

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till komplettering av regeringens proposition med förslag till lag om ändring av spårtrafiklagen (RP 38/2022 rd)

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

Genom denna proposition föreslås det att den regeringsproposition med förslag till lag om ändring av spårtrafiklagen som lämnades till riksdagen den 7 april 2022 kompletteras.

I denna proposition föreslås det att 80 § i spårtrafiklagen ändras så att det enligt paragrafen ska vara tillåtet för i Finland verksamma skogsindustriföretag och deras i Ryssland verksamma dotterföretag att även för virkestransporter inom Finland använda sådana vagnar som tidigare endast använts för virkestransporter på järnväg i internationell trafik. Dessutom får en i Finland verksam avsändare använda vagnmateriel som är avsedd för virkestransport även vid transporter inom Finland, om avsändaren har ingått ett långvarigt hyresavtal om användning av fordon vid transporter inom Finland med en innehavare av vagnmateriel som är verksam i en medlemsstat i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, det vill säga i praktiken i de baltiska länderna. De bestämmelser som föreslås i propositionen utgör ett temporärt undantagsförfarande med syftet att avhjälpa den situation som uppkommit inom skogsindustrin efter det att Ryssland invaderade Ukraina. Ryssland har förbjudit export av råvirke till Europeiska unionens område och råvirke har tidigare importerats till Finland med fordon vars användning med stöd av Europeiska unionens lagstiftning och spårtrafiklagen för närvarande är begränsad till endast internationella järnvägstransporter. Eftersom det i nuläget råder brist på inhemska fordon avsedda för virkestransport och de internationella virkestransporterna måste ersättas med transporter av inhemskt råvirke, är det nödvändigt att få tillgång till extra materiel för de virkestransporter inom Finland som skogsindustrin behöver. Undantagsförfarandet föreslås gälla till och med den 31 december 2026. Undantagsförfarandet kan dock slopas i förtid, om en mer bestående lösning hittas i fråga om de nödvändiga virkestransporterna inom skogsindustrin. Sådana lösningar är till exempel om man för virkestransporter inom Finland får tillräckligt med sådana fordon som lämpar sig för virkestransport och som är godkända enligt Europeiska unionens lagstiftning, eller om det hittas en sådan diplomatisk lösning på krisen i Ukraina som gör det möjligt att gradvis avstå från de sanktioner som EU och Ryssland har infört mot varandra. Om undantagsförfarandet slopas tidigare än vad som nu föreslås eller om det finns skäl att förlänga tiden för undantagsförfarandet lämnas en ny regeringsproposition om detta till riksdagen.

Lagen avses träda i kraft så snart som möjligt efter att den antagits av riksdagen.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....	1
MOTIVERING	3
1 Inledning.....	3
2 Den kompletterande propositionens förhållande till regeringens proposition (38/2022) med förslag till lag om ändring av spårtrafiklagen	3
3 Bakgrund och beredning.....	4
3.1 Bakgrund och nuläge	4
3.2 Beredning.....	5
4 De viktigaste förslagen	5
5 De föreslagna bestämmelsernas förenlighet med EU-rätten.....	10
6 Konsekvenser.....	13
7 Remissvar	17
8 Bestämmelser på lägre nivå än lag	19
9 Ikraftträdande.....	19
10 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning	20
LAGFÖRSLAG	21
Lag om ändring och temporär ändring av spårtrafiklagen	21
BILAGOR.....	26
PARALLELLTEXTER	26
Lag om ändring av spårtrafiklagen	26
Lag om ändring och temporär ändring av spårtrafiklagen	33

MOTIVERING

1 Inledning

Genom denna regeringsproposition föreslås det att regeringens proposition med förslag till lag om ändring av spårtrafiklagen (RP 38/2022 rd) kompletteras. I denna kompletterande proposition föreslås det att 80 § i spårtrafiklagen (1302/2018) ändras så att vagnmateriel som används för transport av virke vid internationella järnvägstransporter tillfälligt ska kunna användas också för virkestransporter inom Finland. Det tillfälliga undantagsförfarande som föreslås i propositionen behövs, eftersom importen av råvirke från Ryssland har upphört på grund av det exportförbud som Ryssland har infört. Exportförbudet är en del av de motsanktioner som Ryssland införde i mars 2022 i fråga om medlemsstaterna i Europeiska unionen som en motåtgärd mot de sanktioner som EU införde mot Ryssland. Sanktionerna och motsanktionerna har införts sedan Rysslands invasion av Ukraina den 24 februari 2022. Det ryska exportförbudet i fråga om råvirke är i kraft åtminstone fram till utgången av 2022. För att ersätta det ryska råvirket behöver skogsindustrin inhemskt råvirke och export av råvirke från andra delar av världen. För dessa transporter behövs vagnmateriel för virkestransporter. Importen av råvirke från Ryssland har skötts med sådan vagnmateriel för internationell trafik som enligt 80 § i den gällande spårtrafiklagen inte får användas vid inrikes järnvägstransporter. För att vagnmateriel för internationell trafik under det rådande krisläget ska kunna användas tillfälligt också vid transporter inom Finland krävs således den lagändring som föreslås i denna proposition.

2 Den kompletterande propositionens förhållande till regeringens proposition (38/2022) med förslag till lag om ändring av spårtrafiklagen

Behovet av en regeringsproposition som kompletterar regeringens proposition (38/2022) uppstod i brådskande ordning i mars 2022 när företrädare för skogsindustrin kontaktade kommunikationsministeriet och framförde sin oro över att det med tanke på skogsindustrins behov inte finns tillräckligt med fordon som lämpar sig för virkestransporter.

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av spårtrafiklagen (RP 38/2022 rd) var i mars 2022 nästan klar att lämnas till riksdagen och man ville inte längre fördröja den genom att till samma regeringsproposition foga det förslag till lag om ändring av 80 § i spårtrafiklagen som nu överlämnas. Den föreslagna ändringen har under mars månad förutsatt konsultationer med Europeiska kommissionen och intressentgrupper. Därför bedömdes den nu föreslagna kompletterande propositionen vara ett snabbare sätt att framskrida i ärendet utan att äventyra framskridandet av den regeringsproposition med förslag till lag om ändring av spårtrafiklagen som lämnades till riksdagen den 7 april 2022. Den regeringsproposition med förslag till lag om ändring av spårtrafiklagen som lämnades till riksdagen den 7 april 2022 behövde lämnas till riksdagen för behandling snarast möjligt, eftersom den lag som föreslås i propositionen är avsedd att träda i kraft senast den 1 juli 2022. Regeringens proposition med förslag till lag om ändring av spårtrafiklagen hade redan fördröjts på grund av att avsikten varit att som ett andra lagförslag i propositionen inkludera ett förslag till lag om sättande i kraft av avtalade bestämmelser i överenskommelsen mellan Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering om direkt internationell järnvägstrafik. Trots att regeringspropositionen var klar att lämnas till riksdagen redan hösten 2021 måste överlämnandet skjutas upp på grund av den remissbehandling som den ryska parten inledde efter paraferingen av ändringarna i överenskommelsen. När Ryssland invaderade Ukraina den 24 februari 2022 och det inte längre fanns förutsättningar att gå vidare med ratificeringen av ändringarna i överenskommelsen ströks lagförslaget om sättande i kraft av ändringarna i överenskommelsen ur regeringspropositionen så att lagförslaget om ändring av spårtrafiklagen kunde lämnas till riksdagen för behandling så snabbt som möjligt.

Den kompletterande propositionen har beretts i brådskande ordning för att riksdagen ska hinna behandla den samtidigt som regeringens proposition med förslag till lag om ändring av spårtrafiklagen (38/2022 rd) behandlas. Den regeringsproposition med förslag till lag om ändring av spårtrafiklagen som lämnades till riksdagen den 7 april 2022 innehåller inte till någon del sådana bestämmelser som har anknytning till lagförslaget om ändring av 80 § i spårtrafiklagen i denna kompletterande proposition. Därför har man i den kompletterande propositionen strävat efter att på ett så heltäckande sätt som möjligt beskriva nuläget i fråga om det vagnmateriel som används för internationella virkestransporter, de föreslagna bestämmelsernas förenlighet med EU-rätten samt konsekvenserna av bestämmelserna.

3 Bakgrund och beredning

3.1 Bakgrund och nuläge

I 80 § i spårtrafiklagen finns bestämmelser om fordon som anländer från Ryska federationen och de tillstånd för ibruktagande som förutsätts för dessa. Enligt paragrafen ska fordon som används i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland och som anländer från Ryska federationen ha Transport- och kommunikationsverkets tillstånd för ibruktagande. Bestämmelser om kraven på fordon finns i den mellan Republiken Finland och Ryska federationen ingångna överenskommelsen om direkt internationell järnvägstrafik (FördrS 85/2016), som trädde i kraft den 22 december 2016.

Transport- och kommunikationsverket beviljar tillstånd enligt 80 § för sådana fordon och fordonstyper som i Ryska federationen eller i en annan medlemsstat i den internationella organisationen för järnvägssamarbete (OSJD, Organisation for Co-operation of Railways), nedan *OSJD-stat*¹, har ett giltigt tillstånd för ibruktagande eller ett därmed jämförbart tillstånd.

I 80 § 1 mom. i den gällande lagen föreskrivs det att fordon som anländer från Ryska federationen får gå i trafik endast i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland. Vid transporter inom Finland iakttas kraven i EU-lagstiftningen och därför ska fordon släppas ut på marknaden på det sätt som föreskrivs i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen, nedan *driftskompatibilitetsdirektivet*, och därmed också i enlighet med 11 kap. i spårtrafiklagen. För att fordon som är avsedda för trafik inom Finland och EU ska få släppas ut på marknaden och användas krävs tillstånd för utsläppande av fordon på marknaden. Tillstånd för utsläppande av fordon på marknaden beviljas av Europeiska unionens järnvägsbyrå, om fordonet är avsett att användas i trafik i flera medlemsstater i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Om fordonet är avsett att användas endast i Finland kan tillstånd för utsläppande på marknaden sökas hos antingen Transport- och kommunikationsverket eller EU:s järnvägsbyrå.

Kravet enligt 80 § i spårtrafiklagen på att fordon som används i direkt järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland endast får användas för internationella transporter och inte för transporter inom Finland har varit i kraft också tidigare, då det föreskrevs om saken i 57 § i järnvägslagen. Under beredningen av spårtrafiklagen föreslogs det inte heller att bestämmelsen ska ändras,

¹ OSJD:s medlemsstater är Ryssland och de andra OSS-länderna, de baltiska länderna, länderna i Central- och Östeuropa samt Kina och Mongoliet. Bland dessa länder har Ryssland, OSS-länderna och de baltiska länderna bannät med spårvidden 1520 mm. I de andra OSJD-länderna är spårvidden i regel 1435 mm, vilket innebär att dessa OSJD-länders järnvägsmateriel, liksom de andra EU-medlemsstaternas järnvägsmateriel, inte som sådant kan användas på bannätet i Finland, eftersom spårvidden inte är densamma.

eftersom det vid beredningen av propositionen inte ännu hade framkommit något behov av att använda vagnmateriel avsedd för internationell trafik också för transporter inom Finland

3.2 Beredning

Den kompletterande propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet som ett bråds-kande tjänsteuppdrag efter att Skogsindustrin rf och dess medlemsföretag i mars 2022 kontak-tade kommunikationsministeriet. I samband med beredningen av propositionen har kommuni-kationsministeriet hört företrädare för skogsindustrin, järnvägsföretagen, Transport- och kom-munikationsverket samt Trafikledsverket.

Möjligheten att använda vagnmateriel avsedd för internationell trafik för järnvägstransporter inom Finland utreddes första gången redan hösten 2018 under statsminister Sipiläs regering, när Skogsindustrin rf framförde att det till de transporter som konjunkturuppgången inom skogsin-dustrin förutsätter behövs betydligt mer vagnmateriel avsedd för virkestransporter och att detta behov kan tillgodoses genom att man för virkestransporter inom Finland använder vagnmateriel för internationell trafik. Då konsulterades också de ryska myndigheterna och Europeiska kom-missionen. Rysslands transportministerium ansåg då inte att det med tanke på den internation-ella överenskommelsen mellan länderna fanns några förhinder för att använda materiel avsedd för internationell trafik för trafik inom Finland. Europeiska kommissionen förhöll sig hösten 2018 också förstående till frågan, men ställde dock vissa villkor för användningen av vagnma-teriel enligt OSJD/GOST-standarderna för virkestransporter på järnväg inom Finland. De vill-kor som kommissionen ställde var bland annat att det inom EU:s (Finlands) järnvägsmarknad inte får uppstå dubbla standarder (EU-normer/standarder och OSJD/GOST-standarder), dvs. att Finland måste se till att materielen returneras till OSJD-medlemsstaten. Europeiska kommiss-ionen har informerats på nytt om de bestämmelser som föreslås i regeringspropositionen under beredningen av den kompletterande propositionen. Diskussionerna och kontakten med Europe-iska kommissionen beskrivs närmare i avsnitt 5 om de föreslagna bestämmelsernas förenlighet med EU-rätten. De föreslagna bestämmelsernas förenlighet med EU-rätten

Det utrednings- och beredningsarbete som gjordes under statsminister Sipiläs regeringsperiod blev på hälft när regeringen avgick i mars 2019. I början av statsminister Marins regeringsperiod bestämdes det att beredningen av ärendet tills vidare inte fortsätter. Det tidigare utrednings- och beredningsarbetet har dock utnyttjats vid beredningen av denna regeringsproposition.

4 De viktigaste förslagen

Importen av råvirke från Ryssland har i huvudsak skötts med järnväg, ända tills Ryssland in-förde exportförbud för råvirke i mars 2022. Internationella järnvägstransporter sköts från Ryss-land och andra OSJD-medlemsstater med vagnmateriel som hör till OSJD:s gemensamma vagn-materielpool, vilken är anpassad till ett bannät på 1520 mm. I Finland är spårvidden på bannätet 1524 mm, men materiel som är anpassad till spårvidden 1520 mm kan ändå trafikera även på bannätet i Finland. På grund av den ringa skillnaden i spårvidden har det på Finlands bannät uppställts en hastighetsbegränsning på 80 kilometer i timmen för vagnar som hör till OSJD:s gemensamma vagnmaterielpool, för att den materiel som anpassats till en annan spårvidd inte ska medföra större problem för Finlands bannät och i synnerhet för dess växelanordningar.

