

Bryssel den 20.2.2015
C(2015) 857 final

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEBESLUT

av den 20.2.2015

**om den lokala järnvägsinfrastrukturens strategiska betydelse enligt artikel 2.4 i direktiv
2012/34/EU**

(Endast de finska och svenska texterna är giltiga)

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEBESLUT

av den 20.2.2015

om den lokala järnvägsinfrastrukturens strategiska betydelse enligt artikel 2.4 i direktiv 2012/34/EU

(Endast de finska och svenska texterna är giltiga)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR BESLUTAT FÖLJANDE

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (omarbetning)¹, särskilt artikel 2.4, och

av följande skäl:

- (1) Enligt artikel 2.4 i direktiv 2012/34/EU får medlemsstaterna undanta lokal järnvägsinfrastruktur som inte har någon strategisk betydelse för järnvägsmarknadens funktion från tillämpningen av kapitel IV i direktivet.
- (2) Enligt artikel 2.4 i direktiv 2012/34/EU ska medlemsstaterna anmäla till kommissionen att de avser att undanta sådan järnvägsinfrastruktur. Republiken Finland har anmält till kommissionen att man avser att undanta den järnvägsinfrastruktur som förtecknas i bilagan till detta beslut från tillämpningen av kapitel IV i direktiv 2012/34/EU, särskilt bestämmelserna om avgifter och tilldelning av kapacitet.
- (3) Den infrastruktur som förtecknas i anmälan omfattar en rad olika typer, alltifrån sidospår som tillhör industriområden och endast används för transport av gods mellan det statliga huvudjärnvägsnätet och ett enda industriområde, till infrastrukturer som förbinder anläggningar för tjänster, såsom hamnar eller terminaler, med huvudnätet.
- (4) Anmälan omfattar också historiska järnvägslinjer som ägs av stödorganisationer till järnvägmuseer och ett antal sidospår som ägs av kommuner.
- (5) Enligt de uppgifter som lämnats av Finland drivs majoriteten av den infrastruktur som omfattas av anmälan av företagen som en sidoverksamhet för att se till att tågen har tillgång till transport av gods till och från fabriker. För närvarande tar infrastrukturägarna inte ut avgifter för användningen av dem.
- (6) Finland har informerat kommissionen om att det finns utkast till lagstiftning som ger det nationella regleringsorganet för järnvägen en tillsynsroll avseende infrastruktur som omfattas av anmälan, bland annat rätt att motta all information som fordras för det ändamålet.
- (7) Kommissionen har kontrollerat de uppgifter som lämnats av Finland.
- (8) I artikel 3.3 i direktiv 2012/34/EU definieras "järnvägsinfrastruktur" som de anläggningar som finns förtecknade i bilaga I till det direktivet. I bilaga I anges att järnvägsinfrastrukturen består av anläggningarna i förteckningen, förutsatt att de ingår

¹ EUT L 343, 14.12.2012, s. 32.

i en spåranläggning, inklusive sidospår, med undantag för spår inom underhålls- och reparationsverkstäder, förråd eller lokstallar samt privata anslutningslinjer eller sidospår:

