

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

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

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

I spårtrafiklagen föreslås det en ändring genom vilken möjligheten att använda materiel avsedd för östlig internationell trafik vid virkes- och kemikalietransporter inom Finland förlängs till utgången av 2028. Det gällande undantaget tillåter att materielen används vid virkes- och kemikalietransporter inom Finland till utgången av 2026. Det är nödvändigt att förlänga möjligheten till undantag för att företagen ska ha tillräckligt med tid att skaffa en tillräcklig mängd sådan materiel för virkes- och kemikalietransporter inom Finland som uppfyller kraven i Europeiska unionens lagstiftning.

I spårtrafiklagen och lagen om transportservice föreslås vissa ändringar som gäller spårbunden stadstrafik. Den viktigaste ändringen innebär att planer för byggande av ett nytt bannät för spårbunden stadstrafik ska lämnas till Transport- och kommunikationsverket när ett sådant nytt bannät planeras i ett område där det inte sedan tidigare finns metro- eller spårvägstrafik. Syftet med den föreslagna ändringen är att säkerhetsaspekter bättre än tidigare ska beaktas vid planeringen och byggandet av bannät för spårbunden stadstrafik. Med stöd av gällande bestämmelser har Transport- och kommunikationsverket möjlighet att påverka bannätsförvaltare för och utövare av spårbunden stadstrafik först när de lämnar in sina säkerhetsstyrningssystem till verket. Säkerhetsstyrningssystemen lämnas i regel in först när det är meningen att inleda trafiken på bannätet, och detta är mycket sent i fråga om många lösningar.

I spårtrafiklagen och lagen om transportservice föreslås dessutom vissa andra ändringar som är av teknisk natur.

De föreslagna lagarna avses träda i kraft den 1 april 2026. De bestämmelser som gäller möjligheten att använda materiel avsedd för östlig internationell trafik vid transporter inom Finland föreslås dock träda i kraft den 1 januari 2027 och gälla till utgången av 2028.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
MOTIVERING.....	3
1 Bakgrund och beredning.....	3
1.1 Bakgrund.....	3
1.2 Beredning.....	4
2 Nuläge och bedömning av nuläget	4
3 Målsättning	8
4 Förslagen och deras konsekvenser	8
4.1 De viktigaste förslagen	8
4.2 De huvudsakliga konsekvenserna.....	10
4.2.1 Konsekvenser av den förlängda möjligheten att använda OSJD/GOST-materiel...10	
4.2.2 Konsekvenser av bestämmelserna om spårbunden stadstrafik.....	11
5 De föreslagna bestämmelsernas förenlighet med EU-rätten	14
6 Alternativa handlingsvägar och metoder som planerats eller genomförts av andra medlemsstater	16
7 Remissvar	18
8 Specialmotivering.....	21
8.1 Spårtrafiklagen.....	21
8.2 Lagen om transportservice.....	26
9 Bestämmelser på lägre nivå än lag	29
10 Ikraftträdande	29
11 Verkställighet och uppföljning	29
12 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning	30
LAGFÖRSLAG.....	32
1. Lag om ändring och temporär ändring av spårtrafiklagen.....	32
2. Lag om ändring av lagen om transportservice.....	35
BILAGA	38
PARALLELLTEXTER.....	38
1. Lag om ändring och temporär ändring av spårtrafiklagen.....	38
2. Lag om ändring av lagen om transportservice.....	42

MOTIVERING

1 Bakgrund och beredning

1.1 Bakgrund

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

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

Den andra gången ändrades spårtrafiklagen genom lagen om ändring och temporär ändring av spårtrafiklagen (476/2022), som trädde i kraft den 22 juni 2022. I detta sammanhang fogades bland annat två nya paragrafer till spårtrafiklagen. I den nya 186 b § som fogades till spårtrafiklagen föreskrevs det om hur man får förflytta sig på bannätet med ett fordon för vilket det inte har beviljats tillstånd för utsläppande av fordon på marknaden eller tillstånd för ibruktagande enligt spårtrafiklagen. Ett tillstånd för flyttning enligt paragrafen kan användas för enskilda flyttningar av fordon, exempelvis när ett fordon som används enbart på en privatspåransläggning eller ett tåg i metrotrafik flyttas via bannätet för underhållsarbeten. I den andra nya paragrafen som fogades till spårtrafiklagen, dvs. 186 c §, föreskrevs det om de krav som gäller olika testprojekt och pilotprojekt. Sådana projekt är exempelvis försöksprojekt med autonom tågtrafik eller duospårtrafik samt användning av rullande laboratorier eller annan materiel på bannätet i arbetet med testning av banan eller i sådan trafik som detta förutsätter. Den viktigaste av de ändringar som gjordes genom lag 476/2022 var emellertid den temporära ändringen av 80 § i spårtrafiklagen. Genom den blev det möjligt att använda materiel som uppfyller den OSJD/GOST-standard¹ för östlig internationell trafik vid virkes- och kemikalietransporter inom Finland fram till utgången av 2026. Det temporära undantagsförfarandet blev nödvändigt efter att Ryssland den 24 februari 2022 anföll Ukraina

¹ OSJD är en samarbetsorganisation för järnvägstransporter. Dess 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 1 520 mm. I de andra OSJD-länderna är spårvidden i regel 1 435 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. Med GOST-standarden avses de tekniska krav på järnvägssystem och järnvägsmateriel som utvecklats och godkänts inom ramen för OSJD och som materielen måste uppfylla för att kunna användas för järnvägstransporter inom OSJD:s område.

och transporter av virke och delvis även kemikalier från Ryssland upphörde på grund av de sanktioner som EU och Ryssland införde mot varandra. När det föreskrevs om undantagsförfarandet ansågs det att tidsfristen fram till utgången av 2026 var tillräckligt lång för att järnvägsföretagen och företagen inom skogsindustrin och den kemiska industrin skulle hinna skaffa transportmateriel som överensstämmer med EU-standarden för transporter inom Finland. Företagen har dock konstaterat att undantagsförfarandet behöver förlängas så att det gäller fram till utgången av 2028 för att de ska hinna skaffa en tillräcklig mängd sådan materiel för virkes- och kemikalietransporter som överensstämmer med EU-standarden och kunna slopa användningen av fordon som uppfyller OSJD/GOST-standarden på det sätt som krävs enligt unionslagstiftningen. Förslaget att förlänga tidsfristen för användning av fordon som uppfyller OSJD/GOST-standarden med två år är också förenligt med regeringsprogrammet för statsminister Orpos regering, enligt vilket regeringen tillåter bestående användning av vagnar som registrerats utomlands. Det föreslås således att giltighetstiden för 80 § 6 och 7 mom. i spårtrafiklagen och undantagsförfarandet enligt dessa moment ska förlängas med två år genom de bestämmelser som föreslås i denna regeringsproposition.

Spårtrafiklagen ändrades en tredje gång genom lagen 253/2024, som trädde i kraft den 20 maj 2024. I detta sammanhang gjordes bland annat vissa ändringar i spårtrafiklagen utifrån de anmärkningar som Europeiska kommissionen har framfört i samband med ett så kallat Pilot-frågeformulär för att se över hur Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 om järnvägssäkerhet, som ingick i EU:s fjärde järnvägspaket, har genomförts nationellt i Finland. Dessa ändringar hänför sig bland annat till de uppgifter och ansvar som hör till Transport- och kommunikationsverket och andra aktörer som avses i spårtrafiklagen. Den viktigaste ändringen i spårtrafiklagen som gjordes i detta sammanhang var att det i lagens 140 § infördes en möjlighet till förhöjd grundavgift på basis av investeringar. I och med denna ändring kan grundavgiften höjas på basis av investeringar till i regel högst fem gånger beloppet av den gällande grundavgiften.

Som parallella lagar till alla de ovannämnda lagarna om ändring av spårtrafiklagen har det också gjorts ändringar i bestämmelserna om spårtrafik i lagen om transportservice (320/2017) när det gäller bland annat tillståndskraven för spårtrafik.

I denna proposition föreslås en ny, fjärde översyn av spårtrafiklagen. Utöver den ovannämnda ändringen som gäller en förlängning av giltighetstiden för bestämmelserna om användning av fordon som uppfyller OSJD/GOST-standarden fram till utgången av 2028 föreslås ändringar framför allt i de bestämmelser i spårtrafiklagen som gäller idkande av spårbunden stadstrafik. Samtidigt ändras också vissa bestämmelser om spårbunden stadstrafik i lagen om transportservice.

1.2 Beredning

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

Utkastet till regeringens proposition var ute på remiss via tjänsten utlåtande.fi 22.1–5.3.2025. Ett sammandrag av yttrandena presenteras i avsnitt 7 i motiveringen till propositionen. Remissvar.

2 Nuläge och bedömning av nuläget

Spårtrafiklagen trädde i kraft den 1 januari 2019. Genom den infördes i vår nationella lagstiftning samtliga författningar i EU:s fjärde järnvägspaket och all övrig unionslagstiftning

inom järnvägssektorn som gällde sedan tiden före paketet. EU:s fjärde järnvägspaket består av en marknadsdel och en teknisk del. Finland var en av de få EU-medlemsstater som införde EU:s fjärde järnvägspaket i sin nationella lagstiftning inom den första fastställda tidsfristen. Författningarna i marknadsdelen skulle genomföras nationellt senast den 25 december 2018, medan den första tidsfristen för genomförandet av författningarna i den tekniska delen gick ut den 16 juni 2019. När det gällde att genomföra författningarna i den tekniska delen utnyttjade majoriteten av medlemsstaterna både möjligheten att förlänga tidsfristen för det nationella genomförandet till den 16 juni 2020 och den möjlighet till tilläggstid fram till den 16 oktober 2020 som erbjöds med anledning av Covid-19-pandemin.

I marknadsdelen av EU:s fjärde järnvägspaket ingick följande rättsakter:

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

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

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

Europeiska kommissionen har ännu inte slutfört översynen av lagstiftningen om det nationella införlivandet av EU:s fjärde järnvägspaket i Finland eller de övriga medlemsstaterna i EU. Kommissionen har dock den 30 april 2021 sänt Finland ett EU Pilot-frågeformulär om införlivandet av järnvägssäkerhetsdirektivet. Finland lämnade sitt svar till kommissionen om införlivandet av järnvägssäkerhetsdirektivet i juli 2021. Kommissionen sände i februari 2023 tilläggsfrågor om genomförandet av järnvägssäkerhetsdirektivet, och Finland besvarade dessa tilläggsfrågor den 23 mars 2023. Genom den föregående lagen om ändring av spårtrafiklagen, som trädde i kraft den 20 maj 2024, gjordes vissa ändringar i spårtrafiklagen som kommissionen hade lyft fram i samband med Pilot-frågeformuläret. Kommissionen har dock ännu inte avslutat det nationella genomförandet av de tre direktiv som ingår i EU:s fjärde järnvägspaket, och kommissionen kan således kräva ytterligare ändringar i den nationella genomförandelagstiftningen.

Eftersom syftet med denna regeringsproposition är att ändra i synnerhet bestämmelserna om spårbunden stadstrafik innehåller detta avsnitt också en kort översikt över den gällande regleringen av spårbunden stadstrafik. Med spårbunden stadstrafik avses på det sätt som

föreskrivs i 59 § i lagen om transportservice metro- eller spårtrafik som bedrivs på ett metrobannät eller ett spårvägsnät och som trafikutövaren är skyldig att anmäla skriftligt till Transport- och kommunikationsverket. Utövaren av spårbunden stadstrafik kan vara ett kommunalt affärsverk eller bolag eller något annat bolag eller någon annan sammanslutning. I 7 kap. i lagen om transportservice föreskrivs det om de krav som ställs på bedrivande av spårbunden stadstrafik. Vidare innehåller 21 kap. i spårtrafiklagen bestämmelser om de krav som ställs på förvaltningen av bannätet för spårbunden stadstrafik. Utövare av spårbunden stadstrafik ska enligt 64 § i lagen om transportservice och bannätsförvaltare för spårbunden stadstrafik ska enligt 158 § i spårtrafiklagen ha ett säkerhetsstyrningssystem, som säkerställer att trafikutövaren och bannätsförvaltaren dels har gjort en omfattande riskbedömning av verksamheten och förberett sig på alla risker, dels genom ansvarsfördelning har sett till att verksamheten kan organiseras på ett så säkert sätt som möjligt. Utövaren av och bannätsförvaltaren för spårbunden stadstrafik är i allmänhet en och samma ansvariga aktör (ett kommunalt affärsverk). Den spårbundna stadstrafiken reglerades tidigare centraliserat i lagen om spårbunden stadstrafik i fråga om såväl bedrivandet av trafiken som förvaltningen av bannätet, men när lagen om transportservice stiftades ledde det till att bestämmelserna om bedrivande av spårbunden stadstrafik flyttades till lagen om transportservice. Bestämmelserna om förvaltningen av bannätet inom spårbunden stadstrafik flyttades den 1 januari 2019 till spårtrafiklagen, och samtidigt upphävdes lagen om spårbunden stadstrafik.

Det gällande regelverket om spårbunden stadstrafik som ingår i spårtrafiklagen och lagen om transportservice har utformats så att de allra viktigaste, och med tanke på säkerheten väsentligaste, kraven ska tillämpas i lindrigare form på spårbunden stadstrafik jämfört med de krav som ställs på järnvägstrafik med stöd av unionslagstiftningen. Det säkerhetsstyrningssystem som krävs av utövare av och bannätsförvaltare för spårbunden stadstrafik är således en lindrigare version av det säkerhetsstyrningssystem som enligt unionslagstiftningen krävs av järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare för järnvägstrafik. Det säkerhetsstyrningssystem som krävs av utövare av och bannätsförvaltare för spårbunden stadstrafik ska dessutom beredas så att systemet dimensioneras med beaktande av verksamhetens art och omfattning och så att systemet innefattar en tillräcklig beredskap inför de risker som är förknippade med verksamheten. För bedrivande av spårbunden stadstrafik krävs dock inget säkerhetsintyg, och av bannätsförvaltare för spårbunden stadstrafik krävs inget säkerhetstillstånd, trots att säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd i regel krävs av motsvarande verksamhetsutövare inom järnvägstrafik.

Med stöd av 62–66 § i lagen om transportservice och 156–158 och 160 § i spårtrafiklagen har Transport- och kommunikationsverket bemyndigats att meddela närmare föreskrifter om följande:

- med stöd av 62 § i lagen om transportservice, de uppgifter som utövare av spårbunden stadstrafik ska uppgi i sin anmälan till Transport- och kommunikationsverket,
- med stöd av 63 § i lagen om transportservice, minimisäkerhetsnivån för metro- och spårvägstrafiksystemet och dess delar samt om säkerhetsmålen för metro- och spårvägstrafiksystemet,
- med stöd av 64 § i lagen om transportservice, innehållet i det säkerhetsstyrningssystem som krävs av utövare av spårbunden stadstrafik,
- med stöd av 65 § i lagen om transportservice, kraven på behörigheten för och hälsotillståndet hos personer som sköter uppgifter som förare, om läkarundersökningar och om hur ofta den som sköter en uppgift som förare ska påvisa sin behörighet,

- med stöd av 66 § i lagen om transportservice, det närmare innehållet i och uppgörandet av den beredskapsplan som krävs av utövare av spårbunden stadstrafik,
- med stöd av 156 § i spårtrafiklagen, de uppgifter som bannätsförvaltare för spårbunden stadstrafik ska uppgi i sin anmälan till Transport- och kommunikationsverket,
- med stöd av 157 § i spårtrafiklagen, minimisäkerhetsnivån för metro- och spårvägstrafiksystemet och dess delar samt om säkerhetsmålen för metro- och spårvägstrafiksystemet,
- med stöd av 158 § i spårtrafiklagen, innehållet i det säkerhetsstyrningssystem som krävs av bannätsförvaltare för spårbunden stadstrafik,
- med stöd av 160 § i spårtrafiklagen, de uppgifter som ska antecknas i registret över spårbunden stadstrafik.

Med stöd av de ovannämnda bemyndigandena har Transport- och kommunikationsverket utfärdat en föreskrift om spårbunden stadstrafik (TRAFICOM/52247/03.04.02.00/2023), som innehåller mer detaljerade bestämmelser om arrangemangen kring spårbunden stadstrafik än bestämmelser på lagnivå. Transport- och kommunikationsverket har dessutom, genom ett bemyndigande i 171 § i spårtrafiklagen, utfärdat en föreskrift om ordnande av beredskapsplanering i transportsystemet som också gäller beredskapsplaneringen inom spårbunden stadstrafik.

Eftersom spårvägstrafik huvudsakligen bedrivs parallellt med annan vägtrafik framför allt i gatumiljö, föreskrivs det i vägtrafiklagen (729/2018) om situationer där spårvägstrafik och annan vägtrafik möts. Vägtrafiklagen och bestämmelser på lägre nivå som utfärdats med stöd av den lagen innehåller bestämmelser om bland annat vägmärken, trafikljusreglering och annan reglering, körhastigheter, möte och väjningsplikt samt andra trafikregler. Enligt 70 § 5 mom. i vägtrafiklagen får Transport- och kommunikationsverket meddela föreskrifter om andra trafikanordningar för spårvagnstrafiken än sådana som anges i den lagen. Med stöd av den ovannämnda bestämmelsen i vägtrafiklagen har Transport- och kommunikationsverket meddelat en föreskrift om trafikanordningar (TRAFICOM/163546/03.04.03.00/2024), där det också föreskrivs om vägmärken för spårvagnstrafik och om deras tekniska egenskaper, för att vägmärkena ska vara enhetliga i hela landet allteftersom den spårbundna stadstrafiken byggs ut.