Den finländska skogsindustrin är tvungen att hitta ersättande råvaror såväl på inhemskt håll som på världsmarknaden, till följd av att importen av råvirke från Ryssland har upphört i och med krisen i Ukraina och de sanktioner som påförts i samband med den. För inrikes virkestransporter behövs också ytterligare lämplig vagnmateriel, och det finns inte tillräckligt med finländsk ma-teriel som uppfyller EU:s krav på typgodkännande. Antalet fordon i Finland som uppfyller EU:s

krav på typgodkännande för vagnmateriel och som lämpar sig för transport av råvirke är totalt 2713. Den lastbilmateriel som lämpar sig för virkestransporter används också fullt ut, och det finns inte heller så mycket extra kapacitet för vägtransporter. Järnvägstransport är ett mer miljö- och klimatvänligt och tryggt alternativ till transporter i vägtrafiken, och järnvägstransport lämpar sig också för masstransport av gods bättre än vad lastbilstransport gör, i synnerhet på längre sträckor. För en stor del av skogsindustrins stora fabriker finns det också fungerande spårförbindelser. Allt som allt sköts dock cirka 25 procent av transporter av råvirke med järnväg, och resten med lastbilar och på vatten (flottning).

För att trygga virkestransporterna på järnvägarna i det förändrade läget har skogsindustrin föreslagit att sådan enligt OSJD/GOST-standarder typgodkänd vagnmateriel för internationell järnvägstrafik skulle användas även för virkestransporter på järnvägar inom Finland. Finland har genomfört förpliktelserna i EU:s järnvägsagstiftning till alla delar genom spårtrafiklagen och de förordningar och föreskrifter som utfärdats med stöd av den. Således ska de fordon som används i Finlands järnvägstrafik uppfylla de krav på typgodkännande som anges i EU-lagstiftningen. I 80 § i spårtrafiklagen i Finland föreskrivs det endast om ett sådant undantag enligt EU-lagstiftningen från att använda materiel som inte uppfyller kraven för typgodkännande i enlighet med EU-lagstiftningen när det är fråga om internationella järnvägstransporter från ett tredjeland (till exempel Ryssland).

På grund av den akuta bristen på materiel inom skogsindustrin föreslås det i regeringspropositionen ett temporärt undantag från 80 § i spårtrafiklagen, enligt vilket det även vid inrikes virkestransporter ska vara möjligt att använda sådan materiel som hittills endast använts för internationell virkestransport på järnväg, till den del materielen ägs av skogsindustriföretag som är verksamma i Finland eller avsändare som är verksamma i Finland har ingått ett långvarigt hyresavtal om materielen i fråga med ägarna av materielen. Skogsindustriföretag som är verksamma i Finland äger, enligt uppgifter från skogsindustrin, i Ryssland och i de baltiska länderna som mest cirka 1400 vagnar av sådan vagnmateriel som är förenlig med OSJD/GOST-standarderna och som används för virkestransporter. Dessa vagnar ägs huvudsakligen av i Finland verksamma skogsindustriföretags i Ryssland etablerade dotterföretag. Dessutom har de skogsindustriföretag som är verksamma i Finland hyrt uppskattningsvis cirka 500 vagnar för virkestransport av i de baltiska länderna verksamma materielbolag. Cirka 265 vagnar som ägs av VR-Group Ab:s dotterbolag Finnlog har använts vid internationella virkestransporter för i Finland verksamma skogsindustriföretags räkning. Således uppgår det totala antalet vagnar som kan användas för virkestransporter inom Finland till cirka 1900–2100 vagnar. Dessa vagnar, som huvudsakligen används för internationella virkestransporter, finns redan för närvarande i Finland, eftersom det med dem har bedrivits virkestransporter inom den internationella trafiken i Finland, innan Ryssland införde ett exportförbud för råvirke. Man utgår i regeringens proposition från att det förutom de vagnar som ägs av i Ryssland verksamma dotterbolag till i Finland verksamma skogsindustriföretag och -sammanslutningar även är möjligt för i Finland verksamma företag eller avsändare att hyra materiel som lämpar sig för virkestransporter från materielbolag eller andra ägare av materiel för virkestransporter i medlemsstater i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, det vill säga i praktiken de från baltiska länderna, om det finns eller kan ingås långvariga hyresavtal med dem om användningen av materielen. Med långvarigt avtal avses åtminstone ett sådant hyresavtal för användning av materiel som möjliggör oavbruten användning av fordon för inrikes transporter i Finland under en period på flera år, gärna till utgången av den tidsfrist för undantagsförfarande i 80 § 6 mom. i lagförslaget i regeringens proposition, dvs. till utgången av 2026, såvida inte materielen på grund av service- och underhållsåtgärder behöver återsändas till en OSJD-medlemsstat redan innan dess. Materielbolagen är beredda att hyra ut materiel till Finland, eftersom det exportförbud för råvirke som Ryssland infört har lett till en väsentlig minskning i virkestransporterna i Ryssland och de baltiska län-

derna. Med den föreslagna begränsningen, enligt vilken materielen ska ägas av i Finland verksam skogsindustriföretag eller deras dotterföretag, eller långvariga hyresavtal om användningen av materielen har ingåtts, har man haft för avsikt att säkerställa att materielen är av annat slag än sådan som ägs av ryska materielbolag. Trots att all materiel som är förenlig med OSJD/GOST-standarden är registrerad i ett enda fordonregister som förs i Moskva, är det klart att Rysslands eventuella krav på begränsning av användningen eller returnering av materielen i första hand kommer att vara riktade mot materiel som ägs av ryska materielbolag. Ryssland och dess järnvägsbolag RZD kan inte på motsvarande sätt kräva att materiel som ägs av skogsindustriföretag i Finland, deras dotterföretag eller de baltiska länderna ska överföras till Ryssland.

Det föreslås att 80 § 1 mom. i spårtrafiklagen ändras så, att det till den fogas hänvisningar till överenskommelsen om direkt internationell järnvägstrafik (FördrS 85/2016) och till den överenskommelse mellan ministerierna som ingåtts med stöd av den (87/2016).

Paragrafens 6 och 7 mom. ska vara i kraft temporärt endast till den 31 december 2026. Bestämmelser om detta föreslås i lagens ikraftträdandebestämmelser, inte i 80 §. I paragrafens nya 6 mom. föreslås närmare bestämmelser om de villkor som gäller fordon från Ryska federationen som är avsedda för direkt internationell trafik då de ska används för virkestransporter inom Finland. Undantaget ska vara begränsat till att gälla endast virkestransporter, med vilket avses virkesförsörjningstransporter inom skogsindustrin och de vagnar som används för dem. Vagnarna ska således användas till transport av råvirke, sågat virke och virke som är avsett för tillverkning av spån eller energiutvinning. Det föreslagna undantaget gäller således inte den övriga godstrafiken. Därför ska transport av farliga ämnen, koncentrat och energi även i fortsättningen skötas med materiel enligt OSJD/GOST-standarden och endast för internationell transport.

Enligt 6 mom. får fordon, som är registrerade den gemensamma OSJD-vagnmaterielpoolen och avsedda för virkestransporter, användas också förutom för transport i internationell trafik även för virkestransporter inom Finland, om fordonets ägare är ett företag eller en sammanslutning i Finland, eller om en avsändare som är verksam i Finland har ingått ett långvarigt hyresavtal om användning av materielen med en ägare av vagnmateriel i ett tredjeland. Fordonets ägare eller en i Finland verksam avsändare ska också underrätta Transport- och kommunikationsverket om ägar- och hyresarrangemangen i fråga om materielen. Avsändaren behöver inte ingå ett nytt avtal med materielbolaget om bägge parterna anser att det nuvarande hyresavtalet för materielen är tillräckligt långvarigt och det redan i sin nuvarande form möjliggör att materielen förblir i Finland under en längre tid så att den kan användas för virkestransporter inom Finland. Det finns som mest cirka 1400 vagnar avsedda för virkestransport som är förenliga med OSJD/GOST-standarden och som ägs av i Finland verksam skogsindustriföretags dotterföretag i Ryssland. I momentet föreslås det dessutom att det utöver sådana virkestransportvagnar som ägs av i Finland verksam skogsindustriföretag också vid behov kan användas andra virkestransportvagnar som är förenliga med OSJD/GOST-standarden, om en avsändare, det vill säga ett i Finland verksamt skogsindustriföretag, har ingått ett långvarigt hyresavtal med ägaren av vagnmaterielen och denna är belägen i ett tredjeland. Med detta avses ett materielbolag eller någon annan materielägare som är verksam i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, det vill säga i praktiken i de baltiska länderna, men alltså inte ryska materielbolag, för att den ryska staten inte ska kunna kräva att materielen returneras till Ryssland.

Det undantagsförfarande för virkestransporter som avses i 6 mom. ska vara i kraft till och med den 31 december 2026. Giltighetsperioden för undantagsförfarandet bör vara tillräckligt lång för att järnvägsföretagen och avsändarna ska ha tillräckligt med tid för att bereda sig på att skaffa sådan materiel som uppfyller EU-typgodkännandekraven. Sådan materiel som används för virkestransporter och som lämpar sig för spårvidden på Finlands bannät (1524 mm) tillverkas på

basis av beställning. Beredningen av upphandling, beställningen, beredningen av materiel och användningen av den för virkestransporter förutsätter en tidsperiod på minst tre år, och det är således motiverat att undantagsförfarandet gäller till slutet av 2026. Utgångspunkten bör vara att de järnvägsföretag och skogsindustriföretag som är verksamma i Finland så snart som möjligt börjar skaffa materiel som uppfyller EU-typgodkännandekraven, så att undantagsförfarandet ska kunna slopas vid utgången av 2026. I det utrikes- och säkerhetspolitiska läge som råder kan man inte längre räkna med att återgå till en tid då råvirke som tidigare skulle gå att importera från Ryssland för skogsindustrins bruk med materiel för internationell trafik.

I det nya temporära 7 mom. som föreslås i paragrafen föreskrivs det att kommunikationsministeriet, Transport- och kommunikationsverket och Trafikledsverket i samarbete med järnvägsföretagen, ägarna till fordonen och avsändarna ska följa upp undantagsförfarandets inverkan på säkerheten i järnvägstrafiken, bannätet och järnvägsmarknadens funktionsduglighet, och vid behov vidta åtgärder för att avhjälpa missförhållanden som upptäckts. Uppföljningen, som sker i samarbete med myndigheter och intressentgrupper, är nödvändig för att bedöma eventuella negativa följder av undantagsförfarandet och ingripa i dem så snabbt som möjligt. Om det vid uppföljningen konstateras att arrangemanget enligt undantagsförfarandet medför säkerhetsrisker, betydande slitage för bannätet, fel och tilläggsinvesteringar, snedvridningar på materielmarknaden eller brist på bankapacitet och förseningar i tågplanerna till följd av hastighetsbegränsningar i anslutning till användningen av materielen, ska det vara möjligt att vidta behövliga korrigeringar eller att i sista hand föreslå att undantagsförfarandet slopas i förtid. Om undantagsförfarandet föreslås slopas i förtid ska en regeringsproposition om ändring av 80 § i spårtrafiklagen lämnas till riksdagen. För uppföljningen tillsätter kommunikationsministeriet en arbetsgrupp till vilken ministeriet inbjuder representanter från alla intressentgrupper som avses i momentet att delta.

I detta sammanhang föreslås inga ändringar i de övriga bestämmelserna i spårtrafiklagen. Bestämmelser om underhåll av fordon finns i 13 kap. i spårtrafiklagen och de gäller huvudsakligen krav på underhåll för fordon som typgodkänts enligt EU-lagstiftningen. Lagens 76 § innehåller dessutom bestämmelser om undantag som gäller anvisning och certifiering av underhållsansvariga enheter för fordon från tredjeländer. I enlighet med paragrafen kan Transport- och kommunikationsverket på ansökan bevilja undantag från de bestämmelser om certifieringskrav som ställs på underhållsansvariga enheter, när det gäller underhåll av fordon som används i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland i 72 §. På grund av den föreslagna ändringen kan denna materiel inom den internationella järnvägstrafiken under undantagsförfarandet även tillfälligt användas för transporter inom Finland, och således gäller undantaget i 76 § även temporärt i sådana fall där materielen i fråga används i inrikes trafik på det sätt som föreslås i denna regeringsproposition.

Transport- och kommunikationsverket beviljar, i enlighet med 76 § i spårtrafiklagen, på ansökan undantag från de certifieringskrav som ställs på underhållsansvariga enheter, när det gäller underhåll av fordon som används i direkt internationell järnvägstrafik i 72 §. Järnvägsföretag ansöker om undantag enligt 76 § när det ansöker om säkerhetsintyg eller tillstånd för ibruktagande av ett fordon. Således har alla järnvägsföretag som för närvarande är verksamma i Finland redan beviljats ett sådant undantag. Om det emellertid skulle komma ett nytt järnvägsföretag på järnvägsmarknaden i Finland och det börjar bedriva virkestransporter inom Finland med sådan materiel som avses i förslaget i denna proposition, bör det naturligtvis ansöka om undantag från certifieringskraven som ställs på underhållsansvariga enheter av Transport- och kommunikationsverket, och det bör även uppdatera sitt säkerhetsstyrningssystem så att det omfattar sådana virkestransporter inom Finland som görs med sådan materiel som är förenlig med OSJD- och GOST-standarder. Järnvägsföretaget är fortsättningsvis ansvarigt för underhåll av sådana fordon som bedriver virkestransporter inom Finland på det sätt som avses i regeringspropositionen.

Järnvägsföretaget bör dock ha ett nära samarbete med materielägaren, materielbolaget som hyrt ut materielen och avsändaren.

Småskaligt underhållsarbete av materielen i den internationella trafiken under undantagsförfarandet ska, i den mån det är möjligt, skötas på de finländska depåerna på samma sätt som det görs i nuläget, då det är fråga om ett småskaligt underhållsarbete som är nödvändigt och möjligt att utföra på Finlands sida innan materielen i den internationella trafiken har återsänts till en järnvägsgränsstation i Ryssland. Sådant småskaligt underhållsarbete skulle till exempel kunna inbegripa underhåll som gäller säkerställande av skicket hos valsar och axlar. Fordonets ägare eller den avsändare som ansvarar för hyrningen av fordonet ska i samarbete med järnvägsföretagen vara skyldig att se till att småskaligt underhåll av fordon ordnas i Finland och att fordonen sänds tillbaka till en OSJD-medlemsstat senast i det skede då fordonet behöver periodiskt underhåll eller andra sådana underhållsåtgärder som kan endast utföras vid en underhållsansvarig enhet som certifierats i en OSJD-medlemsstat. Om fordonet sänds för service- och reparationsåtgärder till en OSJD-medlemsstat och avsikten är att fordonet därefter ska returneras till Finland för virkestransporter, skulle den underhållsansvariga enheten i OSJD-medlemsstaten vara tvungen att på nytt söka tillstånd för ibruktagande av fordonet som underhållits. Tillståndet för ibruktagande av ett fordon är även i nuläget av engångskaraktär för fordon för internationell trafik, och samma krav gäller i fortsättningen också motsvarande fordon när de används för transporter inom Finland.

