

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av lagen om transportservice

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att lagen om transportservice ändras.

Genom de föreslagna ändringarna blir det möjligt att samla in den information om järnvägsstationers tillgänglighet som Transport- och kommunikationsverket ansvarar för och att skaffa den därmed anslutna informationstjänsten av Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab samt att främja utvecklingen av hållbara och rättvisa informationstjänster inom transport.

I lagen om transportservice görs dessutom sådana ändringar som gäller de behöriga vägtrafikmyndigheterna enligt trafikavtalsförordningen. Enligt propositionen fogas till lagen ett nytt bemyndigande att utfärda förordning med stöd av vilket bestämmelser om de behöriga vägtrafikmyndigheternas kommunala och regionala behörighetsområden i fortsättningen utfärdas genom förordning av statsrådet.

Lagen avses träda i kraft den 1 januari 2024.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....	1
MOTIVERING	3
1 Bakgrund och beredning	3
1.1 Bakgrund.....	3
1.2 Beredning.....	3
2 Nuläge och bedömning av nuläget.....	3
2.1 Information om tillgänglighet	3
2.2 Behöriga vägtrafikmyndigheter	8
3 Målsättning	8
3.1 De viktigaste förslagen.....	9
3.2 De huvudsakliga konsekvenserna	9
4 Alternativa handlingsvägar	10
4.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser.....	10
4.2 Lagstiftning och andra handlingsmodeller i utlandet.....	11
5 Remissvar	12
6 Specialmotivering	12
7 Bestämmelser på lägre nivå än lag	14
8 Ikraftträdande.....	14
9 Verkställighet och uppföljning	14
10 Förhållande till andra propositioner.....	15
11 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning	15
LAGFÖRSLAG	16
Lag om ändring av lagen om transportservice	16
BILAGA	18
PARALLELLTEXT	18
FÖRORDNINGSUTKAST	19
Lag om kommunala och regionala behöriga vägtrafikmyndigheter enligt trafikavtalsförordningen.....	19

MOTIVERING

1 Bakgrund och beredning

1.1 Bakgrund

Europeiska unionens järnvägsbyrå (European Union Agency for Railways, nedan *ERA*) håller på att utarbeta en ny databas om europeiska järnvägsstationers tillgänglighet (European Railway Station Accessibility Database, nedan *ERSAD*), i vilken det samlas information om alla järnvägsstationer inom EES-områdets tillgänglighet. Bestämmelser om ERSAD-databasen finns i Europeiska kommissionens förordning (EU) nr 1300/2014 om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet avseende tillgängligheten till Europeiska unionens järnvägssystem för personer med funktionsnedsättningar och personer med nedsatt rörlighet, nedan *PRM-YTE-förordningen*. Enligt den förordningen ska det också upprättas en engångsförteckning över tillgångar så att det kan samlas in utgångsuppgifter i databasen. Dessutom ska Finland besluta om den nationella åtkomstpunkt som ska anmälas till kommissionen och som ansvarar för informationsutbytet och insamlingen av behövliga uppgifter. PRM-YTE-förordningen är i egenskap av en EU-förordning direkt tillämplig lagstiftning i medlemsstaterna. Den nya lagstiftningen behövs för att Transport- och kommunikationsverket av Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab ska kunna skaffa den informationstjänst och samla in den information som behövs för fullgörandet av skyldigheterna enligt förordningen.

1.2 Beredning

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet. Under beredningen har synpunkter begärts av Transport- och kommunikationsverket, Trafikledsverket och Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab.

Utkastet till regeringsproposition har varit ute på öppen remiss på webbplatsen www.utlatande.fi den X-X 2023.

Det kom in sammanlagt X remissvar. Remissvaren har beaktats vid den fortsatta beredningen.

2 Nuläge och bedömning av nuläget

2.1 Information om tillgänglighet

Information om stationers tillgänglighet

Den information som samlas in i Europeiska unionens järnvägsbyrås ERSAD-databas är information om järnvägsstationers tillgänglighet. Den information som samlas in gäller till exempel den fysiska tillgängligheten vad gäller plattformsområden, en stations tjänster, toaletter och parkering, men också tillgången till tjänster. Informationen gäller till exempel öppettiderna för stationers tjänster, informationsskyltars tillgänglighet och huruvida plattformsområden och anknytande linjer är tillgängliga. En del av informationen finns redan i digital form. Till exempel Trafikledsverket har den information om plattformsområden som krävs. All den information om tillgänglighet som ska samlas in i ERSAD-databasen finns dock ännu inte att tillgå hos enskilda aktörer, utan även helt ny information ska samlas in för databasen. På formatering och utbyte av ERSAD-tillgänglighetsinformation tillämpas NeTEx- och Transmodel-standarder. Syftet med användningen av enhetliga standarder är att säkerställa informationens kompatibilitet och lämplighet på EU-nivå med tanke på den slutliga ERSAD-databasen.

ERSAD-informationen hänför sig till en mer omfattande helhet av reseinformation inom persontrafik, och bestämmelser om denna helhet finns bland annat i kommissionens delegerade förordning (EU) 2017/1926 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster och i 154 § i lagen om transportservice (320/2017) i synnerhet med tanke på utnyttjandet av informationen och slutanvändarna av informationstjänsterna.

ERA började hösten 2020 utveckla en databas som är avsedd för passagerare. I nuläget används en prototyp av ERSAD-databasen och produktionsversionen beräknas bli klar under 2023. När produktionsversionen är klar torde kommissionen förutsätta att medlemsstaterna informerar den om att de har utnämnt en nationell åtkomstpunkt samt att resultaten av förteckningarna över tillgångar överförs till ERSAD-databasen.

Syftet med att information om tillgänglighet görs tillgänglig i större utsträckning än tidigare via en ERSAD-databas som omfattar EES-området är att främja möjligheterna för personer med nedsatt funktionsförmåga att resa inom EES-området. Information om att en stations olika funktioner och dess omgivning är tillgängliga är viktig för passagerare både med tanke på planeringen och genomförandet av resor.