I statliga väg- och banprojekt är projektbedömning ett lagstadgat krav i fråga om betydande projekt, men det finns ingen motsvarande reglering om kommunala projekt. Transport- och kommunikationsverket publicerade i oktober 2023 en anvisning om projektbedömning för städernas metro- och spårvägsprojekt. Enligt anvisningen ska projektbedömningen också innefatta en bedömning av stadsspårprojektets konsekvenser för trafiksystemets säkerhet. I statens och kommunernas avtal om markanvändning, boende och trafik (MBT) för 2024–2035 anges som en åtgärd i fråga om regionerna Helsingfors, Tammerfors och Åbo att kommunerna i fortsättningen ska följa Transport- och kommunikationsverkets anvisning i planeringen av stadsspårprojekt. Syftet är att projektbedömningsuppgifterna om olika typer av projekt framöver ska vara mer jämförbara sinsemellan.

Metro- och spårvägstrafiken har under den senaste tiden byggts ut förutom i Helsingfors stadskärna även till den övriga huvudstadsregionen, och i augusti 2021 inleddes spårvägstrafik även i Tammerfors. Det finns planer på att bygga ut spårvägstrafiken ytterligare med nya rutter framför allt inom huvudstadsregionen. När stadsspårtrafiken byggs ut uppstår det också ett

behov av att utveckla lagstiftningen om den, så att en säker och smidig trafik kan tryggas redan i planerings- och uppbyggnadsfasen av ett bannät för stadsspårtrafik.

Denna proposition innefattar också en ändring av 80 § 6 och 7 mom. i spårtrafiklagen, som innebär att materiel avsedd för östlig internationell trafik (s.k. OSJD/GIST-materiel) kan användas vid virkes- och kemikalietransporter ända fram till utgången av 2028. Som det har konstaterats ovan föreskrevs det i lag 476/2022 om ett undantag som gäller fram till utgången av 2026. Företagen inom skogsindustrin och den kemiska industrin har dock haft problem med att före utgången av 2026 hinna skaffa en tillräcklig mängd materiel som uppfyller EU-kraven, och därför finns det skäl att förlänga det undantagsförfarande som trädde i kraft i juni 2022 så att det gäller fram till utgången av 2028. Europeiska kommissionen har informerats om förslaget att förlänga giltighetstiden för det temporära undantaget fram till utgången av 2028. Användningen av OSJD/GOST-materiel för virkes- och kemikalietransporter inom Finland har tills vidare förlöpt utan större problem. Industrieföretagen vill emellertid använda materielen i fråga en längre tid. Som EU-medlemsstat kan Finland dock inte tillåta en mer permanent användning av OSJD/GOST-materiel, eftersom Finland enligt unionslagstiftningen inte har rätt till något sådant undantag som skulle tillåta en mer permanent användning av materiel som avviker från EU-kraven. EU strävar efter att harmonisera sin järnvägslagstiftning i syfte att avskaffa gällande nationella regler och undantag. Således går kommissionen inte med på en plan där Finland strävar efter att permanent frånga de materielkrav enligt unionslagstiftningen som Finland enligt gällande lagstiftning har förbundit sig till fullt ut.

3 Målsättning

Syftet med regeringspropositionen är att

- komplettera lagstiftningen om spårbunden stadstrafik så att säkerhetsaspekter beaktas redan i bannätsprojektets planerings- och uppbyggnadsfas och så att säkerheten främjas inom spårbunden stadstrafik,
- förlänga möjligheten att använda sådana fordon för virkes- och kemikalietransporter inom Finland som uppfyller OSJD/GOST-standarderna till utgången av 2028,
- göra vissa preciseringar i bestämmelserna om återkallande av koncession för järnvägsföretag samt andra tekniska preciseringar i lagstiftningen om spårtrafik.

4 Förslagen och deras konsekvenser

4.1 De viktigaste förslagen

Genom lag 476/2022 fogades till 80 § i spårtrafiklagen ett 6 och 7 mom., enligt vilka det blev tillåtet att använda OSJD/GOST-materiel vid virkes- och kemikalietransporter inom Finland fram till utgången av 2026. Dessa bestämmelser i 80 § i spårtrafiklagen gäller temporärt till och med den 31 december 2026. Eftersom det har ansetts ta längre tid än väntat att skaffa EU-kravenlig materiel för virkes- och kemikalietransporter föreslås det att giltighetstiden för det temporära undantaget och därmed för 80 § 6 och 7 mom. förlängs med två år fram till den 31 december 2028. Kommissionen har informerats om förslaget att förlänga tidsfristen. Kommissionen har i och för sig aldrig gett ett formellt godkännande till det gällande undantaget, och den har inte heller formellt godkänt en förlängning av tidsfristen, eftersom Finland enligt den gällande unionslagstiftningen inte har beviljats undantagstillstånd att använda materiel som avviker från EU-kraven för annat än internationell järnvägstrafik mellan Finland och ett tredjeland (Ryssland). Kommissionen har således ansett att den saknar befogenhet att bevilja

Finland ett undantag som tillåter att Finland avviker från EU:s materielkrav, och att Finlands föreslagna undantag således inte är förenligt med unionslagstiftningen. Kommissionen har emellertid förstått att den finländska skogsindustrin och kemiska industrin lider av brist på materiel i undantagsförhållanden, vilket beror på det anfallskrig som Ryssland inledde mot Ukraina den 24 februari 2022. Därför har kommissionen försiktigt godkänt ett temporärt undantag för Finlands del men samtidigt förutsatt att Finland ska rapportera om hur anskaffningen av materiel som uppfyller EU-kraven framskrider, så att Finland så fort som möjligt kan återgå till att fullt ut följa kraven enligt unionslagstiftningen i transporter inom Finland och således inom EU. En förlängning av undantaget fram till utgången av 2028 är således den absolut längsta möjliga tidsfristen inom vilken Finland kan avvika från materielkraven enligt unionslagstiftningen utan att kommissionen inleder ett förseelseförfarande gentemot Finland på grund av att landet inte följer materielkraven enligt EU-lagstiftningen.

När det gäller spårbunden stadstrafik föreslås i spårtrafiklagen en ny 164 a §, enligt vilken bannätsförvaltaren för spårbunden stadstrafik eller den som genomför projektet ska anmäla till Transport- och kommunikationsverket när den har för avsikt att inleda byggandet av ett nytt bannätsprojekt för spårbunden stadstrafik i ett område där det inte sedan tidigare finns ett bannät för spårbunden stadstrafik. Till anmälan ska fogas en plan för byggandet eller utvecklingen av bannätet för spårbunden stadstrafik och en bedömning av säkerhetskONSEKVENSERNA. Av planen ska det framgå hur bannätsförvaltaren för spårbunden stadstrafik har förberett sig för risker i projektets planerings-, uppbyggnads- och driftfas. Av planen ska det vidare framgå hur bannätsförvaltaren för spårbunden stadstrafik har för avsikt att utveckla sitt säkerhetsstyrningssystem så att spårbunden stadstrafik kan inledas på ett säkert sätt på bannätet. I den bedömning av säkerhetskONSEKVENSERNA som ska ingå som bilaga till planen ska det anges vilka konsekvenser byggandet av den nya banan eller ombygget av en redan befintlig bana får för trafiksäkerheten. Det har ansetts vara nödvändigt att ta in kraven i fråga i spårtrafiklagen för att Transport- och kommunikationsverket i planerings- och uppbyggnadsfasen av ett bannätsprojekt för spårbunden stadstrafik tillräckligt effektivt ska kunna övervaka att bannätsförvaltaren för spårbunden stadstrafik har förberett sig på olika risker och bannätet i sinom tid kan öppnas för trafik på ett så säkert sätt som möjligt.

När det gäller spårbunden stadstrafik föreslås det också i spårtrafiklagen en ny 164 b §, enligt vilken beredskapen inför eventuella störningar i den spårbundna stadstrafiken ska förbättras och alla behövliga åtgärder vidtas för att situationen ska kunna återställas till det normala så snabbt och effektivt som möjligt. Passagerarna ska så snabbt som möjligt informeras om störningar.

Bannätsförvaltare för och utövare av spårbunden stadstrafik åläggs också en skyldighet att bedöma eventuella cybersäkerhetsrisker. Denna skyldighet fogas i fråga om bannätsförvaltare för spårbunden stadstrafik till 157 § 1 mom. i spårtrafiklagen och i fråga om utövare av spårbunden stadstrafik till 63 § 1 mom. i lagen om transportservice.

I lagen om transportservice kompletteras i 65 § behörighetskraven för förare inom spårbunden stadstrafik så att det till paragrafen fogas en skyldighet för förare att under trafikutövarens handledning ha utfört praktik med materiel som används i spårbunden stadstrafik. Dessutom ska en utövare av spårbunden stadstrafik beskriva förfaranden för förarnas kompetens och upprätthållandet av den i det säkerhetsstyrningssystem som krävs av utövare av spårbunden stadstrafik och ta i bruk dessa förfaranden. En utövare av spårbunden stadstrafik ska också ha ett uppföljningssystem för uppföljning av förarnas kompetens. Trafikutövaren är också ansvarig för att förarna upprätthåller sin yrkesskicklighet och utbildas i användningen av ny materiel.

I 57 och 243 § i lagen om transportservice görs dessutom vissa preciseringar i bestämmelserna om återkallande av koncession.

4.2 De huvudsakliga konsekvenserna

4.2.1 Konsekvenser av den förlängda möjligheten att använda OSJD/GOST-materiel

Den ändring som föreslås i 80 § i spårtrafiklagen gör det möjligt att använda vagnmateriel avsedd för virkes- och kemikalietransporter enligt OSJD/GOST-standarden för transporter inom Finland ända fram till utgången av 2028, det vill säga två år längre än vad den gällande lagstiftningen möjliggör. Det har ansetts vara nödvändigt att förlänga möjligheten att avvika från EU-lagstiftningen för att järnvägsoperatörerna och industriföretagen ska hinna skaffa materiel som uppfyller EU-kraven för virkes- och kemikalietransporter. Vid beredningen och stiftandet av den lag som trädde i kraft den 22 juni 2022, där det föreskrevs om möjligheten att använda materiel som är förenlig med OSJD/GOST-standarden fram till utgången av 2026, bedömdes det att 4,5 år var en tillräckligt lång tid för att verksamhetsutövarna skulle hinna skaffa materiel som uppfyller EU-kraven. Framför allt anskaffningen av tankvagnar avsedda för kemikalietransporter har dock visat sig bli en längre process än väntat, eftersom vagnarna och deras tankar måste uppfylla strikta säkerhetskrav. Det att spårvidden på bannätet i Finland avviker från EU-spårvidden medför också tilläggsutmaningar i anskaffningen av materiel som uppfyller EU-kraven, eftersom begagnad EU-kravenlig materiel som kan användas på bannätet i Finland inte finns att få och nya vagnar endast tillverkas på beställning som en liten tillverkningsserie för det finländska bannätet. I det stora hela leder ändringarna emellertid till att järnvägsföretagen och industriföretagen får längre tid på sig att göra anskaffningarna, vilket också i viss mån medför kostnadsbesparingar under de närmaste åren.

Genom lag 476/2022 fogades till 80 § i spårtrafiklagen ett nytt 7 mom., som förutsätter att kommunikationsministeriet i samarbete med intressentgrupperna följer upp hur användningen av OSJD/GOST-materiel inverkar på säkerheten i järnvägstrafiken, järnvägsinfrastrukturen och järnvägsmarknaden. Efter att lagen trädde i kraft i september 2022 tillsatte kommunikationsministeriet en uppföljningsgrupp som bestod av representanter för kommunikationsministeriet, Transport- och kommunikationsverket, Trafikledsverket, järnvägsföretag, företag inom skogsindustrin och den kemiska industrin samt deras intresseorganisationer, fackföreningsrörelsen samt Hamnförbundet, som företrädare för hamnspår. Inom uppföljningsgruppen har man inte noterat att användningen av OSJD/GOST-materiel skulle ha orsakat någon försämring av järnvägssäkerheten. Järnvägsföretagen och de övriga aktörerna har blivit vana vid att vagnar enligt OSJD/GOST-standarden används inom den internationella järnvägstrafiken. Dessutom har järnvägsoperatörerna och bannätsförvaltarna också uppdaterat sina säkerhetsstyrningssystem till den del användningen av OSJD/GOST-standarden har utvidgats till att omfatta virkes- och kemikalietransporter inom Finland.

Eftersom materielen enligt OSJD/GOST-standarden har anpassats till OSJD-medlemsstaternas (Rysslands, OSS-ländernas och de baltiska ländernas) spårvidd (1 520 mm) och denna avviker från spårvidden i Finland (1 524 mm), belastas framför allt växlar i bannätet i viss mån mer när denna materiel används jämfört med när materiel som uppfyller EU-kraven och som är avsedd för Finlands bannät används. Materielen i fråga har redan tidigare använts för internationella transporter, men tills vidare finns det inte tillräckligt med uppföljningsinformation om den numera mer storskaliga användningen av materielen för transporter inom Finland på en mer omfattande del av bannätet från de senaste drygt två åren (2022–2025). Tills vidare har Trafikledsverket emellertid inte rapporterat att användningen av materielen nämnvärt skulle ha ökat slitaget på bannätet och dess växlar mer än den tidigare

användningen av OSJD/GOST-materiel inom den internationella järnvägstrafiken på Finlands bannät.

Materiel enligt OSJD/GOST-standarden uppfyller inte de bullerkrav som ställs på EU-materiel, och materielen orsakar mer buller än vad EU-kraven tillåter. OSJD/GOST-materiel har också ansetts orsaka mer vibrationer än sådan materiel som uppfyller EU-kraven. Vibrationerna orsakas sannolikt delvis av att materielen har anpassats för en annan spårvidd.

Kommunikationsministeriet fortsätter att följa upp användningen av materiel enligt OSJD/GOST-standarden i samarbete med intressentgrupperna även härnäst, när möjligheten att använda sådan materiel vid transporter inom Finland förlängs till utgången av 2028. Om uppföljningsgruppen upptäcker problem i användningen av materielen vidtas korrigerande åtgärder omedelbart och vid behov kan också möjligheten att använda materielen begränsas eller beslut om att upphäva undantagsförfarandet fattas.

Användningen av OSJD/GOST-materiel för transporter inom Finland bedömdes grundligt i en kompletterande regeringsproposition, 57/2022 rd. Propositionen innehöll en mycket omfattande konsekvensbedömning, med hjälp av vilken man strävade efter att bedöma vilka konsekvenser användningen av materielen har för säkerheten, järnvägsinfrastrukturen och järnvägsmarknaden. Eftersom inga innehållsmässiga ändringar föreslås i den lagstiftning som trädde i kraft den 22 juni 2022 utan det endast föreslås att möjligheten att använda avvikande materiel ska förlängas med två år till utgången av 2028, är den konsekvensbedömning som ingår i regeringspropositionen 57/2022 rd fortfarande valid som sådan, och den kommer inte att återges i detalj i detta sammanhang.

4.2.2 Konsekvenser av bestämmelserna om spårbunden stadstrafik

Syftet med bestämmelserna om spårbunden stadstrafik är att förbättra säkerheten inom den spårbundna stadstrafiken så att säkerhetsaspekterna beaktas i ett så tidigt skede som möjligt framför allt i planeringen av ett nytt bannät för spårbunden stadstrafik och så att Transport- och kommunikationsverket har möjlighet att redan i planeringsfasen kontrollera att alla säkerhetsaspekter har beaktats i tillräcklig grad. Med stöd av den gällande lagstiftningen kan Transport- och kommunikationsverket påverka säkerheten i ett nytt bannät för spårbunden stadstrafik och i den trafik som ska inledas där först när bannätsförvaltaren för spårbunden stadstrafik och den utövare av spårbunden stadstrafik som inleder trafiken på bannätet lämnar in sina säkerhetsstyrningssystem till Transport- och kommunikationsverket för inspektion. Bannätet och de fasta konstruktionslösningar som genomförts på det är dock i det skedet redan gjorda, och det enda sättet att påverka bannätsarrangemangen är i praktiken att reglera trafiken och begränsa hastigheten. Framför allt när spårvägstrafik planeras bland övrig trafik i nya områden där det inte sedan tidigare finns spårvägstrafik, är det viktigt att i ett så tidigt skede av planeringen som möjligt beakta säkerhetsarrangemangen. När spårvägstrafik inleddes i Tammerfors i augusti 2021 och i och med snabbspårvägslinjen i nya områden av Helsingfors och Esbo i oktober 2023 skedde det i inledningsskedet en del krockar mellan spårvägstrafiken och den övriga fordonstrafiken med enbart plåtskador till följd. Orsaken var att den övriga fordonstrafiken inte var van vid spårvägstrafiken och de relaterade trafikarrangemangen i de nya bostadsområdena. De olyckor som skett mellan spårvägstrafiken och den övriga fordonstrafiken har endast lett till plåtskador, inga dödsfall eller allvarliga personskador. Dessutom har antalet olyckor minskat väsentligt allteftersom trafikanterna har blivit vana vid spårvägstrafiken i de nya bostadsområdena.

