

**Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lag om
ändring av lagen om Statsjärnvägarna**

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås att lagen om Statsjärnvägarna skall ändras så att den motsvarar de bestämmelser om järnvägstrafik som trätt i kraft till följd av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES-avtalet) och som rör utvecklande av järnvägarna, de offentliga serviceförpliktelserna samt det stöd som beviljas järnvägstrafiken. Inga andra anpassningar behöver göras i lagen om Statsjärnvägarna till följd av de bestämmelser som trätt i kraft genom EES-avtalet.

De ändringar som görs i lagen gäller avtal som ingås om offentliga serviceförpliktelser samt tillåtande av internationell trafik på ban-
nätet eller på en del av det. Stadgandena om prissättningsbefogenheter och utvecklingsanslag föreslås bli upphävda.

Samtidigt föreslås att stadgandena i lagen om avgångsbidrag och periodisk ersättning skall upphävas.

Avsikten är att lagen skall träda i kraft så snart som möjligt.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

	Sida		Sida
PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1	4. Propositionens verkningar	4
ALLMÄN MOTIVERING	3	5. Beredningen av propositionen	4
1. Inledning	3	6. Andra omständigheter som inverkat på propositionens innehåll	4
2. Nuläge	3	DETALJMOTIVERING	5
3. Propositionens mål och de viktigaste förslagen .	4	1. Lagförslaget	5
3.1. Allmänt	4	2. Ikraftträdande	6
3.2. Styrning som utövas av trafikministeriet och andra ministerier	4	LAGFÖRSLAG	7
3.3. Internationell trafik på bannätet	4	BILAGA	8
3.4. Stadganden som skall upphävas	4		

ALLMÄN MOTIVERING

1. Inledning

Europeiska gemenskapernas (EG) transportpolitik syftar till att främja verksamhetsbetingelserna för järnvägstrafiken. Grundtanken är att skapa internationell konkurrens genom att internationella sammanslutningar av järnvägsföretag samt järnvägsföretag som sköter kombinerade transporter skall kunna idka trafik i flera länder inom EG. Järnvägsnäten skall utvecklas till infrastrukturer som är i allmän europeiskt bruk. Beslut om att tillåta inhemsk järnvägskonkurrens fattas på nationell nivå.

Vad gäller förvaltningen är målet att förbättra järnvägsföretagens ekonomiska förutsättningar och att öka den förvaltningsmässiga självständigheten, att undanröja de ekonomiska belastningarna inom den offentliga förvaltningen och att jämställa konkurrensläget med företag som idkar trafik på landsvägar och inre vattenvägar.

De ändringar som skall göras i lagen om Statsjärnvägarna (747/89), nedan SJ-lagen, följer av rådets direktiv om utveckling av gemenskapens järnvägar (91/440/EEG) (nedan järnvägsdirektivet), rådets förordning (EEG) nr 1191/69 om medlemsstaternas åtgärder i fråga om allmän trafikplikt på järnväg, väg och inre vattenvägar (nedan trafikpliktsförordningen) samt rådets förordning (EEG) nr 1107/70 om stöd till transporter på järnväg, väg och inre vattenvägar (nedan transportstödsförordningen).

Järnvägsdirektivet reglerar järnvägsföretagens förhållande till staten, den internationella trafiken och styrningen när det gäller banhållningen. Direktivet ingår i EES-avtalets tilläggsprotokoll och hör således inte till de direktiv som skall verkställas när avtalet träder i kraft. I trafikpliktsförordningen fastställs de grunder och förfaringsätt enligt vilka en myndighet kan ålägga ett företag som idkar trafik på järnväg, väg eller inre vattenvägar att tillhandahålla sådana trafiktjänster som företaget inte skulle tillhandahålla på kommersiella grunder.

