

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av spårtrafiklagen

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att spårtrafiklagen ändras så att nya bestämmelser och vissa tekniska preciseringar fogas till lagen. I förslaget ingår nya bestämmelser om krav på tillstånd för flyttning av fordon. Tillstånd för flyttning ska krävas till exempel för underhållsrelaterad eller annan nödvändig trafik på bannätet med ett fordon som inte har beviljats tillstånd för utsläppande på marknaden eller tillstånd för ibruktagande. En annan central ändring gäller krav på olika slags testprojekt och pilotprojekt. Det som avses är testprojekt och pilotprojekt för autonom tågtrafik och testprojekt och pilotprojekt för trafik som löper mellan och förenar bannätet för spårbunden stadstrafik och det övriga bannätet. De lindrigare tillståndskraven enligt paragrafen föreslås omfatta även användning av rullande laboratorier i arbete som hänför sig till tester på bannätet. Propositionen bidrar till det mål i statsminister Sanna Marins regeringsprogram enligt vilket Finland är känt som ett föregångarland när det gäller teknisk utveckling och försökskultur. Propositionen stöder också statsrådets principbeslut om främjande av automatiseringen av transporter.

Det föreslås även att bestämmelserna om tilldelning av kapacitet i spårtrafiklagen ändras så att de blir flexibla än för närvarande. Efter att tidtabellsbunden bankapacitet ansökts och fördelats enligt den ordinarie processen är det meningen att bannätsförvaltaren ska ha större flexibilitet för att tilldela återstående eller återställd bankapacitet. Dessutom föreslås vissa andra ändringar av teknisk karaktär som beror på unionslagstiftningen och som bör träda i kraft så snart som möjligt.

Lagen avses träda i kraft den 1 juli 2022

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.....	5
3 Målsättning	7
4 Förslagen och deras konsekvenser.....	7
4.1 De viktigaste förslagen.....	7
4.2 De huvudsakliga konsekvenserna	8
5 Alternativa handlingsvägar samt lösningar som planerats eller tillämpats av andra medlemsstater	9
6 Remissvar	10
7 Specialmotivering till lagförslaget.....	10
8 Bestämmelser på lägre nivå än lag	16
9 Ikraftträdande.....	16
10 Verkställighet och uppföljning	16
11 Förhållande till andra propositioner.....	16
12 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning	16
LAGFÖRSLAG	19
Lag om ändring av spårtrafiklagen	19
BILAGA	24
PARALLELLTEXT	24
Lag om ändring av spårtrafiklagen	24

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. Genom lagen blev dessutom all tidigare, alltjämt gällande järnvägs­lagstiftning i EU nationellt införd. 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. Ändringarna gällde särskilt bestämmelserna om registrering av fordon och järnvägsinfrastruktur och härrörde från ändringar i EU:s 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.

I denna proposition föreslås en ny, andra översyn av spårtrafiklagen. Avsikten var ursprungligen att propositionen skulle innehålla två lagförslag. Förutom de ändringar som föreslås i spårtrafiklagen var det meningen att propositionen skulle innehålla ett lagförslag genom vilket ändringarna i överenskommelsen mellan Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering om direkt internationell järnvägstrafik (FördrS 86/2016) skulle sättas i kraft. Ändringarna i överenskommelsen paraferades i juni 2021, men Ryska federationens regering inledde ännu därefter en intern remissbehandling som tog längre än väntat. Baserat på den interna remissbehandlingen föreslog den ryska parten ännu i januari 2022 betydande ändringar i protokollet om sättande i kraft av ändringarna i överenskommelsen. Detta har medfört att ikraftträdandet av ändringarna i överenskommelsen har skjutits upp. Därtill har kriget i Ukraina lett till att förhandlingarna om den slutliga formen för ändringarna i överenskommelsen och om åtgärderna för ikraftsättande av dem måste skjutas upp till en senare tidpunkt. Mot bakgrund av detta har det ansetts lämpligt att lagförslaget som gäller ändring av spårtrafiklagen avskiljs från den ursprungliga propositionen och lämnas som en egen regeringsproposition.

I denna proposition av regeringen föreslås två nya paragrafer i spårtrafiklagen. I den första av dem föreslås bestämmelser om krav på tillstånd för flyttning av fordon. Det föreslås att tillstånd för flyttning ska krävas till exempel för underhållsrelaterad eller annan nödvändig trafik på bannätet med ett fordon som inte har beviljats tillstånd för utsläppande på marknaden eller tillstånd för ibruktagande. Paragrafen har ansetts nödvändig eftersom det i det aktuella läget redan finns behov att flytta t.ex. metrotåg över statens bannät till serviceutrymmen för reparation. Metrofordonen har flyttats nattetid för att trygga säkerheten. Sådana flyttarbeten har emellertid saknat en rättslig grund i lagstiftningen, vilket det nu föreslås en ändring i.