Olyckor som inträffar i spårvägstrafiken hänförs i statistiken huvudsakligen till olyckor inom fordonstrafiken. Helsingfors stad har fört statistik över olyckor mellan spårvägstrafik och gång-,

cykel- och mopedtrafik sedan 2019. Andelen olyckor mellan spårvägstrafik och fotgängare av alla olyckor som lett till personskador har uppgått till cirka fem procent. Även de olyckor mellan spårvägstrafik och cyklister som har lett till personskador har utgjort cirka fem procent av samtliga olyckor som Helsingfors stad har statistikfört. Olyckor mellan spårvägstrafik, liksom även mellan övrig fordonstrafik, och gång-, cykel och mopedtrafik är i allmänhet allvarligare och får i vissa fall en dödlig utgång. Eftersom metrotrafiken sker inom ett separat, slutet bannät händer det sällan metrotrafikolyckor som leder till personskador och dödsfall, och när sådana händer är det oftast fråga om självmord. I det stora hela är den spårbundna stadstrafiken, och därmed också spårvägstrafiken, ett mycket säkert transportslag, men säkerheten i spårvägstrafiken kan förbättras ytterligare framför allt genom god planering, och detta är målet med de föreslagna lagändringarna. Detta minskar naturligtvis i viss mån de skador och kostnader som orsakas av olyckor inom den spårbundna stadstrafiken såväl för utövaren av spårbunden stadstrafik som för andra vägtrafikanter vid eventuella olyckor med mötande trafik.

De föreslagna lagändringarna ökar i viss mån det administrativa arbetet vid Transport- och kommunikationsverket, men med beaktande av att bannätet för spårbunden stadstrafik planeras, byggs och tas i drift gradvis och i mycket begränsad omfattning i taget klarar Transport- och kommunikationsverket av att sköta uppgifterna utan nya extra personalresurser.

Det hör till kommunens organiseringsansvar att utveckla den spårbundna stadstrafiken. Eftersom den spårbundna stadstrafiken under de senaste åren har byggts ut från Helsingfors även till andra kommuner lade kommunerna dock tidigare fram ett önskemål om att Transport- och kommunikationsverket i lag ska ges rollen att övervaka den spårbundna stadstrafiken i syfte att garantera säkerheten. Detta hängde i första hand samman med att man ville säkerställa att inte en och samma organisation övervakar utövare av och bannätsförvaltare för spårbunden stadstrafik, liksom var fallet när Helsingfors stads trafikverk ansvarade för Helsingfors stads interna metro- och spårvägstrafik som helhet. För det andra ville man förvissa sig om att en kommun inte får rollen att övervaka den spårbundna stadstrafiken i en annan kommun, när metrotrafiken byggdes ut till Esbo stads område och spårvägstrafik planerades även i Tammerfors. Därmed trädde lagen om spårbunden stadstrafik i kraft den 1 mars 2016. De bestämmelser i lagen om spårbunden stadstrafik som gällde utövande av spårbunden stadstrafik flyttades till 7 kap. i lagen om transportservice och de bestämmelser som gällde bannätsförvaltningen av spårbunden stadstrafik flyttades till 21 kap. i spårtrafiklagen, och efter att spårtrafiklagen trädde i kraft den 1 januari 2019 upphävdes lagen om spårbunden stadstrafik. Transport- och kommunikationsverket är således redan med stöd av den gällande lagstiftningen den myndighet som övervakar säkerheten inom spårbunden stadstrafik, och de föreslagna lagändringarna förändrar inte arbetsfördelningen mellan kommunerna och Transport- och kommunikationsverket inom den spårbundna stadstrafiken. Kommunerna ansvarar även i fortsättningen för planeringen och organiseringen av den spårbundna stadstrafiken. För att Transport- och kommunikationsverket ska kunna fullgöra sin roll som övervakare i den redan gällande lagstiftningen är det viktigt att kommunerna och/eller de aktörer som ansvarar för planeringen och byggandet av kommunernas bannät åläggs den föreslagna anmälningsskyldigheten i förstudie- eller utredningsplaneringsfasen av en ny bana för spårbunden stadstrafik eller senast när ett utkast till gatuplan har färdigställts. Det uttalande som Transport- och kommunikationsverket ger utifrån en inlämnad anmälan ska inte vara bindande för kommunerna och/eller de aktörer som ansvarar för planeringen och byggandet av deras bannät, men med tanke på säkerheten inom den spårbundna stadstrafiken och verkets övervakning är det nödvändigt att Transport- och kommunikationsverket i ett så tidigt skede som möjligt kan uttrycka sina synpunkter när ett nytt bannät för spårbunden stadstrafik planeras.

Kommunerna utarbetar redan nu omfattande planer när ett nytt kommunalt bannät för spårbunden stadstrafik utvecklas, och de föreslagna lagändringarna ökar således inte väsentligt

kommunernas administrativa börda och medför inte heller extra kostnader för kommunerna. När planerna på bannät för spårbunden stadstrafik och konsekvensbedömningarna i anslutning till dessa ska lämnas till Transport- och kommunikationsverket för bedömning garanteras samtidigt att säkerhetsaspekterna i projekten har bedömts tillräckligt noggrant i planerna, och om antalet olyckor mellan spårbunden stadstrafik och andra väg- och gatutrafikanter kan minskas genom bättre planering innebär det att också kommunerna och deras invånare gynnas av de föreslagna lagändringarna.

Transport- och kommunikationsverket bevakar redan med stöd av den gällande lagstiftningen i egenskap av säkerhets- och tillsynsmyndighet för spårbunden stadstrafik noggrant projekt som gäller spårbunden stadstrafik, och verket har utifrån denna bevakning konstaterat att det finns betydande utmaningar i riskhanteringen i driftsfasen och således i trafiksäkerheten. Det föreslagna anmälningsförfarandet medför inga betydande extra kostnader för bannätsprojekt inom spårbunden stadstrafik, utan syftet är att stärka Transport- och kommunikationsverkets övervakningsroll redan i planerings- och uppbyggnadsfasen av projektet. Transport- och kommunikationsverket lägger störst vikt vid projektets säkerhetsmässiga konsekvenser. För att kunna bedöma dessa måste verket ha tillgång till planen för hela projektet. Den rätta fasen är den fas i vilken planen är tillräckligt detaljerad för att konsekvenserna för trafiksäkerheten ska kunna bedömas men det fortfarande är möjligt att påverka planen. Därför ska en ny plan på ett bannät för spårbunden stadstrafik lämnas in till Transport- och kommunikationsverket innan en juridiskt bindande gatuplan har godkänts. I princip föreslås det således i regeringspropositionen att en förstudie eller utredningsplan om projektet eller ett utkast till gatuplan ska lämnas till Transport- och kommunikationsverket innan gatuplanen godkänns.

Transport- och kommunikationsverket har utrett olika alternativ för att förbättra riskhanteringen och säkerheten i projekten. Syftet med detta förfarande är att med så låga kostnader och små resurser som möjligt ur både aktörernas och myndigheternas synvinkel i framtiden kunna påverka trafiksäkerheten i ett så tidigt skede som möjligt.

Transport- och kommunikationsverket har noterat att riskhantering ofta har gjorts i projekt som gäller spårbunden stadstrafik, men att de förfaranden för säkerhetsstyrning som beskrivs i Transport- och kommunikationsverkets föreskrift om spårbunden stadstrafik inte har genomförts. Det har förekommit fall där ett banavsnitt blivit klart att ta i bruk medan de egentliga trafikriskerna förblivit ohanterade, varvid den enskilda föraren har fått bära ett alltför stort ansvar. Transport- och kommunikationsverket har i sin övervakning också noterat vissa brister i samarbetet mellan olika organisationer, liksom i det riskhanteringssamarbete som beskrivs ovan.

Anmälningsförfarandet förlänger inte planeringsprocessen för ett bannät för spårbunden stadstrafik, utan det säkerställer att Transport- och kommunikationsverket i egenskap av trafiksäkerhetsmyndighet har tillställts tillräckliga uppgifter om projektet. Genom denna process kan myndigheten förvissa sig om att behövliga åtgärder när det gäller säkerhet, riskhantering och samarbete med erforderade aktörer har inletts och att de är tillräckliga.

Bedömningar av konsekvenserna för trafiksäkerheten görs redan i fråga om huvudlederna för vägtrafik (trafiksäkerhetsrevisioner och vägsäkerhetsinspektioner), vilket det föreskrivs om i lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005), och avsaknaden av dessa bedömningar i lagstiftningen om spårbunden stadstrafik har konstaterats vara en tydlig brist i projekt som gäller spårbunden stadstrafik.

5 De föreslagna bestämmelsernas förenlighet med EU-rätten

80 § i spårtrafiklagen: Användning av OSJD/GOST-materiel i transporter inom Finland

Finland har enligt den gällande EU-lagstiftningen om järnvägstrafik inte rätt att tillämpa ett undantagsförfarande där fordon som inte uppfyller EU-kraven får användas vid transporter inom Finland och därmed inom EU. Finland har således med stöd av gällande unionslagstiftning rätt att använda OSJD/GOST-standardenlig materiel endast vid direkta internationella transporter mellan Finland och ett tredjeland (i praktiken Ryssland). När det genom lagen om ändring av spårtrafiklagen 476/2022 föreskrevs om ett temporärt undantag att få använda OSJD/GOST-standardenlig materiel även vid virkes- och kemikalietransporter inom Finland under perioden mellan den 22 juni 2022 och den 31 december 2026 informerade Finland i mars 2022 kommissionen om detta temporära förfarande som avviker från unionslagstiftningen och motiverade förfarandet med att Ryssland i februari 2022 inledde ett anfallskrig mot Ukraina, vilket ledde till, och fortfarande orsakar, ett behov av tilläggsmateriel för transporter inom Finland som ska ersätta de internationella järnvägstransporterna av virke och kemikalier från eller via Ryssland. Eftersom unionslagstiftningen dock i regel inte tillåter användning av järnvägsmateriel som avviker från EU-kraven för transporter inom Finland, kunde kommissionen våren 2022 inte officiellt ge Finland tillstånd att handla i strid med unionslagstiftningen. Kommissionen förstod emellertid att det rådde en nationell ”nödsituation” i Finland och har inte inlett något förseelseförfarande gentemot Finland. Kommissionen lät dock tydligt förstå redan våren 2022 att undantagsförfarandet ska vara så kortvarigt som möjligt och att verksamhetsutövarna i Finland under denna period måste skaffa ersättande materiel för virkes- och kemikalietransporter som uppfyller EU-kraven. Av denna anledning har kommissionen förutsatt att Finland regelbundet ska rapportera till kommissionen om hur anskaffningen av materiel som uppfyller EU-kraven framskrider i Finland. Vidare har kommissionen krävt att Finland ska lämna in en bedömning av hur väl OSJD/GOST-materiel som avviker från EU-kraven uppfyller följande förutsättningar, som det föreskrivs om i artikel 21.16 i driftskompatibilitetsdirektivet:

- 1) järnvägsföretag ska garanteras lika villkor för användningen av fordonen, och användningen av fordonen förorsakar inga störningar för järnvägsmarknadens funktionsduglighet,
- 2) användningen av fordonen får inte äventyra järnvägssäkerheten,
- 3) eventuella olyckor som fordonen har varit involverade i inom EU (Finland) utreds av Finlands nationella myndighet för utredning av olyckor (Olycksutredningscentralen) och olycksutredningarna överförs inte till någon annan behörig myndighet i tredjelandet,
- 4) på materielen tillämpas kraven i de tekniska specifikationer som gäller driftskompatibilitet för fordon (s.k. WAG TSI²) som utfärdats med stöd av driftskompatibilitetsdirektivet,

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

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, och undantagsförfarandet ska vara temporärt.

I motiveringen till regeringspropositionen RP 58/2022 rd har det konstaterats att OSJD/GOST-materielen på ett tillräckligt sätt uppfyller de ovannämnda kraven. Eftersom en tillräckligt utförlig analys av kravuppfyllelsen ingår i motiveringen till regeringspropositionen i fråga (avsnitt 5. De föreslagna bestämmelsernas förenlighet med EU-rätten), återges motiveringen till den propositionen inte till denna del i detta sammanhang. Av de ovannämnda fem punkterna är kravet i den fjärde punkten mest problematiskt. Där konstateras det att kraven i de tekniska specifikationer som gäller driftskompatibilitet för fordon och som utfärdats med stöd av driftskompatibilitetsdirektivet tillämpas på materielen. Eftersom materielen enligt OSJD/GOST-standarden inte har tillverkats i enlighet med EU-kraven för typgodkännande uppfyller den inte heller de tekniska krav som med stöd av driftskompatibilitetsdirektivet ställs på fordonen. I motiveringen till regeringspropositionen konstaterades det emellertid att fordon från OSJD-medlemsstater med stöd av OSJD/GOST-standarden också uppfyller de väsentliga kraven i WAG TSI på järnvägssäkerhet, tillförlitlighet, uppfyllande av hälso- och miljöskyddskraven samt tillräcklig teknisk kompatibilitet med järnvägssystemets övriga delsystem (framför allt bannätet). Dessa väsentliga krav säkerställs på ett tillräckligt sätt 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-standarden för att tillåta användningen av dem för internationell trafik på Finlands bannät har Transport- och kommunikationsverket redan tillstått att materielen på ett tillräckligt sätt uppfyller de väsentliga kraven. Således uppfyller samma fordon i princip de väsentliga kraven också när de används för virkes- och kemikalietransporter inom Finland. För säker användning av fordon på Finlands bannät gäller dessutom i den mellan republiken Finlands regering och Ryska federationens regering ingångna överenskommelsen om direkt internationell järnvägstrafik (FördrS 85/2016), samt i de tekniska bilagorna till överenskommelsen mellan ministerierna om genomförande av överenskommelsen (FördrS 87/2016) om godkännande av fordon och om lastningsbestämmelser för godstransport med sådana fordon ingående detaljerade bestämmelser, genom vilka järnvägssäkerheten säkerställs. Till övriga delar hänvisas det när det gäller uppfyllandet av EU-kraven till motiveringen till regeringsproposition 476/2022, som inte upprepas i detta sammanhang.

Kommunikationsministeriet har under hösten 2023 och våren 2024 varit i kontakt med kommissionen och fört fram att järnvägs- och industriföretagen behöver mer tid än beräknat för att hinna skaffa vagnmateriel som är avsedd för virkes- och kemikalietransporter och som uppfyller EU-kraven och att det därför är nödvändigt för Finland att förlänga det undantagsförfarande som föreskrivits för perioden mellan den 22 juni 2022 och den 31 december 2026, så att OSJD/GOST-materiel kan användas för transporter inom Finland (och därmed EU) i ytterligare två år fram till utgången av 2028. Eftersom den gällande unionslagstiftningen inte innehåller någon sådan möjlighet till undantagsförfarande har kommissionen fortfarande inte officiellt kunnat godkänna att Finlands lagstiftning inte är förenlig med EU:s järnvägslagstiftning. Kommissionen förstår emellertid Finlands situation och inleder tills vidare inte något förseelseförfarande gentemot Finland, förutsatt att den förlängda

delsystemet Rullande materiel – godsvagnar i Europeiska unionens järnvägssystem och om upphävande av kommissionens beslut 2006/861/EG.

tidsfristen utnyttjas för anskaffning av materiel som uppfyller EU-kraven. Finland ska dessutom rapportera om hur anskaffningarna av materiel som uppfyller EU-kraven framskrider, och senast den 1 januari 2029 ska Finland återgå till att tillämpa materielkraven enligt unionslagstiftningen fullt ut.

Bestämmelserna om spårbunden stadstrafik

Direktiven och förordningarna enligt EU:s järnvägslagstiftning gör det möjligt för medlemsstaterna att lämna spårbunden stads- och förstadstrafik som bedrivs på ett bannät som fungerar separat från den övriga spårtrafiken utanför unionslagstiftningens tillämpningsområde. Således tillämpas inte heller i Finland regelverket om järnvägstrafik enligt unionslagstiftningen på spårbunden stadstrafik, det vill säga metro- och spårvägstrafik, utan för den har det på nationell nivå utvecklats en lagstiftning som är lindrigare än bestämmelserna om övrig järnvägstrafik och som i fråga om bannätsförvaltningen av spårbunden stadstrafik ingår i 21 kap. i spårtrafiklagen och i fråga om utövande av spårbunden stadstrafik i 7 kap. i lagen om transportservice. Nu föreslås det att denna nationella lagstiftning ska kompletteras så att det till 21 kap. i spårtrafiklagen fogas bestämmelser om planering och byggande av bannät för spårbunden stadstrafik och om åtgärder i händelse av störningar inom den spårbundna stadstrafiken. Vidare föreslås det att 164 § 1 mom. ändras så att bestämmelsen om att bannätsförvaltare för spårbunden stadstrafik och sådana verksamhetsutövare som avses i 159 § ska betala bara en årsavgift per år, oavsett om utövaren bedriver verksamhet både som bannätsförvaltare och som trafikutövare, stryks. Genom denna ändring tas formuleringen i 21 § i den upphävda lagen om spårbunden stadstrafik in i lagen, det vill säga att årsavgiften anges årligen i en förordning av kommunikationsministeriet, med iakttagande av vad som föreskrivs i lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992).

Vidare kompletteras 65 § i lagen om transportservice med behörighetskrav för förare inom spårbunden stadstrafik. De föreslagna bestämmelserna överensstämmer med den allmänna linjen i den gällande lagstiftningen genom att regleringen av spårbunden stadstrafik utvecklas så att den motsvarar regleringen av järnvägstrafiken, dock så att den är avsevärt lättare än EU-lagstiftningen om järnvägstrafiken. Genom de föreslagna bestämmelserna kompletteras de luckor i lagstiftningen som har observerats i regleringen av spårbunden stadstrafik jämfört med regleringen av järnvägstrafiken

6 Alternativa handlingsvägar och metoder som planerats eller genomförts av andra medlemsstater

När det gäller användningen av OSJD/GOST-standardens materiel som är avsedd för virkes- och kemikalietransporter har alternativen för den föreslagna lagstiftningen varit följande:

- besluta att det undantagsförfarande som är i kraft fram till utgången av 2026 inte förlängs efter att den avvikande användningen av materiel enligt den gällande lagstiftningen upphör,
- förhandla på EU-nivå om ett längre, eventuellt permanent undantagsförfarande där OSJD/GOST-materiel används för virkes- och kemikalietransporter inom Finland.