- (9) Definitionen av "infrastrukturförvaltare" i artikel 3.2 i direktiv 2012/34/EU avser varje organ eller företag som ansvarar för att anlägga, förvalta och underhålla järnvägsinfrastruktur. I skäl 12 i det direktivet förtydligas i detta avseende att förvaltare av privata anslutningslinjer och sidospår, som till exempel sidospår och linjer i privata industrianläggningar, inte bör omfattas av de skyldigheter som åläggs infrastrukturförvaltare enligt direktiv 2012/34/EU.
- (10) Detta påverkar dock inte tillämpningen av bestämmelser om tillträde till infrastruktur som förbinder anläggningar för tjänster eller som betjänar eller kan betjäna mer än en slutlig kund, och tjänsteleverantörers rättigheter och skyldigheter, särskilt tillämpningen av artiklarna 10, 13 och 31 i direktiv 2012/34/EU på ägarna till privata anslutningslinjer eller sidospår som faller inom denna kategori. I skäl 12 i det direktivet betonas i detta avseende att icke-diskriminerande tillträde till anslutningslinjer och sidospår bör säkerställas oavsett ägarstruktur i de fall dessa behövs för tillträde till anläggningar för tjänster som är grundläggande för tillhandahållande av transporttjänster och betjänar eller kan betjäna mer än en slutlig kund.
- (11) Ägare till privata sidospår och anslutningslinjer som förbinder anläggningar för tjänster eller som betjänar eller kan betjäna mer än en slutlig kund omfattas också av tillsynen av regleringsmyndigheter enligt artikel 56 i direktiv 2012/34/EU.
- (12) Enligt artikel 2.3 d i direktiv 2012/34/EU får medlemsstaterna dock utan föregående tillstånd från kommissionen undanta privatägd järnvägsinfrastruktur som endast används av ägaren till järnvägsinfrastrukturen för egen godstransport, till exempel stickspår som sammanbinder industriområden, från tillämpningen av artiklarna 7, 8 och 13 i kapitel IV i direktiv 2012/34/EU.
- (13) Eftersom artikel 2.4 i direktiv 2012/34/EU hänvisar till "järnvägsinfrastruktur" gäller anmälningsplikten och kommissionens uppgift enligt denna bestämmelse endast lokal järnvägsinfrastruktur som omfattas av definitionen i artikel 3.3 i det direktivet. Kommissionen kan därför inte anta ett beslut om den strategiska betydelsen hos privata anslutningslinjer och sidospår, inklusive de som förbinder anläggningar för tjänster eller som betjänar eller kan betjäna mer än en slutlig kund.
- (14) De uppgifter som lämnas av Finland antyder att de sidospår och privata anslutningslinjer som förtecknas i bilaga I till det är beslutet drivs som sidoverksamhet av de företag som äger industriområdena, för att göra det möjligt att frakta gods mellan dessa områden och det statliga huvudjärnvägsnätet. Denna infrastruktur är privata sidospår och/eller anslutningslinjer som inte omfattas av definitionen av "järnvägsinfrastruktur" i artikel 3.2. i direktiv 2012/34/EU. Kommissionen kan därför inte bedöma deras strategiska betydelse och anta ett beslut i enlighet med artikel 2.4 i det direktivet.
- (15) Kommissionen har bedömt om den övriga järnvägsinfrastrukturen i anmälan kan anses sakna strategisk betydelse för järnvägsmarknadens funktion.
- (16) Artikel 2.4 i direktiv 2012/34/EU innehåller en icke uttömmande förteckning över de parametrar som ska beaktas vid bedömningen av den strategiska betydelsen hos lokal infrastruktur. Dessa omfattar längden på det aktuella nätet, det faktiska utnyttjandet

samt den trafikvolym som potentiellt kan komma att påverkas. Dessa parametrar är variabler som kan förändras med tiden.