Mer omfattande periodiskt underhåll förutsätts för materiel för internationell trafik. Sådant periodiskt underhåll är specifikt för varje vagnmodell och utförs på kilometerbasis och/eller tidsbasis. Nyare vagnar eller vagnar med nyare komponenter kan kontrolleras efter var 300 000 körda kilometer, medan det för äldre fordon har fastställts ett lägre antal körda kilometer (i de flesta fall 80 000–210 000 körda kilometer). Det tidsbaserade kontrollintervallet kan variera mellan 3–5 år. Periodiskt underhåll av ett fordon ska även i fortsättningen utföras av en certifierad underhållsansvarig enhet, vilka endast finns i OSJD-medlemsstater. Om fordonet under tiden för undantagsförfarandet skulle behöva sådant periodiskt underhåll ska fordonet returneras till OSJD-medlemsstaten för detta underhåll. På motsvarande sätt förutsätter givetvis också andra större reparationer av ett fordon eller byten av reservdelar som inte kan utföras i Finland att fordonet returneras till en OSJD-medlemsstat. Underhåll av materiel enligt OSJD/GOST-standarder kan utföras förutom i Ryssland också i de baltiska länderna. Därför är det viktigt att vagnarnas ägare, avsändare och eventuella materielbolag kontrollerar såväl underhålls- som reservdelssituationen för den materiel som används i Finland, så att materielen i nuläget inte omedelbart måste returneras till en OSJD-medlemsstat. Returnering till Ryssland eller till en annan OSJD-medlemsstat via Ryssland kommer sannolikt att innebära att fordon i nuläget inte nödvändigtvis längre kan fås tillbaka för att användas för virkestransporter inom Finland. Underhållstjänster finns till exempel tillgängliga i Estland på depån i Tapa, vilken Operail använder för underhåll av sin materiel.

Trafikledsverket har i samband med remissbehandlingen uppgett att skicket hos fordon kan följas upp genom att de fordon som används för virkestransporter förses med så kallad RFID-identifikation, (Radio Frequency Identification, fjärridentifikation som baserar sig på radiofrekvenser). Med hjälp av RFID-identifikation kan fordonen identifieras på ett tillförlitligt sätt och fordonens skick kan följas upp med Trafikledsverkets anordningar för fordonsövervakning. Om Trafikledsverket anser det nödvändigt kan Trafikledsverket i samarbete med Transport- och kommunikationsverket ge behövliga anvisningar i ärendet efter det att den föreslagna lagen trätt i kraft.

Utöver det egentliga periodiska underhållet kan det också utföras en grundlig reparation, vilken är en större verkstadsreparation. Där tas vagnen isär och alla komponenter repareras till oanvänt

skick. Sådana grundöversyner utförs normalt med 10 års mellanrum. Fordonets livslängd fastställs för varje vagnmodell enligt modellens avsedda användningsändamål. Ett fordons normala livslängd är 25 år och den går att förlänga med 5 år på vissa villkor. I övriga fall skrotas en vagn när dess livslängd löper ut.

Järnvägsföretagen och avsändarna som ansvarar för virkestransporter bär fullt ansvar för skador till materielen under den tid fordonen används i Finland. Detta är fallet även för närvarande när materiel som är förenligt med OSJD/GOST-standarder används på Finlands bannät för internationell transport. När det ryska järnvägsvägföretaget RZD levererar materielen till järnvägsgränsstationen på den finska sidan överläter det alltid materielen till VR-Group Ab, som är det enda finländska järnvägsvägföretaget som har ett bilateralt kommersiellt avtal med RZD. Om avsikten är att på bannätet i Finland leda fordon från något annat järnvägsföretag än VR-Group Ab, överför VR-Group Ab via den så kallade gränstrafikservicen fordonen, de handlingar som hänför sig till den last som transporteras i fordonen och till fordonen och den last som transporteras, inklusive allt ansvar, till det andra järnvägsföretaget. Detta har redan skett i fråga om de vagnar för virkestransport som redan har levererats till Finland, och man går tillväga på samma sätt om det från OSJD-medlemsstaterna förs in ytterligare materiel som är avsedd för virkestransport på Finlands bannät på basis av till exempel långvariga hyresavtal med materielbolag som är verksamma i en OSJD-medlemsstat. Förutom att ansvaret för materielen som används i transport på Finlands bannät i och med gränstrafikservicen eventuellt överförs från VR-Group Ab till ett annat motsvarande järnvägsföretag, ska järnvägsföretagen avtala med avsändarna, dvs. skogsindustriföretagen, om de hur skador som eventuellt uppstår på materielen under transporten ersätts.

5 De föreslagna bestämmelsernas förenlighet med EU-rätten

Bestämmelser om utsläppande på marknaden av fordon och andra delsystem i järnvägssystemet och om de krav som gäller detta finns i driftskompatibilitetsdirektivet. Fordon förutsätts ha erhållit ett sådant tillstånd för utsläppande på marknaden som avses i artikel 21 i driftskompatibilitetsdirektivet och som beviljas av den nationella säkerhetsmyndigheten eller Europeiska unionens järnvägsbyrå, om fordonet används i trafik inom en medlemsstat i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Tillstånd för utsläppande på marknaden ska alltid ansökas om av Europeiska unionens järnvägsbyrå, om fordonet är avsett att användas i trafik i flera medlemsstater i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. I artikel 21 i driftskompatibilitetsdirektivet föreskrivs det även om förutsättningarna för beviljande av tillstånd för utsläppande på marknaden och om de handlingar som ansökan ska innefatta.

Artikel 21.16 i driftskompatibilitetsdirektivet förutsätter också att reglerna om förfarandet för godkännande av sådana fordon som omfattas av det undantag som görs med stöd av bestämmelsen i fråga ska offentliggöras och anmälas till kommissionen. Dessutom ska det berörda järnvägsföretaget inom ramen för sitt säkerhetsstyrningssystem säkerställa att dessa fordon överensstämmer med de väsentliga kraven i detta direktiv. På grundval av den rapport Europeiska unionens järnvägsbyrå lämnar till kommissionen får kommissionen vid behov avge ett yttrande om huruvida sådana regler är förenliga med syftena med driftskompatibilitetsdirektivet. Om sådana regler inte är förenliga med syftena för driftskompatibilitetsdirektivet får de berörda medlemsstaterna och kommissionen samarbeta för att fastställa lämpliga åtgärder som ska vidtas. Sådana åtgärder kan vara komplettering av bestämmelserna som gäller det nationella förfarandet för godkännande av fordon, komplettering av järnvägsföretagens säkerhetsstyrningssystem eller slopande av det nationella undantagsförfarandet. Vad gäller Finland har dessa regler för förfarandet för godkännande i princip godkänts i samband med att Finland med stöd av 80 § i spårtrafiklagen har föreskrivit om undantag för att fordon som är registrerade i ett tredjeland

får användas för internationell trafik på Finlands bannät. Finland har också informerat kommissionen om de föreslagna bestämmelserna. Dessutom beskrivs det närmare i avsnitt 6 (Konsekvenser) om motiveringen till denna regeringsproposition hur ett järnvägsföretag ska komplettera sitt säkerhetsstyrningssystem till behövliga delar om det bedriver inrikes virkestransporter inom Finland med fordon som är förenliga med OSJD/GOST-standarder.

Kraven på utsläppande av fordon på marknaden och godkännande för utsläppande av fordon på marknaden har i Finland genomförts nationellt genom bestämmelserna i 11 kap. i spårtrafiklagen. På fordon som används i Finland tillämpas således kraven för utsläppande på marknaden enligt unionens lagstiftning på det sätt som avses i gällande lagstiftning, till alla andra delar med undantag för sådan materiel som kommer från tredjeländer (Ryssland) och som används för internationell trafik. Detta undantag baserar sig på artikel 7.1 led d i driftskompatibilitetsdirektivet. Dessutom får medlemsstaterna med stöd av artikel 1.4 led a i driftskompatibilitetsdirektivet undanta från tillämpningsområdet sådan privatägd järnvägsinfrastruktur, inklusive sidospår, som ägaren eller en operatör använder för sina respektive godsverksamheter eller för icke-kommersiell persontrafik samt fordon som uteslutande används på sådan infrastruktur. Med stöd av artikel 7.1 led d har det i spårtrafiklagen tagits in en bestämmelse i 80 § om hur fordon som anländer från Ryska federationen godkänns genom att ett tillstånd för ibruktagande beviljas för dem, om grunderna för beviljande av tillstånd för ibruktagande avviker från det tillstånd för utsläppande på marknaden som avses i driftskompatibilitetsdirektivet. Med stöd av den gällande 80 § i spårtrafiklagen kan materiel i Rysslandstrafiken, som beviljats ett tillstånd för ibruktagande av Transport- och kommunikationsverket, tills vidare endast röra sig i internationell trafik.

I detta sammanhang bör det också noteras att situationen i de baltiska länderna avviker helt från situationen i Finland vad EU-lagstiftningen beträffar. Spårvidden på bannätet i de baltiska länderna är 1520 mm, och av historiska skäl har deras järnvägssystem anpassats till att vara kompatibelt med järnvägssystemet i Ryssland och i flera andra OSJD-medlemsstater. De baltiska länderna är – till skillnad från Finland – OSJD-medlemsstater. Således har de baltiska länderna kommit att omfattas av ett täckande undantag från EU-lagstiftningen, så att det i dessa länders järnvägstrafik kan användas materiel som är förenligt med OSJD/GOST-standarder för såväl inhemsk som internationell trafik och att fordonen således inte behöver uppfylla EU:s krav för typgodkännande. Godstransporterna i de baltiska länderna sköts därför i sin helhet av materiel som registrerats i OSJD-ländernas gemensamma vagnmaterielpool.

Hösten 2018 förde kommunikationsministeriet detaljerade diskussioner med kommissionen om huruvida också Finland (på samma sätt som de baltiska länderna) i begränsad utsträckning kan använda fordon för internationell trafik som anländer från OSJD-medlemsstaterna för inrikes transporter på järnväg. Kommissionen konstaterade då att det med stöd av artikel 21.16 i driftskompatibilitetsdirektivet ska vara möjligt att tillåta begränsad användning av fordon från tredjeländer också för inrikes trafik, om Finland kan påvisa att följande villkor uppfylls:

- 1) järnvägsföretag garanteras lika villkor för användningen av fordonen i fråga, och användningen av fordonen förorsakar inga störningar för järnvägsmarknadens funktionsduglighet,
- 2) användningen av fordonen i fråga äventyrar inte järnvägssäkerheten,
- 3) eventuella olyckor som dessa fordon har varit involverade i inom EU utreds av Finlands nationella myndighet för utredning av olyckor (Olycksutredningscentralen OTKES) och olycksutredningarna överförs inte till någon annan behörig myndighet i tredjelandet,

4) på materielen i fråga tillämpas kraven i de tekniska specifikationer som gäller driftskompatibilitet för fordon (sk. WAG TSI²) som utfärdats med stöd av driftskompatibilitetsdirektivet,

5) fordonen utgör inte någon permanent dubbelstandard för EU (med andra ord på Finlands järnvägsmarknad), dvs. att fordonen returneras till det land där de är registrerade.

Finland lämnade in skriftliga och mycket täckande svar till kommissionen om att dessa villkor kommer att uppfyllas om fordon i internationell trafik från OSJD-medlemsstater skulle användas för godstransporter inom Finland. Sammanfattningsvis gav Finland följande svar till kommissionen:

1) alla järnvägsföretag som uppfyller EU:s tillståndsvillkor har lika förutsättningar att på Finlands bannät bedriva transporter med fordon i internationell trafik från OSJD-medlemsstater, och detsamma ska även tryggas för inrikes järnvägstransporter om användningen av dessa fordon blir tillåtet inom Finland,

2) fordon från OSJD-länder i internationell järnvägstrafik har inte varit involverade i fler olyckor på bannätet i Finland i större utsträckning än fordon som uppfyller EU:s krav på typgodkännande. För att trygga säkerheten för fordon från OSJD-medlemsstater ska Transport- och kommunikationsverket bevilja tillstånd för ibruktagande för sådana fordon. Fordonen har godkänts för trafik i OSJD-medlemsstaterna i enlighet med typgodkännandekraven i de så kallade OSJD/GOST-standarderna, och dessa krav är lika stränga när det gäller järnvägssäkerhet som EU:s motsvarande typgodkännandekrav.