Fastställande av ansvarig aktör

I artikel 7a i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/772 om ändring av förordning (EU) nr 1300/2014 vad gäller förteckning över tillgångar i syfte att identifiera hinder för tillgänglighet, tillhandahålla information till användarna och övervaka och utvärdera framstegen i fråga om tillgänglighet föreskrivs det om insamling, lagring och utbyte av uppgifter om tillgänglighet. Enligt den artikeln ska det för varje station finnas ett organ som ansvarar för utbyte av uppgifter om tillgänglighet. Med andra ord ska det nationellt utnämnas en aktör som ansvarar för överföringen av uppgifter till ERSAD-databasen. Den aktör som utnämns kan vara stations-specifik eller densamma för alla stationer. Enligt genomförandeförordningen skulle medlemsstaterna ha utnämnt en ansvarig aktör som sköter ERSAD-databasen senast den 16 mars 2020. Finland bad om tilläggstid för att utnämna en ansvarig aktör. Tilläggstiden för att utnämna en ansvarig aktör löpte ut hösten 2021. I Finland har det inte entydigt kunnat fastställas en enda aktör som ska sköta stationsförvaltarens skyldigheter, vilket har försvårat avgörandet av ansvarsfrågan. På stationer finns det flera olika aktörer som äger stationernas olika strukturer och funktioner. Trafikledsverket äger plattformsområdena, men stationsfastighetens ägare kan vara till exempel en trafikoperatör eller en kommun.

Förteckning över tillgångar

I artikel 7 i PRM-YTE-förordningen fastställs att det ska upprättas och genomföras en nationell förteckning över tillgångar. Enligt artikeln ska varje medlemsstat se till att en förteckning över tillgångar upprättas och genomförs i syfte att identifiera hinder för tillgänglighet, tillhandahålla information till användarna samt övervaka och utvärdera framstegen i fråga om tillgänglighet. I praktiken samlas det i förteckningen över tillgångar in så kallad inledande information med tanke på ERA:s databas. Närmare bestämmelser om insamling, lagring och utbyte av uppgifter om tillgänglighet publiceras i ERA:s tillämpningsanvisning. I tillämpningsanvisningen beskrivs den information som enligt genomförandeförordningen ska samlas in av de organ som ansvarar för att samla in, lagra och utbyta information om tillgänglighet.

Enligt artikel 7 om förteckning över tillgångar ska förteckningen över tillgångar uppdateras för att införliva uppgifter om ny infrastruktur och rullande materiel och om moderniserings- eller

ombyggnadsarbeten som utförts på befintlig infrastruktur och rullande materiel. Medlemsstaterna får själva bestämma om modellen för hur informationen uppdateras. Den information som samlas in i ERSAD-databasen är i huvudsak så kallad statisk information, det vill säga dess innehåll ändras i huvudsak till exempel i samband med renoveringar. Nationellt har det ansetts att information kan samlas in antingen genom att upprätta och genomföra en förteckning med jämna mellanrum eller genom att ålägga dem som äger informationen, såsom aktörerna på stationerna, att lämna information till databasen.

Organisering av uppgifter samt ansvariga aktörer

Lagen om Transport- och kommunikationsverket (935/2018) innehåller bestämmelser om Transport- och kommunikationsverkets ställning och uppgifter. Enligt 2 § 1 mom. 5 punkten i den lagen har verket till uppgift att utveckla och främja trafik-, transport- och kommunikationstjänsterna, utbudet av dessa tjänster och transport- och kommunikationsmarknadens funktionsduglighet. Verket sörjer också för uppgifter som avser användarnas och passagerarnas rättigheter. Således kan främjandet av tillgängligheten inom trafiken och utvecklandet av en reseinformationshelhet inom trafiken anses höra till Transport- och kommunikationsverkets uppgiftsområde. I 178 § i lagen om transportservice fastställs det även att Transport- och kommunikationsverket är allmän tillsynsmyndighet enligt lagen om transportservice.

Arbetet med att utveckla utbytet av mobilitetsinformation går inom hela Europa i en riktning där aktörernas informationsbehov förvaltas med hjälp av allt enhetligare modeller. Mobilitetsinformationen ingår också i hög grad i Europeiska kommissionens strategi för hållbar och smart trafik. Det är därför viktigt att en aktör som har särskilt kunnande om informationsutbytet som helhet ansvarar för ärendet.

Ansvarsområdet för Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab, som sedan ingången av 2019 är ett bolag som sköter statliga specialuppgifter, är att styra och leda sjö-, järnvägs- och vägtrafiken samt att samla in, hantera och utnyttja information om dem. I denna roll har Fintraffic sedan ingången av 2021 lett det så kallade projektet trafikens dataekosystem. Fintraffic erbjuder aktuell, öppen trafikinformation för applikationsutveckling inom väg-, järnvägs- och sjötrafiken i Finland. Fintraffics tjänster stöder medborgarnas rörlighet, näringslivets behov och transporter, säkerhetsmyndigheternas verksamhet samt Finlands konkurrenskraft och välfärd. Bolaget samlar in, förvaltar och tillhandahåller information samt skapar möjligheter för nya affärsverksamheter på marknaden. Bolaget erbjuder och utvecklar progressiva, nya tjänster och bidrar till tillväxten hos de trafikmässiga ekosystemen (<https://www.fintraffic.fi/fi/fintraffic/liikenteen-dataekosysteemi-lyhyesti>). Insamlingen av ERSAD-information och informationstjänsten och informationsutbytet i anslutning till den stöder och kompletterar bolagets grundläggande uppgift och projektet trafikens dataekosystem, i vilket aktörerna aktivt deltar. I och med den föreslagna ändringen kan Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab producera, underhålla och utveckla ERSAD-informationstjänsten som en del av en större helhet av transportinformation.

Transport- och kommunikationsverket är den aktör som anmälts till kommissionen som ansvarigt organ för informationsutbytet. Det är mest ändamålsenligt att Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab organiserar insamlingen av information samt inrättandet och underhållet av databasen. Fintraffic ska också se till att en förteckning över tillgångar upprättas och genomförs. Det statsägda Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab har redan i nuläget liknande uppgifter. Bolaget sköter bland annat de uppgifter med att producera, underhålla och utveckla informationstjänsten som den nationella åtkomstpunkten (National Access Point, NAP) har enligt kommissionens delegerade förordning (EU) 2017/1926 om komplettering av Europaparlamentets och

rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster. Dessutom pågår vid Fintraffic ett projekt för sammanställning av reseinformation och datautveckling, och syftet med projektet är att utreda bland annat dessa processer, tillgången till och framtagandet av information samt fullgörandet av skyldigheterna enligt EU-förordningar (inklusive sådan information om tillgänglighet som ingår i reseinformation). Fintraffic utvecklar ett register över knutpunkter, och den information som ska lämnas till ERSAD-tillgänglighetsdatabasen ska bli en del av det.

