ändringar i åtskillnaden av funktionerna och i bokföringen, om det anser att det inte på ett tillräckligt sätt kan kontrollera järnvägsföretagens bokföring och särredovisning. Järnvägsföretagen ska vara skyldiga att genomföra de åtgärder som regleringsorganet kräver.

93 §. Överklagande. Det föreslås att *1 mom.* preciseras för att skiljas åt från *4 mom.* så att *1 mom.* gäller överklagande av Trafiksäkerhetsverkets beslut med anledning av begäran om omprövning och *4 mom.* överklagande av regleringsorganets beslut med anledning av begäran om omprövning. Enligt *4 mom.* överklagas regleringsorganets beslut med anledning av begäran om omprövning som meddelats med stöd av *72 §* genom besvär hos förvaltningsdomstolen. Regleringsorganets beslut som meddelats med stöd av *73 §* i ett ärende som gäller meningsskiljaktigheter ska överklagas genom besvär hos marknadsdomstolen. Ett beslut av marknadsdomstolen ska få överklagas genom besvär hos högsta förvaltningsdomstolen på det sätt som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen. Bestämmelsens innehåll motsvarar gällande *93 § 4 mom.* Det föreslås inga andra ändringar i paragrafen.

1.2 Banlag

4 a §. Plan för utveckling av järnvägsinfrastrukturen. I regeringspropositionen ingår ett förslag till ändring av banlagen. Det föreslås att det till banlagen fogas en ny *4 a §* om planen för utveckling av järnvägsinfrastrukturen. Paragrafen grundar sig på artikel 8 i järnvägsmarknadsdirektivet 2012/34/EU.

Enligt *1 mom.* ska kommunikationsministeriet tillsammans med intressentgrupper utarbeta en långsiktig plan för utveckling av järnvägsinfrastrukturen. Den första riktgivande planen borde vara klar senast den 16 december 2014. I Finland betyder detta i praktiken planen för utveckling av bannätet i den trafikpolitiska redogörelse som regeringen lämnade till riksdagen i april 2012. Planen skulle fortsättningsvis kunna vara en del av en allmän plan över trafikinfrastrukturen för alla fortskaffningsmedel. Planen ska innehåll-

la 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. I anslutning till planen ska dess ekonomiska konsekvenser, regionala konsekvenser, inklusive konsekvenser för markanvändningen, miljökonsekvenser samt sociala konsekvenser presenteras.

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 enligt 2 mom. Kommunikationsministeriet och den bannätsförvaltare som ansvarar för förvaltningen av delen av järnvägssystemet i fråga ingå ett sådant avtal som uppfyller principerna i bilaga V till Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde. Kommunikationsministeriet ska i egenskap av behörig myndighet säkerställa att de som ansöker om bankapacitet som avses i järnvägslagen får information om innehållet i avtalet och får framföra sin åsikt om det innan det undertecknas.

Paragrafens 2 mom. grundar sig på artikel 30.2 i direktivet. Den behöriga myndigheten och bannätsförvaltare ska inte behöva ingå något avtal i enlighet med direktivet, om det finns ett tillräckligt regelverk som tryggar finansieringen av järnvägsinfrastrukturen på annat sätt. Trafikverket i egenskap av förvaltare av statens bannät lyder som en budgetmyndighet under ministeriet, och beslut om finansiering till verket för banhållning fattas årligen i samband med statsbudgeten. Sålunda finns det utan särskilda avtal ett tillräckligt regelverk för Trafikverkets finansiering för finansiering av banhållning. I regel finansierar inte staten underhåll och utveckling av privata spåranläggningar. En möjlighet till avtal i enlighet med direktivet bör dock finnas i den nationella lagstiftningen, så att det i fortsättningen är möjligt för den behöriga myndigheten och förvaltare av privata spåranläggningar att ingå avtal.

2 Ikraftträdande

Lagarna föreslås träda i kraft den 1 juni 2015, så att det även finns tid att utfärda statsrådsförfordningar med stöd av lagen innan den 15 juni. Så kan järnvägsmarknadsdirektivet helt genomföras inom den tid som direktivet förutsätter.

Sådana som tillhandahåller tjänster som avses i 34 § 1 mom. ska vara 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. Detta är motiverat eftersom en ny bokföringsperiod i allmänhet börjar vid ingången av året.

De förvaltare av privata spåranläggningar som omfattas av tillämpningsområdet i 4 kap. ska upprätta den beskrivning av bannätet som avses i 32 § senast den 1 januari 2017. Eftersom det är fråga om en ny skyldighet för förvaltare av hamnspår och för VR-Group Ab behövs det tillräckligt med tid för upprättande av den första beskrivningen av bannätet.

3 Närmare bestämmelser och föreskrifter

Det föreslås att det med stöd av lagen ska utfärdas närmare bestämmelser genom förordning av statsrådet om följande frågor:

- med stöd av 22 § 5 mom. om ansökan om bankapacitet och om ansökningstiderna samt om tågplaneperioden, om ändringstidpunkterna under tågplaneperioden och om tidsfristerna i anslutning till dem,

- med stöd av 26 § 2 mom. om att ändra eller omfördela bankapacitet för regelbunden trafik under tågplaneperioden,

- med stöd av 27 § 1 mom. om ansökan om brådska bankapacitet,

- med stöd av 33 § 6 mom. om tjänster som ska tillhandahållas järnvägsföretag och om villkoren för dem,

- med stöd av 34 § 4 mom. om de tjänster och spårförbindelser som avses i bilaga II till järnvägsmarknadsdirektivet och om ordnandet av dem,

- med stöd av 35 § 3 mom. om utbildningstjänster,
- med stöd av 36 a § 4 mom. om prissättning av tjänster, samt
- med stöd av 37 b § 1 mom. om klassificering av marknaden och om avgifter för användning av bannät i enlighet därmed (s.k. tilläggsavgifter).

Avsikten är att det med stöd av ovan nämnda bemyndiganden ska utfärdas två förordningar av statsrådet, varav den första förordningen ska gälla ansökan om och tilldelning av bankapacitet samt tågplaneperioden, och förordningen ska utfärdas med stöd av ovan nämnda 22 § 5 mom., 26 § 2 mom. och 27 § 1 mom. Den andra förordningen ska gälla tjänster till järnvägsoperatörer och prissättning av dem, och den ska utfärdas med stöd av 33 § 6 mom., 34 § 4 mom., 35 § 3 mom., 36 a § 4 mom. och 37 b § 1 mom. Med stöd av den gällande järnvägslagen har utfärdats statsrådets förordning (413/2011) om järnvägstrafikens tågplaneperiod och tilldelning av bankapacitet samt statsrådets förordning (1059/2007) om tjänster som skall tillhandahållas järnvägsoperatörer. De nya förordningarna av statsrådet ska ersätta dessa två tidigare förordningar. De föreslagna bemyndigandena motsvarar huvudsakligen bemyndigandena i den gällande järnvägslagen.