3) Olycksutredningscentralen OTKES är behörig utredningsmyndighet vad beträffar alla olyckor som sker på bannätet i Finland, inklusive olyckor med fordon i internationell trafik, och det att användningen av fordon från OSJD-medlemsstater tillåts vid inrikes transporter skulle inte på något sätt begränsa OTKES:s befogenheter vid utredning av olyckor som sker på Finlands bannät,

4) fordon som kommer från OSJD-medlemsstater har naturligtvis inte godkänts i enlighet med de tekniska specifikationer som utfärdats enligt driftskompatibilitetsdirektivet, dvs. WAG TSI-kraven, eftersom fordonen har godkänts i enlighet med OSJD/GOST-standarderna. Fordon från OSJD-medlemsstater uppfyller dock med stöd av OSJD/GOST-standarderna också de väsentliga kraven i WAG TSI på järnvägssäkerhet, tillförlitlighet, uppfyllande av hälso- och miljöskydds-kraven samt tillräcklig teknisk kompatibilitet med järnvägssystemets övriga delsystem (framför allt bannätet). Dessa väsentliga krav säkerställs genom att Transport- och kommunikationsverket beviljar tillstånd för ibruktagande av fordon som kommer från OSJD-medlemsstater på motsvarande sätt som den redan beviljar dem för sådana fordon när de används för internationella järnvägstransporter. När Transport- och kommunikationsverket redan har beviljat tillstånd för materiel som är förenlig med OSJD/GOST-standarderna för att tillåta användningen av dem för internationell trafik på Finlands bannät har Transport- och kommunikationsverket redan erkänt att materielen uppfyller de väsentliga kraven. Således uppfyller samma fordon i princip de väsentliga kraven också när de används för virkestransporter inom Finland. Dessutom gäller för säker användning av fordon på Finlands bannät detaljerade krav i den mellan republiken Fin-

² Bestämmelser om kraven enligt den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet (WAG TSI) finns i kommissionens förordning (EU) nr 321/2013 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Rullande materiel – godsvagnar i Europeiska unionens järnvägssystem och om upphävande av kommissionens beslut 2006/861/EG.

lands regering och Ryska federationens regering ingångna överenskommelsen om direkt internationell järnvägstrafik, samt i de tekniska bilagorna till överenskommelsen mellan ministerierna om genomförande av överenskommelsen om godkännande av fordon och om lastningsbestämmelser för godstransport med sådana fordon, genom vilka järnvägssäkerheten säkerställs,

5) fordonen ska återsändas från Finland till registreringslandet senast i det skede då det temporära undantagsförfarandet upphör och fordonen ska återsändas till OSJD-medlemsstaten. Dessutom ska fordonen också under undantagsförfarandets giltighetsperiod returneras till OSJD-medlemsstaten om det hyresavtal som ingåtts med ägarna upphör, fordonet ska genomgå periodiskt underhåll eller om underhåll av fordonet förutsätter någon annan reparations- eller serviceåtgärd som bara finns tillgänglig i en underhållsansvarig enhet som godkänts av en OSJD-medlemsstat. På returnering av fordon tillämpas den mellan republiken Finlands regering och Ryska federationens regering ingångna överenskommelsen om direkt internationell järnvägstrafik. Således uppstår det inte någon permanent dubbelstandard för godkännande av fordon på bannätet i Finland (på EU-området) eller för deras användning.

Som det konstateras ovan ledde de förhandlingar som fördes mellan kommunikationsministeriet och kommissionen 2019 inte till att 80 § i spårtrafiklagen ändrades så att det skulle vara tillåtet att använda fordon från OSJD-medlemsstater också för virkestransporter inom Finland då statsminister Sipiläs regering i mars 2019 lämnade in sin begäran om avsked och beredningen fortsatte inte längre heller under statsminister Rinne/Marins regeringsperiod. Vid förhandlingarna visade kommissionen dock förståelse för den lösning som kommunikationsministeriet föreslagit och godkände Finlands svar om att det föreslagna undantaget uppfyller kommissionens villkor. Kommunikationsministeriet skickade den 24 mars 2022 ett brev till kommissionen, till vilket en engelskspråkig översättning av ändringen av 80 § spårtrafiklagen i enlighet med regeringens proposition bifogades. I brevet motiveras behovet av den föreslagna regleringen. Kommunikationsministeriet anser dock inte längre i detta skede att det på grund av ärendets brådskanie natur är möjligt att det inleds nya bilaterala diskussioner med kommissionen. Kommunikationsministeriet anser att kommissionen hösten 2018 har fått tillräckligt omfattande svar på frågan om de villkor som kommissionen förutsatt och att ministeriet nu närmast har informerat kommissionen om att undantagsförfarandet i den aktuella akuta krissituationen temporärt måste tas i bruk och att användning av fordon för internationell trafik för inrikes virkestransporter av järnväg ska tillåtas tillfälligt. Om Europeiska kommissionen med stöd av artikel 21.16 i driftskompatibilitetsdirektivet anser att den behöver ytterligare information, eller om kommissionen anser att bestämmelserna om Finlands tillståndsförfarande till vissa delar måste kompletteras, ska de tilläggsåtgärder som kommissionen förutsätter vidtas på det sätt som den förutsätter.

6 Konsekvenser

Skogsindustrin spelar en viktig roll i Finlands samhällsekonomi. Trots att skogsindustrins andel av Finlands bruttonationalprodukt har minskat under de senaste årtiondena är branschen fortfarande viktig, särskilt för Finlands utrikeshandel. Branschen står för cirka 20 procent av Finlands exportinkomster, och vad handelsbalansen beträffar spelar skogsindustrins produkter en ännu viktigare roll, då den import som behövs för att tillverka skogsindustrins produkter är liten. Skogsindustrins andel av marknadsvärdet på Finlands börs är nästan en femtedel, och skogsindustrins investeringar har en central roll i de investeringar som görs i Finlands samhällsekonomi. Skatteintäkterna från skogsindustrin uppgår till 2,7 miljarder euro per år. Cirka 15 procent av de personer som arbetar inom industrin arbetar inom skogsindustribranschen. Allt som allt arbetar cirka 74 000 personer inom skogsindustrin.

Skogsindustrin är beroende av fungerande råvarutransporter. Skogsindustrin är en konjunkturlös bransch, och konjunkturväxlingarna är således kraftiga. De senaste åren har varit en

tillväxttid inom skogsindustrin och skogsindustrins behov av användning av trä har ökat i synnerhet sedan 2015. Behovet av användning av trä beräknas fortsätta att öka under de kommande åren med i genomsnitt 3 procent per år, trots att det världspolitiska läget och i synnerhet det ryska kriget mot Ukraina har skapat betydande osäkerhet för Finlands och världens ekonomi.

14–20 procent av det råvirke som Finlands skogsindustri behöver har under de senaste åren importerats från Ryssland. Redan före krisen i Ukraina har importen av råvirke begränsats av Rysslands införande av importrestriktioner för olika typer av råvirke.

Skogsindustrin rf har bedömt att man genom att använda sådan vagnmateriel som föreslås i propositionen och som är förenlig med OSJD/GOST-standarden kan svara på det akuta behov av materiel som uppstått efter Rysslands invasion av Ukraina och det exportförbud mot råvirke som Ryssland har infört därefter. Skogsindustrin rf och dess medlemsföretag har bedömt att om virkestransporterna i den internationella järnvägstrafiken inte kan ersättas med inrikes virkestransporter och virkestransporter som transporteras från hamnar inom utrikeshandeln, står vi inför allt fler avbrott inom skogsindustrin från och med april 2022. Således behövs det inom det snaraste vagnmateriel för virkestransporter inom Finland, vilket redan skulle finnas tillgängligt om den vagnmateriel som är avsedd för internationell järnvägstrafik kunde användas i akuta situationer vid virkestransporter inom Finland på det sätt som föreslås. Virkestransporter mellan hamnar och fabriker inom skogsindustrin sköts i huvudsak redan för närvarande med lastbilsmateriel, eftersom det i regel rör sig om korta transporter.

Skogsindustrin rf framförde tidigare en bedömning enligt vilken det skulle medföra betydande kostnadsbesparingar om det var möjligt att använda materiel för virkestransporter inom den internationella trafiken även för inrikes virkestransporter. Skogsindustrin rf uppskattade att dessa kostnadsbesparingar uppgår i cirka 20–50 miljoner euro per år i det utrednings- och beredningsarbete de gjorde år 2018. Den siffran inbegriper den besparing som skulle fås om transporterna inte behövde flyttas till landsvägarna och den kostnad som skulle orsakas av anskaffningen av ytterligare vagnmateriel och kostnaderna för underhållet av materielen i reserv. Det ingår även en bedömning av de samhälleliga konsekvenserna i konsekvensavsnittet, eftersom en eventuell övergång av transportform från järnväg till väg skulle medföra olägenheter för säkerheten och miljön. Dessutom leder en ökning av tunga virkestransporter till slitage på vägnätet. Den ovan presenterade bedömningen har naturligtvis i nuläget inte någon desto större effekt än vad som föranleds av problemen med skogsindustrins produktionskapacitet i nuläget och de avbrott som de resulterar i. Om fabrikena inom skogsindustrin måste stängas kan detta få betydande konsekvenser för Finlands bruttonationalprodukt (BNP) och även de försiktiga prognoserna för innevarande år om en BNP-tillväxt på 0,5–2,1 procent kan vända om till en ännu svagare tillväxt eller till och med en nedgång i BNP. Avstannad tillväxt i BNP eller rentav en möjlig nedgång leder naturligtvis också till en avsevärd ökning av både arbetslösheten och statsskulden.

Sådan vagnmateriel enligt OSJD/GOST-standarden som är anpassad till bannät med en spårvidd på 1520 mm har redan i internationell trafik orsakat mer slitage på Finlands 1524 mm:s bannät, och särskilt på bannätets växelanordningar, än vanlig, EU-typgodkänd materiel. Speciellt axeln i förhållande till rälsen på vagnmateriel enligt OSJD/GOST-standarden orsakar slitage på flänsen och därmed även på rälsen i större utsträckning än inhemsk materiel enligt EU-standarder orsakar på bannätet och växelanordningarna. Om vagnmateriel enligt OSJD/GOST-standarden används i större utsträckning också i inrikes virkestransporter och inte bara i internationell trafik är det att förvänta sig att materielen i allt högre grad förorsakar slitage på bannätet och växelanordningarna. Trafikledsverket kan därför begränsa användningen av vagnmateriel enligt OSJD/GOST-standarden på Finlands bannät om användningen av materielen orsakar problem.

Trafikledsverket ska emellertid informera närmare om sådana begränsningar i sin årliga beskrivning av bannätet. Trafikledsverket har redan gjort en preliminär kartläggning av de delar av bannätet på vilka materiel enligt OSJD/GOST-standarderna som är avsedd för virkestransporter kan användas för transporter inom Finland. På basis av Trafikledsverkets utredningsarbete kan användningen av materiel från OSJD-medlemsstater vid inrikes virkestransporter vid behov begränsas till sådana delar av bannätet där rälsens vikt är minst 54 kg/meter. Bannätsförvaltarna beslutar dock självständigt om detta och informerar om eventuella begränsningar i sin årliga beskrivning av bannätet. De eventuella begränsningar som Trafikledsverket ställer på statens bannät är naturligtvis inte heller på något sätt bundna av juridiska krav förvaltare av privata spåranläggningar ställer på sitt eget bannät. Det är också mycket viktigt att inga av de begränsningar som Trafikledsverket inför begränsar tillträdet till skogsindustrins fabriker och hamnar och därigenom äventyrar virkestransporternas smidighet. Sådana fel och sådant slitage på bannätet till följd av en mer omfattande användning av OSJD-materiel ska granskas kritiskt, och om skadorna blir betydande ska behovet av ytterligare åtgärder bedömas. Sådana åtgärder kan vara att utöka det penningbelopp som reserveras för underhållet, ytterligare begränsningar för användningen av OSJD-materielen och lägre hastighetsbegränsningar samt att i sista hand avstå från användningen av denna materiel snabbare än planerat. Dessutom ska man komma ihåg att bannätsförvaltaren enligt 142 och 145 § i spårtrafiklagen har möjlighet att i grundavgiften för banavgiften inkludera en förhöjning för ett järnvägsföretag eller dess järnvägsmateriel om bannätsförvaltaren kan påvisa att järnvägsföretaget och dess materiel har orsakat extra fel och skador på bannätet.

En hastighetsbegränsning på 80 km per timme ska fortsättningsvis gälla för materielen, vilket sannolikt begränsar det slitage och eventuella skador sådan materiel som är förenlig med OSJD/GOST-standarderna kan orsaka. Hastighetsbegränsningarna kan dock för sin del begränsa den redan tidigare knappa bankapaciteten, så med materiel enligt OSJD/GOST-standarderna bör trafiken i mån av möjlighet koncentreras till tyst tid. Ökningen av inrikes virkestransporter gäller i synnerhet Östra och Sydöstra Finlands bannät. I synnerhet banavsnittet mellan Kouvola och Imatra är redan i nuläget belastat, men i fråga om det banavsnittet försvinner dock godstransporterna i den internationella järnvägstrafiken och den totala trafikmängden förblir i princip oförändrad om den ersätts med virkestransporter inom Finland som transporteras med materiel (i internationell trafik) enligt OSJD/GOST-standarderna. Virkestransporterna ökar sannolikt också på banavsnitten söder om Kajana och Joensuu (framför allt Kouvola, Kotka och Imatra). Trafikledsverkets preliminära bedömning är dock att virkestransporterna från norr till skogsindustrins fabriker i söder i regel skulle kunna skötas inom ramen för den nuvarande bankapaciteten. Alla tåg i godstrafiken mellan Lieksa och Kontiomäki (även inrikes tåg som har godkänts i enlighet med EU-lagstiftningen) omfattas av hastighetsbegränsningen på 80 kilometer per timme, så den trafik som utgörs av materiel enligt OSJD/GOST-standarderna är inte långsammare än trafik som utgörs av inhemsk materiel och medför således inga problem för bankapacitetens tillräcklighet.

Materiel som godkänts i enlighet med OSJD/GOST-standarderna uppfyller de säkerhetskrav som ställs på materielen som naturligtvis avviker från säkerhetskraven enligt EU-standarderna. Bromseffekten hos vagnmateriel enligt OSJD/GOST-standarderna uppfyller därmed inte heller kraven i den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet i fråga om fordon i godstrafik i EU, varför man för det automatiska tågövervakningssystemet har förlängt de inbromsningssträckor som ställts på tåg som transporterar vagnmateriel enligt OSJD/GOST-standarderna för att garantera tillräcklig säkerhet. Materiel enligt OSJD/GOST-standarderna har dock inte varit involverad i relativt sett fler olyckor i internationell trafik på Finlands bannät och trafiken med materielen har inte heller orsakat andra farliga situationer än trafikeringen med inhemska fordon enligt EU-standarderna. I växlingstrafiken på bangårdarna har problemet med materielen enligt OSJD/GOST-standarderna varit att delar av materielen saknar fotsteg ovanpå och i hörnen av

vagnarna. Järnvägsföretag som eventuellt använder dessa vagnar i inrikes trafik ska dock i sitt eget säkerhetsstyrningssystem ge anvisningar till förare och annan personal för att användningen av materielen inte orsakar säkerhetsproblem heller i växlingstrafiken. Den vagnmateriel enligt OSJD/GOST-standarden som har använts till virkestransporter i internationell trafik i Finland har varit relativt ny – i regel till och med nyare än finländsk materiel som godkänts enligt EU-typgodkännandekraven – och således uppfyllt de senaste standarderna och medhörande säkerhetskrav. Det kan således antas att begränsad användning av materielen för viss tid och på en avgränsad del av bannätet i en del av virkestransporterna inom Finland inte kommer att inverka negativt på järnvägssäkerheten. Den arbetsgrupp som föreslås bli inrättad under ledning av kommunikationsministeriet bör noga övervaka om den materiel som är förenlig med OSJD/GOST-standarden har några effekter på bannätet, bankapacitetens tillräcklighet och järnvägssäkerheten, och på basis av övervakningen föreslå åtgärder för att avhjälpa missförhållanden eller slopande av det tidsbundna undantagsförfarandet innan utsatt tid.