Transport- och kommunikationsverket är både den myndighet som utövar tillsyn över att driftskompatibilitetsdirektivet och de med stöd av det genom förordning av kommissionen angivna kraven på driftskompatibilitet iaktas och den myndighet som övervakar att järnvägssäkerhetskraven iaktas. Uppgiften har tilldelats Transport- och kommunikationsverket i 13 § i spårtrafiklagen (1302/2018). I egenskap av nationell säkerhetsmyndighet kan Transport- och kommunikationsverket också använda de påföljder som avses i 23 kap. i spårtrafiklagen, om lag eller direkt tillämpliga EU-förordningar inte iaktas. Transport- och kommunikationsverket anser att om uppgiften tilldelas verket och om det överför skötseln av uppgiften till Fintraffic, innebär det att Transport- och kommunikationsverket på basis av upphandlingskontraktet ska övervaka Fintraffic och som ansvarig aktör för ERSAD sig självt.

Inom förvaltningsområdet finns det också andra uppgifter där Transport- och kommunikationsverket har en så kallad dubbel roll som tillsynsmyndighet och som aktör som sköter myndighetsuppgifter. Transport- och kommunikationsverket utarbetade tidigare själv Katalogen över mobilitetstjänster, som är en av de NAP-tjänster som verket övervakar. Situationen förtydligades genom att lagen om transportservice ändrades så att Transport- och kommunikationsverket fick möjlighet att skaffa tjänsten av Fintraffic (RP 202/2020 rd). Avsikten har varit att verket ska kunna koncentrera sig på rollen som tillsynsmyndighet och myndighet som följer marknaden, utan något operativt systemansvar.

Annan lagstiftning som gäller information om hållplatser och terminaler

Bestämmelser om kompatibiliteten hos informationen i mobilitetstjänster och hos informationssystemen finns i lagen om transportservice. Enligt 154 § i den lagen ska den som tillhandahåller mobilitetstjänster se till att väsentliga och aktuella uppgifter om mobilitetstjänsterna finns att tillgå i maskinläsbart standardformat som lätt kan bearbetas, med hjälp av en förbindelse som upprättats i ett informationssystem för att användas fritt. I paragrafen föreskrivs det också om Transport- och kommunikationsverkets skyldighet att tillhandahålla teknisk service som kan användas för förmedling av information och om verkets rätt att skaffa den behövliga tjänsten av Fintraffic.

De i paragrafen avsedda väsentliga uppgifterna omfattar åtminstone information om rutter, hållplatser, tidtabeller, priser och tillgång till tjänsterna samt fordonens tillgänglighet. Närmare bestämmelser om de väsentliga uppgifterna finns i statsrådets förordning om väsentlig information om mobilitetstjänster (643/2017). I 3 § i den förordningen finns det i fråga om stationer, hamnar och terminaler bestämmelser om uppgifter om mobilitetstjänster. En del av den information som krävs i fråga om stationer är information om tillgänglighet.

Bestämmelserna i 154 § i lagen om transportservice har samband med Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag (*ITS-direktivet*) och med kommissionens delegerade förordning (EU) 2017/1926 om komplettering av Europaparlamentets och

rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster (nedan *förordningen om multimodala reseinformationstjänster*), och enligt dessa ska information om mobilitetstjänster tillhandahållas. Enligt artikel 3 i förordningen om multimodala reseinformationstjänster ska medlemsstaterna inrätta en nationell åtkomstpunkt där de som använder data får åtminstone de data som förordningen gäller och som tillhandahålls av transportmyndigheter, trafikföretag, infrastrukturförvaltare och leverantörer av behovsstyrda transporttjänster.

Med tanke på informationen om tillgänglighet är 154 § i lagen om transportservice den mest relevanta bestämmelsen. I 30 kap. i lagen om transportservice föreskrivs det också om Trafikledsverkets rätt att trots sekretessbestämmelserna av andra myndigheter och av dem som sköter lagstadgade uppgifter få sådan information som är nödvändig för att verket ska kunna sköta sina lagstadgade uppgifter. Enligt 236 § 1 mom. 6 punkten omfattar detta också hållplatser. I lagen om ett informationssystem för väg- och gatunätet (991/2003) föreskrivs det om informationssystemet för väg- och gatunätet som ska innehålla tillgängliga uppgifter om de allmänna och enskilda vägarnas samt gatornas position som en del av trafiksystemet, uppgifter om vägarnas och gatornas namn, längd, bredd, beläggningstyp, hastighets- och trafikbegränsningar och buss-hållplatser samt om andra centrala egenskaper hos dessa trafikleder. Närmare bestämmelser om de andra uppgifter om egenskaper som ska lagras i systemet utfärdas genom förordning av statsrådet. Kommunerna och närings-, trafik- och miljöcentralerna ansvarar för uppdateringen av uppgifterna.

Fintraffic samordnar flera arbetsgrupper i vilka trafikens dataekosystem behandlas. Den arbetsgrupp för reseinformation som tillsattes utifrån en utredning om den digitala infrastrukturen för kollektivtrafikens reseinformationstjänster har bedömt nuläget och utvecklingsbehoven i fråga om bestämmelserna om information om hållplatser. I arbetsgruppens rapport har man granskat problemen med de nuvarande bestämmelserna om information. Det har ansetts problematiskt att informationen är oenhetlig när det gäller inte bara hållplatser och vägnätet utan också standardinformation om transporter, såsom information om rutter och tidtabeller. Oenhetlig information som baserar sig på flera källor orsakar problem för konsumenttjänsterna och medför även en kostnadsbörda för myndigheter, företag inom kollektivtrafiksektorn och dem som utvecklar resekedjetjänster. När det gäller stationer och terminaler har det också upplevts som problematiskt att endast en trafikoperatör har ansvarat för lagringen av viktig information. Arbetsgruppen har ansett att den nuvarande processen för hantering och lagring av information om hållplatser inte ger tillräckligt med data av tillräckligt hög kvalitet. Enligt rapporten bör ansvaret för insamling och lämnande av information om terminaler fastställas noggrant och vid behov bör det göras lagändringar. ERSAD-tillgänglighetsinformationen ska åtminstone till en början tas fram centraliserat med hjälp av en förteckning.

Register över knutpunkter

Fintraffic har gjort en utredning om ett register över knutpunkter, som det nationella genomförandet av ERSAD-informationen kan bli en del av. Tanken är att registret över knutpunkter för multimodal reseinformation ska utgöra ett omfattande basmaterial för multimodala trafik-tjänsters digitala hållplats- och stationsinformation med attributinformation. Enligt planerna ska registret över knutpunkter inte bara innehålla information om ett objekts läge utan också en betydande mängd attributinformation om trafikleder, tjänster och tillgänglighet som är bunden till en funktionell helhet, såsom en enskild landsväghållplats, passagerarhamn eller järnvägsstation, i anslutning till hållplatsfunktionerna. Registret över knutpunkter för reseinformation kompletterar de nuvarande och kommande systemen för hantering av information om infrastrukturer. Dessutom är avsikten att informationen i registret över knutpunkter ska finnas tillgänglig

i realtid och i de standarder som EU kräver. Datamaterial ska enligt planerna i framtiden finnas tillgängligt särskilt om sådana objekt och områden där utbudet av trafik tjänster är stort. Från det nationella registret över knutpunkter ska det centraliserat tas in material som en del av hanteringen av information om infrastrukturer och Digiroad-informationen.

