

KOMMUNIKATIONSUTSKOTTETS UTLÅTANDE 10/2004 rd

Statsrådets skrivelse om fyra förslag av Europeiska gemenskapernas kommission (tredje järnvägspaketet)

Till stora utskottet

INLEDNING

Remiss

Riksdagens talman sände den 23 april 2004 statsrådets skrivelse om fyra förslag av Europeiska gemenskapernas kommission (tredje järnvägspaketet) (U 27/2004 rd) till stora utskottet för behandling och bestämde samtidigt att kommunikationsutskottet ska lämna utlåtande till stora utskottet.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- regeringsråd Hannu Pennanen, kommunikationsministeriet
- lagstiftningsråd Antti Leinonen, justitieministeriet
- chefsjurist Rami Metsäpelto, Banförvaltningscentralen
- generaldirektör Henri Kuitunen, VR-Group
- planeringschef Tapio Peltohaka, Rautatiealan Teknisten Liitto RTL
- generalsekreterare Timo Tanner, Veturimiesten liitto.

SKRIVELSE

Förslaget

Det så kallade tredje järnvägspaketet innehåller följande förslag:

- 1) förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om behörighetsvillkor för lokförare och övrig tågsäkerhetspersonal, KOM(2004) 142 slutlig,
- 2) förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om internationella tågresenärers rättigheter och skyldigheter, KOM(2004) 143 slutlig,
- 3) förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ersättning vid åsidosättande

av avtalade kvalitetskrav för godstransport på järnväg, KOM(2004) 144 slutlig, och

- 4) förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar, KOM(2004) 139 slutlig.

Ett av målen med paketet är att ytterligare öppna konkurrensen inom järnvägstrafiken och att förbättra kvaliteten och flexibiliteten när det gäller järnvägstrafiktjänster. Ett centralt mål för paketet är att göra järnvägstrafiken mera lockande i förhållande till konkurrerande trafikformer genom att utveckla kvaliteten på järnvägstrafiktjänsterna.

Statsrådets ståndpunkt

Förslag till direktiv om behörighetsvillkor för lokförare

Finland tillstyrker att behörighetsvillkoren och förfarandena för att få behörighet i fråga om lokförare och övrig tågsäkerhetspersonal i EU:s medlemsstater harmoniseras. Likaså understöder Finland att direktivet verkställs stegvis. Målet bör vara att bevara en hög säkerhetsnivå inom järnvägssystemet.

Finland utreder i fortsättningen sin ståndpunkt till en enhetlig modell för godkännande av behörighet i enlighet med direktivförslaget, liksom till övriga enskilda förslag till bestämmelser.

Förslag till förordning om passagerares rättigheter och skyldigheter i internationell persontrafik

Finland anser att det är motiverat att förtydliga och förbättra passagerarnas rättsliga ställning inom järnvägstrafiken på samma sätt som inom flygtrafiken. Under den fortsatta beredningen bör man beakta å ena sidan nivån på skyddet för passagerare flygtrafiken samt å andra sidan den internationella lagstiftningen om persontransporter i järnvägstrafik och transportformens särdrag. I den nya gemenskapslagstiftningen ska man dessutom i mån av möjlighet undvika betydande kostnadsökningar för järnvägsbolagen.

Förslag till förordning om kvalitetskrav och ersättningar i fråga om godstrafik på järnvägarna

Enligt Finlands preliminära ståndpunkt kan målsättningen tillstyrkas. Under den fortsatta bered-

ningen av förslaget bör man emellertid noggrannare bedöma bl.a. hur ändamålsenlig den föreslagna regleringsmodellen och detaljerna i regleringen är. I den nya gemenskapslagstiftningen bör man i mån av möjlighet undvika betydande kostnadsökningar för järnvägsbolagen.

Förslag till direktiv om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar

Statsrådet har under behandlingen av ärendet preciserat sin ståndpunkt till direktivförslaget. Finland har inte internationell persontrafik inom EU på grund av landets geografiska läge och avvikande spårvidd. Därför har ändringsförslaget enligt statsrådets uppfattning ingen praktisk betydelse för järnvägstrafiken i Finland eller för sysselsättningen i branschen och den försvårar inte Finlands möjligheter att trygga tillräckliga persontrafiktjänster i hela landet.