Trafikering med materiel enligt OSJD/GOST-standarden, speciellt med full last, har konstaterats orsaka en aning mer buller- och vibrationsstörningar än den inhemska materielen som är förenlig med kraven för EU-typgodkännande. Klagomål över buller- och vibrationsstörningar har emellertid i större utsträckning förekommit vid transporter av koncentrat och stenkol än vid virkestransporter. För att förebygga eventuella buller- och vibrationsstörningar kan Trafikledsverket naturligtvis uppställa hastighetsbegränsningar för enskilda banavsnitt.

Att tillfälligt tillåta användning av materiel enligt OSJD/GOST-standarden på det sätt som föreslås skulle inte heller öppna Finlands och EU:s järnvägsmarknad för att ett ryskt järnvägsföretag skulle kunna komma med materiel som är förenligt med OSJD/GOST-standarden och bedriva inrikes virkestransporter i Finland. Alla järnvägsföretag inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet ska uppfylla de tillståndsvillkor i EU-lagstiftningen enligt vilka det av järnvägsföretag krävs verksamhetstillstånd och säkerhetsintyg för att bedriva verksamhet inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Bestämmelser om villkoren för att få dessa tillstånd har utfärdats med stöd av EU-lagstiftningen i spårtrafiklagen och i lagen om transportservice (320/2017). Det tar sin tid att uppfylla förutsättningarna för tillstånden och att få tillstånden, särskilt i den nuvarande säkerhetspolitiska situationen i Europa då man både nationellt och inom Europeiska unionen skulle förhålla sig mycket kritiskt till att ett ryskt järnvägsföretag söker sig till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Ryssland har inte öppnat sin egen järnvägsmarknad för järnvägsföretag i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, så ömsesidighet i fråga om marknadstillträde fungerar inte och avsaknaden av ömsesidighet kan särskilt i nuläget återopas om man vill förhindra att ryska järnvägsföretag kommer in på Finlands och det Europeiska ekonomiska samarbetsområdets järnvägsmarknad. Järnvägsföretaget ska också ansöka om tillstånd på nytt om det sker förändringar vad gäller dess ägare och dess finansiering. Således kan inte ett ryskt järnvägsföretag få tillträde till EES-marknaden ens i det fall att de ryska ägarna försöker köpa ett järnvägsföretag som redan är verksam inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Eftersom det föreslagna undantagsförfarandet dessutom är avsett att vara tillfälligt, hinner ett sådant ryskt järnvägsföretag inte heller nödvändigtvis uppfylla förutsättningarna för att få tillstånd under den tid som undantagsförfarandet gäller. Dessutom bör man komma ihåg att trots att det genom den föreslagna regleringen under det temporära undantagsförfarandet skulle vara tillåtet att använda vagnmateriel enligt OSJD/GOST-standarden till virkestransporter inom Finland, kommer det inte i fortsättningen att vara möjligt att dra dessa vagnar, som är avsedda för virkestransporter, på Finlands bannät med andra lok än sådana som uppfyller EU:s krav på typgodkännande. Det ryska järnvägsföretaget RZD kan därför inte heller i fortsättningen dra godstransportvagnar med egna lok på Finlands bannät längre än till järnvägsgränsstationen. Således öppnar den föreslagna ändringen av regleringen inte Finlands och EU:s järnvägsmarknader för ryska järnvägsföretag.

Alternativet till den reglering som föreslås i regeringspropositionen är att nuläget bevaras så att vagnmateriel som är avsedd för direkta internationella järnvägstransporter inte ens i denna akuta krissituation får användas för virkestransporter inom Finland. Skogsindustrins behov av virkestransporter kan inte heller i väsentlig grad flyttas över till landsvägstransporter, eftersom det också råder brist på lastbilmateriel. En del intressentgrupper har påpekat att alternativet att tillåta användning av materiel enligt OSJD/GOST-standarden för virkestransporter inom Finland skulle vara effektivare materielcirkulation och anskaffning av materiel som uppfyller kraven för EU-typgodkännande. Regeringspropositionen utgår från att dessa är primära mål för att trygga tillgången till materiel senast före utgången av 2026, så att det tidsbundna undantagsförfarandet kan slopas på det föreslagna sättet. Finlands logistiska transportkedja borde dock redan i nuläget vara mycket effektiv, och således är det osäkert i vilken mån effektiviteten i cirkulationen kan förbättras ytterligare och inom vilken tidsram. Anskaffningsprocessen för materiel som baserar sig på EU:s krav på typgodkännande kan ta flera år. Anskaffning av helt ny vagnmateriel som uppfyller EU:s krav på typgodkännande kan innebära betydande kostnader för företagen, i synnerhet när det inte finns någon säkerhet om att materielen på längre sikt kommer att behövas. VR-Group Ab skaffade bl.a. 2019 en ny vagn, som uppfyller EU:s krav på typgodkännande, avsedd för transport av råvirke. Bolaget fortsätter också sina investeringar i syfte att modernisera materielen. I takt med att det för virkestransporter fås in ny vagnmateriel som uppfyller EU:s krav på typgodkännande, bedömer den arbetsgrupp som kommunikationsministeriet tillsatt också om man eventuellt kan avstå från att använda sådan materiel för internationell trafik enligt OSJD/GOST-standarden tidigare än vad som nu föreslås.

7 Remissvar

Regeringspropositionen var på remiss på tjänsten utlåtande.fi mellan den 24 och 30 mars 2022. Yttranden om propositionen lämnades av följande instanser: justitieministeriet, justitiekanslersämbetet, finansministeriet, Transport- och kommunikationsverket, Trafikledsverket, Försörjningsberedskapscentralen, VR-Group Ab, Fenniarail Oy, Operail Finland Oy, Skogsindustrin rf, Yhteinen Toimialaliitto ry (nedan YTL), Stora Enso Oyj, Lovisa hamn, Rautatiealan Unioni RAU ry, Raideammattilaiset JHL ry samt de enskilda personerna Aarne Alameri och Juhani Pirttilahti.

Yttrandena har beaktats i den mån det varit möjligt, främst genom kompletteringar i motiveringen. Justitieministeriets och statsrådets justitiekanslers yttranden krävde också ändringar i ordalydelsen i 80 § i lagförslaget.

I justitieministeriets och statsrådets justitiekanslers yttranden fästes särskild uppmärksamhet vid det föreslagna bemyndigandet i 80 § 6 mom. i propositionen, enligt vilket det genom förordning av statsrådet får utfärdas närmare bestämmelser av engångsnatur om att eventuellt förlänga eller avbryta undantagsförfarandet. I yttrandena ansåg man att det i princip inte går att genom förordning av statsrådet förlänga eller avbryta en tidsfrist som föreskrivs i lag, om det inte i lagen anges tydliga och noggrant avgränsade kriterier för när man genom förordning av statsrådet får avvika från det som föreskrivs i lagen. Justitieministeriet och justitiekanslersämbetet ansåg inte att uppföljningen enligt 80 § 7 mom. i propositionsutkastet och det att man genom förordning av statsrådet endast skulle få utfärda bestämmelser av engångsnatur om förlängning av tidsfristen med två år utgjorde tillräckligt noggrant avgränsade kriterier. Eftersom det inte gick att ange tillräckligt tydliga kriterier för bemyndigandet att utfärda förordning har bemyndigandet att utfärda förordning av statsrådet slopats i lagförslaget i propositionen och enligt det föreslagna 80 § 6 mom. ska undantagsförfarandet gälla till och med den 31 december 2026. Förslaget om att undantagsförfarandet ska gälla till och med utgången av 2026 grundar sig på remissinstansernas önskan om att tidsfristen ska vara tillräckligt lång, så att man för virkestransporter inom Finland hinner skaffa materiel som uppfyller EU-typgodkännandekraven. Eftersom vagnmateriel som

lämpar sig för virkestransporter och för bannätet i Finland (spårvidd 1524 mm) i första hand tillverkas på beställning tar det minst tre år från att en beställning görs innan man får materiel.

Justitiekanslersämbetet förutsatte också att motiveringen i avsnitt 5 (De föreslagna bestämmelsernas förenlighet med EU-rätten) kompletteras med en beskrivning av bestämmelserna om förfarandet enligt artikel 21.16 i driftskompatibilitetsdirektivet.

Finansministeriet meddelade att det inte har något att anmärka på i propositionen.

Transport- och kommunikationsverket och Trafikledsverket understödde propositionen. Transport- och kommunikationsverket framförde vissa kompletteringsbehov i motiveringen till propositionen i fråga om bland annat tillstånd för ibruktagande av materiel och underhåll av materiel.

Trafikledsverket framförde vissa kompletteringsbehov i motiveringen i fråga om bland annat konsekvenserna för bannätet av materiel som är förenlig med OSJD/GOST-standarden och om konsekvenser som gäller buller och vibrationer.

Försörjningsberedskapscentralen understödde propositionen och anser att det är viktigt att den föreslagna lagändringen i syfte att trygga transporterna inom skogsindustrin sätts i kraft så snart som möjligt.

Skogsindustrin rf, YTL, Fenniarail Oy, Operail Oy, Stora Enso Oyj, Aarne Alameri och Juhani Pirttilahti uttryckte sitt fulla stöd för propositionen. Fenniarail Oy föreslog dock att de tidsfrister för undantagsförfarandet som föreslås i propositionen förlängs med ett år (till utgången av 2024 och 2026). Också YTL understödde en förlängning av tidsfristen och även det att man skulle göra det föreslagna tidsbundna undantagsförfarandet till ett permanent arrangemang.

Aarne Alameri framför i sitt yttrande på ett heltäckande sätt skäl till att det med tanke på skogsindustrin och även den finländska samhällsekonomin är motiverat att vagnmateriel förenlig med OSJD/GOST-standarderna ska kunna användas för järnvägstransporter inom Finland.

Lovisa Hamn konstaterar i sitt yttrande att Trafikledsverket inte heller på statens bannät borde begränsa användningen av materiel som är förenlig med OSJD/GOST-standarderna så att användning är tillåten endast på skenor med en styrka på minst 54 kg/meter. Lovisa hamn har liksom andra hamnar och Fenniarail Oy ansett att det är viktigt att tillträdet till hamnarna via statens bannät tryggas även i fråga om virkestransporter med vagnar som är förenliga med OSJD/GOST-standarder.

VR-Group Ab (VR) konstaterade i sitt yttrande att det inte stöder användningen av vagnar som är förenliga med OSJD/GOST-standarden för virkestransporter inom Finland, och bolaget har motiverat detta med flera olika skäl (bland annat med hänsyn till järnvägssäkerheten, försörjningsberedskapen, bannätets skick och järnvägsmarknadens funktionsduglighet). Enligt VR är det möjligt att svara mot det ökade behovet av inrikes råvirkestransporter med hjälp av inhemsk materiel enligt EU-standarder och genom att effektivisera materielens cirkulation, och användning av materiel enligt OSJD/GOST-standarden borde således inte tillåtas vid inrikes transporter. VR uppger också att man genom nyanskaffnings- och saneringsinvesteringar försöker tillgodose behovet av materiel. Att tillåta användning av materiel enligt OSJD/GOST-standarden skulle få anskaffningen av materiel enligt EU-standarden att upphöra, och OSJD/GOST-materielen skulle rentav kunna undantränga användningen av inhemsk materiel. VR har också framfört en uppskattning om att det verkliga behovet av extra virkestransportvagnar skulle uppgå till 500 vagnar och inte cirka 1500–2000 enligt skogsindustrins uppskattning av materielbehovet.

VR har konstaterat att konsekvensbedömningen enligt propositionen bör göras i enlighet med kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 402/2013³ om den gemensamma säkerhetsmetoden för riskvärdering och riskbedömning och om upphävande av förordning (EG) nr 352/2009. VR har också framfört sin oro över att det i underhållskraven för materiel som uppfyller OSJD/GOST-standarden inte föreslås några andra arrangemang än de som gäller för materielen i fråga när materielen används för internationell järnvägstrafik. VR misstänker också att det inte kommer att finnas några reservdelar till handa för materielen. VR påpekar att bolaget inom sex månader återsänder de ryska godstransportvagnarna för internationell trafik till Ryssland. Om vagnar som är avsedda för virkestransporter eventuellt blir kvar för inrikes transporter i Finland till utgången av 2026 misstänker VR att detta kan medföra problem med RZD, även om materielägaren är ett företag inom skogsindustrin som är verksamt i Finland⁴. Rautatiealan Unioni RAU och Raideliikenteen ammattilaiset JHL lyfte fram Trafiksäkerhetsverkets utredning från 2016 där det har konstaterats att materiel som överensstämmer med OSJD/GOST-standarden inte uppfyller EU:s säkerhetskrav och således har det för materielen bland annat ställts lägre hastighetsbegränsningar än för inhemsk materiel som godkänts enligt EU-standarden. Lägre hastigheter begränsar å sin sida bankapacitetens tillgänglighet. Dessa konsekvenser har bedömts i avsnitt 6 i propositionen, vilket har kompletterats utifrån utlåtandena.

Efter remissbehandlingen har kommunikationsministeriet dessutom fört diskussioner med utrikesministeriet och försvarsministeriet om de eventuella säkerhetspolitiska risker som gäller regeringspropositionen och som lyfts fram under och efter remissbehandlingen. Slutsatsen av dessa diskussioner är att det inte från en utrikes- och säkerhetspolitisk synvinkel finns några förhinder för lagförslaget i propositionen.

8 Bestämmelser på lägre nivå än lag

Den föreslagna lagen innehåller inget bemyndigande att utfärda närmare bestämmelser genom förordning av statsrådet.

9 Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft så snart som möjligt efter att den föreslagna lagen har antagits av riksdagen.

³ Konsekvensbedömningen görs utifrån den ifrågavarande förordningen om det är meningen att väsentliga ändringar som innebär konsekvenser för säkerheten görs i järnvägssystemet. Materiel som är förenlig med OSJD/GOST-standarden används redan i nuläget i stor utsträckning på Finlands bannät för internationell järnvägstrafik utan att det har orsakat några problem för järnvägssäkerheten. Det att materielen temporärt används i virkestransporter inom Finland innebär således inte någon väsentlig förändring i järnvägssystemet och säkerhetskonsekvenserna hos lagförslaget enligt regeringspropositionen har bedömts i regeringens proposition till i den utsträckning som det har funnits förutsättningar för med beaktande av ärendets brådskande natur. Således har konsekvensbedömningen gjorts på det sätt som konsekvenser ska bedömas i en regeringsproposition.