- (17) Enligt de upplysningar som lämnats av Finland är de lokala kommunägda järnvägslinjerna Akaan kaupunki, Hattulan kunta, Heinolan kaupunki, Haemeenlinnan kaupunki, Iisalmen kaupunki, Jyväskylän kaupunki, Kiuruveden kaupunki, Kruunupynn kunta, Outokummun kaupunki, Paltamon kunta och Parikkalan kunta, som förtecknas i bilaga II till detta beslut, högst två kilometer långa och används sällan till godstransporter. Det sker ingen passagerartransport på denna infrastruktur.
- (18) Infrastrukturerna aappa-ja teollisuusministerioe, Kuusankosken kaupunki, Lahden kaupunki, Laapenrannan kaupunki, Lapuan kaupunki, Seinäjoen kaupunki, Valkeakosken kaupunki, Aeaenekosken kaupunki och Tohmajaerven kunta, som förtecknas i bilaga II till detta beslut, är inte i aktivt bruk enligt upplysningarna från Finland.
- (19) Den infrastruktur som ägs av Kuopion kaupunki ja satama är, enligt de upplysningar som lämnats av Finland, ett kilometerlångt sidospår mellan det statsägda järnvägsnätet och en liten inlandshamn som används av några skogsföretag. Den infrastruktur som ägs av Joensuun kaupunki ja satama är, enligt de upplysningar som lämnats av Finland, ett tre kilometer långt sidospår mellan det statsägda järnvägsnätet och en liten inlandshamn som används av några skogsföretag och historiska färjekryssningar under sommaren. Det förekommer ingen direkt internationell godstrafik från hamnen.
- (20) På grundval av de upplysningar som lämnats av Finland kan dessa lokala infrastrukturer som förtecknas i bilaga II till detta beslut för närvarande anses sakna strategisk betydelse för järnvägsmarknadens funktion, eftersom de inte är i aktivt bruk eller endast sällan utnyttjas av lokala sidospår kortare än två kilometer.
- (21) Den infrastruktur som ägs av Kouvola kaupunki, Suonenjoen kaupunki, Tampere kaupunki och Riihimäen kaupunki, som förtecknas i bilaga II till detta beslut, är lokala sidospår på några hundra meter som är i aktivt bruk. På grund av dessa infrastrukturers egenskaper, särskilt deras mycket korta längd, ska de inte anses ha strategisk betydelse för järnvägsmarknadens funktion.
- (22) Den infrastruktur som ägs av Haapamaan Museoveturiyhdistys Ry, Museorautatieyhdistys Ry, Porvoon Museorautatie Ry och Hyvinkään kaupunki, som förtecknas i bilaga II till detta beslut, används endast för historiska ändamål och kan därför anses sakna strategisk betydelse för järnvägsmarknadens funktion.
- (23) Eftersom de kriterier som fastställs i artikel 2.4 i direktiv 2012/34/EU, som bedömningen av den strategiska betydelsen grundas på, är variabla till sin natur, bör Finland informera kommissionen om varje förändring av relevanta omständigheter som kan kräva att kommissionen gör en förnyad värdering av den strategiska betydelsen hos den lokala järnvägsinfrastrukturen.
- (24) Den infrastruktur som ägs av VR Yhtymä Oy hör till det nuvarande statsägda järnvägsbolaget. Den används till exempel för att förbinda de terminaler som drivs av den etablerade operatören med det statliga huvudjärnvägsnätet. Även om infrastrukturen för närvarande utnyttjas uteslutande av det etablerade järnvägsbolaget, är detta inte dess enda syfte. Infrastrukturen kan därför inte anses utgöra privata anslutningslinjer eller sidospår. Eftersom den bland annat ger tillträde till anläggningar för tjänster, spelar den sannolikt en viktig roll för järnvägsmarknadens funktion. Den infrastruktur som ägs av den nuvarande operatören, VR Yhtymä Oy, kan därför inte anses sakna strategisk betydelse för järnvägsmarknadens funktion.

(25) Samråd har skett med den kommitté som avses i artikel 62 i direktiv 2012/34/EG.
HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Den infrastruktur som har anmälts av Republiken Finland och förtecknas i bilaga I omfattas inte av definitionen av ”järnvägsinfrastruktur” i artikel 3.2 i direktiv 2012/34/EU. Kommissionen kan därför inte fatta något beslut om deras strategiska betydelse enligt artikel 2.4 i det direktivet.

Artikel 2

Den infrastruktur som har anmälts av Republiken Finland och förtecknas i bilaga II kan anses sakna strategisk betydelse för järnvägsmarknadens funktion.

Artikel 3

Den infrastruktur som har anmälts av Republiken Finland och förtecknas i bilaga III kan inte anses sakna strategisk betydelse för järnvägsmarknadens funktion och får därför inte undantas från tillämpningen av kapitel IV i direktiv 2012/34/EU.

Artikel 4

Detta beslut grundas på en bedömning av den strategiska betydelsen av infrastrukturen på dagen för dess antagande. Finland är skyldigt att till kommissionen anmäla varje omständighet, särskilt förändringar som påverkar de kriterier som anges i artikel 2.4 i direktiv 2012/34/EU och ägarskiftet inom järnvägsförbindelserna, som kan kräva att kommissionen gör en ny bedömning av den strategiska betydelsen hos den infrastruktur som omfattas av detta beslut.

Artikel 5

Detta beslut riktar sig till Republiken Finland.

Utfärdat i Bryssel den 20.2.2015

*På kommissionens vägnar
Violeta BULC
Ledamot av kommissionen*