Propositionen omfattar inte förslag till ändring av stadgandena i 3 § SJ-lagen om banhållningens omfattning och finansiering samt om banavgiften. Orsaken är att principerna för en organisering av banhållningen och för banavgiften framförs i den utredning om en bolagisering av Statsjärnvägarna som pågår som bäst.

Många frågor i anknytning till internationell trafik och banhållning, såsom järnvägsföretagens koncessioner och fördelningen av bankapaciteten, är i beredningsskedet också inom EG.

De lagändringar som ingår i propositionen hör intimt samman med EES-avtalet och dess tilläggsprotokoll, men de är å andra sidan också påkallade av lagstiftningsbehovet i landet och skall därför förverkligas oberoende av tidpunkten för EES-avtalets ikraftträdande.

2. Nuläge

Statsjärnvägarna blev 1990 ett statligt affärsverk av ny typ. Affärsverket skall enligt SJ-lagen idka verksamhet som avser järnvägstrafik och tillhandahålla annan service i samband med transporter som verket sköter. Det har varit möjligt att genom förordning och statsrådsbeslut anförtro Statsjärnvägarna också andra lämpliga uppgifter.

Genom reformen skiljdes transportverksamheten och banhållningen åt i bokföringen. Transportverksamheten skall skötas i företagsekonomiskt avseende lönsamt med beaktande av de centrala målen för service som riksdagen uppställt för verksamheten samt det resultatmål som statsrådet uppställt. Banhållningen har finansierats med anslag ur statsbudgeten och med inkomsterna av försäljning av banhållningsegendom. Under de första åren har av Statsjärnvägarna årligen uppburits en miljon i banavgift.

I lagen stadgades att statsrådet inom de gränser som bestäms genom förordning har möjlighet att besluta om priserna och prisnivån för transporttjänsterna. Stadgandet, som ursprungligen ingick i förordningen om Statsjärnvägarna (936/89), har sedermera upphävts.

I SJ-lagen intogs ett stadgande om utvecklingsanslag. Genom att bevilja utvecklingsanslag kunde riksdagen försäkra sig om att viktiga projekt blev genomförda och att finansieringen var tillräcklig under övergångsperioden. Med stöd av stadgandet fick Statsjärnvägarna 1990 ca 100 milj. mk i investeringsstöd. Efter det har stadgandet inte tillämpats.

Under övergångsskedet åtnjöt tjänstemännen vid Statsjärnvägarna till vissa delar ett bättre anställningsskydd vid indragning av tjänsten än tjänstemännen över lag.

Under sina tre år som affärsverk har Stats-

järnvägarna uppnått de mål för servicen och de resultatmål som uppställts för verket. Den omständigheten att anpassningen skedde snabbare än beräknat bidrog till att resultatmålet uppnåddes.

3. Propositionens mål och de viktigaste förslagen

3.1. Allmänt

Trafikministeriet utredde 1992 EES-avtalets verkningar på järnvägstrafiken (trafikministeriets publikation 28/92). Det finns över 20 bestämmelser som direkt gäller järnvägstrafiken. Bestämmelserna trädde i kraft genom EES-avtalet.

De ändringar som behöver göras i SJ-lagen följer av järnvägsdirektivet, trafikpliktsförordningen och transportstödsförordningen.

3.2. Styrning som utövas av trafikministeriet och andra ministerier

Trafikministeriet är enligt 7 § 2 mom. lagen om godkännande av vissa bestämmelser i avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och om tillämpningen av avtalet (1504/93) behörig myndighet i ärenden som rör järnvägstrafik. Nationellt kan dock beslutas att också någon annan myndighet kan ingå sådana avtal med Statsjärnvägarna som omfattas av trafikpliktsförordningen och denna möjlighet skall beaktas när SJ-lagen ändras.

3.3. Internationell trafik på bannätet

Förslaget syftar också till att göra det möjligt för en internationell järnvägssammanslutning eller för ett järnvägsföretag som sköter kombinerade transporter att börja idka trafik på bannätet enligt vad som stadgas särskilt. Stadgandet behövs i SJ-lagen, eftersom det nuvarande bannätet är i Statsjärnvägarnas besittning.