⁴ Överenskommelsen om direkt internationell järnvägstrafik föreskriver emellertid inte om en tidsgräns för returnering av materiel, och om fordonets ägare är ett skogsindustriföretag som är verksamt i Finland eller en avsändare som är verksam i Finland och som har ingått ett långvarigt hyresavtal om användningen av materielen skulle RZD knappast ens kunna kräva att materielen returneras till OSJD-området, och det finns åtminstone inte någon förpliktelse att göra det.

10 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

De föreslagna bestämmelserna har samband med näringsfriheten enligt 18 § i grundlagen. Den föreslagna ändringen behandlar järnvägsföretagen jämlikt, eftersom alla järnvägsföretag som uppfyller tillståndsvillkoren har lika rätt att använda virkesvagnar avsedda för Rysslandstrafiken också vid inrikes transporter, på samma sätt som järnvägsföretagen enligt spårtrafiklagen och även enligt överenskommelsen mellan Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering om direkt internationell järnvägstrafik tryggas lika rätt att bedriva internationell järnvägstrafik på Finlands bannät.

De föreslagna bestämmelserna behandlar också skogsindustriföretag och avsändare som är verksamma i Finland jämlikt oberoende av deras nationalitet, eftersom alla dessa har lika möjligheter att använda materiel som är förenlig med OSJD/GOST-standarderna till de virkestransporter som materielen behövs för. I det föreslagna 80 § 6 mom. i propositionen finns en avgränsning, enligt vilken fordon som är registrerade för OSJD-området och avsedda för virkestransporter förutom för internationell transport också får användas för virkestransporter inom Finland, om fordonets ägare är ett företag eller en sammanslutning inom skogsindustrin i Finland, eller om en avsändare som är verksam i Finland har ingått ett långvarigt hyresavtal om användning av fordonet med en ägare till vagnmateriel i ett tredjeland. Denna bestämmelse är nödvändig i det nuvarande läget när Ryssland har invaderat Ukraina. Det ryska järnvägsföretaget RZD omfattas av sanktionerna och Ryssland strävar också i övrigt efter att fordon som ägs av ryska materielbolag ska återlämnas till Ryssland så snabbt som möjligt. Således preciserar den ovannämnda avgränsningen att det vid transporter inom Finland främst ska användas sådan materiel förenlig med OSJD/GOST-standarderna som skaffats och ägs av skogsindustriföretag som är verksamma i Finland och i andra hand vid behov till exempel vagnmateriel som ägs av materielbolag som är verksamma i de baltiska länderna. Därmed utsätts sådan materiel inte för de eventuella krav som Ryssland ställer i fråga om att materielen skyndsamt ska återlämnas till Ryssland.

Med stöd av vad som anförts ovan föreläggs riksdagen följande lagförslag och det kan behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

Kläm

Med stöd av vad som anförts ovan föreslås det att riksdagen godkänner lagförslaget i regeringens proposition med förslag till lag om ändring av spårtrafiklagen (RP 38/2022 rd), ändrat på det sätt som föreslås i denna kompletterande proposition.

Lag

om ändring och temporär ändring av spårtrafiklagen

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i spårtrafiklagen (1302/2018) 186 §,
ändras 3 § 5 mom., 15 § 1 mom. 3 och 5 punkten, 80 § 1 mom., 117 §, 140 § 4 mom., 148 § 1 mom., 165 § 1 mom., 187 § 1 mom., rubriken för 189 § samt 192 § 13 mom., av dem 80 § 1 mom. sådant det lyder i lag 1254/2020 och 192 § 13 mom. sådant det lyder i lag 1507/2019, samt
fogas till 80 §, sådan den lyder i lag 1254/2020, temporärt nya 6 och 7 mom. samt till lagen nya 186 b och 186 c § och till 189 §, sådan den lyder delvis ändrad i lag 1254/2020, ett nytt 5 mom. som följer:

3 §

Avgränsning av tillämpningsområdet

På bannätsförvaltare för spårbunden stadstrafik tillämpas utöver 21 kap. dessutom 165–167, 170–174, 177–180, 183 och 186 a–189 §.

15 §

Tillsyn över järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet

Transport- och kommunikationsverket övervakar

3) att järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare agerar enligt sina säkerhetsstyrningssystem och system för att hantera säkerheten och att dessa system följer 10, 11 och 30 §,

5) beredskapen inför undantagsförhållanden och störningar i järnvägssystemet, för att säkerställa att järnvägsoperatörerna och bannätsförvaltarna följer de förfaranden som de beskriver i sina säkerhetsstyrningssystem, att sådana verksamhetsutövare som avses i 171 § 1 mom. gör upp en beredskapsplan och att de i händelse av störningar vidtar åtgärder i enlighet med planen,

80 §

Fordon som anländer från Ryska federationen

Fordon som används i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland och som anländer från Ryska federationen ska ha Transport- och kommunikationsverkets tillstånd för ibruktagande. Verket beviljar tillstånd för sådana fordon och fordonstyper som i Ryska fe-

derationen eller i en annan stat som hör till organisationen för järnvägssamarbete (OSJD, Organisation for Co-operation of Railways), nedan *OSJD-stat*, har ett giltigt tillstånd för ibruktage eller ett därmed jämförbart tillstånd. Fordonen får gå i trafik endast i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland. Bestämmelser om kraven på fordon finns i den mellan Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering ingångna överenskommelsen om direkt internationell järnvägstrafik (FördrS 85/2016) och i den med stöd av den överenskommelsen ingångna överenskommelsen mellan kommunikationsministeriet i Finland och Ryska federationens transportministerium (FördrS 87/2016) och dess bilagor.

Med avvikelse från vad som föreskrivs i 1 mom. får fordon som är registrerade för OSJD-området och avsedda för virkestransporter användas också för virkestransport inom Finland, om fordonets ägare är ett företag eller en sammanslutning i Finland, eller ett i ett tredjeland verksamt dotterföretag som helt och hållet ägs av ett i Finland verksamt företag, eller om en avsändare som är verksam i Finland har ingått ett långvarigt hyresavtal om användning av fordonet med en ägare till vagnmateriel som är etablerad i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Kommunikationsministeriet, Transport- och kommunikationsverket och Trafikledsverket ska i samarbete med järnvägsföretagen, ägarna till fordonen och avsändarna följa upp behovet av att fortsätta tillämpa det undantagsförfarande som avses i 6 mom. och förfarandets inverkan på säkerheten i järnvägstrafiken, bannätet och järnvägsmarknadens funktionsduglighet samt vid behov vidta åtgärder för att avhjälpa missförhållanden som upptäckts.

117 §

Ansökan om bankapacitet

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

Om en bannätsförvaltare efter en i 1 mom. avsedd regelrätt ansöknings- och tilldelningsprocess som gäller bankapaciteten för en tågplaneperiod har överskottskapacitet att tilldela, kan bannätsförvaltaren inleda ett kompletterande förfarande för ansökan om och tilldelning av bankapacitet. I beskrivningen av bannätet ska bannätsförvaltaren publicera anvisningar för ett sådant kompletterande förfarande samt tidsplanen för förfarandet.

Om den som ansöker om bankapacitet och bannätsförvaltaren har ingått ett sådant ramavtal om användning av bankapacitet som avses i 116 §, ska ansökan om bankapacitet inlämnas i enlighet med det avtalet.

Om bannätsförvaltaren i samband med ansökan om bankapacitet kräver en sådan bokningsavgift som avses i 126 § eller säkerheter av den som ansöker om bankapacitet, ska bannätsförvaltaren meddela detta i den beskrivning av bannätet som avses i 131 §.

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

Den som ansöker om bankapacitet kan hos förvaltaren av statens bannät ansöka om bankapacitet också för internationella järnvägslinjer inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

140 §

Rabatter på och förhöjning av grundavgiften

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

148 §

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.

165 §

Anmälan av olyckor och tillbud

Järnvägsoperatörer, bannätsförvaltare och sådana verksamhetsutövare och bannätsförvaltare för spårbunden stadstrafik som avses i 159 § ska, utöver vad som föreskrivs någon annanstans i lag, anmäla olyckor och tillbud som de fått kännedom om till Transport- och kommunikationsverket. I fråga om den spårbundna stadstrafiken gäller anmälningsskyldigheten allvarliga olyckor samt andra olyckor och tillbud i metrotrafiken och spårvägstrafiken än sådana som till sin allmänna betydelse är ringa.

186 b §

Tillstånd för trafik på bannätet för flyttning av fordon

Transport- och kommunikationsverket kan på ansökan bevilja ett visstidstillstånd för trafik på bannätet för flyttning av ett sådant fordon som inte har tillstånd för utsläppande på marknaden enligt 61 eller 62 § eller tillstånd för ibruktagande enligt 79 §. Tillståndet kan beviljas för högst tio månader. Ett i denna paragraf avsett tillstånd för flyttning kan inte gälla en rätt att bedriva kommersiell trafik.

I samband med ansökan ska sökanden, för bedömningen av förutsättningarna för tillståndet för flyttning, till Transport- och kommunikationsverket lämna in en plan om förflyttning av fordonet samt om de åtgärder genom vilka säkerheten i järnvägssystemet tryggas. Till ansökan ska det dessutom bifogas ett yttrande av den bannätsförvaltare på vars bannät fordonet är avsett att flyttas. En förutsättning för beviljande av tillstånd för flyttning är att säkerheten i järnvägssystemet inte äventyras på grund av flyttningen.

Transport- och kommunikationsverket kan förena ett tillstånd för flyttning med begränsningar och villkor som syftar till att trygga säkerheten.

Vad som i 56 § föreskrivs om återkallelse av tillstånd för ibruktagande av fasta strukturella delsystem gäller också tillstånd som beviljats med stöd av denna paragraf.

186 c §

Krav på testprojekt och pilotprojekt

Bannätsförvaltare, järnvägsoperatörer, bannätsförvaltare i spårbunden stadstrafik och utövare av spårbunden stadstrafik ska lämna Transport- och kommunikationsverket en anmälan, om de har för avsikt att på bannätet eller en del av det inleda ett testprojekt eller pilotprojekt för autonom (förarlös) tågtrafik eller ett testprojekt eller pilotprojekt som förenar bannätet och bannätet för spårbunden stadstrafik. Bannätsförvaltaren eller järnvägsoperatören ska också lämna Transport- och kommunikationsverket en anmälan, om man på bannätet använder ett rullande laboratorium eller annan rullande materiel för arbetet med testerna på banan och för den trafik som arbetet föranleder. Anmälan ska göras senast tre månader innan projektet inleds.

Den anmälan som ska lämnas till Transport- och kommunikationsverket i enlighet med 1 mom. ska åtföljas av en plan för testprojektet eller pilotprojektet eller testerna på banan. Planen ska innehålla uppgifter om projektet, de ansvariga aktörerna, tidsplanen för genomförande av projektet samt åtgärderna för att säkerställa att projektet inte äventyrar järnvägssystemets säkerhet. Om den som gör anmälan är någon annan än bannätsförvaltaren ska anmälan också innehålla ett yttrande av den bannätsförvaltare på vars bannät testprojektet eller pilotprojektet är avsett att inledas.

Om anmälan är bristfällig, ska Transport- och kommunikationsverket utan dröjsmål reservera den som gjort anmälan möjlighet att komplettera anmälan inom en rimlig tid som inte får vara kortare än två veckor.

När anmälan om ett i 1 mom. avsett test- eller pilotprojekt eller om i 1 mom. avsedd användning av ett rullande laboratorium eller av annan rullande materiel för arbetet med tester på banan och för den trafik som arbetet föranleder har lämnats till Transport- och kommunikationsverket, kan sådan trafik ordnas på ett spärrat bannät på det sätt som avses i 18 § 2 mom.

187 §

Omprövningsförfarande

Omprövning av ett beslut som fattats av Transport- och kommunikationsverket med stöd av 21–23, 26–28, 36, 41, 50, 52, 55–58, 63, 64, 66–68, 70, 74–80, 82, 85, 154, 156, 164, 186 b och 186 c § får begäras i enlighet med förvaltningslagen. En begäran om omprövning ska behandlas skyndsamt och i alla händelser inom två månader efter mottagandet av begäran.

189 §

Myndigheternas rätt att ge och få upplysningar

Om ett sådant järnvägsföretag eller en sådan annan järnvägsoperatör som fått koncession och säkerhetsintyg i Finland bedriver verksamhet också i en annan EES-stat, eller om ett sådant järnvägsföretag eller en sådan annan järnvägsoperatör som fått koncession och säkerhetsintyg i en annan EES-stat bedriver verksamhet i Finland, har Transport- och kommunikationsverket trots sekretessbestämmelserna rätt att till den andra EES-statens behöriga myndighet och EU-byrån lämna sådana uppgifter om kontrollen över och giltighetstiden för koncessionen som är nödvändiga för tillsynen enligt EU-lagstiftningen, samt att få motsvarande uppgifter av dem.

192 §

Övergångsbestämmelser

Ett järnvägsföretag som även ansvarar för förvaltningen av ett bannät ska ordna bannätet på det sätt som förutsätts i 104–107, 109 och 111 § senast den 1 juli 2023.

Denna lag träder i kraft den 20 . Lagens 80 § 6 och 7 mom. är i kraft till och med den 31 december 2026.

Helsingfors den 21 april 2022

Statsminister

Sanna Marin

Kommunikationsminister Timo Harakka

Lag

om ändring av spårtrafiklagen

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i spårtrafiklagen (1302/2018) 186 §,
ändras 3 § 5 mom., 15 § 1 mom. 3 och 5 punkten, 117 §, 140 § 4 mom., 148 § 1 mom., 165 §
1 mom., 187 § 1 mom., rubriken för 189 § samt 192 § 13 mom., av dem 192 § 13 mom. sådant
det lyder i lag 1507/2019, och
fogas till lagen nya 186 b och 186 c § och till 189 §, sådan den lyder delvis ändrad i lag
1254/2020, ett nytt 5 mom. som följer:

Gällande lydelse

3 §

Avgränsning av tillämpningsområdet

På bannätsförvaltare för spårbunden stads-
trafik tillämpas utöver 21 kap. dessutom 165–
167, 170–174, 177–180, 183 och 186–189 §.