I järnvägslagen (198/2003) ingår inga begränsningar för tillträde till järnvägsnätet för internationell järnvägstrafik mellan stater som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet när det gäller järnvägsföretag eller järnvägsbolagens internationella sammanslutningar enligt i järnvägslagen.

Trots att Finland anser att öppen konkurrens inte är det främsta sättet att förbättra järnvägstrafikens konkurrenskraft kan Finland av ovan nämnda orsaker förhålla sig neutralt till direktivförslaget om att öppna den internationella persontrafiken inom EU för konkurrens med cabotagerätt 2010.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Motivering

Med hänvisning till inkommen utredning anser utskottet att statsrådets ståndpunkt är lämplig och motiverad. Därför omfattar utskottet statsrådets ståndpunkt med följande anmärkningar.

Europeiska kommissionen har utifrån sina egna utredningar ansett att det för att stimulera järnvägarna inom EU är viktigt med en inre marknad för järnvägstrafik. För att uppnå detta mål har kommissionen kommit med tre s.k. järnvägspaket i syfte att effektivisera järnvägsinfrastrukturen och förbättra verksamheten.

Kommissionen tror att konkurrens sporrar järnvägsföretagen att utveckla sin verksamhet så att den blir effektivare, mera konkurrenskraftig och kundorienterad. Kommissionen förväntar sig att öppnandet av marknaden för konkurrens lockar också nytt kapital och nya företag till järnvägsmarknaden och bidrar till utveckling av nya tjänster som motsvarar kundernas behov. Utskottet har i sitt utlåtande TrUU 17/2002 rd — U 14/2002 rd ansett att åtgärder för att förbättra spårtrafikens ställning och öka dess effektivitet är behövliga och viktiga och att dessa är motiverade av såväl trafik- och näringspolitiska orsaker som på grund av miljöaspekter.

EU:s första järnvägspaket

Genom det första järnvägspaketet öppnades konkurrensen mellan medlemsstaterna den internationella godstrafiken. Genom de rättsakter som ingick i paketet skapades dessutom likvärdiga, icke diskriminerande och öppna förfaranden särskilt för beviljande av koncession, fördelning av bankapacitet, fastställande av banavgifter och beviljande av säkerhetscertifikat för att flera järnvägsföretag ska kunna operera med lika och icke-diskriminerande villkor på medlemsstaternas bannät.

Direktiven i det första järnvägspaketet antogs i februari 2001 och genomfördes i Finland genom järnvägslagen (198/2003) som trädde i kraft den 15 mars 2003.

I detta sammanhang ställde sig trafikutskottet i sitt utlåtande TrUU 34/1998 rd — U 73/1998 rd reserverat till att bannätet öppnades för konkurrens och ansåg att om nyttjanderätten till bannätet utvidgas bör persontrafiken i hela landet tryggas. Utskottet underströk att nationella säkerhets- och miljökrav på spårtrafiken bör vägas in om en inre järnvägsmarknad skapas i gemenskapen.

EU:s andra järnvägspaket

Genom det andra järnvägspaketet öppnas medlemsstaternas nationella godstrafik för konkurrens 2007. I övrigt är tyngdpunkten i paketet lagd på säkerheten i järnvägstrafiken. Paketets centrala mål är att främja säkerheten i järnvägstrafiken och harmonisera regleringen av järnvägssäkerheten, harmonisera utredningen av olyckor och tillbud i järnvägstrafiken samt att vidareutveckla driftskompatibiliteten mellan järnvägssystemen i syfte att skapa ett enhetligt transeuropeiskt system. Genom en förordning i paketet inrättas också en gemensam europeisk järnvägsbyrå (ERA) som får berednings-, utvecklings- och samordningsuppgifter i synnerhet i anknytning till järnvägssäkerheten och järnvägssystemens driftskompatibilitet.

Direktiven i det andra järnvägspaketet ska genomföras nationellt inom två år från ikraftträdandet, dvs. sommaren 2006. I Finland förutsätter genomförandet utöver inrättande av en ny säkerhetsmyndighet också en omfattande ändring av järnvägslagen (198/2003) och vissa andra ändringar i lagstiftningen.