Det undantag som genom lag 476/2022 infördes i 80 § i spårtrafiklagen och som gör det möjligt att använda materiel som uppfyller OSJD/GOST-standardens var ursprungligen avsett att tillämpas temporärt och engångsartat i den situation som uppstod efter att Ryssland inledde ett anfallskrig mot Ukraina i februari 2022, där skogsindustrin och den kemiska industrin led av

materielbrist i och med att virkestransporterna upphörde och även kemikalietransporterna minskade i väsentlig grad. Det undantag som föreskrevs för perioden mellan den 22 juni 2022 och den 31 december 2026 ansågs vara tillräckligt långt för att järnvägs- och industriföretagen skulle hinna skaffa en tillräcklig mängd materiel som uppfyller EU-kraven för järnvägstransporter inom Finland. Kort efter att det undantag som infördes i 80 § hade trätt i kraft började industriföretagen framföra önskemål till kommunikationsministeriet om en förlängning av undantagsförfarandet och om att undantaget borde göras permanent. I juni 2023 skrevs också följande in i regeringsprogrammet för statsminister Petteri Orpos regering:

För att främja konkurrensen på järnvägarna tillåts bestående användning av vagnar som registrerats utomlands i trafiken inom Finland.

Med anledning av denna skrivning i regeringsprogrammet utredde ministeriet under hösten 2023 och våren 2024 om det fanns möjligheter att förlänga undantagsförfarandet i fråga om OSJD/GOST-materiel och vilka förutsättningar det fanns enligt unionslagstiftningen att omsätta skrivningen om en mer bestående användning av sådan materiel i praktiken. Som det har konstaterats ovan i avsnitt 5 om de föreslagna bestämmelsernas förenlighet med EU-rätten uppfyller materiel enligt OSJD/GOST-standarden inte de driftskompatibilitetskrav som anges i unionslagstiftningen, och unionslagstiftningen innehåller inte heller något undantag för Finlands del som skulle tillåta att sådan materiel som avviker från EU-kraven används för transporter inom Finland (EU). EU-lagstiftningen tillåter användning av OSJD/GOST-materiel enbart vid internationella järnvägstransporter mellan Finland och ett tredjeland (Ryssland). Industriföretagen har föreslagit att Finland ska förhandla med kommissionen om att permanent få avvika från unionslagstiftningen när det gäller användningen av OSJD/GOST-materiel. Någon sådan möjlighet finns dock inte, eftersom kommissionen har initiativrätt i beredningen av unionslagstiftningen och den inte planerar att se över det driftskompatibilitetsdirektiv som ingår i EU:s fjärde järnvägspaket och som innefattar förfaranden och tillstånd för utsläppande av fordon på marknaden och ibruktagande av fordon. Driftskompatibilitetsdirektivet reviderades som helhet som en del av EU:s fjärde järnvägspaket, och den utsatta tiden för det nationella genomförandet av direktivet i sin helhet i EU:s medlemsstater var utgången av oktober 2020, vilket innebär att kraven i direktivet började tillämpas fullt ut först då. Dessutom har kommissionen också genomfört en helhetsreform av de tekniska specifikationer för driftskompatibilitet som utfärdats med stöd av driftskompatibilitetsdirektivet i form av förordningar av kommissionen. Medlemsstaterna har betonat att medlemsstaternas myndigheter och aktörer efter en så omfattande helhetsreform borde få tillräckligt lång tid på sig att genomföra den reviderade lagstiftningen i praktiken innan nya ändringar görs i unionslagstiftningen. Kommissionen vill inte heller föreslå sådana lagstiftningsändringar som leder till att unionslagstiftningen, som ska främja harmonisering, differentieras och börjar innehålla allt fler undantag, eftersom målet är att i allt högre grad avskaffa gällande nationella regler och undantag. Dessutom bör det noteras att beredningen av unionslagstiftning är en process som omfattar många delar, allt från beredningen av kommissionens initiativ till antagandet av rådets och Europaparlamentets rättsakter och deras nationella ikraftträdande, och som tar minst 8–16 år i anspråk. Som det har konstaterats ovan förstår kommissionen att Finland i nuläget lider av materielbrist och behöver tilläggstid för att hinna skaffa materiel som uppfyller EU-kraven, men kommissionen kan inte tillåta att Finland permanent avviker från kraven i unionslagstiftningen och planerar således inte att överlämna något förslag till Europaparlamentet och rådet som skulle möjliggöra en bestående användning av OSJD/GOST-materiel vid järnvägstransporter inom Finland, och därmed inom EU. Ur EU-rättslig synvinkel är det således inte ett alternativ att tillåta en permanent användning av OSJD/GOST-materiel i Finland. Därför är det enda möjliga alternativet den lösning som föreslagits, nämligen att det temporära undantagsförfarande som trädde i kraft den 22 juni 2022 förlängs med två år fram till utgången av 2028.

När det gäller regleringen av spårbunden stadstrafik föreslås följande handlingsvägar:

- verksamheten får fortsätta inom ramen för de gällande bestämmelserna,
- regleringen av spårbunden stadstrafik ändras så att den så långt som möjligt motsvarar regleringen av bannätet för och behörighetskraven i anslutning till järnvägstrafik på ett sätt som är förenligt med unionslagstiftningen.

När trafiken på snabbspårvägslinjen inleddes rapporterades det i nyheterna om flera krockar mellan spårvagnar och övrig fordonstrafik som endast ledde till plåtskador. Detta berodde huvudsakligen på att trafikanterna inte var vana vid spårvägstrafiken hade byggts ut till nya bostadsområden. Dessutom konstaterade Transport- och kommunikationsverket att verket med stöd av banlagen (110/2007) kan granska utredningsplanen och järnvägsplanen för ett bannät inom järnvägstrafiken, men att motsvarande möjlighet inte finns i fråga om planerna för bannät inom den spårbundna stadstrafiken. Verket lyfte fram att det med tanke på målet att förbättra säkerheten inom spårbunden stadstrafik är viktigt att också planerna för bannät inom den spårbundna stadstrafiken lämnas in till verket i ett så tidigt skede som möjligt och att säkerhetsaspekterna kan beaktas redan i planeringsfasen. Ovan har det också konstaterats att unionslagstiftningen gör det möjligt att utesluta separata bannät inom spårbunden stads- och förstadstrafik från tillämpningsområdet för EU:s järnvägslagstiftning. Finland har valt att reglera den spårbundna stadstrafiken nationellt, men regleringen är lättare än EU:s järnvägslagstiftning. Det är således ändamålsenligt att fortsätta på den valda linjen, och därför har man också i fråga om den föreslagna nya lagstiftningen stannat för en lösning där bestämmelserna, även när det gäller bannätsplanerna för och behörighetskraven i anslutning till spårbunden stadstrafik, är lättare än motsvarande bestämmelser om järnvägstrafik, men där syftet ändå är att avhjälpa brister som observerats i lagstiftningen och att på ett så lätt sätt som möjligt ta modell av motsvarande lagstiftning om järnvägstrafik. Av denna anledning har de ovannämnda alternativen uteslutits, och det föreslås att lagstiftningen om spårbunden stadstrafik kompletteras enligt förslaget.

7 Remissvar

Regeringspropositionen var på remiss via tjänsten utlåtande.fi mellan den 22 januari och den 5 mars 2025. Remissvar om propositionen lämnades av justitieministeriet, finansministeriet, Transport- och kommunikationsverket, Trafikledsverket, Huvudstadsregionens stadstrafik Ab, Helsingforsregionens trafik (separat av de enheter som ansvarar för HRT:s tågtrafik och spårbundna stadstrafik), Tampereen raitiotie Oy, Helsingfors stad, Esbo stad, Fenniarail Oy, Rautatiealan unioni RAU ry, Skogsindustrin rf, Palvelutyönantajat PALTA ry, delegationen för bantrafiksbranschen, Yara Suomi Oy, Aarne Alameri och Kirsi Oksiala-Mäki-Petäjä.

Remissinstanserna understöder huvudsakligen de lagar och bestämmelser som föreslås. Deras synpunkter har beaktats i tillämpliga delar särskilt genom kompletteringar i motiveringsdelen av propositionen, och i vissa lagförslag har också ändringar gjorts i bestämmelserna.

Justitieministeriet påpekar i sitt yttrande att de nya bemyndigandena att meddela föreskrifter, som finns i 164 a § 5 mom. i spårtrafiklagen och i 65 § 5 mom. i lagen om transportservice, bör motiveras närmare utifrån 80 § 2 mom. i grundlagen. Av motiveringen till 164 b § 1 mom. i spårtrafiklagen bör det också tydligare framgå vilka åtgärder bannätsförvaltare för spårbunden stadstrafik i händelse av en störning förutsätts vidta för att återställa situationen till det normala. Motiveringen har kompletterats på det sätt som justitieministeriet föreslagit. Vidare har 57 § 1 mom. i lagen om transportservice ändrats så att det i momentet också hänvisas till lagens 53 §,

där det, utöver 54 och 55 §, föreskrivs om koncession och förutsättningarna för en koncessions giltighet.

Finansministeriet har framfört att det i motiven i propositionen bör bedömas vilka konsekvenser bestämmelserna om spårbunden stadstrafik får för kommunerna, och detta har beaktats i konsekvensbedömningen i propositionen.

Transport- och kommunikationsverket påpekar i sitt yttrande att möjligheten att enligt 80 § undantagsvis använda OSJD/GOST-materiel förutsätter att vagnar som används för transport av farliga ämnen (TFÄ) och cisterner som monteras på dessa också uppfyller de krav som anges i lagen om transport av farliga ämnen (541/2023) och i författningar och föreskrifter som utfärdats med stöd av den. I synnerhet Transport- och kommunikationsverkets föreskrift om transport av farliga ämnen på järnväg ställer krav på bland annat cisternvagnarnas konstruktion, märkningar och användningsrelaterade säkerhetsåtgärder. GOST-vagnarna uppfyller inte dessa krav, så för att de ska kunna användas behövs det också ett undantag från kraven enligt TFÄ-lagstiftningen. Verkets yttrande har tagits i beaktande, och motiveringen i propositionen har kompletterats.

Trafikledsverket och tågtrafiknheten vid Helsingforsregionens trafik (HRT-tåget) uppger att de inte har något att anmärka på i propositionen.

Den enhet som ansvarar för HRT:s spårbundna stadstrafik uppger att man inte understöder den ändring av 164 § som gäller årsavgiften och har föreslagit att paragrafen ska ändras så att ingen blir tvungen att betala dubbel avgift i den händelse att operatören byts ut under ett pågående år, eftersom en konkurrensutsättning kan leda till att en ny tjänsteleverantör av spårbunden stadstrafik väljs under ett pågående år. Årsavgiften används emellertid till att täcka de administrativa kostnader som orsakas av att bannätsförvaltaren för och utövar av spårbunden stadstrafik anmäls till Transport- och kommunikationsverket, och om dessa byts ut under ett pågående år måste verket kräva en årsavgift också av den nya verksamhetsutövaren. Detta förslag av HRT har således inte kunnat beaktas i propositionen.

VR-Group Abp konstaterar i sitt yttrande att det inte är möjligt att med stöd av EU-lagstiftningen använda OSJD/GOST-materiel för virkes- och kemikalietransporter inom Finland. Dessutom har osäkerheten kring tidsfristen för undantagsförfarandet lett till att företagen inte har investerat i EU-standardlig materiel, och en förlängning av tidsfristen med två år kommer inte att undanröja denna osäkerhet. VR påpekar också att materiel som lämpar sig för Finlands bannät och som uppfyller EU-kraven nog finns att få inom tidsfristen för det gällande undantagsförfarandet, det vill säga före utgången av 2026. Den avvikande spårvidden i Finland eller de små partistorlekarna utgör enligt VR inte heller något hinder för investeringar i materiel, eftersom det alltid är möjligt att på ett kostnadseffektivt sätt anpassa en vagnlösning som används någon annanstans så att den kan användas på bannät med finländsk spårvidd. I kostnaderna för användningen av OSJD/GOST-materiel bör också andra materielrelaterade kostnader beaktas, såsom materielns effekter på bannätet, underhållskostnader och andra externa effekter. Av dessa orsaker bör ett tydligt slutdatum föreskrivas för användning av OSJD/GOST-materiel. Det föreskrivs om undantagets giltighet i ikraftträdandebestämmelsen i lagförslaget om ändring av spårtrafiklagen. Undantaget gäller fram till den 31 december 2028, varefter det inte är tillåtet att använda OSJD/GOST-materiel.

När det gäller bestämmelserna om spårbunden stadstrafik och särskilt 164 b § i spårtrafiklagen påpekar VR att det i praktiken är flera aktörer som deltar i genomförandet av den spårbundna stadstrafiken och dess bannät, och att dessa kan utgöra olika organisationer, såsom bannätsförvaltare, underhållare av infrastrukturen, vagnmaterielns ägare, underhållare av

materielen, trafikutövare och trafikbeställare. I framtiden är ett scenario med många olika aktörer ett mer sannolikt alternativ än en situation där allting sköts av ett kommunalt trafikverk. Till övriga delar understöder VR lagändringarna i propositionen.

Huvudstadsregionens stadstrafik Ab understöder förslaget att nya planeringslösningar som påverkar säkerheten i projekt för spårbunden stadstrafik inklusive riskhantering i fortsättningen också ska behandlas av Transport- och kommunikationsverket i ett så tidigt skede som möjligt. Bolaget understöder också förslaget att verket ska meddela en närmare föreskrift om anmälan om planering och byggande av bannät inom spårbunden stadstrafik och om den plan och bedömning av säkerhetskONSEKVENSER som ska fogas till anmälan. Huvudstadsregionens stadstrafik Ab kommenterar dock att 164 a § och motiveringen till den paragrafen bör preciseras, så att det redan på lagnivå tydligare anges vilken typ av banor inom spårbunden stadstrafik anmälningsskyldigheten gäller och vad som till exempel avses med område som inte sedan tidigare har ett bannät för spårbunden stadstrafik. Motiveringen har kompletterats på det sätt som bolaget har föreslagit. Huvudstadsregionens stadstrafik Ab föreslår också att åtgärden för hantering av störningar enligt 164 b § ska gälla också utövare av spårbunden stadstrafik, och detta har beaktats i paragrafen i fråga.

Även HRT:s enhet för spårbunden stadstrafik, Esbo stad och Tampereen raitiotie för fram delvis liknande behov av att precisera motiveringen i propositionen som Huvudstadsregionens stadstrafik Ab. Vidare framför Tampereen raitiotie att den information om störningar som avses i 164 b § 2 mom. också bör kunna skötas av en behörig myndighet. HRT:s enhet för spårbunden stadstrafik anser i sin tur att aktörerna i första hand bör producera och tillhandahålla behövlig reseinformation om undantagsförhållanden, så att informationen kan förmedlas till kunderna oberoende av informationskanal. De föreslagna ändringarna har beaktats i bestämmelserna och i motiveringen i den mån det är möjligt.

Också Helsingfors stad konstaterar på samma sätt som de ovannämnda remissinstanserna att det inte framgår tillräckligt tydligt av bestämmelserna och motiveringen i vilken planeringsfas planerna ska lämnas till Transport- och kommunikationsverket. Enligt Helsingfors stad behövs inte heller de ändringar som föreslagits i bestämmelserna om spårbunden stadstrafik (framför allt inte i 164 a §), eftersom bedömningar av säkerhetsriskerna redan nu görs i alla planeringsfaser. När det gäller spårvägar fattas alla centrala beslut som påverkar trafiksäkerheten i gatuplanen, som har en juridisk roll i planeringssystemet. Enligt 84 § i lagen om områdesanvändning är det kommunens uppgift att ordna gatuhållningen, och således har kommunen rätt att självständigt godkänna lösningar som är förenliga med gatuplanen. I byggplaneringsfasen är det inte längre möjligt att göra betydande ändringar i administrativt godkända planer. Den förstudie och utredningsplanering som föregår gatuplaneringsfasen har ingen motsvarande juridisk roll såsom statens vägnäts- och bannätsplaner. Den planering som föregår gatuplaneringen är dessutom så exakt att det inte nödvändigtvis är möjligt att på ett ändamålsenligt sätt bedöma konsekvenserna för trafiksäkerheten via ett anmälningsförfarande. Det är kommunerna som ansvarar för ordnandet av gatutrafiken, men med stöd av spårtrafiklagen och lagen om transportservice ansvarar Transport- och kommunikationsverket för övervakningen av den spårbundna stadstrafiken, och de föreslagna lagändringarna gäller uttryckligen Transport- och kommunikationsverkets övervakningsroll när det gäller att garantera säkerheten inom spårbunden stadstrafik. Helsingfors stads yttrande har tagits i beaktande, och motiveringen i propositionen har kompletterats.

Fenniarail Oy understöder förslaget att förlänga möjligheten att använda OSJD/GOST-materiel med två år men samtidigt också önskat att undantagsförfarandet ska bli permanent. Vidare föreslår Fenniarail att 80 § 6 mom. ska ändras så att användningen av OSJD/GOST-materiel utvidgas till att omfatta även andra transporter än virkes- och kemikalietransporter.

Kommissionen har informerats om att det undantagsförfarande som trädde i kraft i juni 2022 förlängs utan ändringar i innehåll med två år fram till utgången av 2028, och Finland kan således varken fortsätta att tillämpa ett undantag som står i strid med EU-lagstiftningen jämfört med vad som nu föreslås eller utvidga undantagets tillämpningsområde. Därför har de ändringar som Fenniarail föreslagit inte kunnat beaktas i 80 § 6 mom. i spårtrafiklagen.