2.2 Behöriga vägtrafikmyndigheter

Behöriga vägtrafikmyndigheter enligt trafikavtalsförordningen

De behöriga vägtrafikmyndigheterna enligt trafikavtalsförordningen fastställs i 181 § i lagen om transportservice. Enligt den gällande lagen är de behöriga närings-, trafik- och miljöcentralerna samt de kommunala myndigheter som nämns i 181 § 2 mom. och de regionala myndigheter som nämns i 3 mom. behöriga vägtrafikmyndigheter.

De kommunala behöriga myndigheternas behörighetsområde omfattar en kommun och de regionala behöriga myndigheternas behörighetsområde omfattar flera kommuner. Närings-, trafik- och miljöcentralen i regionen i fråga är behörig myndighet i de övriga kommunerna. De behöriga vägtrafikmyndigheterna kan använda upphandlingsförfaranden enligt trafikavtalsförordningen och bevilja ensamrätt. Enligt 181 § 6 mom. i lagen om transportservice får också andra kommuner eller samkommuner än de som avses i 2 eller 3 mom. för att komplettera mobilitets-tjänsterna på sitt område upphandla trafik enligt trafikavtalsförordningen med iakttagande av upphandlingslagen.

På grund av den kommunala självstyrelsen kommer initiativet till ändringar i behörighetsområdena från kommunerna själva. Kommunikationsministeriet bereder på förslag av kommunerna den lagstiftning som ändringarna i behörighetsområdena kräver. De behörighetsområden som fastställs i 181 § i lagen om transportservice har ändrats fyra gånger (301/2018, 371/2019, 1256/2020 och 60/2022) efter det att den lagen har trätt i kraft. År 2023 har kommunikationsministeriet fått tre förslag till ändringar i behörighetsområdena. Förslagen gäller anslutning av Pemar till Åbo stads regionala behörighetsområde, sammanslagning av Imatra och Villmanstrands behörighetsområden till ett regionalt behörighetsområde och anslutning av Hankasalmi, Petäjävesi, Toivakka och Äänekoski kommuner till Jyväskylä stads behörighetsområde. De behöriga järnvägstrafikmyndigheter enligt trafikavtalsförordningen som fastställs i 182 § i lagen om transportservice och deras behörighetsområden har inte ändrats och det är inte behövligt att göra ändringar i dem.

3 Målsättning

Syftet med propositionen är att öka tillgången till information om tillgänglighet och att främja tillgängliga resekedjor och därmed också jämlikheten. Avsikten är dessutom att öka den mängd information om infrastrukturer som samlas in och att stärka det nationella ekosystemet för reseinformation.

Det förslag som nu läggs fram gör det möjligt att ERSAD-tillgänglighetinformation samlas in först i den nationella databas som sköts av Fintraffic, varifrån informationen lämnas vidare till den ERSAD-databas som sköts av Europeiska unionens järnvägsbyrå. Fintraffic håller i nuläget på att bereda ett nationellt register över knutpunkter, som behandlas närmare i avsnitt 2. ERSAD-informationen ska utgöra en del av den information om järnvägsstationer som samlats in med tanke på registret över knutpunkter.

Informationen kan utnyttjas nationellt vid planeringen av multimodala tillgängliga resekedjor och tillgång till informationen kan ges via öppna gränssnitt till exempel i ruttguider. Avsikten är ytterligare att möjliggöra att det i framtiden vid behov kan samlas in också annan information om järnvägsstationer för nationellt bruk.

4 Förslagen och deras konsekvenser

4.1. De viktigaste förslagen

Det föreslås att lagen om transportservice ändras så att det till lagen fogas en ny 154 a § där det föreskrivs om den tjänst för information om tillgänglighet som Transport- och kommunikationsverket ansvarar för samt om rätten att skaffa informationstjänsten av Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab.

Dessutom föreslås det att de behöriga kommunala vägtrafikmyndigheter som nämns i 181 § 2 mom. i lagen om transportservice och de behöriga regionala vägtrafikmyndigheter som nämns i 181 § 3 mom. i den lagen ska fastställas genom förordning av statsrådet så att det i fortsättningen är lättare att göra ändringar i de kommunala och regionala behörighetsområdena. Till följd av den föreslagna ändringen görs det i 182 och 187 § också ändringar av teknisk natur i hänvisningarna till de behöriga vägtrafikmyndigheter som nämns i 181 §.

4.2 De huvudsakliga konsekvenserna

Ekonomiska konsekvenser

Konsekvenserna av de föreslagna ändringarna bedöms vara små. Transport- och kommunikationsverket ska skaffa alla de operativa funktioner som hänför sig till ERSAD-helheten av Fintraffic. Vid kommunikationsministeriets förberedande beredning har kostnaderna för insamling och lagring av informationen om tillgänglighet och för lämnande av den till ERA uppskattats till 100 000 euro. Dessutom har kostnaderna för engångsförteckningen över tillgångar uppskattats till 100 000–200 000 euro. Den årliga kostnaden för underhållet av databasen är 20 000–50 000 euro. Utifrån de fortsatta utredningar som gjorts om ärendet är kostnaderna dock sannolikt lägre, eftersom Trafikledsverket redan har en betydande del av den information som krävs för förteckningen. Även kostnaderna för upprättande och underhåll av databasen bedöms vara lägre än den tidigare uppskattningen. Den slutliga kostnaden beror dock på förteckningens omfattning och det valda genomförandesättet. De uppskattade kostnaderna för 2024 är 50 000 euro för upprättande av databasen och 100 000 euro för kostnaderna för förteckningen, det vill säga totalt 150 000 euro. Den årliga kostnaden för underhåll av databasen är i fortsättningen cirka 25 000 euro.

Tjänsten för information om tillgänglighet ska utgöra en del av den systemhelhet för tjänsterna för mobilitetsinformation som Transport- och kommunikationsverket finansierar redan i nuläget. Kostnaderna för tjänsten för information om tillgänglighet ska finansieras som en del av samma helhet. Den finansiering som behövs för att producera tjänsterna ska skötas genom avtalsarrangemang med den i lagen angivna leverantören av informationstjänsten. Verket ska använda de anslag som anvisats för informationstjänster när det skaffar tjänster av Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab i form av köp av tjänster. Anslaget stannar i och med ändringen fortfarande i verkets budget. Den föreslagna propositionen kräver inget nytt anslag i statsbudgeten eller i planen för de offentliga finanserna och grunderna för användningen av anslaget ändras inte.