Dessutom ska kommunikationsministeriet vid behov kunna utfärda närmare bestämmelser genom förordning, med stöd av 28 a § om avgifter för bokning av bankapacitet och med stöd av 37 b § 2 mom. om tilläggsavgifter, om Trafikverket på statens bannät tar i bruk en avgift för bokning av bankapacitet samt tilläggsavgifter. Dessa avgifter ska regleras som en del av ministeriets förordning om Trafikverkets avgiftsbelagda prestationer, som utfärdas med stöd av lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992).

4 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

4.1 Banavgift och banskatt

Sett till grundlagen gäller de centrala bestämmelserna i denna proposition avgifter för användning av bannät i det föreslagna 5 a kap., och särskilt i 37 och 37 a–c §. De be-

stämmelser om banavgifter som föreslås i denna proposition har betydelse för grundlagens 81 § om statliga skatter och avgifter. Enligt 81 § 1 mom. i grundlagen bestäms om statsskatt genom lag, som ska innehålla bestämmelser om grunderna för skattskyldigheten och skattens storlek samt om de skattskyldigas rättsskydd. Enligt 81 § 2 mom. i grundlagen utfärdas genom lag bestämmelser om avgifter samt de allmänna grunderna för storleken av avgifter för de statliga myndigheternas tjänsteåtgärder, tjänster och övriga verksamhet.

Enligt den vedertagna definitionen är en skatt en penningprestation som inte utgör ersättning eller vederlag för förmåner eller tjänster som det allmänna har givit den betalningsskyldige. Kännetecknande för en skatt är vidare att den används för finansiering av statens utgifter. (RP 1/1998 rd, s. 135/II)

Med avgifter avses ersättning eller vederlag för de statliga myndigheternas tjänsteåtgärder, tjänster och övriga verksamhet. Avgiftens belopp ska alltså stå i relation till de kostnader som tjänsteåtgärden eller tjänsten ger upphov till. En ”avgift” som tydligt överstiger kostnaderna är ingen avgift, utan bör ses som en skatt. En central skillnad mellan statliga skatter och avgifter har, när det gäller 81 §, ansetts vara avgiftens egenskap som vederlag (RP 1/1998, s. 135). Ett exakt kostnadssamband är dock ingen förutsättning för att en betalning ska anses vara en avgift.

Ju större skillnaden mellan en avgift och kostnaderna för produktion av en prestation är, inte minst i samband med en offentlig-rättslig uppgift, desto närmare ligger det till hands att betrakta prestationen som en konstitutionell skatt. Det kan också spela en viss roll om det är frivilligt eller obligatoriskt att ta emot betalningen. Det tyder på en skatt om det inte går att tacka nej till betalningar som det finns en skyldighet att betala och skyldigheten direkt med stöd av lag gäller rättssubjekt som uppfyller vissa rekvisit (se t.ex. GrUU 47/2005 rd, s. 3/II, GrUU 46/2004 rd, s. 2/II, GrUU 12/2005 rd, s. 3/I), liksom det faktum att en penningprestation ska tas ut för att täcka de allmänna kostnaderna för lagfästa myndighetsuppgifter (GrUU 52/2010 rd, s. 4/I).

När kapacitets- och banavgiftsdirektivet som ingick i EU:s första järnvägs paket genomfördes nationellt, föreskrevs om banavgift i järnvägs lagen, och dessutom stiftades en skild banskattelag (605/2003), som ansågs täcka sådana kapacitetsbrists-, investerings-, tilläggs- och miljöavgifter som avsågs i kapacitets- och banavgiftsdirektivet. Bestämmelserna i banskattelagen har varit problematiska redan för genomförandet av kapacitets- och banavgiftsdirektivet, eftersom bannätsförvaltare borde kunna fatta självständiga beslut om dem. Ur järnvägs marknads direktivets perspektiv är det inte längre möjligt att inkludera graderingar av grundavgiften eller tilläggsavgifter i banskatten, eftersom järnvägs marknads direktivet entydigt förutsätter att bannätsförvaltare ska kunna besluta om dem självständigt. Dessutom ska bannätsförvaltare behandlas likvärdigt i lagstiftningen. Bestämmelserna om avgifter kommer att omfatta strategiskt viktiga förvaltare av privata spåranläggningar (förvaltare av hamnspår och VR-Group Ab). De beslutar självständigt om avgifter inom ramen för direktivet. För att likvärdighet ska uppnås borde Trafikverket i egenskap av förvaltare av statens bannät ha samma förutsättningar i lagstiftningen. I och med unionslagstiftningen håller bestämmelserna om banavgifter sålunda på att utvecklas på samma sätt som bestämmelserna om flygplansnätverkens prissättning redan har utvecklats i och med Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/12/EG. Direktivet i fråga har genomförts nationellt genom lagen (210/2011) om flygplatsnät och flygplatsavgifter. Finavia Oyj svarar för flygplatsnätet och prissättningen av de tjänster som där tillhandahålls enligt prestationsprincipen. Finavia Oyj svarar för upprätthållandet av 25 flygplatser. Även om flygplatstjänster tillhandahålls inte bara av Finavia utan också av flygplatsen i Seinäjoki, som är stiftelsebaserad, och flygplatsen i S:t Michel, som är kommunal, har flygplatsoperatören i praktiken ett naturligt monopol på de tjänster som tillhandahålls på området/flygplatsen i fråga.

När det gäller banavgiften är grundavgiften, som namnet antyder, en avgift som täcker de direkta kostnaderna för bedrivande av järnvägstrafik, dvs. de så kallade marginalkostnaderna. Genom grundavgiften strävar

man alltså inte efter att täcka alla de kostnader som upprätthållandet av bannätet förorsakar bannätsförvaltaren. I utbyte mot grundavgiften erbjuds järnvägsoperatörer det minimipaketet av tillträdestjänster på bannätet som avses i 33 § i järnvägs lagen. Bannätsförvaltare tillhandahåller dessutom tilläggs-tjänster i utbyte mot en skild ersättning. Bestämmelser om tjänster som ska tillhandahållas järnvägsoperatörer finns i statsrådets förordning 1059/2007. I enlighet med artikel 13 i järnvägs marknads direktivet ska det utfärdas en ny statsrådsförordning om tjänster till järnvägsoperatörer och prissättning av dem. Grundavgiften och de avgifter som tas ut för utnyttjande av tjänster ska i enlighet med gällande bestämmelser fortsättningsvis tydligt vara avgifter, och detta har även konstaterats av grundlagsutskottet när bestämmelser om banavgiften och om tilläggsavgifter som tas ut för tjänster utfärdades (GrUU 66/2002 rd, RP 162/2002 rd).