3.4. Stadganden som skall upphävas

Järnvägsdirektivet förutsätter att järnvägsföretagen själva får prissätta sina tjänster på kommersiella grunder i annan trafik än sådan

som omfattas av trafikpliktsförordningen. Det föreslås därför att 5 § SJ-lagen upphävs.

De bestämmelser i fördraget om upprättande av Europeiska ekonomiska gemenskapen som gäller statligt stöd (artiklarna RS 90—93) och transportstödsförordningen känner inte något allmänt stöd av det slag som utvecklingsanslaget företräder. Det föreslås därför att det anslag som gäller utvecklingsanslag skall upphävas.

Då affärsverksreformen genomfördes ordnades anställningsskyddet för tjänstemännen vid Statsjärnvägarna så att det blev bättre än anställningsskyddet enligt statstjänstemannalagstiftningen. Under nurådande förhållanden behövs stadgandet i 11 § således inte mera. Upphävandet av stadgandet följer inte EES-avtalet.

4. Propositionens verkningar

Propositionen har inga betydande ekonomiska eller administrativa verkningar. Den faktiska betydelsen av den internationella konkurrensen i järnvägstrafiken blir obetydlig till följd av Finlands trafikförbindelser och geografiska läge.

5. Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts som tjänsteuppdrag vid trafikministeriet och Statsjärnvägarna. Propositionen grundar sig på trafikministeriets utredning av EES-avtalets verkningar på järnvägstrafiken.

Under beredningens gång begärdes utlåtan av finansministeriet, justitieministeriets EES-enhet och personalorganisationerna vid Statsjärnvägarna. Statsjärnvägarnas personalorganisationer har i samband med beredningen av propositionen anmält att de motsätter sig att stadgandena i 11 § upphävs.

6. Andra omständigheter som inverkat på propositionens innehåll

Propositionen är en följd av de ändringar i SJ-lagen som EES-avtalet förutsätter. I den pågående utredningen angående en bolagisering av Statsjärnvägarna framläggs sådana lösningar i fråga om organisation och banavgift som EES-avtalet förutsätter.

DETALJMOTIVERING

1. Lagförslaget

5 §. *Prissättning.* Det föreslås att paragrafen upphävs. Artikel 5 i järnvägsdirektivet förutsätter att järnvägsföretaget självt kan prissätta sina tjänster på kommersiella grunder. I fråga om sådan trafik som ingår i den offentliga serviceförpliktelsen kan myndigheten bestämma avgifterna eller överenskommelse om dessa kan träffas när serviceavtalet ingås. Om avgifterna inte täcker kostnaderna för servicen, är myndigheten skyldig att ersätta företagets förlust på det sätt som bestäms i trafikpliktsförordningen.

8 §. *Utvecklingsanslag.* Genom EES-avtalet trädde transportstödsförordningen i kraft. I förordningen bestäms hurtant stöd som tillåts särskilt för järnvägstrafik. Förordningen innehåller inga bestämmelser om stöd av den typ som utvecklingsanslaget företräder. Därför föreslås det att SJ-lagens fullmaktsstadgande skall upphävas. Beviljande av stöd är möjligt på de grunder som anges i förordningen.

9 §. *Styrning som utövas av trafikministeriet.* Det föreslås att till paragrafen fogas ett 2 mom. enligt vilket trafikministeriet som behörig myndighet skall ingå avtal med Statsjärnvägarna om sådana offentliga serviceförpliktelser som avses i trafikpliktsförordningen. Samtidigt vill man emellertid beakta den möjligheten att det nationellt kan stadgas att avtal kan ingås av andra myndigheter, t.ex. en kommun eller länsstyrelse i fråga om regional trafik, social- och hälsovårdsministeriet i fråga om beviljande av sociala rabatter eller försvarsministeriet i fråga om beväringars resor.