Konsekvenser för myndigheternas verksamhet

Transport- och kommunikationsverket ska med stöd av spårtrafiklagen övervaka genomförandet av tjänsten och lämnandet av information till ERA. Dessutom är också uppgiften i anslutning till anskaffning av tjänster ny för verket. Det beräknas att en resurs på 0,5–1 årsverke behövs för uppgifter i anslutning till avtalshantering, tillsyn och rådgivning.

Samhälleliga konsekvenser

Att information om tillgänglighet tas in i gränssnitt och därigenom till exempel i ruttguider förbättrar tillgången till information om tillgänglighet. Detta främjar i synnerhet möjligheterna för personer med nedsatt rörelse- eller funktionsförmåga att använda kollektivtrafik och gör därmed transportsystemet rättvisare och därigenom också mer attraktivt.

Att ett statsägt bolag har en samordnande roll i informationshanteringssystemet och i tjänsterna i sig gör det även möjligt för alla att få information på lika villkor. Genom att kombinera informationen om tillgänglighet med den information om rutter och tidtabeller som Fintraffic i nuläget administrerar ökar mängden information om tillgängliga resekedjor.

5 Alternativa handlingsvägar

5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser

Vid den förberedande beredningen av projektet bedömdes alternativa handlingsmodeller för att samla in och ta fram ERSAD-tillgänglighetsinformation. I de alternativa modeller som bedömdes var den ansvariga aktören antingen Trafikledsverket, som skaffar den tjänst som krävs av Fintraffic, eller Fintraffic, som själv direkt ordnar och finansierar tjänsten. I avsnittet granskas dessutom skyldigheten för dem som äger information att ta fram och lämna information.

Trafikledsverket som ansvarig aktör

I de flesta europeiska länder är det infrastrukturförvaltaren som ansvarar för att den information som ska föras in i ERSAD-databasen lämnas till ERA och förvaltaren sköter ofta också den så kallade stationsförvaltarens uppgifter (se avsnitt 5). I Finland är förvaltaren av baninfrastrukturen Trafikledsverket. Således skulle det att Trafikledsverket åläggs denna skyldighet ha varit i linje med internationell praxis. Nationellt har det dock ansetts att Trafikledsverkets grundläggande uppgift är att utveckla baninfrastrukturen och att sköta de uppgifter som är direkt kopplade till den. Till exempel den allmänna utvecklingen av uppgifter som hänför sig till att främja tillgängligheten eller den allmänna utvecklingen av trafik tjänster har inte ansetts höra till Trafikledsverkets uppgiftsområde.

Fintraffic som ansvarig aktör

I den andra alternativa modellen är det inte myndigheten som skaffar tjänsten, utan uppgiften tilldelas direkt i lagen Fintraffic som är ett bolag som sköter statliga specialuppgifter. Detta alternativ kräver en fortsatt utredning av i synnerhet hur kostnaderna för Fintraffic's uppgifter ska täckas.

Att finansieringen styrs till Fintraffic som är ett bolag som sköter statliga specialuppgifter direkt från statsbudgeten är sannolikt inte möjligt inom ramen för EU:s regler om statligt stöd. När det gäller finansieringen ska det i fortsättningen bedömas huruvida Fintraffic kan ta ut avgifter av

ägarna av informationen för upprättandet av en förteckning eller för annan insamling av information. Detta är dock en ny verksamhetsmodell och det krävs ytterligare utredningar för att den ska kunna genomföras.

Fördelen med lösningen är att det inte finns några motstridigheter när det gäller tillsynen och anskaffningen av tjänsten. Om uppgiften direkt med stöd av lag tilldelas Fintraffic som är ett bolag som sköter statliga specialuppgifter, ska Transport- och kommunikationsverket som nationell säkerhetsmyndighet direkt övervaka Fintraffic. För detta alternativ talade också att Transport- och kommunikationsverkets roll i samband med ämbetsverksreformen har ansetts inbegripa att vara reglerings- och tillsynsmyndighet. Trafikledsverket har däremot ansetts vara en mer operativ aktör som också skaffar tjänster av Fintraffic, bland annat flera olika NAP-tjänster.

Utvecklingen av trafikens dataekosystem nationellt och EU-regleringen påverkar utarbetandet av en framtida verksamhetsmodell. Eventuella utredningar bör kopplas till en mer omfattande utvärdering inom förvaltningsområdet av den nationella intentionen i fråga om trafikens dataekosystem och möjligheterna att utnyttja mobilitetsinformation och av Fintraffic roll som genomförare. Det att uppgifterna ges direkt till Fintraffic och organiseringsmodellen i sig kan i framtiden ses över på nytt i samband med revideringen av de övriga bestämmelserna om information, om motsvarande uppgifter ska tilldelas Fintraffic också i större utsträckning.

Skyldighet för ägare av information att ta fram information

I avsnitt 2 behandlas närmare den i 154 § i lagen om transportservice föreskrivna skyldigheten för den som tillhandahåller mobilitetstjänster att se till att väsentliga och aktuella uppgifter om mobilitetstjänsterna finns att tillgå i maskinläsbart standardformat som lätt kan bearbetas, med hjälp av en förbindelse som upprättats i ett informationssystem för att användas fritt. De bestämmelser som nu föreslås skiljer sig från denna modell, eftersom Fintraffic och i sista hand Transport- och kommunikationsverket ansvarar för att den information om tillgänglighet som lämnas till ERA är korrekt.

Med tanke på en effektiv och användbar insamling av information bör det i framtiden bedömas om ägarna av information kan åläggas en skyldighet att samla in information om tillgänglighet inom sitt eget ansvarsområde. Med ägare av information avses i detta sammanhang de olika aktörer på stationer som äger och/eller förvaltar stationers fasta infrastruktur, stationsbyggnader eller gatuområden som omger stationsområden. Identifierade ägare av information är Trafikledsverket, trafikoperatören (VR) och kommunerna.

5.2 Lagstiftning och andra handlingsmodeller i utlandet

Information om järnvägsstationers tillgänglighet

I flera europeiska länder har den aktör som ansvarar för utbyte av uppgifter enligt artikel 7a i PRM-YTE-förordningen ansetts vara en stationsförvaltare som har ålagts också andra skyldigheter i EU-lagstiftningen.