Nya sådana beslut om avgifter som hör till bannätsförvaltares beslutanderätt och som järnvägs marknads direktivet förutsätter gäller för det första rabatter på och förhöjningar av grundavgiften, som ska uppmuntra järnvägsoperatörer att skaffa tyst tågmateriel eller det tågkontrollsystem som följer Europeiska unionens krav (37 a § 1 mom. i propositionen). För det andra tidsbundna rabatter på grundavgiften, som ska uppmuntra utvecklande av ny järnvägstrafik eller rabatter som uppmuntrar till ibruktagande av lågtrafikerade banor för trafik (37 a § 2 mom.). För det tredje ska en förhöjd grundavgift kunna tas ut på en överbelastad del av bannätet (37 a § 3 mom.) och för det fjärde ska en förhöjd grundavgift kunna tas ut på nya delar av bannätet som en investeringsavgift för att täcka investeringskostnaderna för byggandet av dem (37 a § 4 mom.). Det femte nya avgiftselementet ska vara de tilläggsavgifter som grundar sig på segmentering av utnyttjande av bannätet och som avses i 37 b § i propositionen (37 b §). Också den avgift för bokning av bankapacitet som avses i 28 a § i propositionen är ett nytt avgiftselement (28 a §). Rabatterna och förhöjningarna görs utgående från grundavgiften. Tilläggsavgifterna är separata avgifter som grundar sig på klassificering av markna-

den och på att marknaden kan bära tilläggsavgifterna i fråga.

I och med genomförandet av järnvägsmarknadsdirektivet kommer strategiskt viktiga privata spåranläggningar att omfattas av bestämmelserna om banavgifter. Järnvägsmarknadsdirektivet förutsätter att beslut om banavgifter och om de olika graderingarna av dem fattas av bannätsförvaltarna på det sätt som direktivet förutsätter. De olika graderingarna är styrmedel som hör till bannätsförvaltarens beslutanderätt och genom vilka bannätsförvaltarna uppmuntrar järnvägsoperatörerna till trafik som förorsakar så lite buller och skador på bannätet som möjligt och som är miljövänligt och säkert. Genom de i 37 a § 1 mom. i propositionen avsedda rabatterna på och förhöjningarna av grundavgiften uppmuntras järnvägsoperatörer att installera tysta bromsblock i vagnsmaterielen eller att skaffa ny tystare vagnsmateriel samt att installera tågkontrollsystem för att främja järnvägstrafikens säkerhet. Bannätsförvaltarna drar nytta av rabatter och förhöjningar som grundar sig på buller i och med att de tack vare dem kan slippa bygga dyra bullerhinder. Trafikverket har i samarbete med kommunerna finansierat byggandet av bullerhinder. Principen att den som förorsakar betalar förutsätter att den som förorsakar buller även ansvarar för kostnaderna för bullerbekämpning. I enlighet med denna princip skulle det sålunda vara rätt att järnvägsoperatörerna vid sidan av bannätsförvaltarna bär ansvar för kostnaderna för bullerbekämpning. Kommissionen har för avsikt att inrätta en fond ur vilken bannätsförvaltare kan ersättas för de kostnader som uppstår för dem på grund av de rabatter som ska uppmuntra till minskat järnvägsbuller och installering av tågkontrollsystem. Detaljerade principer för rabatter och förhöjningar utfärdas genom förordningar av Europeiska kommissionen som, efter att de trätt i kraft, är direkt tillämpliga i alla medlemsstater.

Grundlagsutskottet (GrUU 35/2010 rd) har ansett att det är möjligt att gradera avgifter, så länge lagstiftningen inte äventyrar den jämlikhet och det diskrimineringsförbud som 6 § i grundlagen förutsätter. Gradering av avgifterna skulle inte äventyra jämlikheten järnvägsoperatörer emellan, eftersom alla ska

vara medvetna om grunderna för rabatterna och förhöjningarna (incitament till installering av tysta bromsblock och införskaffande av tyst vagnsmateriel samt det tågkontrollsystem som följer Europeiska unionens krav ETCS/ERTMS). Den jämlika behandlingen av bannätsförvaltare skulle kunna äventyras av att Trafikverket i egenskap av förvaltare av statens bannät inte har möjlighet att besluta om gradering av banavgiften på samma sätt som de förvaltare av privata spåranläggningar som kommer att omfattas av bestämmelserna om banavgiften på det sätt som järnvägsmarknadsdirektivet förutsätter. Även ovannämnda princip om att den som förorsakar betalar samt det faktum att bannätsförvaltare i framtiden ska ha möjlighet att söka ersättning ur en fond på unionsnivå för att täcka rabatterna stöder alternativet att bestämmelser om dessa rabatter ska utfärdas som en del av banavgiften och inte som en del av banskatten. Eftersom kommissionen utfärdar detaljer som gäller graderingen genom genomförandeförordningar, kan inga närmare bestämmelser om detta utfärdas än de som föreslås i denna proposition.

Enligt 37 a § 2 mom. i propositionen får bannätsförvaltare ta i bruk tidsbundna rabatter på banavgiften för att uppmuntra till utnyttjande av ny järnvägstrafik eller rabatter som uppmuntrar till utnyttjande av lågtrafikerade banor. Dessa rabatter ska beviljas alla järnvägsoperatörer likvärdigt och icke-diskriminerande. Motiveringen till denna bestämmelse motsvarar motiveringen till den gradering som det föreskrivs om i paragrafens 1 mom. och som syftar till minskat buller och installering av tågkontrollsystem.

När grundlagsutskottet behandlade regeringens proposition till järnvägslag (RP 162/2002 rd) konstaterade det i sitt utlåtande (GrUU 66/2002 rd) att kapacitetsbristsavgiften för överbelastad bankapacitet, investeringsavgiften och bokningsavgiften har ett allmänt samband med järnvägsmyndighetens uppgift att upprätthålla, utveckla och fördela bankapaciteten. Därmed har prestationerna ett för konstitutionella avgifter typiskt samband med myndighetsprestationer. Eftersom kapacitetsbristsavgift bara tas ut på en del av det överbelastade bannätet samt investeringsavgift på nya bannät och endast hos de järn-

vägsoperatörer som utnyttjar ifrågavarande delar av bannätet, talar dessutom den frivillighet som gäller avgiften för att avgifterna i konstitutionellt hänseende till sin karaktär är avgifter. Grundlagsutskottet ansåg dock att bestämmelser om kapacitetsbristsavgiften för överbelastad bankapacitet och om investeringsavgiften på en ny del av bannätet inte kunde utfärdas genom förordning av ministeriet med stöd av järnvägslagen, utan att de måste utfärdas genom en separat banskattelag, eftersom regeringens proposition inte innehöll bestämmelser om grunderna för bestämning av storleken på avgiften i enlighet med 81 § 2 mom. i grundlagen.

Enligt det föreslagna 37 a § 3 mom. får bannätsförvaltaren ta ut en förhöjd banavgift på en överbelastad del av bannätet. Den förhöjda banavgiften ska täcka de kostnader som uppstår till följd av investeringsåtgärder för att eliminera överbelastning. Sålunda får järnvägsoperatörer i utbyte mot den förhöjda banavgiften sådan bankapacitet som möjliggör smidigare trafik och möjligen också ökat utbud av trafiktjänster. Enligt paragrafens 4 mom. ska motsvarande förhöjning vara möjlig även för att täcka investeringsutgifterna på nya delar av bannätet.