Rautatiealan unioni RAU ry framför sin oro över det faktum att om möjligheten till undantag när det gäller OSJD/GOST-vagnar förlängs utan någon tydlig plan för anskaffning av ny materiel, finns det en risk för att samma situation fortsätter. Undantaget får inte bli en metod som företagen använder för att skjuta fram sina investeringar och utnyttja flexibiliteten i lagstiftningen utan att verkligen förbinda sig till att förnya sin materiel. Ett villkor för att ett nytt undantag ska beviljas bör således enligt RAU vara att företaget övergår till materiel som uppfyller EU-kraven. Under den tid som det nuvarande undantaget har gällt har ny materiel varken skaffats eller planerats, vilket tyder på att den behövliga övergången inte har skett. I samband med det nya undantaget bör därför strikta villkor och tidsplaner fastställas för övergången till materiel som uppfyller EU-kraven. På så sätt säkerställs det att företagen har ett tydligt ansvar och spurras till att skaffa ny materiel, och att undantaget inte utnyttjas som en temporär lindring av situationen utan någon långsiktig förändring.

Skogsindustrin rf, Palvelualojen työnantajat PALTA ry/Delegationen för bantrafiksbranschen och UPM-Kymmene Oyj understöder en två års förlängning av möjligheten att använda OSJD/GOST-materiel vid virkes- och kemikalietransporter inom Finland. Skogsindustrin rf konstaterar också att arbetet med att främja en fungerande spårmarknad och tillgången till materiel på marknadsvillkor måste fortsättas målmedvetet. En ökande användning av bantransporter utgör ett viktigt mål för skogsindustrin, och det förutsätter att faktiska konkurrenshinder och flaskhalsar undanröjs på spårmarknaden och att tillgången till materiel således tryggas.

Yara Suomi Oy förklarar i sitt yttrande att bolaget planerar att skaffa materiel som uppfyller EU-kraven och att anskaffningen kommer att slutföras 2028. Följaktligen anser bolaget att den föreslagna förlängningen av möjligheten att använda OSJD/GOST-materiel med två år är nödvändig.

Aarne Alameri föreslår att användningen av OSJD/GOST-materiel ska göras permanent och att regleringen av spårbunden stadstrafik ska skärpas så att den i praktiken också med avseende på förvaltningen av bannätet överensstämmer med motsvarande bestämmelser som utfärdats om järnvägstrafiken med stöd av EU-lagstiftningen.

Kirsi Oksiala-Mäki-Petäjä föreslår i sitt yttrande en ändring av 171 § i spårtrafiklagen när det gäller kritiska aktörer, men det föreslås ingen ändring av paragrafen i fråga i denna proposition och ändringsförslaget faller oavsett utanför spårtrafiklagens tillämpningsområde. Den föreslagna ändringen bör utredas i samband med en ändring av någon annan lag, i första hand av inrikesministeriet och/eller av arbets- och näringsministeriet.

8 Specialmotivering

8.1 Spårtrafiklagen

79 §. Ibruktagande av rullande materiel. I paragrafen föreskrivs det om ibruktagande av sådan rullande materiel som inte hör till tillämpningsområdet för de tekniska specifikationer som gäller driftskompatibilitet enligt EU-lagstiftningen. I 6 mom. nämns fortfarande Trafiksäkerhetsverket, trots att det är en uppgift som ska skötas av Transport- och

kommunikationsverket. Trafiksäkerhetsverket och Kommunikationsverket sammanslogs i början av 2019 till Transport- och kommunikationsverket. Således föreslås en teknisk ändring av 6 mom., enligt vilken Transport- och kommunikationsverket i samband med en ansökan om tillstånd för ibruktage av fordon ska ge ett utlåtande om den plan för tillverkning, ombyggnad eller modernisering av fordon som lämnats av den sökande. Inga andra ändringar föreslås i paragrafen.

80 §. Fordon som anländer från Ryska federationen. Som det redan konstaterats ovan fogades genom lag 476/2022 ett 6 och 7 mom. till paragrafen, och dessa tillämpas enligt gällande lag fram till den 31 december 2026. Eftersom anskaffningen av EU-kravenlig materiel för virkes- och kemikalietransporter har visat sig kräva längre tid än vad det beräknades i samband med att lag 474/2022 stiftades, föreslås det att den temporära tillämpningen av 6 och 7 mom. förlängs med två år fram till den 31 december 2028. Det föreslås ingen innehållsmässig ändring av 6 och 7 mom. jämfört med motsvarande moment i den gällande lagen, men enligt ikraftträdandebestämmelsen i den föreslagna lagen träder 80 § 6 och 7 mom. i kraft den 1 januari 2027, efter att deras giltighetstid enligt lag 476/2022 upphör den 31 december 2026. Med stöd av den föreslagna nya ikraftträdandebestämmelsen ska 80 § 6 och 7 mom. således gälla temporärt fram till den 31 december 2028.

På motsvarande sätt som i 80 § 6 mom. i den gällande lagen föreskrivs det även i det föreslagna 6 mom. att fordon som är registrerade för OSJD-området och avsedda för virkes- och kemikalietransporter får användas också för virkes- och kemikalietransporter 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. Formuleringen av momentet garanterar även framöver att företag i EES-medlemsstater bemöts enhetligt i frågor som rör transporter och användning av fordon. Användningen av OSJD/GOST-materiel begränsas också i fortsättningen endast till virkes- och kemikalietransporter, eftersom det konstaterades råda akut brist på dessa fordon våren 2022, när Ryssland inledde sitt anfallskrig mot Ukraina och EU:s sanktioner och Rysslands motsanktioner ledde till problem i de internationella virkes- och kemikalietransporterna, varpå dessa måste ersättas med transporter inom Finland och transporter mellan hamnar och fabriker och andra produktionsanläggningar. Våren 2022 utreddes också om det fanns behov av att använda OSJD/GOST-materiel även för andra transporter än virkes- och kemikalietransporter, men något sådant behov varken uppdagades eller framfördes. Eftersom användningen av OSJD/GOST-materiel genom 80 § 6 mom. i lag 476/2022 begränsades till virkes- och kemikalietransporter och i samband med den akuta materielbrist som följde av Rysslands anfallskrig också har framställts för kommissionen i denna form och som en lösning på ett nödläge, kan momentets tillämpningsområde inte nu utvidgas till att gälla nya transportpartier, utan det ursprungliga tillämpningsområdet måste gälla även framöver. Detta har också konstaterats i diskussioner mellan kommissionen och kommunikationsministeriet, där kommunikationsministeriet har informerat kommissionen om att möjligheten att använda OSJD/GOST-materiel behöver förlängas på grund av att anskaffningarna av EU-materiel tar längre tid än beräknat.

Fordon som används för kemikalietransporter och cisterner som monteras på dessa ska också uppfylla de krav som anges i lagen om transport av farliga ämnen (541/2023) och i författningar och föreskrifter som utfärdats med stöd av den. I synnerhet Transport- och kommunikationsverkets föreskrift om transport av farliga ämnen på järnväg ställer krav på bland annat cisternvagnarnas konstruktion, märkningar och på de användningsrelaterade säkerhetsåtgärderna. OSJD/GOST-vagnarna uppfyller inte dessa krav, så för att de ska kunna

användas behövs det också ett undantag från kraven enligt TFÄ-lagstiftningen, och för cisterner beviljas sådana undantagstillstånd av Säkerhets- och kemikalieverket. När ett ibruktagande av OSJD/GOST-vagnar planeras på nationell nivå gäller det att i god tid höra sig för hos Transport- och kommunikationsverket om de tillstånd för ibruktagande av fordon som beviljats för direkt internationell spårtrafik även täcker den planerade användningen eller om tillstånden behöver uppdateras för att garantera säkerheten till exempel med anledning av att vagnarna har stått stilla länge eller det har gått en längre tid sedan vagnarna kom till Finland, varvid det är osäkert om vagnarna fortfarande är i gott skick och särskild uppmärksamhet behöver fästas vid deras trafikduglighet.

I 7 mom. föreskrivs det att kommunikationsministeriet i samarbete med intressentgrupperna ska följa hur användningen av OSJD/GOST-materiel inverkar på säkerheten i järnvägstrafiken, bannätet och järnvägsmarknadens funktionsduglighet samt vid behov vidta åtgärder för att avhjälpa missförhållanden, om användningen av materielen leder till problem. Kommunikationsministeriet tillsatte i september 2022 en uppföljningsgrupp som bestod av representanter för Transport- och kommunikationsverket, Trafikledsverket, järnvägsföretag, Skogsindustrin rf och Kemiindustrin rf inklusive deras medlemsföretag, Finlands Hamnförbund rf samt fackföreningsrörelsen (RAU ry och JHL Raideliikenneammattilaiset ry). Det föreslås således att uppföljningsgruppen i sin tidigare sammansättning fortsätter att bevaka användningen av OSJD/GOST-fordon fram till utgången av 2028 och att kommunikationsministeriet i samarbete med Transport- och kommunikationsverket och Trafikledsverket ska vidta behövliga åtgärder för att avhjälpa missförhållanden, om det inom ramen för uppföljningsgruppens bevakning eller på något annat sätt uppdragas problem i anslutning till användningen av materielen. Uppföljningsgruppen har redan under hösten 2022 inom sig kommit överens om riktlinjerna för hur det ska säkerställas att underhåll och periodiska besiktningar av OSJD/GOST-materielen ordnas under den period när materielen används för virkes- och kemikalietransporter inom Finland. Transport- och kommunikationsverket har utfärdat en anvisning om detta utifrån de överenskomna riktlinjerna.

157 §. Bannätsförvaltares ansvar. Till 1 mom. fogas en bestämmelse om att en bannätsförvaltare för spårbunden stadstrafik i sin riskhantering också ska beakta eventuella cybersäkerhetsrisker som är förknippade med verksamheten. För genomförandet av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2555 om åtgärder för en hög gemensam cybersäkerhetsnivå i hela unionen, om ändring av förordning (EU) nr 910/2014 och direktiv (EU) 2018/1772 och om upphävande av direktiv (EU) 2016/1148 det vill säga det så kallade *NIS 2-direktivet* har riksdagen antagit cybersäkerhetslagen (124/2025) som lagstiftning för genomförande av cybersäkerhetsdirektivet. Lagen innefattar också cybersäkerheten inom järnvägstrafik. Eftersom cybersäkerhetslagen är en lag för genomförande av EU-lagstiftning inbegriper lagen inte spårbunden stadstrafik, som hör till den nationella behörigheten. Därför föreslås det att 1 mom. ska innehålla en bestämmelse om att eventuella cybersäkerhetsrisker ska beaktas också inom spårbunden stadstrafik. En motsvarande bestämmelse ska enligt förslaget fogas till 63 § 1 mom. i lagen om transportservice när det gäller trafikutövarens ansvar inom spårbunden stadstrafik.

164 §. Årsavgift. I paragrafen föreskrivs det om den årsavgift som bannätsförvaltare för spårbunden stadstrafik och sådana verksamhetsutövare som avses i 159 § ska betala. Det föreslås att bestämmelsen i 1 mom. om att varje verksamhetsutövare ska betala bara en årsavgift per år, oavsett om utövaren bedriver verksamhet både som bannätsförvaltare och som trafikutövare, ska strykas. Därmed föreslås det att samma formulering som tidigare fanns i 21 §

i lagen om spårbunden stadstrafik ska tas in i 1 mom. och att årsavgiften ska betalas till kommunikationsministeriet så som det föreskrivs årligen genom förordning av kommunikationsministeriet med iakttagande av vad som föreskrivs i lagen om grunderna för avgifter till staten. Eftersom bannätet för spårbunden stadstrafik har byggts ut förutom i Helsingfors även till andra städer (Esbo och Tammerfors och i fortsättningen eventuellt också Vanda och Åbo) är det viktigt att den spårbundna stadstrafiken i olika städer behandlas jämnt och enhetligt också i bestämmelserna om avgifter, och detta kan garanteras genom att den ovannämnda bestämmelsen stryks i 164 § 1 mom.

164 a §. *Planering och byggande av bannät för spårbunden stadstrafik.* Denna paragraf är ny, och den föreslås ingå i lagens 21 kap. som gäller förvaltningen av spårbunden stadstrafik. Syftet med paragrafen är att Transport- och kommunikationsverket i ett så tidigt skede som möjligt ska kunna påverka planeringen av bannätet för spårbunden stadstrafik, så att säkerheten inom den spårbundna stadstrafiken kan garanteras och förbättras ytterligare. Transport- och kommunikationsverket godkänner med stöd av banlagen utredningsplaner och järnvägsplaner som gäller byggande av järnvägar. När det gäller spårbunden stadstrafik kan Transport- och kommunikationsverket med stöd av gällande lagstiftning endast inspektera det säkerhetsstyrningssystem som bannätsförvaltare för och utövare av spårbunden stadstrafik lämnar in, och i allmänhet får verket dessa tillhanda först när bannätet redan är färdigt och trafiken på bannätet ska inledas. Syftet med den nya paragrafen är att säkerhetsaspekterna även i planeringen och byggandet av bannät inom spårbunden stadstrafik ska beaktas så väl som möjligt redan från första början och att Transport- och kommunikationsverket i egenskap av säkerhetsmyndighet för spårtrafik ska kunna påverka lösningarna genom sin egen expertis. Detta är viktigt framför allt när spårbunden stadstrafik ska inledas i nya områden, där det inte sedan tidigare finns spårbunden stadstrafik och där spårvägstrafiken blir en del av den övriga fordons- och vägtrafiken.

I 1 mom. föreslås det att bannätsförvaltaren för spårbunden stadstrafik eller den som genomför projektet ska anmäla till Transport- och kommunikationsverket när den har för avsikt att inleda byggandet av ett nytt bannätsprojekt för spårbunden stadstrafik i ett område där det inte sedan tidigare finns ett bannät för spårbunden stadstrafik. Anmälan ska göras i ett så tidigt skede som möjligt, det vill säga i förstudie- eller utredningsplaneringsfasen av den nya banan för spårbunden stadstrafik eller senast utifrån utkastet till gatuplan, varvid det fortfarande är möjligt att påverka säkerhetsaspekterna kring den nya banan. De egentliga bindande besluten om den nya banan fattas i gatuplanen, som har en juridisk roll i kommunernas planeringssystem, och när gatuplanen har godkänts på kommunal nivå kan inga väsentliga ändringar längre göras i planen. Den anmälan som ska lämnas till Transport- och kommunikationsverket och det utlåtande som verket ger om den är inte bindande, eftersom det med stöd av 84 § 2 mom. i lagen om områdesanvändning (132/1999) hör till kommunen att ordna gatuhållningen. Allteftersom spårvägstrafiken byggs ut till nya kommuner och nya områden är det dock viktigt att Transport- och kommunikationsverket i egenskap av nationell säkerhetsmyndighet för spårtrafik får ge utlåtanden om nya bannätsplaner för spårbunden stadstrafik och att verkets erfarenhet utnyttjas i planeringen av nya banprojekt. Det föreslagna anmälningsförfarandet ingriper således inte i kommunernas självständiga ställning när det gäller att ordna gatuhållningen.

Med områden där det inte sedan tidigare finns ett bannät för spårbunden stadstrafik avses situationer där ett bannät för spårbunden stadstrafik planeras i en sådan kommun som tills vidare saknar metro- och spårvägstrafik. Andra exempel på sådana områden är områden utanför Helsingfors stadskärna och nya banor för spårbunden stadstrafik som byggs i dessa, om det inte sedan tidigare finns något bannät för spårbunden stadstrafik i områdena i fråga. På motsvarande sätt ska också nya spår för spårbunden stadstrafik exempelvis i städerna Esbo och Tammerfors, genom vilka nya stadsdelar eller regioner kopplas till bannätet för spårbunden stadstrafik,

anmälas till Transport- och kommunikationsverket. Anmälan ska också göras när ett bannät för spårbunden stadstrafik som planeras i nya områden leder till en betydande utvidgning av den spårbundna stadstrafiken och dess bannät till de nya områdena, även om den nya spårförbindelsen ansluts till ett redan befintligt bannät för spårbunden stadstrafik. I bedömningen av sin anmälningsskyldighet ska bannätsförvaltaren för spårbunden stadstrafik särskilt bedöma om de övriga väg- och gatutrafikanterna i området med den nya stadsspårförbindelsen redan är vana vid mötande spårtrafik samt lyfta fram hur detta beaktas i planeringen och ibruktagandet.

Anmälan kan lämnas av den som genomför projektet, eftersom ett bannät för spårbunden stadstrafik som ska byggas i ett helt nytt område i praktiken kan planeras eller byggas av ett privat företag på uppdrag av kommunen eller samkommunen, varvid det i planerings- och byggfasen ännu inte nödvändigtvis har fattats något beslut om vilken aktör som är den egentliga bannätsförvaltaren när den spårbundna stadstrafiken inleds. Samtidigt, om det nya bannätet har planerats som en förlängning av ett gammalt bannät, kan anmälan också lämnas av den som förvaltar det nuvarande bannätet i fråga. Oavsett om anmälan lämnas av bannätsförvaltaren för spårbunden stadstrafik eller av den som planerar eller bygger bannätet är det dock viktigt att anmälan och bilagorna till den utarbetas i samarbete mellan alla aktörer som deltar i genomförandet av projektet, inklusive de myndigheter som ansvarar för trafik- och gatuplaneringen i städerna.