I Schweiz är de aktörer som ansvarar för utbytet av uppgifter enligt artikel 7a i PRM-YTE-förordningen infrastrukturbolag som är stationsförvaltare. I Schweiz har man dock strävat efter ett övergripande resekedjetänkande i fråga om informationen om tillgänglighet. Alla järnvägsinfrastrukturföretag och buss-, spårvägs-, fartygs- och linbaneföretag är därför skyldiga att föra in information om sina stationers och hållplatsers tillgänglighet i databasen Didok, som sköts

av Swiss Federal Railways. Aktörerna ska föra in informationen i databasen Didok och uppdatera informationen. Didok har genomförts så att det är möjligt att lämna information till ERA:s ERSAD-databas. Allmänheten har som så kallad rådata tillgång till all information som lagrats i databasen Didok och informationen utnyttjas också till exempel i Google Maps och andra ruttguider.

I Sverige ansvarar Trafikverket för den insamling och lagring och det utbyte av information om tillgänglighet som avses i PRM-YTE-förordningen.

I Tyskland är stationsförvaltaren ansvarig för det informationsutbyte som avses i artikel 7a i PRM-YTE-förordningen. Enligt tysk tolkning avses med stationsförvaltare den aktör som ansvarar för en stations plattformar. På de flesta stationer är den ansvariga aktören Deutsche Bahn AG:s dotterbolag DB Station&Service AG, som äger största delen av de tyska järnvägsstationerna.

I Spanien är den ansvariga aktören stationsförvaltaren som är antingen infrastrukturförvaltaren ADIF, som äger alla stationer, eller trafikoperatören (Renje Viajeros). Renje Viajeros är stationsförvaltare på sådana stationer som uteslutande används för pendeltrafik.

För det utbyte av information som avses i förordningen ansvarar i Italien stationsförvaltaren med vilken man i Italien avser infrastrukturförvaltaren Rete Ferroviaria Italiana (RFI). Också i Slovenien är den aktör som ansvarar för stationsförvaltning och informationsutbyte infrastrukturförvaltaren (Slovenske železnice Infrastruktura).

I Polen samlar infrastrukturförvaltaren först in information om stationers tillgänglighet, varefter informationen förs in i ett serviceregister som förs av järnvägstransportmyndigheten (President of the Railway Transport Authority).

6 Remissvar

Utkastet till regeringspropositionen sändes på remiss den 2023. Remissutlåtandena begärdes senast den 2023. Det kom in sammanlagt X remissutlåtanden.

7 Specialmotivering

154 a §. *Tjänsten för information om järnvägsstationers tillgänglighet.* Till lagen fogas en ny paragraf där det föreskrivs om den tjänst för information om tillgänglighet som Transport- och kommunikationsverket ansvarar för samt om rätten att skaffa informationstjänsten av Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab.

I 1 mom. föreskrivs det om insamling, lagring och utbyte av information om stationers tillgänglighet (informationstjänst) samt om anskaffning av den informationstjänst som behövs. Transport- och kommunikationsverket ansvarar för den informationstjänst som nämns i momentet. Transport- och kommunikationsverket kan ordna informationstjänsten själv eller skaffa tjänsten och dess direkta produktions-, underhålls- och utvecklingsavgifter av Fintraffic Ab.

Med informationstjänsten avses den tjänst som möjliggör att nationell information förs in i ERSAD-databasen och att aktörer och användare får tillgång till informationen via öppna gränssnitt. Fintraffic ska också utarbeta en systemapplikation via vilken information om stationers tillgänglighet eller ändringar i informationen kan tillhandahållas. Avsikten med lagen är att möjliggöra att Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab i fortsättningen producerar, underhåller och ut-

vecklar informationstjänsten. I informationstjänsten kan man i fortsättningen, om man så önskar, inkludera också annan information från stationer än ERSAD-tillgänglighetsinformation. Fintraffic ansvarar även för att det upprättas och genomförs en engångsförteckning över tillgångar. Förteckningen över tillgångar ska enligt bedömningar till stor del göras genom att befintlig digital information analyseras och sammanställs, men till vissa delar kan det också krävas besök på järnvägsstationer för att samla in den information som saknas. Sådan information som redan finns i Tjänsten för mobilitetsinformation eller som annars finns att tillgå ska inte längre samlas in genom en förteckning. Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab kan samla in befintlig information från öppna gränssnitt och föra in den direkt i den nationella informationstjänsten och också lämna informationen vidare till ERA:s ERSAD-databas.

Informationstjänsten och utarbetandet av det informationssystem som den kräver omfattar insamling av information i form av en engångsförteckning över tillgångar samt lämnande av information till Europeiska unionens järnvägsbyrå. Dessutom ska Fintraffic upprätta och genomföra ett nationellt informationssystem med hjälp av vilket behövlig information kan meddelas till Fintraffic system. Transport- och kommunikationsverket ska inte ha något operativt systemansvar för tjänsten för information om tillgänglighet eller för lämnandet av information. I och med den föreslagna ändringen kommer Fintraffic att tillhandahålla informationstjänsten och sköta dess produktions-, underhålls- och utvecklingsuppgifter. Bolaget ska ta fram information om tillgänglighet så att aktörerna inom branschen och användarna har tillgång till den via en Digitransit-förbindelse. I och med den föreslagna ändringen blir informationen om tillgänglighet en del av den mer omfattande informationsplattform för transport som Fintraffic redan sedan tidigare samordnar.

Informationstjänsten och förteckningen över tillgångar samt anskaffningen av deras direkta produktions-, underhålls- och utvecklingsuppgifter genomförs genom ett avtalsarrangemang. Den finansiering som behövs för att producera informationstjänster ordnas för bolaget genom ett avtal. Transport- och kommunikationsverket köper tjänsten och betalar anskaffningen med de anslag som anvisats verket för uppgiften.

Den föreslagna regleringen möjliggör att informationstjänsten produceras endast för Transport- och kommunikationsverket samt för den helt statsägda Fintraffic-koncernens moderbolag Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab. Det anses ändamålsenligt att uppgiften överförs till Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab, eftersom bolaget smidigare än ämbetsverket kan ordna och utveckla informationstjänsten och insamlingen av information. Dessutom ger arrangemanget nationella synergifördelar, eftersom bolaget redan i nuläget sköter flera motsvarande uppgifter, till exempel Tjänsten för mobilitetsinformation, som behandlas i avsnitt 2 i denna regeringsproposition.

Den samordnande roll för tjänsten för information om tillgänglighet som föreslås för Fintraffic påskyndar också den allmänna utvecklingen av trafikens dataekosystem. I och med den föreslagna ändringen blir också informationen om järnvägsstationers tillgänglighet en del av Fintraffic:s tidigare nämnda mer omfattande samlande databas. Den föreslagna ändringen främjar användarnas tillgång till information om tillgänglighet också nationellt.

Transport- och kommunikationsverket är behörig tillsynsmyndighet vid tillsynen över PRM-YTE-förordningen. Verket ska övervaka att informationen lämnas till ERA och ansvarar i sista hand för att informationen är korrekt.