Om de rabatter på och förhöjningar av grundavgiften som det föreskrivs om i paragrafen ska det i 5 mom. vidare föreskrivas att graderingen av grundavgiften inte får avvika mer än 50 procent i någon riktning (rabatt eller förhöjning) från nivån på grundavgiften. Liksom redan har konstaterats vad gäller rabatter, har en sådan begränsning ansetts motiverad i första hand eftersom 81 § 2 mom. i grundlagen förutsätter att grunderna för fastställande av storleken av avgifter utfärdas genom lag. Dessutom är begränsningen motiverad i och med att en förhöjd banavgift inte ska få försvaga järnvägsoperatörernas verksamhetsbetingelser. Kommissionen kan komma att anta en förordning om principerna vid gradering av banavgiften, varvid unionslagstiftningen på förordningsnivå naturligtvis ersätter den begränsning som det föreskrivs om i paragrafens 5 mom.

Enligt 37 b § i lagförslaget får bannätsförvaltare, om marknaden kan tåla detta, ta ut tilläggsavgifter i enlighet med principer om effektivitet, öppenhet och icke-

diskriminering. Eftersom grundavgiften baseras på marginalkostnader och sålunda endast täcker de direkta kostnaderna på bannätet för bedrivande av järnvägstrafik (kostnader för slitage på banan), strävar man efter att med hjälp av tilläggsavgifter förbättra bannätsförvaltarnas företagsekonomiska lönsamhet. På det sätt som förutsatts i järnvägsmarknadsdirektivet är en förutsättning för fastställande av tilläggsavgifter att bannätsförvaltaren har bedömt och klassificerat järnvägstrafiken på sitt bannät och de kostnader som den förorsakar bannätsförvaltaren själv. Klassificeringen kan göras i enlighet med punkt 1 i bilaga VI till järnvägsmarknadsdirektivet eller ännu mer detaljerat. Till exempel förorsakar transport av farliga ämnen och hantering av transporter extra kostnader för bannätsförvaltare, så det ska vara möjligt att ta ut tilläggsavgifter för dessa transporter. På motsvarande sätt är containertransporter lättare att lasta på tåg i hamnar än styckegods, och sålunda ska det vara möjligt för bannätsförvaltare att ta ut högre avgifter för hantering, lastning och transport av styckegods än för transport av containrar. Kommissionen har betonat att bannätsförvaltare vid behov till och med kan klassificera det gods som transporteras på bannätet enligt produkt, om marknaden kan bära detta och om det finns företagsekonomiska grunder för klassificering för avgifter enligt produkt. Dessutom ska dessa grunder för avgifterna publiceras i bannätsförvaltarens beskrivning av bannätet. En sådan prissättning baserad på klassificering erbjuder förvaltare av privata spåranläggningar ett fungerande sätt att prissätta de tjänster som tillhandahålls på bannätet och i samband med det.

Grundlagsutskottet ansåg i samband med genomförandet av kapacitets- och banavgiftsdirektivet att tilläggsavgifter i konstitutionellt hänseende är skatter. Bestämmelserna i artikel 32 i och punkt 1 i bilaga VI till järnvägsmarknadsdirektivet utgår å sin sida från att sådana tilläggsavgifter är företagsekonomiska avgifter som bannätsförvaltare självständigt ska kunna besluta om för att förbättra sin egen lönsamhet, så länge marknaden kan bära tilläggsavgifterna och så länge grunderna för avgifterna är transparenta och icke-diskriminerande samt finns till-

gängliga för alla aktörer på förhand, dvs. att informationen har publicerats i bannätsförvaltarens beskrivning av bannätet. I propositionen utgår man från att tilläggsavgifterna är prestationsbaserade avgifter, för vilka järnvägsoperatörer på bannätet får extra tjänster i enlighet med dem. Avgifterna ska grunda sig på självkostnadsbedömning enligt klassificeringen jämte en skälig avkastning (RP 1/1998 rd, s. 135/II). Om bannätsförvaltaren i beskrivningen av bannätet har meddelat att hantering av styckegods eller farliga ämnen förorsakar lastnings-, hanterings-, säkerhets- eller andra motsvarande utgifter, ska det kunna tas ut tilläggsavgifter för dem. Dessa betalningsgrunder för tilläggsavgifterna är sålunda väldigt lika tjänsteleverantörens grunder för prissättning vid tillhandahållande av de tjänster som avses i 34 §.

Grunderna för tilläggsavgifter behandlar järnvägsoperatörerna likvärdigt, eftersom betalningsgrunderna har publicerats på förhand och eftersom de fastställs på företagsekonomiska betalningsgrunder på basen av det gods som transporteras och de hanteringskostnader som det medför. Om bestämmelserna om tilläggsavgifter fortsättningsvis ingick i en skattelag, skulle det företagsekonomiska samband mellan tilläggsavgifterna och hanteringskostnaderna som avses i järnvägsmarknadsdirektivet försvinna. Trafikverket i egenskap av förvaltare av statens bannät ska i fortsättningen ha samma rätt som övriga bannätsförvaltare att ta ut tilläggsavgifter.

Om Trafikverket beslutar att klassificera trafik på statens bannät i enlighet med artikel 32 i järnvägsmarknadsdirektivet och den föreslagna 37 b §, ska Trafikverket när det gäller tilläggsavgifter följa prissättningsgrunderna enligt lagen om grunderna för avgifter till staten och Kommunikationsministeriets förordning om Trafikverkets avgiftsbelagda prestationer som utfärdats med stöd av den. Trafikverket har i egenskap av statlig budgetmyndighet inte nödvändigtvis samma naturliga incitament att ta i bruk tilläggsavgifter som förvaltare av privata spåranläggningar har, men för att garantera jämlikhet i lagstiftningen ska denna möjlighet även ges Trafikverket.

Avgiften för bokning av bankapacitet i enlighet med 28 a § i lagförslaget grundar sig

på artikel 36 i järnvägsmarknadsdirektivet. Enligt paragrafen kan bannätsförvaltare ta i bruk en avgift för bokning av bankapacitet för att uppmuntra effektivt utnyttjande av bankapaciteten. Bannätsförvaltarena ska ta ut bokningsavgiften när bankapaciteten tilldelas. Avgiften ska betalas tillbaka till sökanden i samband med uttagandet av banavgiften, om den beviljade bankapaciteten har utnyttjats. Bokningsavgiften ska inte betalas tillbaka till sökande som regelbundet har underlåtit att utnyttja beviljade linjer eller delar av dessa. Grundlagsutskottet har i sitt utlåtande konstaterat att bokningsavgiften har ett väsentligt samband med upprätthållandet, utvecklandet och fördelandet av bankapaciteten och att avgiften har ett konstitutionellt samband med myndighetsprestationer. Dessutom gäller frivillighet för avgiften, vilket i konstitutionellt hänseende tyder på att den är en avgift. I denna proposition utgår man i enlighet med artikel 36 i järnvägsmarknadsdirektivet från att bannätsförvaltarena ska besluta om huruvida de tar i bruk bokningsavgiften. Om inget annat följer av unionslagstiftningen, ska bokningsavgiften motsvara högst tre månader grundavgift och betalas tillbaka i samband med uttagandet av grundavgiften. Med tanke på jämlikheten är det viktigt att Trafikverket i egenskap av förvaltare av statens bannät och de förvaltare av privata spåranläggningar som omfattas av lagens tillämpningsområde har lika rätt att ta ut avgift för bokning av bankapacitet på det sätt som järnvägsmarknadsdirektivet förutsätter.