11 §. *En tjänstemans ställning när hans tjänst dras in.* Sedan en tjänstemans anställningsförhållande upphört tryggas hans ekonomiska ställning bl.a. genom stadgandena om avgångsbidrag i statstjänstemannalagen (755/86) och avgångsbidragsförordningen (726/87). En ordinarie tjänsteman kan under vissa förutsättningar få periodisk ersättning utöver avgångsbidraget. Man föreslår att bl.a. stadgandena om allmänna periodiska ersättningar i regeringens proposition med förslag till lag om ny tjänstemannalag (RP 91/1993 rd.) skall strykas.

I första hand försöker man placera en tjänsteman i en sådan tjänst eller uppgift som kan anses vara lämplig för honom. Om detta inte är möjligt tryggas tjänstemannens ställning

genom systemet med avgångsbidrag och periodisk ersättning i enlighet med lagstiftningen om statstjänstemän. Ordinarie tjänstemän som varit anställda vid Statsjärnvägarna den 1 januari 1990 har likväl en mera omfattande rätt till avgångsbidrag och periodisk ersättning än vad som stadgas i statstjänstemannalagen och avgångsbidragsförordningen. Förordningen om rätt till avgångsbidrag och periodisk ersättning för ordinarie tjänstemän vid Statsjärnvägarna (444/90) kräver som tilläggsförutsättning för detta särskilda anställningsskydd att personen i fråga tjänat Statsjärnvägarna i fem år.

Till ovan nämnda tjänstemän som i fem års tid har varit anställda vid Statsjärnvägarna betalas avgångsbidrag och omedelbart därefter periodisk ersättning tills de placeras på nytt i arbete. Sålunda har de som är anställda vid Statsjärnvägarna rätt till avgångsbidrag och periodisk ersättning oberoende av vad som stadgas i 2 och 5 §§ avgångsbidragsförordningen. Kraven gällande ålder och tjänstgöringstid i samband med avgångsbidraget blir inte tillämpliga. Den prövning i fråga om den periodiska ersättningen som nämns i 51 § 2 mom. statstjänstemannalagen och 5 § avgångsbidragsförordningen blir inte heller tillämpliga.

Personer anställda i tjänsteförhållande vid Statsjärnvägarna har en bättre ställning än andra tjänstemän när deras tjänst dras in. I dagens förhållanden kan ett sådant specialskydd inte motiveras. I lagen om Bilregistercentralen (988/92) finns inga motsvarande stadganden. Ur lagen om Post- och televerket (748/89) och lagen om Luftfartsverket (1123/90) har motsvarande stadgande strukits. Ändringarna har genomförts i normal lagstiftningsordning.

Ingen som varit anställd vid Statsjärnvägarna har beviljats avgångsbidrag eller periodisk ersättning. Genom ändringen anpassas eventuella förmåner i framtiden till de förändrade förhållandena.

Internationell trafik. I stället för 11 §, som enligt förslaget skall upphävas, föreslås ett stadgande enligt vilket Statsjärnvägarna åläggs att enligt vad som stadgas särskilt tillåta internationella järnvägssammanslutningar och järnvägsföretag som sköter internationella kombinerade transporter inträde på bannätet i enlighet med järnvägsdirektivet.

I Finland finns ingen lagstiftning som tillåter

internationella eller andra nationella järnvägsföretag än Statsjärnvägarna att idka trafik på bannätet. I lagen om Statsjärnvägarna kan å andra sidan inte intas några allmänna stadganden om järnvägstrafik. Tillåtandet av inhemsk konkurrens i fråga om järnvägstrafiken på samma banor har inom EES överlämnats till det nationella beslutsfattandet.