181 §. *Behöriga vägtrafikmyndigheter enligt trafikavtalsförordningen.* I paragrafen föreslås ett bemyndigande att utfärda förordning. I det föreslagna 1 mom. finns det ett bemyndigande att

utfärda förordning, enligt vilket bestämmelser om de kommunala och regionala myndigheternas behörighetsområden utfärdas genom förordning av statsrådet.

I paragrafen stryks den förteckning över kommunala myndigheter som finns i 2 mom. och den förteckning över regionala myndigheter som finns i 3 mom., eftersom det ska föreskrivas om dessa myndigheter genom förordning av statsrådet. Till följd av ändringen ska också hänvisningen i 6 mom. till kommunala och regionala myndigheter ändras. Av lagtekniska skäl ska paragrafen ändras i sin helhet.

182 §. *Behöriga järnvägstrafikmyndigheter enligt trafikavtalsförordningen.* Paragrafen ska ändras på grund av att hänvisningsbestämmelsen ändras.

187 §. *Utseende av terminaler enligt EU:s förordning om busspassagerares rättigheter.* Paragrafen ska ändras på grund av att hänvisningsbestämmelsen ändras.

8 Bestämmelser på lägre nivå än lag

Det föreslås att bestämmelser om de kommunala och regionala behörighetsområdena för de behöriga vägtrafikmyndigheterna i fortsättningen utfärdas genom förordning av statsrådet. Bestämmelser om bemyndigandet att utfärda förordning ska finnas i lagens 181 § 1 mom. Som bilaga till regeringspropositionen finns ett utkast till statsrådets förordning om kommunala och regionala behöriga vägtrafikmyndigheter enligt trafikavtalsförordningen.

Jämfört med den gällande regleringen föreslås det att behörighetsområdena ändras så att Pemark fogas till Åbo stads regionala behörighetsområde och Hankasalmi, Petäjävesi, Toivakka och Äänekoski kommuner fogas till Jyväskylä stads regionala behörighetsområde. Till förteckningen över regionala myndigheter fogas dessutom som en ny 14 punkt Villmanstrands stad, som är behörig myndighet inom det område som städerna Imatra och Villmanstrand bildar. Enligt den gällande lagen är Åbo stad regional behörig myndighet inom det område som kommunerna Lundo, Nådendal, Reso, Rusko, S:t Karins och Åbo bildar. Pemark är en del av behörighetsområdet för Närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland. Imatra och Villmanstrand är behöriga vägtrafikmyndigheter inom sitt eget område. Jyväskylä stad är regional behörig myndighet inom det område som kommunerna Jyväskylä, Laukas och Muurame bildar. Hankasalmi, Petäjävesi, Toivakka och Äänekoski kommuner hör till behörighetsområdet för Närings-, trafik- och miljöcentralen i Mellersta Finland. De berörda kommunerna har lämnat förslag som gäller ändringarna till kommunikationsministeriet. De föreslagna ändringarna möjliggör regional utveckling av kollektivtrafiken. Människor rör sig oberoende av kommungränserna, och därför är det ändamålsenligt att planera och genomföra trafiktjänster som en regional helhet. I 7 punkten stryks dessutom Hämeenkoski, som har anslutit sig till Hollola kommun, och Nastola, som har anslutit sig till Lahtis stad.

9 Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft den 1 januari 2024.

10 Verkställighet och uppföljning

Kommunikationsministeriet följer tillsammans med Transport- och kommunikationsverket upp hur ändringarna fungerar. Skyldigheten för aktörerna att ta fram information bedöms i samband med utvecklandet av den övriga regleringen.

11 Förhållande till andra propositioner

Propositionen hänför sig inte till andra regeringspropositioner som är under behandling i riksdagen. De bestämmelser som föreslås i propositionen har inte heller några konsekvenser för propositionen med förslag till statsbudget.

12 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

Bemyndigande att utfärda förordning

Enligt 80 § 1 mom. i grundlagen kan republikens president, statsrådet och ministerierna utfärda förordningar med stöd av ett bemyndigande i grundlagen eller i någon annan lag. Genom lag ska dock utfärdas bestämmelser om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter samt om frågor som enligt grundlagen i övrigt hör till området för lag. I grundlagsutskottets praxis har det krävts att bemyndiganden att utfärda förordning är exakta och noggrant avgränsade. Den grundläggande bestämmelsen om behöriga vägtrafikmyndigheter ska finnas kvar på lagnivå, men behörighetsområdena för de behöriga kommunala och regionala vägtrafikmyndigheterna ska i fortsättningen fastställas på förordningsnivå.

Bemyndigandet att utfärda förordning har vid beredningen bedömts också med tanke på den kommunala självstyrelsen enligt 121 § i grundlagen. Till principen om kommuninvånarnas självstyrelse hör att en kommun själv kan besluta om uppgifter som den åtar sig med stöd av självstyrelsen samt att kommunen i övrigt kan tilldelas uppgifter endast genom lag.

Att ordna kollektivtrafiktjänster som är öppna för alla är inte en lagstadgad uppgift för kommunerna, utan kommunerna kan ordna kollektivtrafik med stöd av sin självstyrelse. En kommun kan besluta huruvida den ordnar offentlig kollektivtrafik, i vilken omfattning offentlig kollektivtrafik ordnas och hur mycket resurser som används för den. Offentlig kollektivtrafik fungerar i princip på marknadsvillkor. Kommunerna svarar till stor del för kostnaderna för ordnandet av offentlig kollektivtrafik, och dessutom stöds offentlig kollektivtrafik med de anslag som använts för köp och utvecklande av tjänster inom den offentliga persontrafiken. Kostnaderna för ordnandet av offentlig kollektivtrafik beaktas inte i kommunernas statsandel.

De kommuner som är behöriga vägtrafikmyndigheter enligt trafikavtalsförordningen iakttar upphandlingsförfarandena i trafikavtalsförordningen och i lagen om transportservice när de skaffar kollektivtrafiktjänster. De övriga kommunerna och samkommunerna iakttar upphandlingslagen när de på sitt område skaffar trafikfiktjänster enligt trafikavtalsförordningen. Propositionen har inga konsekvenser för kommunernas självstyrelse, eftersom en kommuns ställning som en av de behöriga vägtrafikmyndigheter som avses i trafikavtalsförordningen har betydelse i huvudsak med tanke på vilka upphandlingsförfaranden som används, om kommunen beslutar att skaffa kollektivtrafiktjänster.