Kommunikationsministeriet bad under beredningen av propositionen om ett utlåtande av justitieministeriet om huruvida det vore möjligt att införa bestämmelserna om avgifter för användning av bannät ur järnvägsmarknadsdirektivet i bestämmelserna om banavgifter i enlighet med järnvägslagen och om vilket förhållande de föreslagna avgifterna och graderingen av dem har till den banskatt som det föreskrivs om i banskattelagen. Justitieministeriet betonade i sitt utlåtande att bestämmelser om de allmänna principerna för avgifter för statliga prestationer och för storleken på avgifterna finns i lagen om grunderna för avgifter till staten. Justitieministeriet betonade även att bestämmelser om principer för fastställande av storleken på av-

gifter, såsom att följa självkostnadsvärdet eller företagsekonomiska grunder, måste utfärdas genom lag, om avsikten är att avgifterna ska avvika från bestämmelserna enligt lagen om grunderna för avgifter till staten. Dessutom ska i bestämmelserna nämnas de prestationer som det tas ut avgifter för och bestämmelser om de grunder för avgifternas storlek som har ett samband med kostnaderna för myndigheternas prestationer (RP 1/1998 rd, s. 135/II, GrUU 66/2002 rd). Justitieministeriet har dessutom konstaterat att gradering i enlighet med järnvägsmarknadsdirektivet huvudsakligen gäller förhöjning av eller rabatt på grundavgiften och att detta i sig har ansetts möjligt så länge grunderna är sakliga (i förhållande till de kostnader som bannätsförvaltaren förorsakas) och behandlar verksamhetsutövare jämligt. Vid beredningen av propositionen har justitieministeriets utlåtande beaktats.

På det hela taget är genomförandet av bestämmelserna om avgifter för användning av bannät i järnvägsmarknadsdirektivet utmanande i konstitutionellt hänseende. I unionslagstiftningen grundar sig avgifterna för användning av bannät på marknadsvillkor, och de betonar bannätsförvaltarens eget övervägande. Europeiska kommissionen har betonat att den vid tillsynen över genomförandet särskilt kommer att koncentrera sig på huruvida bannätsförvaltaren är självständig enligt bestämmelserna om avgifter. Liksom konstateras i kapitel 2.2 i allmänna motiveringen har Europeiska kommissionen inlett ett tillsynsförfarande gentemot 13 medlemsstater inom Europeiska unionen i fråga om brister med genomförandet av kapacitets- och banavgiftsdirektivet som ingick i EU:s första järnvägs paket. Bland de länder som är föremål för tillsynsförfarandet finns bland andra Spanien och Österrike, där beslut om banavgifter har fattats administrativt och bannätsförvaltarnas självständighet i bestämmelserna om avgifter sålunda har begränsats på motsva-

rande sätt som Trafikverkets position som förvaltare av statens bannät i Finland. Även om kommissionen inte har inlett något motsvarande tillsynsförfarande gentemot Finland på grund av brister med genomförandet av kapacitets- och banavgiftsdirektivet, har Europeiska kommissionen under de senaste åren till alla delar effektiviserat tillsynen över unionslagstiftningen om järnvägsbranschen även när det gäller Finland. Finland har varit tvunget att göra många preciseringar i den nationella lagstiftningen utgående från de anmärkningar som kommissionen framfört. Järnvägslagen har under åren 2013–2014 ändrats tre gånger på grund av kommissionens anmärkningar. Därför måste bestämmelserna om avgifter för användning av bannät i unionslagstiftningen genomföras i enlighet med järnvägsmarknadsdirektivet på det sätt som föreslås i denna proposition.

4.2 Näringsfrihet

Även om det i lagförslaget föreslås att också förutsättningarna för beviljande av den koncession som krävs för bedrivande av järnvägstrafik till vissa delar ska ändras, påverkar propositionen inte den näringsfrihet som garanteras i 18 § 1 mom. i grundlagen. Bedrivande av järnvägstrafik ska fortsättningsvis kräva koncession på det sätt som unionslagstiftningen förutsätter. Även grundlagsutskottet (GrUU 66/2002 rd) har ansett att det med hänsyn till säkerhetsriskerna med bedrivande av järnvägstrafik är helt motiverat och fullt acceptabelt att kräva koncession. För ett koncessionssystem talar också behovet av att reglera, styra och kontrollera järnvägstrafiken som beror på att det finns begränsat med trafikleder.

Med stöd vad som anförts ovan föreläggs riksdagen följande lagförslag:

Lagförslag

1.

Lag**om ändring av järnvägslagen**

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i järnvägslagen (304/2011) 1 § 1 och 2 mom., 2 § 8, 9 och 32 punkten, 3, 11 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., 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 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, ned-

an 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,

33) *anläggning för tjänster* installationer, inklusive mark, byggnader och utrustning, som helt eller delvis iordningställt 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 bankapacitet, 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 bankapacitet trots samordning av ansökningar om bankapacitet 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,

38) *järnvägslinje* bankapacitet 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 offentligrättsligt eller privaträttsligt rättsligt bindande allmänt avtal, där sökandens och bannätsförvaltarens rättigheter och skyldigheter fastställs när det gäller bankapacitet 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 bankapacitet.

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 bankapacitet som behövs för trafiken,

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 §.

Sökanden ska på ministeriets begäran utan dröjsmål, dock senast inom en månad från den dag då sökanden fått del av begäran om tilläggsutredning, ge ministeriet de kompletterande uppgifter som behövs för avgörande av ärendet. Ministeriet kan dessutom avkräva sökanden en analys av dennes ekonomiska tillstånd. Analysen ska vara gjord av en revisor eller revisionsammanslutning som avses i revisionslagen(459/2007).

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,

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 föranledd, 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 överenskommelse so ingåtts om den.

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 ingåendet 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 banka-

pacitet 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 tolv 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.

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 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 samhällseliga 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 oskäligen 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.

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. Bannätsförvaltarna ska då särskilt se till persontrafikens, godstrafikens samt banunderhållets behov

och att bannätet utnyttjas på ett effektivt sätt. Beslutet ska, om inte annat följer av detta kapitel, fattas också med beaktande av prioriteringsordningen 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.

Bannätsförvaltarna 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 iakttä 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. Bannätsförvaltaren 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.

Bannätsförvaltaren 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 läm-

nas 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.

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 outnyttjad 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 outnyttjad av andra än ekonomiska skäl som inte är beroende av innehavaren av bankapacitet eller av den järnvägsoperatör som utnyttjar bankapaciteten. Bannäts-

förvaltaren 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 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 faktors 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.

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 tågplanepериод med beaktande av den bankapacitet som beviljats för perioden. Avtalet kan ändras, om de beslut om tilldelning av bankapacitet som ingåtts under tågplanepериоден 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.

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.

Bannätsförvaltare 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 bannätsförvaltare i beskrivningen av bannätet publicera uppgifter om de bestäm-

melser 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 järnvägnas 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.

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 tillträdes-

rätt 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 av-

ses 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 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 an-

del 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 skäligen 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:

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 tågbildningsmöjligheter, 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 skäligen 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. Regleringsorganet 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 un-

dantag 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.