I 2 mom. föreskrivs det att det till den anmälan till Transport- och kommunikationsverket som avses i 1 mom. ska fogas en plan för byggandet eller utvecklingen av bannätet för spårbunden stadstrafik och en bedömning av säkerhetskONSEKVENSERNA. Med byggande avses i detta sammanhang byggande av en ny bana för spårbunden stadstrafik och med utveckling avses en utbyggnad av ett befintligt bannät för spårbunden stadstrafik så att den spårbundna stadstrafiken utvidgas till nya områden. Som det har konstaterats ovan ska den plan som fogas till anmälan i regel utgöras av en förstudie eller utredningsplan för det nya banprojektet eller ett utkast till gatuplan, varvid det ännu är möjligt att påverka trafiksäkerhetslösningarna i projektet. Av planen ska det framgå hur bannätsförvaltaren för spårbunden stadstrafik har förberett sig för risker i projektets planerings-, uppbyggnads- och driftfas. Vidare ska det av planen framgå hur bannätsförvaltaren för spårbunden stadstrafik har för avsikt att utveckla sitt säkerhetsstyrningssystem så att spårbunden stadstrafik kan inledas på ett säkert sätt på bannätet. Naturligtvis ska den nya bannätsplanen för spårbunden stadstrafik alltid också redogöra för linjedragningarna och trafiken på det nya bannätet och arrangemangen för hur den ska regleras, men de krav som enligt det föreslagna 164 a § 2 mom. ställs på planen gäller endast bannätsförvaltarens beredskap inför risker och hur bannätsförvaltaren har för avsikt att utveckla sitt säkerhetsstyrningssystem så att trafiken kan ordnas på ett så säkert sätt som möjligt.

I 3 mom. föreskrivs det om den bedömning av säkerhetskONSEKVENSERNA som ska lämnas som bilaga till planen. Med den bedömning av säkerhetskONSEKVENSERNA som ska ingå som bilaga till planen avses en analys av de konsekvenser som byggandet av den nya banan i ett bannät för spårbunden stadstrafik eller ombyggnaden av en redan befintlig bana får för säkerheten i den spårbundna stadstrafiken, och i fråga om spårvägstrafik även för säkerheten i den övriga gatu- och vägtrafiken. I bedömningen ska det också redogöras för eventuella granskade alternativ för utveckling av bannätet för spårbunden stadstrafik och motiveringar till det valda alternativet. Eftersom bedömningen av säkerhetskONSEKVENSERNA ofta färdigställs först efter planen är det viktigt att planen för byggande eller ombyggnad av ett bannät för spårbunden stadstrafik lämnas till Transport- och kommunikationsverket i ett så tidigt skede som möjligt. Planen och bedömningen av säkerhetskONSEKVENSERNA kan lämnas in separat till Transport- och kommunikationsverket, eftersom bedömningen av säkerhetskONSEKVENSERNA ofta färdigställs senare än själva planen.

I 4 mom. föreskrivs det att Transport- och kommunikationsverket inom två månader ska ge bannätsförvaltaren ett utlåtande om planen och den bifogade bedömningen av säkerhetskONSEKVENSERNA. Tidsfristen på två månader börjar räknas från det att alla dokument har lämnats till Transport- och kommunikationsverket. Av Transport- och kommunikationsverkets utlåtande ska det framgå vilka ändringar av planen verket eventuellt kräver för att projektet för spårbunden stadstrafik ska kunna genomföras på ett så säkert sätt som möjligt. Vid behov kan Transport- och kommunikationsverket givetvis också före eller efter sitt utlåtande ordna möten med bannätsförvaltaren för spårbunden stadstrafik och/eller med andra aktörer som ansvarar för planeringen och byggandet av bannätet, för att säkerhetsaspekterna ska beaktas optimalt i planeringen redan från första början.

I 5 mom. föreskrivs det att Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om anmälan om planering och byggande av bannät för spårbunden stadstrafik samt om den plan för byggande eller utveckling av bannät för spårbunden stadstrafik och den bedömning av säkerhetskONSEKVENSERNA som ska ingå som bilaga till anmälan. Krav på anmälnas och bilagornas form och hur dokumenten ska lämnas in fastställs i en föreskrift som meddelas av Transport- och kommunikationsverket.

164 b §. Åtgärder i händelse av störningar. Paragrafen är ny och innehåller bestämmelser om de skyldigheter som förvaltaren av spårbunden stadstrafik och den verksamhetsutövare som ansvarar för trafikregleringen på bannätet har i händelse av störningar inom den spårbundna stadstrafiken.

I 1 mom. föreskrivs det att bannätsförvaltare för spårbunden stadstrafik, i händelse av störningar på grund av tekniska missöden eller olyckor inom den spårbundna stadstrafiken, ska vidta alla behövliga åtgärder för att i samarbete med utövare av spårbunden stadstrafik återställa situationen till det normala. Den föreslagna bestämmelsen motsvarar det som i 173 § i spårtrafiklagen har föreskrivits i fråga om beredskapen inom järnvägstrafiken. Exempel på dessa åtgärder är framför allt att ordna ersättande trafikarrangemang tillsammans med trafikutövaren, informera om störningen och dess längd samt återställa bannätet i sådant skick att det kan trafikeras så snabbt som möjligt vid behov genom att också begära hjälp av externa tjänsteleverantörer för reparationsarbetena.

Enligt 2 mom. ska den som ansvarar för trafikregleringen eller behöriga myndigheter som svarar för ordnande av spårbunden stadstrafik se till att passagerarna så snabbt som möjligt informeras om störningen och dess längd. Den behöriga kommunala myndighet som ansvarar för ordnandet av spårbunden stadstrafik kan naturligtvis också närmare bedöma hur det är ändamålsenligt att i praktiken ordna informationen om störningar.

8.2 Lagen om transportservice

57 §. Giltighet för en koncession för järnvägstrafik och ändringar i den. Till 1 mom. fogas en bestämmelse om att järnvägsföretaget omedelbart ska underrätta Transport- och kommunikationsverket också om det i de förutsättningar för bedrivande av järnvägstrafik som föreskrivs i 53 § sker sådana förändringar som påverkar koncessionens giltighet. Verket ska underrättas om dessa förändringar på motsvarande sätt som det med stöd av gällande 57 § underrättas om förändringar som sker i de förutsättningar för beviljande av koncession som anges i 54 § eller i sökandens/koncessionshavarens goda anseende, yrkesskicklighet eller solvens enligt 55 §. Till de förutsättningar enligt 53 § som gäller bedrivande av järnvägstrafik hör till exempel att järnvägsföretaget har en tillräcklig ansvarsförsäkring, och om järnvägsföretaget har svårigheter att få eller upprätthålla en tillräcklig ansvarsförsäkring är detta en grund för återkallande av koncessionen. Därför behöver verket så snabbt som möjligt få

information om alla förändringar som inverkar på koncessionens giltighet för att det ska kunna bedöma förutsättningarna för koncessionens giltighet.

Vidare föreslås det att 4 mom. ska ändras så att det där hänvisas förutom till 243 § i lagen om transportservice även till lagens 242 §, som innehåller allmänna bestämmelser om återkallande, ändring och begränsning av alla tillstånd och beslut om godkännande som har beviljats med stöd av lagen om transportservice. I 243 § finns det separata särskilda bestämmelser om återkallande av tillstånd för järnvägstrafik. Med stöd av 242 § 5 mom. får Transport- och kommunikationsverket med de motiveringar som anges i 2 mom. omedelbart omhänderta verksamhetsutövarens tillståndshandling. De särskilda bestämmelserna för återkallande av koncession enligt 243 § förutsätter att koncessionshavaren har getts möjlighet att korrigera bristen inom en rimlig tid som inte får vara kortare än två månader. Det föreslås nu att det i 57 § ska hänvisas både till 242 § och till 243 §. Återkallande av koncession ska i regel också i fortsättningen ske på det sätt som föreskrivs i 243 §, men om Transport- och kommunikationsverket bedömer att koncessionshavaren genom sin verksamhet kan orsaka en omedelbar risk eller fara för järnvägsmarknaden och säkerheten i järnvägstrafiken och koncessionshavaren trots verkets uppmaning inte har vidtagit omedelbara och brådskande åtgärder för att korrigera bristerna, får verket omhänderta koncessionen omedelbart och till dess att bristerna har korrigerats. En motivering som berättigar till ett omedelbart omhändertagande enligt 242 § kan till exempel vara att järnvägsföretaget inte har skaffat en sådan ansvarsförsäkring som avses i 182 § i spårtrafiklagen eller har underlåtit att betala premierna för försäkringen. Underlåtelse att betala ansvarsförsäkringen äventyrar järnvägsmarknadens funktion och säkerheten i järnvägstrafiken, eftersom järnvägsföretaget inte har förberett sig på olyckor och farliga situationer samt de ersättningsskyldigheter som följer av dessa och järnvägsföretaget således orsakar problem också för andra aktörer och för hela järnvägsmarknadens funktion. En tillräcklig ansvarsförsäkring är med stöd av 53 § 3 mom. i lagen om transportservice en förutsättning för att järnvägsföretaget kan bedriva järnvägstrafik, och således utgör underlåtelse att teckna eller betala för en ansvarsförsäkring en grund för återkallande av koncession.

I detta sammanhang finns det också skäl att konstatera att ändring i beslut enligt 242 och 243 § i lagen om transportservice ska sökas på ett annat sätt. Ändring i beslut som fattats med stöd av 242 § i lagen om transportservice ska sökas med stöd av 257 § 1 mom. 2 punkten genom besvär hos förvaltningsdomstolen enligt vad som föreskrivs i lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019). I beslut som fattats med stöd av 243 § ska dock omprövning först begäras hos Transport- och kommunikationsverket på det sätt som anges i förvaltningslagen (434/2003), och först i det beslut som Transport- och kommunikationsverket har fattat om begäran om omprövning kan ändring sökas genom besvär hos förvaltningsdomstolen enligt vad som föreskrivs i lagen om rättegång i förvaltningsärenden.

63 §. Ansvar för utövare av spårbunden stadstrafik. Till 1 mom. fogas en bestämmelse om att utövare av spårbunden stadstrafik i sin riskhantering också ska bedöma eventuella cybersäkerhetsrisker som är förknippade med verksamheten. Den föreslagna bestämmelsen motsvarar den ändring som ovan föreslagits i 157 § 1 mom. i spårtrafiklagen, och även motiveringen för bedömning av cybersäkerhetsrisker motsvarar det som i motiveringen till 157 § 1 mom. har konstaterats om skyldigheten för bannätsförvaltare för spårbunden stadstrafik att bedöma cybersäkerhetsrisker.

65 §. Behörighetskrav och läkarundersökning för förare inom spårbunden stadstrafik. Det föreslås att en ny 5 punkt fogas till 1 mom., enligt vilken det, utöver de andra förutsättningar som anges i momentet, av den som sköter uppgiften som förare för metrotåg, spårvagnar eller

fordon som används i underhållet av bannätet krävs att han eller hon under trafikutövarens handledning har utfört praktik med materiel som används i spårbunden stadstrafik.

Dessutom föreslås paragrafen innehålla ett nytt 2 mom., enligt vilket en utövare av spårbunden stadstrafik ska beskriva förfaranden för förarnas kompetens och upprätthållandet av den i det säkerhetsstyrningssystem som krävs av utövare av spårbunden stadstrafik och ta i bruk dessa förfaranden. Syftet med bestämmelsen är att garantera att utövaren av spårbunden stadstrafik med hjälp av säkerhetsstyrningssystemet säkerställer att förarnas yrkesskicklighet och kompetens upprätthålls och utvecklas. På så sätt införlivas förarnas behörighet inom spårbunden stadstrafik i det säkerhetsstyrningssystem som utövaren av spårbunden stadstrafik har på motsvarande sätt som behörigheten för förarna inom järnvägstrafiken ingår i järnvägsoperatörens säkerhetsstyrningssystem. Samtidigt kan Transport- och kommunikationsverket övervaka förarnas behörighet inom den spårbundna stadstrafiken i samband med att verket bedömer det säkerhetsstyrningssystem som utövaren av spårbunden stadstrafik har. I momentet förutsätts också att den som utövar spårbunden stadstrafik ska ha ett uppföljningssystem för uppföljning av förarnas kompetens. Syftet med uppföljningssystemet är att säkerställa att behörighetskraven hela tiden uppfylls och att utövaren av spårbunden stadstrafik genom uppföljningen också utvecklar de behörighetskrav som utövaren ställer inom ramen för sitt säkerhetsstyrningssystem, till exempel om det sker ändringar i den materiel som används för transporterna eller om det i uppföljningen noteras brister eller missförhållanden som förutsätter vissa ändringar i utbildningen och handledningen i arbetet.

Till 4 mom. fogas ett krav på att utövaren av spårbunden stadstrafik också är ansvarig för att förarna upprätthåller sin yrkesskicklighet och utbildas i användningen av ny materiel. Det föreslagna tillägget är i linje med förslaget att kravet i fråga ska ingå i 1 mom. som en ny 5 punkt.

I bemyndigandet att utfärda föreskrifter i 5 mom. föreslås en ny bestämmelse om att Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om hur förfarandena för förarnas kompetens och upprätthållandet av den beskrivs i trafikutövarens säkerhetsstyrningssystem och vilka krav som ställs på uppföljningen av förfarandena. Kravet i fråga är i linje med den ändring som föreslås i 2 mom., enligt vilken behörigheten för förare inom spårbunden stadstrafik och upprätthållandet av den ska administreras som en del av trafikutövarens säkerhetsstyrningssystem.

243 §. Särskilda bestämmelser om återkallande av tillstånd för järnvägstrafik. De ändringar som föreslås i paragrafen har samband med de ändringar som föreslås i 57 § när det gäller återkallande av koncession för järnvägstrafik. I 6 kap. i lagen om transportservice föreskrivs det om förutsättningarna för beviljande av koncession för järnvägstrafik. För att koncession ska kunna beviljas ska sökanden ha ett gott anseende, yrkesskicklighet och en solvent ekonomi. Järnvägsföretaget och den ledning som ansvarar för dess verksamhet ska uppfylla dessa förutsättningar utan avbrott. I 243 § 1 mom. i den gällande lagen föreskrivs det dock endast om att åtgärder för återkallande av koncession kan vidtas på det sätt som anges i paragrafen, om koncessionshavaren inte längre uppfyller solvenskravet eller om koncessionshavaren trots Transport- och kommunikationsverkets anmärkningar allvarligt och upprepade gånger har brutit mot koncessionsvillkoren eller mot bestämmelserna eller föreskrifterna om järnvägstrafik. Det föreslås nu att 1 mom. ska ändras så att där hänvisas förutom till solvenskravet även till de andra förutsättningarna för koncession som anges i 6 kap., eftersom verket är skyldigt att vidta åtgärder för återkallande av koncession på grund av brister i alla dessa förutsättningar. Den föreslagna ändringen är i linje med 57 § och de ändringar som föreslås i denna.

I 2 mom. föreslås en motsvarande ändring som i 1 mom. på så sätt att det i momentet hänvisas till alla förutsättningar för koncession eller till allvarliga och upprepade överträdelse, och så att de krav som anges i momentet överensstämmer med det som föreskrivs i 1 mom.

9 Bestämmelser på lägre nivå än lag

Lagförslagen i propositionen innehåller följande bemyndiganden för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter om spårbunden stadstrafik:

- med stöd av 164 a § 5 mom. får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om anmälan om planering och byggande av bannät för spårbunden stadstrafik samt de handlingar som ska fogas till anmälan,
- med stöd av 65 § 6 mom. i lagen om transportservice får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om hur förfarandena för förarnas kompetens och upprätthållandet av den beskrivs i trafikutövarens säkerhetsstyrningssystem och vilka krav som ställs på uppföljningen av förfarandena.

10 Ikraftträdande

Det föreslås att lagarna träder i kraft den 1 april 2026. De nya 80 § 6 och 7 mom. som fogas till spårtrafiklagen träder dock i kraft först den 1 januari 2027 och gäller fram till utgången av 2028.

11 Verkställighet och uppföljning

Genomförandet av det temporära undantagsförfarandet i fråga om OSJD/GOST-materiel enligt 80 § i spårtrafiklagen och dess konsekvenser ska också i fortsättningen följas upp inom ramen för den uppföljningsgrupp som Kommunikationsministeriet tillsatte redan i september 2022. Ett viktigt mål för uppföljningsgruppen är också att i fortsättningen följa vilka eventuella konsekvenser materien i fråga kan få för säkerheten inom järnvägstrafiken, järnvägsinfrastrukturen och järnvägsmarknaden samt att så fort som möjligt ingripa i eventuella problem med användningen av materien som aktörerna (järnvägsföretag, industriföretag, bannätsförvaltare, Transport- och kommunikationsverket och representanter för fackföreningsrörelsen) rapporterar om.

Europeiska kommissionen har också förutsatt att Kommunikationsministeriet med jämna mellanrum ska rapportera om hur anskaffningarna av materiel som uppfyller EU-kraven, och som ska ersätta OSJD/GOST-materien, framskrider med målet att Finland på det sätt som anmälts till kommissionen senast i början av 2029 ska frångå det undantagsförfarande som strider mot unionslagstiftningen och återgå till att följa de krav som i unionslagstiftningen ställs på materiel. Kommunikationsministeriet strävar efter att även i fortsättningen minst en gång om året rapportera till kommissionen om hur anskaffningarna av sådan vagnmateriel för virkes- och kemikalietransporter som uppfyller EU-kraven framskrider i Finland. Kommunikationsministeriet har redan under det gällande undantagsförfarandet (sedan juni 2022) rapporterat till kommissionen och konstaterat att trots att verksamhetsutövarna delvis har börjat planera anskaffningar av materiel som uppfyller EU-kraven har de tills vidare inte skaffat och tagit i bruk EU-kravenlig vagnmateriel som är avsedd för virkes- och kemikalietransporter. I rapporteringen till kommissionen utnyttjas den information som ministeriet får från de intressentgrupper som ingår i uppföljningsgruppen. Kommunikationsministeriet lämnar inte ut företagsspecifik, konfidentiell information till kommissionen eller via uppföljningsgruppen till olika intressentgrupper, utan den information som fås från företagen sammanställs till ett sammandrag för uppföljning, och utifrån detta rapporterar ministeriet också till kommissionen.