15 §

Tillsyn över järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet

Transport- och kommunikationsverket
övervakar

3) att järnvägsoperatörer och bannätsförval-
tare agerar enligt sina säkerhetsstyrningssy-
stem och att säkerhetsstyrningssystemen föl-
jer 10 och 11 §,

5) beredskapen inför undantagsförhållanden
och störningar i järnvägssystemet, för att sä-
kerställa att järnvägsoperatörerna och ban-
nätsförvaltarna följer de förfaranden som de
beskriver i sina säkerhetsstyrningssystem,

Föreslagen lydelse

3 §

Avgränsning av tillämpningsområdet

På bannätsförvaltare för spårbunden stads-
trafik tillämpas utöver 21 kap. dessutom 165–
167, 170–174, 177–180, 183 och 186 a–189
§.

15 §

Tillsyn över järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet

Transport- och kommunikationsverket
övervakar

3) att järnvägsoperatörer och bannätsförval-
tare agerar enligt sina säkerhetsstyrningssy-
stem och system för att hantera säkerheten
och att dessa system följer 10, 11 och 30 §,

5) beredskapen inför undantagsförhållanden
och störningar i järnvägssystemet, för att sä-
kerställa att järnvägsoperatörerna och ban-
nätsförvaltarna följer de förfaranden som de
beskriver i sina säkerhetsstyrningssystem, att
sådana verksamhetsutövare som avses i 171 §
1 mom. gör upp en beredskapsplan och att de
i händelse av störningar vidtar åtgärder i en-
lighet med planen,

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

117 §

Ansökan om bankapacitet

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

Om den som ansöker om bankapacitet och bannätsförvaltaren har ingått ett sådant ramavtal om användning av bankapacitet som avses i 116 §, ska ansökan om bankapacitet inlämnas i enlighet med det avtalet.

Om bannätsförvaltaren i samband med ansökan om bankapacitet kräver en sådan bokningsavgift som avses i 126 § eller säkerheter av den som ansöker om bankapacitet, ska bannätsförvaltaren meddela detta i den beskrivning av bannätet som avses i 131 §.

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

Den som ansöker om bankapacitet kan hos förvaltaren av statens bannät ansöka om bankapacitet också för internationella järnvägslinjer inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

140 §

117 §

Ansökan om bankapacitet

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

Om en bannätsförvaltare efter en i 1 mom. avsedd regelrätt ansöknings- och tilldelningsprocess som gäller bankapaciteten för en tågplaneperiod har överskottskapacitet att tilldela, kan bannätsförvaltaren inleda ett kompletterande förfarande för ansökan om och tilldelning av bankapacitet. I beskrivningen av bannätet ska bannätsförvaltaren publicera anvisningar för ett sådant kompletterande förfarande samt tidsplanen för förfarandet.

Om den som ansöker om bankapacitet och bannätsförvaltaren har ingått ett sådant ramavtal om användning av bankapacitet som avses i 116 §, ska ansökan om bankapacitet inlämnas i enlighet med det avtalet.

Om bannätsförvaltaren i samband med ansökan om bankapacitet kräver en sådan bokningsavgift som avses i 126 § eller säkerheter av den som ansöker om bankapacitet, ska bannätsförvaltaren meddela detta i den beskrivning av bannätet som avses i 131 §.

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

Den som ansöker om bankapacitet kan hos förvaltaren av statens bannät ansöka om bankapacitet också för internationella järnvägslinjer inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

140 §

Gällande lydelse

Rabatter på och förhöjning av grundavgiften

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

148 §

Regleringsorganets chef

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

165 §

Anmälan av olyckor och tillbud

Järnvägsoperatörer, bannätsförvaltare och sådana verksamhetsutövare som avses i 159 § ska, utöver vad som föreskrivs någon annanstans i lag, anmäla olyckor och tillbud som de fått kännedom om till Transport- och kommunikationsverket. I fråga om den spårbundna stadstrafiken gäller anmälningsskyldigheten allvarliga olyckor samt andra olyckor och tillbud i metrotrafiken än sådana som till sin allmänna betydelse är ringa.

186 §

Lokaliseringsskyldighet inom spårtrafiken

En innehavare av koncession för järnvägstrafik eller dennes företrädare samt en utövare

Föreslagen lydelse

Rabatter på och förhöjning av grundavgiften

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

148 §

Regleringsorganets chef

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

165 §

Anmälan av olyckor och tillbud

Järnvägsoperatörer, bannätsförvaltare och sådana verksamhetsutövare och bannätsförvaltare för spårbunden stadstrafik som avses i 159 § ska, utöver vad som föreskrivs någon annanstans i lag, anmäla olyckor och tillbud som de fått kännedom om till Transport- och kommunikationsverket. I fråga om den spårbundna stadstrafiken gäller anmälningsskyldigheten allvarliga olyckor samt andra olyckor och tillbud i metrotrafiken och spårvägstrafiken än sådana som till sin allmänna betydelse är ringa.

186 §

Lokaliseringsskyldighet inom spårtrafiken

Upphävs

Gällande lydelse

av spårbunden stadstrafik ska se till att de har tillgång till information om ett transportmedels position när transportmedlet är i trafik i anslutning till tjänsteutbudet. Lokaliseringen ska grunda sig på satellitpositionering eller på någon annan lika tillförlitlig metod.

Koncessionshavaren eller dennes företrädare samt en utövare av spårbunden stadstrafik får behandla i 1 mom. avsedd information i anslutning till en säker och smidig trafik och till planering och utveckling av trafiksystemet. I fråga om skyldigheten att lämna ut information gäller särskilda bestämmelser. Vid lokalisering av transportmedel ska de krav som ställs i annan lagstiftning beaktas.

Informationen ska behandlas i realtid och får inte bevaras längre än vad som krävs för att samla in och lämna ut informationen.

Föreslagen lydelse

186 b §

(nya)

Tillstånd för trafik på bannätet för flyttning av fordon

Transport- och kommunikationsverket kan på ansökan bevilja ett visstidstillstånd för trafik på bannätet för flyttning av ett sådant fordon som inte har tillstånd för utsläppande på marknaden enligt 61 eller 62 § eller tillstånd för ibruktage enligt 79 §. Tillståndet kan beviljas för högst tio månader. Ett i denna paragraf avsett tillstånd för flyttning kan inte gälla en rätt att bedriva kommersiell trafik.

I samband med ansökan ska sökanden, för bedömningen av förutsättningarna för tillståndet för flyttning, till Transport- och kommunikationsverket lämna in en plan om flyttning av fordonet samt om de åtgärder genom vilka säkerheten i järnvägssystemet tryggas. Till ansökan ska det dessutom bifogas ett yttrande av den bannätsförvaltare på vars bannät fordonet är avsett att flyttas. En förutsättning för beviljande av tillstånd för flyttning är att säkerheten i järnvägssystemet inte äventyras på grund av flyttningen.

Transport- och kommunikationsverket kan förena ett tillstånd för flyttning med begränsningar och villkor som syftar till att trygga säkerheten.

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

Vad som i 56 § föreskrivs om återkallelse av tillstånd för ibruktagande av fasta strukturella delsystem gäller också tillstånd som beviljats med stöd av denna paragraf.

(nya)

186 c §

Krav på testprojekt och pilotprojekt

Bannätsförvaltare, järnvägsoperatörer, bannätsförvaltare i spårbunden stadstrafik och utövare av spårbunden stadstrafik ska lämna Transport- och kommunikationsverket en anmälan, om de har för avsikt att på bannätet eller en del av det inleda ett testprojekt eller pilotprojekt för autonom (förarlös) tågtrafik eller ett testprojekt eller pilotprojekt som förenar bannätet och bannätet för spårbunden stadstrafik. Bannätsförvaltaren eller järnvägsoperatören ska också lämna Transport- och kommunikationsverket en anmälan, om man på bannätet använder ett rullande laboratorium eller annan rullande materiel för arbetet med testerna på banan och för den trafik som arbetet föranleder. Anmälan ska göras senast tre månader innan projektet inleds.

Den anmälan som ska lämnas till Transport- och kommunikationsverket i enlighet med 1 mom. ska åtföljas av en plan för testprojektet eller pilotprojektet eller testerna på banan. Planen ska innehålla uppgifter om projektet, de ansvariga aktörerna, tidsplanen för genomförande av projektet samt åtgärderna för att säkerställa att projektet inte äventyrar järnvägssystemets säkerhet. Om den som gör anmälan är någon annan än bannätsförvaltaren ska anmälan också innehålla ett yttrande av den bannätsförvaltare på vars bannät testprojektet eller pilotprojektet är avsett att inledas.

Om anmälan är bristfällig, ska Transport- och kommunikationsverket utan dröjsmål reservera den som gjort anmälan möjlighet att komplettera anmälan inom en rimlig tid som inte får vara kortare än två veckor.

När anmälan om ett i 1 mom. avsett test- eller pilotprojekt eller om i 1 mom. avsedd användning av ett rullande laboratorium eller av annan rullande materiel för arbetet med tester

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

*på banan och för den trafik som arbetet för-
anleder har lämnas till Transport- och kom-
munikationsverket, kan sådan trafik ordnas på
ett spärrat bannät på det sätt som avses i 18 §
2 mom.*

187 §

187 §

Omprövningsförfarande

Omprövningsförfarande

Omprövning av ett beslut som fattats av
Transport- och kommunikationsverket med
stöd av 21–23, 26–28, 36, 41, 52, 55–58, 63,
64, 66–68, 70, 74–80, 82, 85, 154, 156 och
164 § får begäras i enlighet med förvaltnings-
lagen. En begäran om omprövning ska be-
handlas skyndsamt och i alla händelser inom
två månader efter mottagandet av begäran.

Omprövning av ett beslut som fattats av
Transport- och kommunikationsverket med
stöd av 21–23, 26–28, 36, 41, 50, 52, 55–58,
63, 64, 66–68, 70, 74–80, 82, 85, 154, 156,
164, 186 b och 186 c § får begäras i enlighet
med förvaltningslagen. En begäran om om-
prövning ska behandlas skyndsamt och i alla
händelser inom två månader efter mottagandet
av begäran.

189 §

189 §

Myndigheternas rätt att få upplysningar

*Myndigheternas rätt att ge och få upplys-
ningar*

(nya)

*Om ett sådant järnvägsföretag eller en så-
dan annan järnvägsoperatör som fått kon-
cession och säkerhetsintyg i Finland bedriver
verksamhet också i en annan EES-stat, eller
om ett sådant järnvägsföretag eller en sådan
annan järnvägsoperatör som fått koncession
och säkerhetsintyg i en annan EES-stat bedri-
ver verksamhet i Finland, har Transport- och
kommunikationsverket trots sekretessbestäm-
melserna rätt att till den andra EES-statens
behöriga myndighet och EU-byrån lämna så-
dana uppgifter om kontrollen över och giltig-
hetstiden för koncessionen som är nödvändiga
för tillsynen enligt EU-lagstiftningen, samt att
få motsvarande uppgifter av dem.*

192 §

192 §

Övergångsbestämmelser

Övergångsbestämmelser

Gällande lydelse

Ett järnvägsföretag som även ansvarar för förvaltningen av ett bannät ska ordna förvaltningen av bannätet på det sätt som förutsätts i 104–107, 109 och 111 § i denna lag senast den 1 juli 2021.

Föreslagen lydelse

Ett järnvägsföretag som även ansvarar för förvaltningen av ett bannät ska ordna bannätet på det sätt som förutsätts i 104–107, 109 och 111 § senast den 1 juli 2023.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Lag

om ändring och temporär ändring av spårtrafiklagen

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i spårtrafiklagen (1302/2018) 186 §,
ändras 3 § 5 mom., 15 § 1 mom. 3 och 5 punkten, 80 § 1 mom., 117 §, 140 § 4 mom., 148 § 1 mom., 165 § 1 mom., 187 § 1 mom., rubriken för 189 § samt 192 § 13 mom., av dem 80 § 1 mom. sådant det lyder i lag 1254/2020 och 192 § 13 mom. sådant det lyder i lag 1507/2019, samt
fogas till 80 §, sådan den lyder i lag 1254/2020, temporärt nya 6 och 7 mom. samt till lagen nya 186 b och 186 c § och till 189 §, sådan den lyder delvis ändrad i lag 1254/2020, ett nytt 5 mom. som följer:

Gällande lydelse

3 §

Avgränsning av tillämpningsområdet

På bannätsförvaltare för spårbunden stads-
 trafik tillämpas utöver 21 kap. dessutom 165–
 167, 170–174, 177–180, 183 och 186–189 §.

15 §

Tillsyn över järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet

Transport- och kommunikationsverket
 övervakar

3) att järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare agerar enligt sina säkerhetsstyrningssystem och att säkerhetsstyrningssystemen följer 10 och 11 §,

5) beredskapen inför undantagsförhållanden och störningar i järnvägssystemet, för att säkerställa att järnvägsoperatörerna och bannätsförvaltarna följer de förfaranden som de beskriver i sina säkerhetsstyrningssystem,

Föreslagen lydelse

3 §

Avgränsning av tillämpningsområdet

På bannätsförvaltare för spårbunden stads-
 trafik tillämpas utöver 21 kap. dessutom 165–
 167, 170–174, 177–180, 183 och 186 a–189 §.

15 §

Tillsyn över järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet

Transport- och kommunikationsverket
 övervakar

3) att järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare agerar enligt sina säkerhetsstyrningssystem och *system för att hantera säkerheten och att dessa system* följer 10, 11 och 30 §,

5) beredskapen inför undantagsförhållanden och störningar i järnvägssystemet, för att säkerställa att järnvägsoperatörerna och bannätsförvaltarna följer de förfaranden som de beskriver i sina säkerhetsstyrningssystem, *att sådana verksamhetsutövare som avses i 171 § 1 mom. gör upp en beredskapsplan och att de*

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse
i händelse av störningar vidtar åtgärder i enlighet med planen,

80 §

Fordon som anländer från Ryska federationen

Fordon som används i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland och som anländer från Ryska federationen ska ha Transport- och kommunikationsverkets tillstånd för ibruktagande. Verket beviljar tillstånd för sådana fordon och fordonstyper som i Ryska federationen eller i en annan stat som hör till organisationen för järnvägssamarbete (OSJD, Organisation for Co-operation of Railways), nedan *OSJD-stat*, har ett giltigt tillstånd för ibruktagande eller ett därmed jämförbart tillstånd. Fordonen får gå i trafik endast i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland. Bestämmelser om kraven på fordon finns i den mellan Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering ingångna överenskommelsen om direkt internationell järnvägstrafik och i den med stöd av den överenskommelsen ingångna överenskommelsen mellan kommunikationsministeriet i Finland och Ryska federationens transportministerium och dess bilagor.