37 a §

Rabatter på och förhöjning av grundavgiften

Bannätsförvaltare får uppmantra 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 uppmantra till installation 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 be-

driver 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 beskrivningen av bannätet visa de tilläggs-tjänster och extra tjänster som i marknads-klassen 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.

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

erbjuds och de kostnader som dessa medför. Bannätsförvaltaren ska tillhandahålla det regleringsorganet 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 servicenivå, 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 spår- anläggningar.

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 myn-

digheter 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.

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.

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 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 vart annat 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 personer som organet bemyndigat.

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 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 brådslande 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.

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 järnvägs-systemets 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.

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.

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 gods-transport 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.

93 §

Överklagande

Omprövning 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 omprövning 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 omprövning 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 förvalt-

ningsdomstolen 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 1 januari 2017.

2.

Lag**om ändring av banlagen**

I enlighet med riksdagens beslut
fogas 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 forskaffningsmedel. 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 en-

lighet 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 1 juni 2015.

Helsingfors den 27 november 2014

Statsministerns ställföreträdare, finansminister

ANTTI RINNE

Trafik- och kommunminister *Paula Risikko*

*Bilaga
Parallelltext*

1.

Lag

om ändring av järnvägslagen

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i järnvägslagen (304/2011) 1 § 1 och 2 mom., 2 § 8, 9 och 32 punkten, 3, 11 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., 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 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:

Gällande lydelse

1 §

Lagens syfte och tillämpningsområde

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

Lagen tillämpas på järnvägssystemet i Fin-
land, på banarbete, på trafiken på bannätet
samt på fordon som används på bannätet. Be-
stämmelserna i 4 kap. tillämpas endast på an-
vändningen av statens bannät och på tilldel-
ningen av bankapacitet på statens bannät samt
på det användningsavtal, den verksamhets-
styrning genom kvalitetskrav på utförande
och den beskrivning av bannätet som gäller
trafiken på statens bannät. Bestämmelserna
om tjänster och banavgifter i 5 kap. tillämpas
endast på tjänster som tillhandahålls på och
har anknytning till statens bannät samt på de

Föreslagen lydelse

1 §

Lagens syfte och tillämpningsområde

Syftet med denna lag är att främja järn-
vägstrafiken, järnvägssystemets säkerhet och
driftskompatibilitet samt en effektiv använd-
ning av bannätet. Lagen har också som mål
att skapa likvärdiga och icke-diskriminerande
förutsättningar för verksamhet på järnvägs-
marknaden.

Lagen tillämpas på järnvägssystemet i Fin-
land, på banarbete, på trafiken på bannätet
samt på fordon som används på bannätet. Be-
stämmelserna i 4, 5 och 5 a kap. tillämpas
*inte på de privata spåranläggningar som Eu-
ropeiska kommissionen på grundval av er-
hållen anmälan har beslutat att ska undantas
från tillämpningsområdet för bestämmelser-
na om tilldelning av kapacitet och om banav-
gifter i kapitel IV i Europaparlamentets och
rådets direktiv 2012/34/EU om inrättande av
ett gemensamt europeiskt järnvägsområde,
nedan järnvägsmarknadsdirektivet. Även för-*

banavgifter som tas ut för trafik på statens bannät, om inte något annat föreskrivs i denna lag.

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

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

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.

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,

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 bankapacitet, 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 bankapacitet trots samordning av ansökningar om bankapacitet 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,

38) järnvägslinje bankapacitet 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 offentligrättsligt eller privaträttsligt rättsligt bindande allmänt avtal, där sökandens och bannätsförvaltarens rättigheter och skyldigheter fastställs när det gäller bankapacitet 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 kapaci-

tet vad gäller bannätet och övrig infrastruktur, inbegripet annan information som krävs för ansökan om bankapacitet.

3 §

*Förutsättningar för bedrivande av järnvägs-
trafik*

Ett järnvägsföretag har rätt att bedriva järnvägstrafik under förutsättning att

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

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

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

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

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

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

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

11 §

Sökande av koncession

Den som ansöker om koncession ska ge ministeriet uppgifter om

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

2) fordonens egenskaper och underhåll, sär-

3 §

*Förutsättningar för bedrivande av järnvägs-
trafik*

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 bankapacitet som behövs för trafiken,

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

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

skilt med avseende på säkerhetskraven,

3) den säkerhetsansvariga personalens kompetens och yrkesutbildning,

4) sina tillgångar och skulder,

5) sitt egna och främmande kapital, tillräckligt specificerade,

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

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

Sökanden ska på ministeriets begäran utan dröjsmål, dock senast inom en månad från den dag då sökanden fått del av begäran om tilläggsutredning, ge ministeriet de kompletterande uppgifter som behövs för avgörande av ärendet. Ministeriet kan dessutom avkräva sökanden en analys av dennes ekonomiska tillstånd. Analysen ska vara gjord av en revisor eller revisionsammanslutning som avses i revisionslagen (459/2007).

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

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 §.

Sökanden ska på ministeriets begäran utan dröjsmål, dock senast inom en månad från den dag då sökanden fått del av begäran om tilläggsutredning, ge ministeriet de kompletterande uppgifter som behövs för avgörande av ärendet. Ministeriet kan dessutom avkräva sökanden en analys av dennes ekonomiska tillstånd. Analysen ska vara gjord av en revisor eller revisionsammanslutning som avses i revisionslagen(459/2007).

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 §

12 §

*Förutsättningar för beviljande av koncession**Förutsättningar för beviljande av koncession*

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

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

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

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

4) sökanden är så solvent att den enligt en bedömning av de omständigheter som är kän-

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

da förmår att i minst ett år fullgöra alla sina faktiska och förväntade skyldigheter och åtaganden,

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

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

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

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

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

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

3) sökanden har av sin verksamhet föranledd, 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.

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,

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 föranledd, 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

4 kap

Utnyttjande av statens bannät samt bankapaciteten

Utnyttjande av bannätet samt bankapaciteten

20 §

20 §

Tillträde till bannätet och rätt att använda det

Tillträde till bannätet och rätt att använda det

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

Det i 1 § i lagen om ombildande av Statsjärnvägarna till aktiebolag (20/1995) avsedda aktiebolag som bedriver järnvägstrafik har rätt att använda statens bannät i järnvägssamtrafik mellan Finland och Ryssland.

Sådan bankkapacitet 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 överenskommelse som ingåtts om den.

21 §

21 §

Ramavtal

Ramavtal

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

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

detta kapitel på andra som ansöker om bankapacitet.

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

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

22 §

Ansökan om bankapacitet

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

Ansökan om bankapacitet ska göras hos Trafikverket för varje tågplaneperiod tidigast tolv och senast åtta månader innan tågplaneperioden börjar. Det går att ansöka om ny bankapacitet eller om ändring av bankapaciteten för regelbunden trafik också efter ett be-

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 tolv 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

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

slut om tilldelning av bankapacitet, dock senast fyra veckor innan ändringen av bankapaciteten för regelbunden trafik träder i kraft.

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.