I egenskap av nationell säkerhetsmyndighet för spårtrafik ansvarar Transport- och kommunikationsverket för att bannätsförvaltarna för spårbunden stadstrafik är medvetna om den nya lagstiftningen och att bannätsplanerna för inledande av spårbunden stadstrafik i nya områden ska lämnas till Transport- och kommunikationsverket redan i planeringsfasen. Transport- och kommunikationsverket följer också hur säkerhetsläget inom den spårbundna stadstrafiken utvecklas och vilka konsekvenser den föreslagna nya lagstiftningen får.

12 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

Den temporära förlängning av undantagsförfarandet i fråga om användningen av OSJD/GOST-materiel som föreslås i 80 § i spårtrafiklagen är av betydelse med tanke på den näringsfrihet som det föreskrivs om i 18 § i grundlagen. En förlängning av tidsfristen med två år fram till utgången av 2028 (liksom även det gällande undantaget) behandlar alla järnvägsföretag jämlikt, eftersom alla järnvägsföretag som uppfyller tillståndsförutsättningarna har lika rätt att använda virkes- och kemikalievagnar avsedda för Rysslandstrafik också vid transporter inom Finland på samma sätt som i spårtrafiklagen. Genom överenskommelsen mellan Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering om direkt internationell järnvägstrafik (FördrS 85/2016) har dessutom alla järnvägsföretag i EES-medlemsstaterna tryggats lika rätt att bedriva internationell järnvägstrafik på Finland bannät.

De föreslagna bestämmelserna behandlar också företag inom skogsindustrin och den kemiska industrin samt 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 virkes- och kemikalietransporter som materielen behövs för på Finlands bannät.

De nya 6 och 7 mom. som föreslås i 80 § i spårtrafiklagen har samma innehåll som när de togs in i den gällande paragrafen genom lag 476/2022. I motiveringen till regeringens proposition RP 57/2022 rd finns således en närmare bedömning av dessa moments grundlagsenlighet.

Eftersom syftet med de ändringar som föreslagits i bestämmelserna om spårbunden stadstrafik är att avhjälpa luckor i bestämmelserna genom att ta modell av motsvarande bestämmelser om järnvägstrafik, som redan är i kraft, har riksdagen redan godkänt de motsvarande bestämmelserna om järnvägstrafik. I bestämmelserna om spårbunden stadstrafik hålls det emellertid fast vid den tidigare linjen att regleringen även i fortsättningen ska vara en lättare version av järnvägslagstiftningen, som grundar sig på EU-lagstiftningen.

De preciseringar av bestämmelserna om koncession i lagen om transportservice behandlar alla koncessionshavare, det vill säga järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik, lika. I enlighet med unionslagstiftningen behöver järnvägsföretag koncession för att bedriva järnvägstrafik. Även bestämmelserna om återkallande av koncession grundar sig på unionslagstiftningen. De ändringar som föreslås i bestämmelserna om koncession begränsar inte näringsfriheten enligt 18 § i grundlagen, förutsatt att järnvägsföretaget uppfyller alla förutsättningar enligt unionslagstiftningen.

Lagförslagen innehåller på det sätt som beskrivs i avsnitt 9 i motiveringen till propositionen två bemyndiganden, med stöd av vilka Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om dels anmälan om planering och byggande av bannät för spårbunden stadstrafik samt de handlingar som ska fogas till anmälan (164 a § 5 mom. i spårtrafiklagen), dels hur förfarandena för förarnas kompetens och upprätthållandet av den beskrivs i trafikutövarns säkerhetsstyrningssystem och hur de följs upp (65 § 6 mom. i lagen om transportservice).

Enligt 80 § 2 mom. i grundlagen kan myndigheter bemyndigas att utfärda rättsnormer i bestämda frågor, om det med hänsyn till föremålet för regleringen finns särskilda skäl och regleringens betydelse i sak inte kräver att den sker genom lag eller förordning. Ett sådant bemyndigande ska vara noga avgränsat till sitt tillämpningsområde. De föreslagna paragraferna innehåller huvudregler för bägge bemyndiganden som föreslås, och det ska vara möjligt att genom föreskrifter av Transport- och kommunikationsverket föreskriva närmare om de tekniska detaljerna på samma sätt som i motsvarande gällande bestämmelser om järnvägstrafiken.

Huvudregeln för den anmälan som utövaren av spårbunden stadstrafik ska lämna finns i 164 a § 1 mom., och dessutom föreskrivs det i 2 och 3 mom. om en plan för spårbunden stadstrafik och en konsekvensbedömning som ska fogas till anmälan. Med stöd av bemyndigandet i 5 mom. får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om anmälan och de handlingar som ska fogas till den. I dessa föreskrifter anges det hur utövare av spårbunden stadstrafik ska bereda och lämna anmälan samt den plan och konsekvensbedömning som ska fogas till den. Bestämmelserna överensstämmer med det som till exempel i 29 § 5 mom. i spårtrafiklagen föreskrivs om bemyndigandet för Transport- och kommunikationsverket att föreskriva närmare om den anmälan som ska lämnas av förvaltare av privata spåranläggningar. Det är således också i bemyndigandet i 164 a § 5 mom. fråga om handlingar som är förenliga med huvudreglerna i paragrafen och tekniska detaljer i dessa, om vilka det är motiverat att föreskriva närmare genom tekniska föreskrifter av Transport- och kommunikationsverket på samma sätt som det redan föreskrivs i fråga om andra motsvarande anmälningar med tillhörande bilagor i den gällande spårtrafiklagen. Det föreslagna bemyndigandet i 164 a § 5 mom. uppfyller således de krav som i 80 § 2 mom. i grundlagen anges för när myndigheter kan bemyndigas att utfärda rättsnormer.

Genom den bestämmelse som föreslås i 65 § 5 mom. i lagen om transportservice får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om hur förfarandena för förarnas kompetens och upprätthållandet av den beskrivs i trafikutövarens säkerhetsstyrningssystem och vilka krav som ställs på uppföljningen av förfarandena. Huvudregeln för bemyndigandet i fråga är det nya 2 mom. som föreslås ingå i paragrafen, där det förutsätts att en utövare av spårbunden stadstrafik ska beskriva förfaranden för förarnas kompetens och upprätthållandet av den i sitt säkerhetsstyrningssystem och ta i bruk dessa förfaranden. Ett motsvarande bemyndigande finns till exempel i 93 § 3 mom. i lagen om transportservice, enligt vilket Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om kompetenskrav för examinatorer. Genom det föreslagna bemyndigandet i 65 § 5 mom. i den lagen får Transport- och kommunikationsverket föreskriva om tekniska detaljer för hur förfarandena för förarnas kompetens och upprätthållandet av den ska beskrivas i trafikutövarens säkerhetsstyrningssystem. Således uppfyller också detta bemyndigande de i 80 § 2 mom. i grundlagen angivna kraven på bemyndiganden för myndigheter att utfärda rättsnormer.

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

Lagförslagen kan på ovan nämnda grunder behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

Kläm

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

1.

Lag

om ändring och temporär ändring av spårtrafiklagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i spårtrafiklagen (1302/2018) 79 § 6 mom., 157 § 1 mom. och 164 § 1 mom., av dem 79 § 6 mom. sådant det lyder i lag 253/2024 och 164 § 1 mom. sådant det lyder i lag 1254/2020, och
fogas till 80 §, sådan den lyder i lag 1254/2020, temporärt nya 6 och 7 mom. samt till lagen nya 164 a ja 164 b § som följer:

79 §

Ibruktagande av rullande materiel

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

80 §

Fordon som anländer från Ryska federationen

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

21 kap.

Förvaltning av spårbunden stadstrafik

157 §

Bannätsförvaltares ansvar

En bannätsförvaltare svarar för säkerheten inom metrobannätet och spårvägsnätet samt för hanteringen av de risker som har samband med driften av bannätet, i fråga om den verksamhet som bannätsförvaltaren bedriver. Vid riskhanteringen ska också eventuella cybersäkerhetsrisker beaktas. Bannätsförvaltaren ska i sin verksamhet beakta de säkerhetsmål för metro- och spårvägstrafiksystemet som Transport- och kommunikationsverket ställt upp med stöd av 2 mom.

164 §

Årsavgift

Bannätsförvaltare och sådana verksamhetsutövare som avses i 159 § ska tillsammans betala en årsavgift till Transport- och kommunikationsverket. Med årsavgiften täcks de kostnader som orsakas verket av utveckling av och tillsyn över säkerheten i den spårbundna stadstrafiken samt för förande av det register över spårbunden stadstrafik som avses i 160 § och skötseln av de registeruppgifter inom spårbunden stadstrafik som verket sköter med stöd av 178 och 216 § i lagen om transportservice samt för verkets andra administrativa myndighetsuppgifter inom den spårbundna stadstrafiken. Årsavgiften anges årligen i en förordning av kommunikationsministeriet, med iakttagande av vad som föreskrivs i lagen om grunderna för avgifter till staten.

164 a §

Planering och byggande av bannät för spårbunden stadstrafik

Bannätsförvaltaren för spårbunden stadstrafik eller den som ska genomföra ett projekt ska göra en anmälan till Transport- och kommunikationsverket när den har beslutat att börja planera byggandet eller utvecklingen av en ny bana för spårbunden stadstrafik i ett område som inte sedan tidigare har ett bannät för spårbunden stadstrafik.

Till anmälan till Transport- och kommunikationsverket ska det fogas en plan för byggandet eller utvecklingen av bannätet för spårbunden stadstrafik och en bedömning av säkerhetskONSEKVENSerna. Av planen ska det framgå hur bannätsförvaltaren för spårbunden stadstrafik har förberett sig för risker i projektets planerings-, uppbyggnads- och driftfas. Av planen ska det vidare framgå hur bannätsförvaltaren för spårbunden stadstrafik har för avsikt att utveckla sitt säkerhetsstyrningssystem så att spårbunden stadstrafik kan inledas på ett säkert sätt på bannätet.

I den bedömning av säkerhetskONSEKVENSerna som ska ingå som bilaga till planen ska det anges vilka konsekvenser den nya banan och byggandet av den får för trafiksäkerheten, inklusive konsekvenserna för säkerheten i den övriga gatu- och vägtrafiken, samt lämnas en redogörelse för eventuella granskade alternativ för byggandet av banan och motiveringar till det valda alternativet.

Transport- och kommunikationsverket ska inom två månader från mottagandet av anmälan och av den bifogade planen och bedömningen av säkerhetskONSEKVENSerna ge bannätsförvaltaren för spårbunden stadstrafik ett utlåtande om planen.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om anmälan om planering och byggande av bannät för spårbunden stadstrafik samt om den plan och den bedömning av säkerhetskONSEKVENSERNA som ska ingå som bilaga till anmälan.

164 b §

Åtgärder i händelse av störningar inom den spårbundna stadstrafiken

I händelse av störningar på grund av tekniska missöden eller olyckor inom den spårbundna stadstrafiken ska bannätsförvaltare för spårbunden stadstrafik vidta alla behövliga åtgärder för att i samarbete med utövare av spårbunden stadstrafik återställa situationen till det normala.

Verksamhetsutövare som avses i 159 §, behöriga myndigheter som svarar för ordnande av spårbunden stadstrafik och andra som svarar för kommunikation som gäller reseinformation inom den spårbundna stadstrafiken ska se till att passagerarna så snabbt som möjligt informeras om störningen och dess längd.

Denna lag träder i kraft den _____ 20 ____ . Bestämmelserna i 80 § 6 och 7 § mom. träder dock i kraft först den 1 januari 2027 och gäller till och med den 31 december 2028.

2.

Lag

om ändring av lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om transportservice (320/2017) 57 § 1 och 4 mom., 63 § 1 mom., 65 § och 243 § 1 och 2 mom., sådana de lyder, 57 § 1 och 4 mom. i lag 254/2024, 63 § 1 mom. och 243 § 2 mom. i lag 984/2018, 65 § i lagarna 301/2018 och 984/2018 samt 243 § 1 mom. i sin svenska språkdräkt i lag 984/2018 och i sin finska språkdräkt i lag 1256/2020, som följer:

57 §

Giltighet för en koncession för järnvägstrafik och ändringar i den

Ett järnvägsföretags koncession är giltig så länge järnvägsföretaget uppfyller förutsättningarna enligt detta kapitel. Om järnvägsföretaget dock byter ägare eller om de som sköter uppgifter inom den operativa ledningen byts, ska företaget omedelbart underrätta Transport- och kommunikationsverket om ändringarna så att verket kan kontrollera att järnvägsföretagets nya ägare och de personer som utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen uppfyller de villkor som föreskrivs i 54 och 55 §. Järnvägsföretaget ska omedelbart underrätta Transport- och kommunikationsverket också om det i de förutsättningar för bedrivande av järnvägstrafik som föreskrivs i 53 § sker sådana förändringar som påverkar koncessionens giltighet. På basis av den information som verket fått kan det kräva behövliga ytterligare uppgifter av järnvägsföretaget.

Transport- och kommunikationsverket kan kräva en utredning, om koncessionshavarens rättsliga ställning ändras på ett sätt som kan ha betydelse för den koncessionsenliga järnvägstrafiken. Verket ska bedöma förutsättningarna för fortsatt verksamhet så snart som möjligt efter att ha fått koncessionshavarens utredning. Om Transport- och kommunikationsverket har anledning att misstänka att järnvägsföretaget inte uppfyller förutsättningarna för koncession enligt 54 §, har verket rätt att kontrollera om förutsättningarna uppfylls. Om Transport- och kommunikationsverket konstaterar att förutsättningarna för koncession inte uppfylls, ska verket vidta de åtgärder som avses i 242 eller 243 § för att koncessionen ska hållas i kraft eller återkallas.

63 §

Ansvar för utövare av spårbunden stadstrafik

Trafikutövaren svarar för att metro- och spårvägstrafiksystemet drivs säkert samt för hanteringen av de risker som har samband med driften i fråga om den verksamhet som trafikutöva-ren bedriver. Vid riskhanteringen ska också eventuella cybersäkerhetsrisker beaktas. Trafikutövaren ska i sin verksamhet beakta de säkerhetsmål för metro- och spårvägstrafiksystemet som Transport- och kommunikationsverket ställt upp med stöd av 3 mom.

65 §

Behörighetskrav och läkarundersökning för förare inom spårbunden stadstrafik

Av den som sköter uppgiften som förare för metrotåg, spårvagnar eller fordon som används i underhållet av bannätet krävs att han eller hon

- 1) är lämplig för uppgiften,
- 2) uppfyller de hälsokrav som föreskrivs i denna lag och med stöd av den,
- 3) i tillräcklig omfattning behärskar och förstår det språk som används vid skötseln av trafik,
- 4) är minst 18 år gammal,
- 5) under trafikutövarens handledning har utfört praktik med materiel som används i spårbunden stadstrafik.

En utövare av spårbunden stadstrafik ska beskriva förfaranden för förarnas kompetens och upprätthållandet av den i det säkerhetsstyrningssystem som avses i 64 § och ta i bruk dessa förfaranden. En utövare av spårbunden stadstrafik ska ha ett uppföljningssystem för uppföljning av förarnas kompetens.

Endast den som genom läkarintyg visat att han eller hon på basis av sitt hälsotillstånd är lämplig att sköta en uppgift som förare får utföra nämnda uppgifter. Trafikutövaren ska säkerställa att den som sköter en uppgift som förare enligt 1 mom. genomgår en läkarundersökning innan han eller hon påbörjar skötseln av uppgiften. Därefter ska den som sköter en uppgift som förare regelbundet genomgå läkarundersökning.

Trafikutövaren har rätt att överföra den som sköter en uppgift som förare till andra uppgifter om denne har underlåtit att genomgå en sådan läkarundersökning som krävs.

I sin verksamhet svarar trafikutövaren för att de anställda eller de som deltar i verksamheten och sköter uppgifter som förare uppfyller behörighetsvillkoren enligt denna lag och de övriga krav på den som sköter uppgifter som förare som föreskrivs med stöd av denna lag. Trafikutövaren är också ansvarig för att förarna upprätthåller sin yrkesskicklighet och utbildas i an-vändningen av ny materiel.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om kraven på behörigheten för och hälsotillståndet hos personer som sköter uppgifter som förare, om läkarundersökningar och om hur ofta den som sköter en uppgift som förare ska påvisa sin behörighet. Transport- och kommunikationsverket får också meddela närmare föreskrifter om hur förfarandena för förarnas kompetens och upprätthållandet av den beskrivs i trafikutövarens säkerhetsstyrningssystem och vilka krav som ställs på uppföljningen av förfarandena.

243 §

Särskilda bestämmelser om återkallande av tillstånd för järnvägstrafik

När Transport- och kommunikationsverket överväger att återkalla ett järnvägsföretags koncession för att koncessionshavaren inte längre uppfyller solvenskravet eller de övriga förutsättningarna för koncession enligt 6 kap. eller för att koncessionshavaren trots verkets anmärkningar allvarligt och upprepade gånger har brutit mot koncessionsvillkoren eller mot bestämmelserna eller föreskrifterna om järnvägstrafik, ska verket ge koncessionshavaren

möjlighet att korrigera bristen inom en rimlig tid som inte får vara kortare än två månader. Om koncessionshavaren inte har avhjälpt bristen inom den utsatta tiden och om bristen måste anses vara väsentlig, eller om koncessionshavaren har försatts i konkurs och dennes ekonomiska ställning inte inom en rimlig tid når upp till den nivå som den koncessionsenliga järnvägstrafiken förutsätter, ska verket återkalla koncessionen helt och hållet eller för viss tid.