Enligt förslaget skall det stadgas särskilt om de allmänna villkoren för trafik, såsom företags solvens, de tekniska grundkraven, principerna för skadeersättningsansvarighet (kund, banhållning) och motsvarande. Vidare bör följande regleras: det administrativa beviljandet av trafiktillstånd, fördelningen av trafikkapaci-

tet, utfärdandet och övervakningen av regler för trafiksäkerhet, uppställandet och övervakningen av tekniska standarder (teknisk kontroll), betalningen av banavgift m.fl. motsvarande frågor.

2. Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft så snart som möjligt.

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

L a g

om ändring av lagen om Statsjärnvägarna

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i lagen den 14 augusti 1989 om Statsjärnvägarna (747/89) 5 och 8 §§,
ändras 11 § samt
fogas till 9 § ett nytt 2 mom. som följer:

9 §

*Styrning som utövas av trafik-
ministeriet*

Trafikministeriet ingår avtal om offentliga tjänster samt övriga avtal med Statsjärnvägarna. Även andra myndigheter kan ingå motsvarande avtal, om så stadgas i lag eller förordning.

11 §

Internationell trafik

Om Statsjärnvägarnas skyldighet att tillåta en internationell sammanslutning av järnvägsföretag eller ett järnvägsföretag som sköter internationella kombinerade transporter att idka trafik på bannätet eller på en del av det stadgas särskilt.

Denna lag träder i kraft den
199 .

Helsingfors den 14 januari 1994

Republikens President
MAUNO KOIVISTO

Trafikminister *Ole Norrback*

Lag

om ändring av lagen om Statsjärnvägarna

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i lagen den 14 augusti 1989 om Statsjärnvägarna (747/89) 5 och 8 §§,
ändras 11 § samt
fogas till 9 § ett nytt 2 mom. som följer:

Gällande lydelse

5 §

Prissättning

Genom förordning kan vid behov stadgas om de trafiktjänster som statsrådet skall bestämma priserna eller den allmänna prisnivån för.

8 §

Utvecklingsanslag

För utvecklande av Statsjärnvägarnas verksamhet kan i statsbudgeten tas in ett särskilt utvecklingsanslag, om vars användning statsrådet beslutar.

9 §

Styrning som utövas av trafikministeriet

Föreslagen lydelse

5 §

(upphävs)

8 §

(upphävs)

Trafikministeriet ingår avtal om offentliga tjänster samt övriga avtal med Statsjärnvägarna. Även andra myndigheter kan ingå motsvarande avtal, om så stadgas i lag eller förordning.

11 §

En tjänstemans ställning när hans tjänst dras in

Om Statsjärnvägarna drar in en ordinarie tjänst, skall verket vidta åtgärder för att placera tjänstemannen i någon annan tjänst eller uppgift vid verket som kan anses vara lämplig för honom. Om en omplacering inte är möjlig, gäller om avgångsbidrag och periodisk ersättning vad som stadgas nedan.

Till en ordinarie tjänsteman, som är anställd hos Statsjärnvägarna, när denna lag träder i kraft och vars anställningsförhållande har fort-

11 §

Internationell trafik

Om Statsjärnvägarnas skyldighet att tillåta en internationell sammanslutning av järnvägsföretag eller ett järnvägsföretag som sköter internationella kombinerade transporter att idka trafik på bannätet eller på en del av det stadgas särskilt.

Gällande lydelse

gått under en tid som anges genom förordning, utbetalas avgångsbidrag och omedelbart därefter periodisk ersättning tills han på nytt placeras i arbete. I övrigt gäller om avgångsbidrag och periodisk ersättning i tillämpliga delar statstjänstemannalagen (755/86) och avgångsbidragsförordningen (726/87).

Till andra ordinarie tjänstemän än de som anges i 2 mom. betalas avgångsbidrag, och de kan beviljas i avgångsbidragsförordningen nämnd periodisk ersättning i enlighet med förordning.

Denna paragraf gäller inte verkställande direktören eller de av Statsjärnvägarnas högsta tjänstemän som anges i förordning.

Föreslagen lydelse

Denna lag träder i kraft den
199 .