Järnvägsföretag som i Finland bedriver i 1 mom. avsedd direkt internationell järnvägstrafik ska ansöka om tillstånd för ibruktagande hos Transport- och kommunikationsverket innan de inleder trafik med fordon på bannätet i Finland. Överensstämelsen hos fordon ska påvisas med en anmälan som sökanden ger in till verket. Sökanden ska anmäla att fordonet eller fordonstypen har beviljats tillstånd för ibruktagande eller ett därmed jämförbart tillstånd i Ryska federationen eller någon annan OSJD-stat. Verket avgör ansökan om tillstånd för ibruktagande på basis av den anmälan som sökanden lämnat in. Tillstånd kan beviljas elektroniskt.

80 §

Fordon som anländer från Ryska federationen

Fordon som används i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland och som anländer från Ryska federationen ska ha Transport- och kommunikationsverkets tillstånd för ibruktagande. Verket beviljar tillstånd för sådana fordon och fordonstyper som i Ryska federationen eller i en annan stat som hör till organisationen för järnvägssamarbete (OSJD, Organisation for Co-operation of Railways), nedan *OSJD-stat*, har ett giltigt tillstånd för ibruktagande eller ett därmed jämförbart tillstånd. Fordonen får gå i trafik endast i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland. Bestämmelser om kraven på fordon finns i den mellan Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering ingångna överenskommelsen om direkt internationell järnvägstrafik (FördrS 85/2016) och i den med stöd av den överenskommelsen ingångna överenskommelsen mellan kommunikationsministeriet i Finland och Ryska federationens transportministerium (FördrS 87/2016) och dess bilagor.

Gällande lydelse

Ett lokomotiv som anländer från Ryska federationen och som endast används i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland får anlända till en järnvägsgränsstation i Finland utan ett sådant tillstånd för ibruktagande som avses i 1 mom., om det har ett gällande tillstånd för ibruktagande eller ett därmed jämförbart tillstånd i Ryska federationen eller någon annan OSJD-stat. Bestämmelser om kraven på lokomotiv finns i den mellan Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering ingångna överenskommelsen om direkt internationell järnvägstrafik och i den med stöd av den överenskommelsen ingångna överenskommelsen mellan kommunikationsministeriet i Finland och Ryska federationens transportministerium och dess bilagor.

Ett fordon som anländer från Ryska federationen och som används i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland ska registreras i det trafik- och transportregister som avses i 216 § i lagen om transportservice. För detta ändamål ska järnvägsföretag som i Finland bedriver direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland utan obefogat dröjsmål så snart de fått de uppgifter som avses i 218 § i den lagen och senast i sin ansökan om tillstånd för ibruktagande enligt 1 mom. till Transport- och kommunikationsverket lämna följande uppgifter om fordon som anländer från Ryska federationen för anteckning i trafik- och transportregistret:

- 1) fordonets ägare eller innehavare,
- 2) tekniska egenskaper,
- 3) begränsningar som gäller användningen av fordonet,
- 4) omständigheter som gäller underhållsplanen och som är relevanta för säkerheten.

På fordon som används i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland kan det användas fordonsnummer som tilldelats i ett tredjeland.

Föreslagen lydelse

Med avvikelse från vad som föreskrivs i 1 mom. får fordon som är registrerade för OSJD-området och avsedda för virkestransporter användas också för virkestransport inom Finland, om fordonets ägare är ett företag eller en sammanslutning i Finland, eller

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

ett i ett tredjeland verksamt dotterföretag som helt och hållet ägs av ett i Finland verksamt företag, eller om en avsändare som är verksam i Finland har ingått ett långvarigt hyresavtal om användning av fordonet med en ägare till vagnmateriel som är etablerad i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Kommunikationsministeriet, Transport- och kommunikationsverket och Trafikledsverket ska i samarbete med järnvägsföretagen, ägarna till fordonen och avsändarna följa upp behovet av att fortsätta tillämpa det undantagsförfarande som avses i 6 mom. och förfarandets inverkan på säkerheten i järnvägstrafiken, bannätet och järnvägsmarknadens funktionsduglighet samt vid behov vidta åtgärder för att avhjälpa missförhållanden som upptäckts.

117 §

117 §

Ansökan om bankapacitet

Ansökan om bankapacitet

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

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

Om en bannätsförvaltare efter en i 1 mom. avsedd regelrätt ansöknings- och tilldelningsprocess som gäller bankapaciteten för en tågplaneperiod har överskottskapacitet att tilldela, kan bannätsförvaltaren inleda ett kompletterande förfarande för ansökan om och tilldelning av bankapacitet. I beskrivningen av bannätet ska bannätsförvaltaren publicera anvisningar för ett sådant kompletterande förfarande samt tidsplanen för förfarandet.

Om den som ansöker om bankapacitet och bannätsförvaltaren har ingått ett sådant ramavtal om användning av bankapacitet som avses i 116 §, ska ansökan om bankapacitet inlämnas i enlighet med det avtalet.

Om den som ansöker om bankapacitet och bannätsförvaltaren har ingått ett sådant ramavtal om användning av bankapacitet som avses i 116 §, ska ansökan om bankapacitet inlämnas i enlighet med det avtalet.

Om bannätsförvaltaren i samband med ansökan om bankapacitet kräver en sådan bokningsavgift som avses i 126 § eller säkerheter

Om bannätsförvaltaren i samband med ansökan om bankapacitet kräver en sådan bokningsavgift som avses i 126 § eller säkerheter

Gällande lydelse

av den som ansöker om bankapacitet, ska bannätsförvaltaren meddela detta i den beskrivning av bannätet som avses i 131 §.

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

Den som ansöker om bankapacitet kan hos förvaltaren av statens bannät ansöka om bankapacitet också för internationella järnvägslinjer inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

140 §

Rabatter på och förhöjning av grundavgiften

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

148 §

Regleringsorganets chef

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

165 §

Anmälan av olyckor och tillbud

Järnvägsoperatörer, bannätsförvaltare och sådana verksamhetsutövare som avses i 159 § ska, utöver vad som föreskrivs någon annanstans i lag, anmäla olyckor och tillbud som

Föreslagen lydelse

av den som ansöker om bankapacitet, ska bannätsförvaltaren meddela detta i den beskrivning av bannätet som avses i 131 §.

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

Den som ansöker om bankapacitet kan hos förvaltaren av statens bannät ansöka om bankapacitet också för internationella järnvägslinjer inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

140 §

Rabatter på och förhöjning av grundavgiften

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

148 §

Regleringsorganets chef

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

165 §

Anmälan av olyckor och tillbud

Järnvägsoperatörer, bannätsförvaltare och sådana *verksamhetsutövare och bannätsförvaltare för spårbunden stadstrafik* som avses i 159 § ska, utöver vad som föreskrivs någon

Gällande lydelse

de fått kännedom om till Transport- och kommunikationsverket. I fråga om den spårbundna stadstrafiken gäller anmälningsskyldigheten allvarliga olyckor samt andra olyckor och tillbud i metrotrafiken än sådana som till sin allmänna betydelse är ringa.

Föreslagen lydelse

annanstans i lag, anmäla olyckor och tillbud som de fått kännedom om till Transport- och kommunikationsverket. I fråga om den spårbundna stadstrafiken gäller anmälningsskyldigheten allvarliga olyckor samt andra olyckor och tillbud i *metrotrafiken och spårvägstrafiken* än sådana som till sin allmänna betydelse är ringa.

186 §

Lokaliseringsskyldighet inom spårtrafiken

En innehavare av koncession för järnvägs- trafik eller dennes företrädare samt en utövare av spårbunden stadstrafik ska se till att de har tillgång till information om ett transportmedels position när transportmedlet är i trafik i anslutning till tjänsteutbudet. Lokaliseringen ska grunda sig på satellitpositionering eller på någon annan lika tillförlitlig metod.

Koncessionshavaren eller dennes företrädare samt en utövare av spårbunden stadstrafik får behandla i 1 mom. avsedd information i anslutning till en säker och smidig trafik och till planering och utveckling av trafiksystemet. I fråga om skyldigheten att lämna ut information gäller särskilda bestämmelser. Vid lokalisering av transportmedel ska de krav som ställs i annan lagstiftning beaktas.

Informationen ska behandlas i realtid och får inte bevaras längre än vad som krävs för att samla in och lämna ut informationen.

(nya)

186 §

Lokaliseringsskyldighet inom spårtrafiken

Upphävs

186 b §

Tillstånd för trafik på bannätet för flyttning av fordon

Transport- och kommunikationsverket kan på ansökan bevilja ett visstidstillstånd för trafik på bannätet för flyttning av ett sådant fordon som inte har tillstånd för utsläppande på marknaden enligt 61 eller 62 § eller tillstånd för ibruktagande enligt 79 §. Tillståndet kan

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

beviljas för högst tio månader. Ett i denna paragraf avsett tillstånd för flyttning kan inte gälla en rätt att bedriva kommersiell trafik.

I samband med ansökan ska sökanden, för bedömningen av förutsättningarna för tillståndet för flyttning, till Transport- och kommunikationsverket lämna in en plan om förflyttning av fordonet samt om de åtgärder genom vilka säkerheten i järnvägssystemet tryggas. Till ansökan ska det dessutom bifogas ett yttrande av den bannätsförvaltare på vars bannät fordonet är avsett att flyttas. En förutsättning för beviljande av tillstånd för flyttning är att säkerheten i järnvägssystemet inte äventyras på grund av flyttningen.

Transport- och kommunikationsverket kan förena ett tillstånd för flyttning med begränsningar och villkor som syftar till att trygga säkerheten.

Vad som i 56 § föreskrivs om återkallelse av tillstånd för ibruktagande av fasta strukturella delsystem gäller också tillstånd som beviljats med stöd av denna paragraf.

(nya)

186 c §

Krav på testprojekt och pilotprojekt

Bannätsförvaltare, järnvägsoperatörer, bannätsförvaltare i spårbunden stadstrafik och utövare av spårbunden stadstrafik ska lämna Transport- och kommunikationsverket en anmälan, om de har för avsikt att på bannätet eller en del av det inleda ett testprojekt eller pilotprojekt för autonom (förarlös) tågtrafik eller ett testprojekt eller pilotprojekt som förenar bannätet och bannätet för spårbunden stadstrafik. Bannätsförvaltaren eller järnvägsoperatören ska också lämna Transport- och kommunikationsverket en anmälan, om man på bannätet använder ett rullande laboratorium eller annan rullande materiel för arbetet med testerna på banan och för den trafik som arbetet föranleder. Anmälan ska göras senast tre månader innan projektet inleds.

Den anmälan som ska lämnas till Transport- och kommunikationsverket i enlighet med 1 mom. ska åtföljas av en plan för testpro-

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

jektet eller pilotprojektet eller testerna på banan. Planen ska innehålla uppgifter om projektet, de ansvariga aktörerna, tidsplanen för genomförande av projektet samt åtgärderna för att säkerställa att projektet inte äventyrar järnvägssystemets säkerhet. Om den som gör anmälan är någon annan än bannätsförvaltare ska anmälan också innehålla ett yttrande av den bannätsförvaltare på vars bannät testprojektet eller pilotprojektet är avsett att inledas.

Om anmälan är bristfällig, ska Transport- och kommunikationsverket utan dröjsmål reservera den som gjort anmälan möjlighet att komplettera anmälan inom en rimlig tid som inte får vara kortare än två veckor.

När anmälan om ett i 1 mom. avsett test- eller pilotprojekt eller om i 1 mom. avsedd användning av ett rullande laboratorium eller av annan rullande materiel för arbetet med tester på banan och för den trafik som arbetet föranleder har lämnas till Transport- och kommunikationsverket, kan sådan trafik ordnas på ett spärrat bannät på det sätt som avses i 18§ 2 mom.

187 §

Omprövningsförfarande

Omprövning av ett beslut som fattats av Transport- och kommunikationsverket med stöd av 21–23, 26–28, 36, 41, 52, 55–58, 63, 64, 66–68, 70, 74–80, 82, 85, 154, 156 och 164 § får begäras i enlighet med förvaltningslagen. En begäran om omprövning ska behandlas skyndsamt och i alla händelser inom två månader efter mottagandet av begäran.

187 §

Omprövningsförfarande

Omprövning av ett beslut som fattats av Transport- och kommunikationsverket med stöd av 21–23, 26–28, 36, 41, 50, 52, 55–58, 63, 64, 66–68, 70, 74–80, 82, 85, 154, 156, 164, 186 b och 186 c § får begäras i enlighet med förvaltningslagen. En begäran om omprövning ska behandlas skyndsamt och i alla händelser inom två månader efter mottagandet av begäran.

189 §

Myndigheternas rätt att få upplysningar

(nya)

189 §

Myndigheternas rätt att ge och få upplysningar

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

Om ett sådant järnvägsföretag eller en sådan annan järnvägsoperatör som fått koncession och säkerhetsintyg i Finland bedriver verksamhet också i en annan EES-stat, eller om ett sådant järnvägsföretag eller en sådan annan järnvägsoperatör som fått koncession och säkerhetsintyg i en annan EES-stat bedriver verksamhet i Finland, har Transport- och kommunikationsverket trots sekretessbestämmelserna rätt att till den andra EES-statens behöriga myndighet och EU-byrån lämna sådana uppgifter om kontrollen över och giltighetstiden för koncessionen som är nödvändiga för tillsynen enligt EU-lagstiftningen, samt att få motsvarande uppgifter av dem.

192 §

Övergångsbestämmelser

Ett järnvägsföretag som även ansvarar för förvaltningen av ett bannät ska ordna förvaltningen av bannätet på det sätt som förutsätts i 104–107, 109 och 111 § i denna lag senast den 1 juli 2021.

192 §

Övergångsbestämmelser

Ett järnvägsföretag som även ansvarar för förvaltningen av ett bannät ska ordna bannätet på det sätt som förutsätts i 104–107, 109 och 111 § senast den 1 juli 2023.

Denna lag träder i kraft den 20 . Lagens 80 § 6 och 7 mom. är i kraft till och med den 31 december 2026.