Samtidigt som Transport- och kommunikationsverket konstaterar att koncessionshavaren inte längre uppfyller förutsättningarna för koncession eller allvarligt och upprepade gånger har brutit mot koncessionsvillkoren eller mot bestämmelserna eller föreskrifterna om järnvägstrafik på det sätt som avses i 1 mom., kan verket besluta att järnvägstrafiken får fortsätta enligt koncessionen eller i begränsad omfattning i högst sex månader. Tillstånd till fortsatt järnvägstrafik får emellertid inte beviljas, om järnvägstrafikens säkerhet kan äventyras i det fall att verksamheten fortsätter.

Denna lag träder i kraft den 20 . _____

Helsingfors den 12 juni 2025

Statsminister

Petteri Orpo

Kommunikationsminister Lulu Ranne

1.

Lag

om ändring och temporär ändring av spårtrafiklagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i spårtrafiklagen (1302/2018) 79 § 6 mom., 157 § 1 mom. och 164 § 1 mom., av dem
79 § 6 mom. sådant det lyder i lag 253/2024 och 164 § 1 mom. sådant det lyder i lag 1254/2020,
och
fogas till 80 §, sådan den lyder i lag 1254/2020, temporärt nya 6 och 7 mom. samt till lagen
nya 164 a ja 164 b § som följer:

Gällande lydelse

79 §

Ibruktagande av rullande materiel

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

(ny)

Föreslagen lydelse

79 §

Ibruktagande av rullande materiel

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

80 §

*Fordon som anländer från Ryska
federationen*

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

Gällande lydelse

21 kap. Förvaltning av spårbunden stadstrafik

157 §

Bannätsförvaltares ansvar

En bannätsförvaltare svarar för säkerheten inom metrobannätet och spårvägsnätet samt för hanteringen av de risker som har samband med driften av bannätet, i fråga om den verksamhet som bannätsförvaltaren bedriver. Bannätsförvaltaren ska i sin verksamhet beakta de säkerhetsmål för metro- och spårvägstrafiksystemet som Transport- och kommunikationsverket ställt upp med stöd av 2 mom.

164 §

Årsavgift

Bannätsförvaltare och sådana verksamhetsutövare som avses i 159 § ska till Transport- och kommunikationsverket tillsammans betala en årsavgift som årligen anges i en förordning av kommunikationsministeriet, med iakttagande av vad som föreskrivs i lagen om grunderna för avgifter till staten. Varje

Föreslagen lydelse

ingått ett långvarigt hyresavtal om användning av fordonet med en sådan 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 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.

21 kap.

Förvaltning av spårbunden stadstrafik

157 §

Bannätsförvaltares ansvar

En bannätsförvaltare svarar för säkerheten inom metrobannätet och spårvägsnätet samt för hanteringen av de risker som har samband med driften av bannätet, i fråga om den verksamhet som bannätsförvaltaren bedriver. *Vid riskhanteringen ska också eventuella cybersäkerhetsrisker beaktas.* Bannätsförvaltaren ska i sin verksamhet beakta de säkerhetsmål för metro- och spårvägstrafiksystemet som Transport- och kommunikationsverket ställt upp med stöd av 2 mom.

164 §

Årsavgift

Bannätsförvaltare och sådana verksamhetsutövare som avses i 159 § ska tillsammans *betala en årsavgift till Transport- och kommunikationsverket.* Med årsavgiften täcks de kostnader som orsakas verket av utveckling av och tillsyn över säkerheten i den spårbundna stadstrafiken samt för förande av det register över spårbunden stadstrafik som

Gällande lydelse

verksamhetsutövare ska betala bara en årsavgift per år oavsett om utövaren bedriver verksamhet både som bannätsförvaltare och som trafikutövare. Med årsavgiften täcks de kostnader som orsakas verket av utveckling av och tillsyn över säkerheten i den spårbundna stadstrafiken samt för förande av det register över spårbunden stadstrafik som avses i 160 § och skötseln av de registeruppgifter inom spårbunden stadstrafik som verket sköter med stöd av 178 och 216 § i lagen om transportservice samt för verkets andra administrativa myndighetsuppgifter inom den spårbundna stadstrafiken.

(ny)

Föreslagen lydelse

avses i 160 § och skötseln av de registeruppgifter inom spårbunden stadstrafik som verket sköter med stöd av 178 och 216 § i lagen om transportservice samt för verkets andra administrativa myndighetsuppgifter inom den spårbundna stadstrafiken. Årsavgiften anges årligen i en förordning av kommunikationsministeriet, med iakttagande av vad som föreskrivs i lagen om grunderna för avgifter till staten.

164 a §

Planering och byggande av bannät för spårbunden stadstrafik

Bannätsförvaltaren för spårbunden stadstrafik eller den som ska genomföra ett projekt ska göra en anmälan till Transport- och kommunikationsverket när den har beslutat att börja planera byggandet eller utvecklingen av en ny bana för spårbunden stadstrafik i ett område som inte sedan tidigare har ett bannät för spårbunden stadstrafik.

Till anmälan till Transport- och kommunikationsverket ska det fogas en plan för byggandet eller utvecklingen av bannätet för spårbunden stadstrafik och en bedömning av säkerhetskonsekvenserna. Av planen ska det framgå hur bannätsförvaltaren för spårbunden stadstrafik har förberett sig för risker i projektets planerings-, uppbyggnads- och driftfas. Av planen ska det vidare framgå hur bannätsförvaltaren för spårbunden stadstrafik har för avsikt att utveckla sitt säkerhetsstyrningssystem så att spårbunden stadstrafik kan inledas på ett säkert sätt på bannätet.

I den bedömning av säkerhetskonsekvenserna som ska ingå som bilaga till planen ska det anges vilka konsekvenser den nya banan och byggandet av den får för trafiksäkerheten, inklusive konsekvenserna för säkerheten i den övriga

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

gatu- och vägtrafiken, samt lämnas en redogörelse för eventuella granskade alternativ för byggandet av banan och motiveringar till det valda alternativet.

Transport- och kommunikationsverket ska inom två månader från mottagandet av anmälan och av den bifogade planen och bedömningen av säkerhetskONSEKVENSERNA ge bannätsförvaltaren för spårbunden stadstrafik ett utlåtande om planen.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om anmälan om planering och byggande av bannät för spårbunden stadstrafik samt om den plan och den bedömning av säkerhetskONSEKVENSERNA som ska ingå som bilaga till anmälan.

(ny)

164 b §

Åtgärder i händelse av störningar inom den spårbundna stadstrafiken

I händelse av störningar på grund av tekniska missöden eller olyckor inom den spårbundna stadstrafiken ska bannätsförvaltaren för spårbunden stadstrafik vidta alla behövliga åtgärder för att i samarbete med utövare av spårbunden stadstrafik återställa situationen till det normala.

Verksamhetsutövare som avses i 159 §, behöriga myndigheter som svarar för ordnande av spårbunden stadstrafik och andra som svarar för kommunikation som gäller reseinformation inom den spårbundna stadstrafiken ska se till att passagerarna så snabbt som möjligt informeras om störningen och dess längd.

Denna lag träder i kraft den 20 . Bestämmelserna i 80 § 6 och 7 § mom. träder dock i kraft först den 1 januari 2027 och gäller till och med den 31 december 2028.

2.

Lag

om ändring av lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om transportservice (320/2017) 57 § 1 och 4 mom., 63 § 1 mom., 65 § och 243 § 1 och 2 mom., sådana de lyder, 57 § 1 och 4 mom. i lag 254/2024, 63 § 1 mom. och 243 § 2 mom. i lag 984/2018, 65 § i lagarna 301/2018 och 984/2018 samt 243 § 1 mom. i sin svenska språkdräkt i lag 984/2018 och i sin finska språkdräkt i lag 1256/2020, som följer:

Gällande lydelse

57 §

Giltighet för en koncession för järnvägstrafik och ändringar i den

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

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

Föreslagen lydelse

57 §

Giltighet för en koncession för järnvägstrafik och ändringar i den

Ett järnvägsföretags koncession är giltig så länge järnvägsföretaget uppfyller förutsättningarna enligt detta kapitel. Om järnvägsföretaget dock byter ägare eller om de som sköter uppgifter inom den operativa ledningen byts, ska företaget omedelbart underrätta Transport- och kommunikationsverket om ändringarna så att verket kan kontrollera att järnvägsföretagets nya ägare och de personer som utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen uppfyller de villkor som föreskrivs i 54 och 55 §. *Järnvägsföretaget ska omedelbart underrätta Transport- och kommunikationsverket också om det i de förutsättningar för bedrivande av järnvägstrafik som föreskrivs i 53 § sker sådana förändringar som påverkar koncessionens giltighet.* På basis av den information som verket fått kan det kräva behövliga ytterligare uppgifter av järnvägsföretaget.

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

Gällande lydelse

koncessionshavarens utredning. Om Transport- och kommunikationsverket har anledning att misstänka att järnvägsföretaget inte uppfyller förutsättningarna för koncession enligt 54 §, har verket rätt att kontrollera om förutsättningarna uppfylls. Om Transport- och kommunikationsverket konstaterar att förutsättningarna för koncession inte uppfylls, ska verket vidta de åtgärder som avses i 243 § för att koncessionen ska hållas i kraft eller återkallas.

63 §

Ansvar för utövare av spårbunden stadstrafik

Trafikutövaren svarar för att metro- och spårvägstrafiksystemet drivs säkert samt för förvaltningen av de risker som har samband med driften i fråga om den verksamhet som trafikutövaren bedriver. Trafikutövaren ska i sin verksamhet beakta de säkerhetsmål för metro- och spårvägstrafiksystemet som Transport- och kommunikationsverket ställt upp med stöd av 3 mom.

65 §

Behörighetskrav och läkarundersökning för förare inom spårbunden stadstrafik

Av den som sköter uppgiften som förare för metrotåg, spårvagnar eller fordon som används i underhållet av bannätet krävs att han eller hon

- 1) är lämplig för uppgiften,
- 2) uppfyller de hälsokrav som föreskrivs i denna lag eller med stöd av den,
- 3) i tillräcklig omfattning behärskar och förstår det språk som används vid skötseln av trafik,
- 4) är minst 18 år gammal.

Föreslagen lydelse

koncessionshavarens utredning. Om Transport- och kommunikationsverket har anledning att misstänka att järnvägsföretaget inte uppfyller förutsättningarna för koncession enligt 54 §, har verket rätt att kontrollera om förutsättningarna uppfylls. Om Transport- och kommunikationsverket konstaterar att förutsättningarna för koncession inte uppfylls, ska verket vidta de åtgärder som avses i 242 eller 243 § för att koncessionen ska hållas i kraft eller återkallas.

63 §

Ansvar för utövare av spårbunden stadstrafik

Trafikutövaren svarar för att metro- och spårvägstrafiksystemet drivs säkert samt för hanteringen av de risker som har samband med driften i fråga om den verksamhet som trafikutövaren bedriver. *Vid riskhanteringen ska också eventuella cybersäkerhetsrisker beaktas.* Trafikutövaren ska i sin verksamhet beakta de säkerhetsmål för metro- och spårvägstrafiksystemet som Transport- och kommunikationsverket ställt upp med stöd av 3 mom.

65 §

Behörighetskrav och läkarundersökning för förare inom spårbunden stadstrafik

Av den som sköter uppgiften som förare för metrotåg, spårvagnar eller fordon som används i underhållet av bannätet krävs att han eller hon

- 1) är lämplig för uppgiften,
- 2) uppfyller de hälsokrav som föreskrivs i denna lag och med stöd av den,
- 3) i tillräcklig omfattning behärskar och förstår det språk som används vid skötseln av trafik,
- 4) är minst 18 år gammal,
- 5) *under trafikutövarens handledning har utfört praktik med materiel som används i spårbunden stadstrafik.*

Gällande lydelse

Endast den som genom läkarintyg visat att han eller hon på basis av sitt hälsotillstånd är lämplig att sköta en uppgift som förare får utföra nämnda uppgifter. Trafikutövaren ska säkerställa att den som sköter en uppgift som förare enligt 1 mom. genomgår en läkarundersökning innan han eller hon påbörjar skötseln av uppgiften. Därefter ska den som sköter en uppgift som förare regelbundet genomgå läkarundersökning.

Trafikutövaren har rätt att överföra den som sköter en uppgift som förare till andra uppgifter om denne har underlåtit att genomgå en sådan läkarundersökning som krävs.

I sin verksamhet svarar trafikutövaren för att de anställda eller de som deltar i verksamheten och sköter uppgifter som förare uppfyller behörighetsvillkoren enligt denna lag och de övriga krav på den som sköter uppgifter som förare som föreskrivs med stöd av denna lag.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om kraven på behörigheten för och hälsotillståndet hos personer som sköter uppgifter som förare, om läkarundersökningar och om hur ofta den som sköter en uppgift som förare ska påvisa sin behörighet.

243 §

Föreslagen lydelse

En utövare av spårbunden stadstrafik ska beskriva förfaranden för förarnas kompetens och upprätthållandet av den i det säkerhetsstyrningssystem som avses i 64 § och ta i bruk dessa förfaranden. En utövare av spårbunden stadstrafik ska ha ett uppföljningssystem för uppföljning av förarnas kompetens.

Endast den som genom läkarintyg visat att han eller hon på basis av sitt hälsotillstånd är lämplig att sköta en uppgift som förare får utföra nämnda uppgifter. Trafikutövaren ska säkerställa att den som sköter en uppgift som förare enligt 1 mom. genomgår en läkarundersökning innan han eller hon påbörjar skötseln av uppgiften. Därefter ska den som sköter en uppgift som förare regelbundet genomgå läkarundersökning.

Trafikutövaren har rätt att överföra den som sköter en uppgift som förare till andra uppgifter om denne har underlåtit att genomgå en sådan läkarundersökning som krävs.

I sin verksamhet svarar trafikutövaren för att de anställda eller de som deltar i verksamheten och sköter uppgifter som förare uppfyller behörighetsvillkoren enligt denna lag och de övriga krav på den som sköter uppgifter som förare som föreskrivs med stöd av denna lag. *Trafikutövaren är också ansvarig för att förarna upprätthåller sin yrkesskicklighet och utbildas i användningen av ny materiel.*

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om kraven på behörigheten för och hälsotillståndet hos personer som sköter uppgifter som förare, om läkarundersökningar och om hur ofta den som sköter en uppgift som förare ska påvisa sin behörighet.

Transport- och kommunikationsverket får också meddela närmare föreskrifter om hur förfarandena för förarnas kompetens och upprätthållandet av den beskrivs i trafikutövarens säkerhetsstyrningssystem och vilka krav som ställs på uppföljningen av förfarandena.

243 §

Gällande lydelse

Särskilda bestämmelser om återkallande av tillstånd för järnvägstrafik

När Transport- och kommunikationsverket överväger att återkalla ett järnvägsföretags koncession för att koncessionshavaren inte längre uppfyller solvenskravet eller för att koncessionshavaren trots verkets anmärkningar allvarligt och upprepade gånger har brutit mot koncessionsvillkoren eller mot bestämmelserna eller föreskrifterna om järnvägstrafik, ska verket ge koncessionshavaren möjlighet att korrigera bristen inom en rimlig tid som inte får vara kortare än två månader. Om koncessionshavaren inte har avhjälpt bristen inom den utsatta tiden och om bristen måste anses vara väsentlig, eller om koncessionshavaren har försatts i konkurs och dennes ekonomiska ställning inte inom en rimlig tid når upp till den nivå som den koncessionsenliga järnvägstrafiken förutsätter, ska verket återkalla koncessionen helt och hållet eller för viss tid.

Samtidigt som Transport- och kommunikationsverket konstaterar att en i 1 mom. avsedd koncessionshavare inte längre uppfyller solvenskravet kan det besluta att järnvägstrafiken får fortsätta enligt koncessionen eller i begränsad omfattning i högst sex månader. Tillstånd till fortsatt järnvägstrafik får emellertid inte beviljas, om järnvägstrafikens säkerhet kan äventyras i det fall att verksamheten fortsätter.

Föreslagen lydelse

Särskilda bestämmelser om återkallande av tillstånd för järnvägstrafik

När Transport- och kommunikationsverket överväger att återkalla ett järnvägsföretags koncession för att koncessionshavaren inte längre uppfyller solvenskravet *eller de övriga förutsättningarna för koncession enligt 6 kap.* eller för att koncessionshavaren trots verkets anmärkningar allvarligt och upprepade gånger har brutit mot koncessionsvillkoren eller mot bestämmelserna eller föreskrifterna om järnvägstrafik, ska verket ge koncessionshavaren möjlighet att korrigera bristen inom en rimlig tid som inte får vara kortare än två månader. Om koncessionshavaren inte har avhjälpt bristen inom den utsatta tiden och om bristen måste anses vara väsentlig, eller om koncessionshavaren har försatts i konkurs och dennes ekonomiska ställning inte inom en rimlig tid når upp till den nivå som den koncessionsenliga järnvägstrafiken förutsätter, ska verket återkalla koncessionen helt och hållet eller för viss tid.

Samtidigt som Transport- och kommunikationsverket konstaterar att koncessionshavaren inte längre uppfyller *förutsättningarna för koncession eller allvarligt och upprepade gånger har brutit mot koncessionsvillkoren eller mot bestämmelserna eller föreskrifterna om järnvägstrafik på det sätt som avses i 1 mom.,* kan verket besluta att järnvägstrafiken får fortsätta enligt koncessionen eller i begränsad omfattning i högst sex månader. Tillstånd till fortsatt järnvägstrafik får emellertid inte beviljas, om järnvägstrafikens säkerhet kan äventyras i det fall att verksamheten fortsätter.

Denna lag träder i kraft den 20 .