Utskottet underströk i sitt utlåtande TrUU 17/2002 rd — U 14/2002 rd att Finland måste agera konsekvent i sin EU-politik på olika områden och att ett godkännande av direktivet för Finlands del förutsätter att man kan garantera att vårt heltäckande spårtrafiknät kan bevaras och att trafiksäkerheten kan säkerställas. Utskottet ansåg vidare att Finland också inom Europeiska unionen aktivt ska eftersträva lösningar som ga-

ranterar ett fullödigt utbud av både person- och godstrafik i hela landet.

EU:s tredje järnvägspaket

Avsikten är att det nya järnvägspaketet fortsatt ska stimulera de europeiska järnvägarna utgående från linjerna i den av kommissionen i september 2001 godkända vitboken för trafiken "Den gemensamma trafikpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden". Det nya paketet utgör en fortsättning på det andra järnvägspaketet. Det tredje järnvägspaketet lyfter i första hand upp kvaliteten och flexibiliteten i järnvägstrafiktjänsterna. Ett centralt mål för paketet är att göra järnvägstrafiken mera lockande i förhållande till konkurrerande trafikformer genom att utveckla kvaliteten på järnvägstrafiktjänsterna.

Förslag till direktiv om behörighetsvillkor för lokförare

Kommissionens förslag om behörighetsvillkor för tågpersonal täcker personalen både i den internationella och i ett senare skede också i den nationella trafiken. Direktivet ska tillämpas i Finland från och med 2015. Direktivets personaleffekter gäller främst lokförare men också övrig tågpersonal. Utskottet anser att direktivet om behörighetsvillkor för lokförare huvudsakligen kan tillstyrkas. Men det bör ses till att kraven på förfaranden i direktivförslaget inte leder till onödiga administrativa merkostnader.

Förslag till direktiv om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar

Ett av målen med det tredje järnvägspaketet är dessutom att öppna konkurrensen inom järnvägstrafiken ytterligare. Genom det förslag till ändring av direktivet 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar som ingår i paketet föreslås att den internationella person-

trafiken inom EU ska öppnas för konkurrens (inberäknat cabotagetrafik). Utskottet understryker att det tredje paketet inte omfattar öppnande av den nationella persontrafiken för konkurrens och att det förhåller sig negativt till saken. Däremot ingår detta i ett separat, anhängigt förslag av kommissionen till Europaparlamentets och rådets förordning om medlemsstaternas åtgärder i fråga om krav på allmänna tjänster och slutande av avtal om allmänna tjänster avseende persontransporter på järnväg, väg och inre vattenvägar [KOM(2000) 7 slutlig 2000/0212 (COD)]. Behandlingen av förslaget har inte framskridit i rådet efter 2002.

I samband med utfrågningen av sakkunniga meddelade VR att förslaget om öppnande av den internationella persontrafiken för konkurrens i den föreslagna formen inte har några effekter på VR även om cabotage inom medlemsstaterna ska tillåtas. Järnvägslagens 16 § motsvarar redan nu kommissionens förslag.

Utskottet konstaterar att Finland konsekvent har stött insatserna för att stimulera järnvägstrafiken inom EU. Att förbättra järnvägarnas konkurrenskraft inom godstrafiken är viktigt också av miljöskäl eftersom trafiken förväntas öka kraftigt under de kommande tio åren. En väl fungerande järnvägstrafik kunde ta över en betydligt större del av tillväxten främst inom vägtrafiken. Utskottet understryker att förslaget om liberalisering av den internationella persontrafiken och cabotagetrafiken inte har praktisk betydelse för persontrafiken i Finland. Utskottet anser därför att statsrådets neutrala inställning till direktivförslaget är motiverad.

Utlåtande

Kommunikationsutskottet meddelar

att utskottet omfattar statsrådets ståndpunkt.

Helsingfors den 4 juni 2004

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Markku Laukkanen /cent
vordf. Matti Kangas /vänst
medl. Mikko Alatalo /cent
Leena Harkimo /saml
Saara Karhu /sd
Marjukka Karttunen /saml
Inkeri Kerola /cent
Risto Kuisma /sd

Erkki Pulliainen /gröna
Pertti Salovaara /cent
Timo Seppälä /saml
Harry Wallin /sd
Lasse Virén /saml
Raimo Vistbacka /saf
ers. Reijo Paajanen /saml (delvis)
Lyly Rajala /saml.

Sekreterare var

utskottsråd Mika Boedeker.