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

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.

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

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

23 §

23 §

*Prioritetsordningen för kapacitetsansökningar**Särskild järnvägslinje eller del av den*

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

Om 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*

Om det inte är möjligt att samordna den sökta bankapaciteten så som avses i 24 § 1

mom., ska Trafikverket i sitt beslut konstatera att järnvägslinjen helt eller delvis är överbelastad bankapacitet. Bankapaciteten kan betecknas som överbelastad även när det är uppenbart att den kommer att överbelastas under tågplaneperioden. Trafikverket kan besluta om prioritetsordningen för en järnvägslinje, vilket innebär att en bestämd trafiktyp kan prioriteras vid tilldelningen av överbelastad bankapacitet.

rer 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 §

Beslut om prioritetsordningen i enskilda fall

Om flera sökande har ansökt om samma bankapacitet eller om den bankapacitet som

24 §

Beslut om prioritetsordningen i enskilda fall

Om en bannätsförvaltare efter samordningsprocessen för bankapaciteten och hö-

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

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

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

randet av sökandena i enlighet med 23 a § inte kan fördela bankapaciteten på en järnvägslinje eller på en del 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 prioriteringsordningen för järnvägslinjen, i enlighet med vilken en viss typ av trafik kan prioriteras när kapaciteten på den överbelastade järnvägslinjen eller delen av den tilldelas. Prioriteringsordningen ska beakta tjänstens samhälleliga betydelse i förhållande till de andra trafiktjänsterna. När prioriteringsordningen 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 prioriteringsordningen 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 prioriteringsordningen 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 prioriteringsordningen för tilldelning av kapacitet på en överbelastad järnvägslinje eller del av den.

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

23 a § har avslutats.

25 §

Upprättande av tågplaneförslag och hörande av parter

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

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

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

26 §

Tilldelning av bankapacitet

Trafikverket ska på basis av tågplaneförslaget samt remissförfarandet enligt 25 § 3 mom. besluta om tilldelning av bankapaci-

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.

26 §

Tilldelning av bankapacitet

Bannätsförvaltare ska på basis av tågplaneförslaget samt remissförfarandet enligt 25 § 4 mom. besluta om tilldelning av bankapaci-

tet på likvärdiga och icke-diskriminerande grunder. Trafikverket ska då särskilt se till persontrafikens, godstrafikens samt banunderhållets behov och att bannätet utnyttjas på ett effektivt sätt. Beslutet ska, om inte annat följer av detta kapitel, fattas också med beaktande av prioritetsordningen för särskild och överbelastad bankapacitet.

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

tet på likvärdiga och icke-diskriminerande grunder *för en tågplaneperiod. Bannätsförvaltarna* ska då särskilt se till persontrafikens, godstrafikens samt banunderhållets behov och att bannätet utnyttjas på ett effektivt sätt. Beslutet ska, om inte annat följer av detta kapitel, fattas också med beaktande av prioritetsordningen *för särskild och överbelastad 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.

Bannätsförvaltarna 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 §

Brådskanie bankapacitet

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

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

27 §

Brådskanie bankapacitet

Den som ansöker om bankapacitet och behöver tillfällig bankapacitet utan dröjsmål för en eller flera järnvägslinjer kan hos *en bannätsförvaltare* ansöka om brådskanie 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 brådskanie. *Bannätsförvaltaren* ska avgöra ansökan om bankapacitet inom fem arbetsdagar efter att ansökan lämnats in. Närmare bestämmelser om ansökan om brådskanie bankapacitet utfärdas genom förordning av statsrådet.

Bannätsförvaltaren ska bevilja *brådskanie* bankapacitet enligt ansökan, om tillräcklig bankapacitet kan anvisas för det ändamål som anges i ansökan. Om inte annat följer av 26 § 1 mom., ska *brådskanie* 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.

28 §

Utnyttjande och återkallande av bankapacitet

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

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

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 outnyttjad 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 ban-

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

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

kapaciteten mindre än tröskelkvoten för en järnvägslinje eller en del av den förutsätter.

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

Bannätsförvaltaren kan helt eller delvis återkalla bankkapacitet 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 bankkapacitet alternativa järnvägslinjer. Bannätsförvaltaren är inte skyldigt att betala ersättning för eventuell skada till innehavaren av bankkapacitet, om inte annat avtalats med stöd av 30 §.

28 a §

Avgift för bokning av bankkapacitet

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

Bokningsavgiften ska tas ut av sådana som ansöker om bankkapacitet som regelbundet har underlåtit att utnyttja beviljade linjer eller delar av dessa. För uttagande av bokningsavgifter ska bannätsförvaltare 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 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 Trafikverket med stöd av 23 § 2 mom. konstaterar att en järnvägslinje är överbelastad, ska verket inom sex månader efter konstaterandet av överbelastningen göra en kapacitetsanalys. I analysen ska orsakerna till överbelastningen utredas och de åtgärder klargöras som Trafikverket kan vidta för att eliminera eller minska överbelastningen på den järnvägslinje som är föremål för analysen.

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

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 faktorerers 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.

30 §

Avtal om användning av bannät

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

Trafikverket ska ingå användningsavtal med varje järnvägsföretag och museitrafik-

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,

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

Trafikverket får ingå ett i denna paragraf avsett avtal om användning av bannätet på de villkor som föreskrivs i paragrafen också med en annan järnvägsoperatör.

Trafikverket får inte ingå avtal om användning av bannätet med ett järnvägsföretag innan järnvägsföretaget uppfyller de förutsättningar för bedrivande av järnvägstrafik som anges i 3 § 1 mom. 1–3 och 5 punkten. Verket får inte ingå avtal om användning av bannätet med en annan järnvägsoperatör innan järnvägsoperatören har ett i 4 § avsett säkerhetsintyg, den har beviljats den bankapacitet den behöver för den tilltänkta trafiken i enlighet med 26 § och den i övrigt uppfyller förutsättningarna för bedrivande av järnvägstrafik.

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 Trafikverket motiveras att begränsa störningar som beror på deras verksamhet och höja det statliga bannätets prestanda med hjälp av verksamhetsstyrning

transparenta och skäliga villkor. *Bannätsförvaltaren 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.

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

Bannätsförvaltaren 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. *Bannätsförvaltaren* 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 verksamhets-

Gällande lydelse

genom kvalitetskrav på utförande i enlighet med denna paragraf. Systemet ska vara opartiskt, icke-diskriminerande och förenligt med proportionalitetsprincipen.

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

Föreslagen lydelse

styrning 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.

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

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

- 1) tillträdesrätt till bannätet,
- 2) grunderna för fastställande av banavgifter,
- 3) ansökan om bankapacitet och om tidsfrister som gäller ansökan,
- 4) kraven på och godkännandet av järnvägnas rullande materiel, och

32 §

Beskrivning av bannätet

Bannätsförvaltaren ska, efter att ha hört berörda parter, separat för varje tågplanperiod 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

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

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

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

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

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

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

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.