Lagstiftningsordning

På de grunder som anges ovan kan lagförslagen behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

Kläm

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

Lag

om ändring av lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om transportservice (320/2017) 181 §, 182 § 1 mom. och 187 §,
sådana de lyder, 181 § delvis ändrad i lagarna 301/2018, 371/2019, 1256/2020 och 60/2022
och 182 § 1 mom. och 187 § i lag 371/2019, samt
fogas till lagen en ny 154 a § som följer:

154 a §

Tjänsten för information om järnvägsstationers tillgänglighet

Transport- och kommunikationsverket ansvarar för insamling, lagring och utbyte av information om stationers tillgänglighet (*informationstjänst*). Transport- och kommunikationsverket kan också skaffa den informationstjänst som behövs och dess direkta produktions-, underhålls- och utvecklingsuppgifter av Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab.

181 §

Behöriga vägtrafikmyndigheter enligt trafikavtalsförordningen

De behöriga närings-, trafik- och miljöcentralerna samt de behöriga kommunala och regionala myndigheterna är sådana behöriga vägtrafikmyndigheter som avses i trafikavtalsförordningen. Bestämmelser om de kommunala och regionala myndigheternas behörighetsområden utfärdas genom förordning av statsrådet.

Om de behöriga myndigheterna är verksamma inom den offentliga persontrafiken på det sätt som avses i 171 §, ska de planera tjänster som i första hand bildar regionala eller lokala helheter och eftersträva en samordning av samtliga persontransporter. De tjänster som uppstår på marknadsvillkor utifrån kundernas mobilitetsbehov ska vid planeringen samordnas med offentligt upphandlade tjänster. Vid planeringen av mobilitetstjänster ska myndigheterna höra dem som tillhandahåller persontrafiktjänster i området och samarbeta med övriga myndigheter och med kommunerna.

Den behöriga myndigheten har rätt att ta in sådana uppgifter som myndigheten i enlighet med 179 § 3 mom. har fått från Transport- och kommunikationsverket i en anbudsförfrågan vid ett anbudsförfarande som gäller ordnande av trafik. Ett enskilt företags företagshemligheter får dock inte framgå av anbudsförfrågan.

Andra kommuner eller samkommuner än de som avses i 1 mom. får för att komplettera mobilitetstjänsterna på sitt område upphandla trafik enligt trafikavtalsförordningen med iakttagande av upphandlingslagen. Den trafik som en kommun eller en samkommun upphandlar får i obetydlig omfattning sträcka sig utanför dess egentliga behörighetsområde.

Trafiktjänster som en behörig kommunal myndighet ordnat får i obetydlig omfattning sträcka sig utanför dess egentliga behörighetsområde.

182 §

Behöriga järnvägstrafikmyndigheter enligt trafikavtalsförordningen

Kommunikationsministeriet och, inom sitt behörighetsområde, Samkommunen Helsingforsregionens trafik är de behöriga myndigheter som avses i trafikavtalsförordningen i ärenden som gäller järnvägstrafiken. Behöriga myndigheter i ärenden som gäller annan spårtrafik är inom sina behörighetsområden de kommunala och regionala myndigheter som avses i 181 §.

187 §

Utseende av terminaler enligt EU:s förordning om busspassagerares rättigheter

Efter att ha hört de behöriga vägtrafikmyndigheter som avses i 181 §, terminalinnehavarna samt representanter för ortens funktionshinderorganisationer utser Transport- och kommunikationsverket de bussterminaler enligt artikel 12 i EU:s förordning om busspassagerares rättigheter där assistans för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet ska tillhandahållas.

Denna lag träder i kraft den 20 . _____

Helsingfors den 20 .

Statsminister

Förnamn Efternamn

...minister Förnamn Efternamn

*Bilaga
Parallelltext*

Statsrådets förordning

om kommunala och regionala behöriga vägtrafikmyndigheter enligt trafikavtalsförordningen

I enlighet med statsrådets beslut föreskrivs med stöd av 181 § 1 mom. i lagen om transport-service (320/2017), sådant momentet lyder i lag xxx/2023:

1 §

Kommunala och regionala behöriga vägtrafikmyndigheter enligt trafikavtalsförordningen

Hyvinge, Kajana, Karleby, Kouvola, Nyslott, Raseborg, Raumo, Riihimäki, Rovaniemi, Salo, S:t Michel och Seinäjoki är inom sitt område sådana behöriga vägtrafikmyndigheter som avses i trafikavtalsförordningen.

Följande regionala myndigheter är inom sitt behörighetsområde sådana behöriga vägtrafikmyndigheter som avses i trafikavtalsförordningen:

- 1) Samkommunen Helsingforsregionens trafik inom det område som kommunerna Esbo, Grankulla, Helsingfors, Kervo, Kyrkslätt, Sibbo, Sjundeå, Tusby och Vanda bildar,
- 2) Tavastehus stad inom det område som kommunerna Hattula, Janakkala och Tavastehus bildar,
- 3) Joensuu stad inom det område som kommunerna Joensuu, Kontiolax och Libelits bildar,
- 4) Jyväskylä stad inom det område som kommunerna Hankasalmi, Jyväskylä, Laukas, Muurame, Petäjävesi, Toivakka och Äänekoski bildar,
- 5) Kotka stad inom det område som kommunerna Fredrikshamn, Kotka och Pyttis bildar,
- 6) Kuopio stad inom det område som kommunerna Kuopio och Siilinjärvi bildar,
- 7) Lahtis stad inom det område som kommunerna Asikkala, Hartola, Heinola, Hollola, Itis, Kärkölä, Lahtis, Orimattila, Padasjoki och Sysmä bildar,
- 8) Havslapplands regionala kommunala kollektivtrafikmyndighet inom det område som kommunerna Kemi, Keminmaa, Simo, Tervola och Torneå bildar,
- 9) Uleåborgs stad inom det område som kommunerna Ijo, Kempele, Limingo, Lumijoki, Muhos, Tyrnävä och Uleåborg bildar,
- 10) Björneborgs stad inom det område som kommunerna Björneborg, Harjavalta, Kumo, Nakkila och Ulvsby bildar,
- 11) Tammerfors stad inom det område som kommunerna Kangasala, Lempäälä, Nokia, Orivesi, Birkala, Tammerfors, Vesilahti och Ylöjärvi bildar,
- 12) Åbo stad inom det område som kommunerna Lundo, Nådendal, Pemar, Reso, Rusko, S:t Karins och Åbo bildar,
- 13) Vasa stad inom det område som kommunerna Korsholm och Vasa bildar,
- 14) Villmanstrand inom det område som kommunerna Imatra och Villmanstrand bildar.

Denna förordning träder i kraft den _____ 2024.

Helsingfors den 2023

Kommunikationsminister Förnamn Efternamn

Konsultativ tjänsteman Tiia Orjasniemi