5 kap

Tjänster och banavgifter

33 §

Tjänster som Trafikverket tillhandahåller järnvägsoperatörer

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

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

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 tillträ-

desrätt, 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 §

Tillhandahållande av tjänster

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

Om en tjänsteleverantör med avseende på sin affärsverksamhet anser sig drabbas av allvarliga svårigheter till följd av skyldigheten att tillhandahålla tjänster, kan den hos Trafiksäkerhetsverket ansöka om tillstånd att vägra tillhandahålla tjänster. Verket kan på ansökan bevilja tjänsteleverantören ett tillfälligt undantagstillstånd i ett enskilt fall. Tjänsteleverantören ska anhålla om tillstånd senast sju dagar efter det att någon har bett om tjänster av tjänsteleverantören. När Trafiksäkerhetsverket prövar en ansökan om undantagstillstånd ska det ta hänsyn till järnvägsoperatörernas rätt att på likvärdiga och icke-diskriminerande villkor få tillgång till de tjänster som avses i denna paragraf samt till undantagets konsekvenser för marknaden för järnvägstrafik och för konkurrenssituationen på marknaden. Dessutom ska verket ta hänsyn till att skyldigheten att tillhandahålla tjänster inte orimligt mycket får begränsa tjänsteleverantörens möjligheter att anlita sina egna tjänster.

Tjänsteleverantören kan ansöka på nytt om undantagstillstånd enligt 2 mom., om den anser att det efter Trafiksäkerhetsverkets beslut

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 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

om tillhandahållande av tjänster har skett så väsentliga förändringar i förutsättningarna att tillhandahålla tjänster eller i övrigt i omständigheterna att de kan leda till allvarliga svårigheter i affärsverksamheten.

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

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

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

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 anhänganden 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 anhängan 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 anhänganden 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 den-

na 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:

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 tågbildningsmöjligheter, inklusive växlingsanläggningar,
4. sidospår för uppställning,
5. havs- och inlandshamn-anläggningar 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 ersätt-

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 er-

Gällande lydelse

ning tillhandahålla bolag och sammanslutningar som bedriver verksamhet enligt denna lag utbildningstjänster, om utbildningen behövs för uppfyllande av kraven för erhållande av säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd. Ersättningen ska vara likvärdig och rimlig i förhållande till kostnaderna för utbildningen och en skälig avkastning.

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

Föreslagen lydelse

sättning 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. Regleringsorganet 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 statens bannät uttas en grundavgift och andra särskilt föreskrivna avgifter som har samband med banavgiften. Av företag som sköter banunderhåll tas inte ut någon banavgift.

Trafikverket ska med iakttagande av kapitel II i kapacitets- och banavgiftsdirektivet på

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.

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

Närmare bestämmelser om grundavgiften utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

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

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.

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 övebelastning 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 beskrivningen 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

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

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.

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 re-

gleringsorganet 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 servicenivå, 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 §

Trafiksäkerhetsverket som regleringsorgan

Trafiksäkerhetsverket är regleringsorgan inom järnvägsbranschen och ska i denna egenskap

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

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

3) särskilt säkerställa att förfarandena för beviljande av rätt att använda bannätet och de avgifter som tas ut för rätten att använda bannätet, de tjänster som tillhandahålls aktörer

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 Trafiksäkerhetsver-

inom järnvägsbranschen och prissättningen av tjänsterna samt bannätsbeskrivningen är icke-diskriminerande och motsvarar de krav som ställs i lagstiftningen,

ket har inte rätt att förbehålla sig rätten att avgöra ärenden som hör till regleringsorganets behörighet.

4) avgöra meningsskiljaktigheter mellan järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare.

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

Verket har trots sekretessbestämmelserna rätt att utan obefogat dröjsmål av järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare få den information och utredning som behövs för behandlingen av ärenden. Verket kan i egenskap av regleringsorgan använda de metoder som det enligt 78 § har rätt att använda i sitt tillsynsuppdrag.

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.

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 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 vart annat 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 personer som organet bemyndigat.

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 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

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

- 1) överbelastad bankapacitet enligt 23 §,
- 2) prioritetsordningen i enskilda fall enligt 24 §,
- 3) tilldelning av bankapacitet enligt 26 §,
- 4) tilldelning av brådslande bankapacitet

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 §,

enligt 27 §,

5) utnyttjande eller återkallande av bankkapacitet enligt 28 §,

6) banavgifter som avses i 37 §.

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

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

3) tilldelning av brådiskande bankkapacitet som avses i 27 §,

4) återkallande av bankkapacitet 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 bankkapacitet och tilldelning av brådiskande bankkapacitet meddelas inom tio dagar efter att regleringsorganet har fått tillgång till den utredning som behövs för avgörandet av ärendet.

73 §

Andra meningsskiljaktigheter

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

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

73 §

Andra meningsskiljaktigheter

Järnvägsoperatörer, de som ansöker om bankkapacitet, 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.

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.

86 §

Anmärkning och varning

Trafiksäkerhetsverket kan ge ett järnvägsföretag, en bannätsförvaltare eller en annan aktör inom järnvägsbranschen som avses i denna lag en anmärkning eller varning, om denne handlar i strid med kraven enligt denna lag eller 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.

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 rätt att använda administrativt tvång

Trafiksäkerhetsverket får, efter att ha gett

87 §

Trafiksäkerhetsverkets och regleringsorganets rätt att använda administrativt tvång

Trafiksäkerhetsverket får ålägga en järn-

*Gällande lydelse**Föreslagen lydelse*

vederbörande tillfälle att bli hörd, ålägga ett järnvägsföretag, en bannätsförvaltare eller en annan i denna lag avsedd aktör inom järnvägsbranschen att avhjälpa fel eller försummelser samt ålägga denne förpliktelser eller förbjuda en åtgärd, om denne trots en anmärkning eller varning handlar i strid med kraven enligt denna lag eller enligt bestämmelser som utfärdats med stöd av den. Verket kan förena åläggandet med vite eller med hot om att verksamheten avbryts helt eller delvis eller att en åtgärd som försumrats blir utförd på vederbörandes bekostnad. Bestämmelser om vite, hot om tvångsutförande och hot om avbrytande finns i viteslagen (1113/1990).

vägsoperatör 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 §

88 §

*Ingripande i åtgärd eller händelse**Ingripande i åtgärd eller händelse*

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

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.*

91 §

91 §

*Lagens förhållande till konkurrenslagstiftningen**Lagens förhållande till konkurrenslagstiftningen*

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

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 bokföring

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

92 §

Järnvägsföretags 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.

93 §

Överklagande

Omprövning av ett beslut som fattats med stöd av 60, 67 och 69 § får begäras hos Trafiksäkerhetsverket enligt förvaltningslagen (434/2003). Beslut med anledning av begäran om omprövning och 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 och Tra-

93 §

Överklagande

Omprövning 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 omprövning 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

fiksäkerhetsverket ska underrätta besvärsmyndigheten om att ett beslut har meddelats. På anförande och behandling av besvär tillämpas i övrigt förvaltningsprocesslagen.

Beslut genom vilket en oenighet i ett i 34 eller 35 § avsett ärende har avgjorts får överklagas genom besvär hos marknadsdomstolen på det sätt som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen. 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.

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 omprövning 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 1 januari 2017.