Den andra föreslagna nya paragrafen innehåller bestämmelser om krav som gäller olika slags testprojekt och pilotprojekt. Det som avses är testprojekt och pilotprojekt för autonom tågtrafik och testprojekt och pilotprojekt för trafik som löper mellan och förenar bannätet för spårbunden stadstrafik och det övriga bannätet. De lindrigare tillståndskraven enligt paragrafen föreslås omfatta även användning av rullande laboratorier i arbete som hänför sig till tester på bannätet. Särskilt automatiseringsrelaterade försök blir allt vanligare, och kommunikationsministeriet och

tillståndsmyndigheterna har blivit tillfrågade hur sådana testprojekt och pilotprojekt kan genomföras på bannätet och vilka tillståndskraven är. I enlighet med Finlands mål att vara ett föregångarland inom automatisering av transporter föreslås det en ny paragraf i spårtrafiklagen med syftet att det ska vara möjligt och säkert att genomföra olika testprojekt och pilotprojekt på bannätet.

Båda ovannämnda förslag till nya paragrafer i spårtrafiklagen utgör nationella bestämmelser och baserar sig inte på ändringar i Europeiska unionens järnvägslagstiftning. Eftersom järnvägstrafiken i huvudsak omfattas av unionens behörighet utgör spårtrafiklagen till stor del en ramlag baserad på unionslagstiftning. De övriga ändringar som föreslås i spårtrafiklagen är således i huvudsak preciseringar som baserar sig på unionslagstiftningen. Ändringarna har ansetts behövliga i ljuset av tillämpningen av spårtrafiklagen, för att de nationella bestämmelserna bättre ska motsvara unionslagstiftningens innehåll och syften. Kommissionen har ännu inte slutfört sin bedömning av den nationella lagstiftningen för införlivande av EU:s fjärde järnvägspaket. Om kommissionen så kräver kan det alltså ännu bli nödvändigt att göra andra ändringar föranledda av unionslagstiftningen i spårtrafiklagen.

Efter Rysslands invasion av Ukraina har finländska skogsindustrieföretag på eget initiativ slutat importera råvirke från Ryssland. Dessutom har Ryssland meddelat att landet upphör med exporten av råvirke till Europeiska unionens medlemsstater åtminstone fram till utgången av 2022, som ett led i de motsanktioner landet har antagit. Skogsindustrin måste således ersätta ryskt råvirke med inhemskt. För detta ändamål behövs bl.a. mer vagnmateriel som är lämplig för virkestransport på järnväg. Skogsindustrin har föreslagit att sådan egen vagnmateriel som de finländska skogsindustribolagen har registrerad i Ryssland och de baltiska länderna, och som hittills använts för internationella virkestransporter, ska kunna användas också för virkestransporter inom Finland. Vagnmaterielen registrerad i Ryssland och de baltiska länderna är godkänd i enlighet med OSJD/GOST-standarderna, vilket innebär att vagnarna inte uppfyller kraven för typgodkännande enligt unionslagstiftningen. Vid kommunikationsministeriet pågår en utredning av huruvida och under vilka förutsättningar vagnar som är registrerade i Ryssland och de baltiska länderna kan användas för virkestransporter på järnväg inom Finland. Om det visar sig vara möjligt kommer kommunikationsministeriet under våren 2022 att bereda en proposition av regeringen om virkestransporter på järnväg som kompletterar denna regeringsproposition.

1.2 Beredning

Propositionen har beretts som tjänsteuppdrag vid kommunikationsministeriet i nära samarbete med Transport- och kommunikationsverket. Som det konstateras ovan togs det i propositionen ursprungligen också in ett lagförslag om sättande i kraft av de ändringar som den finska och den ryska parten hade kommit överens om i överenskommelsen om direkt internationell järnvägstrafik. Regeringens proposition var klar tidigt på hösten 2021 för att överlämnas till riksdagen. På grund av en intern remissbehandling i Ryssland sköts emellertid undertecknandet av protokollet om sättande i kraft av ändringarna i överenskommelsen upp. Protokollet kommer inte att kunna undertecknas inom snar framtid. På grund av denna omständighet och för att de brådskande ändringar som behöver göras i spårtrafiklagen ska kunna sättas i kraft snarast möjligt beslöt kommunikationsministeriet att lämna en separat proposition endast med det lagförslag som gäller en ändring av spårtrafiklagen. Hela den ovannämnda propositionen var på remiss i maj–juni 2021. Huvudparten av remissvaren gällde lagförslaget om ändring av spårtrafiklagen. Det har inte ordnats någon ny remissbehandling av propositionen efter det att förslaget till lag om sättande i kraft av ändringarna i överenskommelsen ströks ur propositionen.

Utkastet till proposition av regeringen sändes på remiss till följande instanser: justitieministeriet, arbets- och näringsministeriet, utrikesministeriet, finansministeriet, Transport- och kommunikationsverket, Trafikledsverket, regleringsorganet för järnvägssektorn, Olycksutredningscentralen, järnvägsoperatörerna, Finlands Hamnförbund rf, Kommunförbundet rf och förvaltare av privata spåraneläggningar. Propositionen var tillgänglig på utlatande.fi för lämnande av remissvar.

Remissvaren har beaktats i den fortsatta beredningen.

2 Nuläge och bedömning av nuläget

Spårtrafiklagen trädde i kraft den 1 januari 2020. 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. I marknadsdelen ingår följande författningar:

- 1) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/2370 om ändring av direktiv 2012/34/EU vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg och styrningen av järnvägsinfrastrukturen, nedan *ändringsdirektivet till järnvägsmarknadsdirektivet*,
- 2) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/2338 om ändring av förordning (EG) nr 1370/2007 vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg, nedan *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 *förordningen om järnvägsföretagens redovisning*.

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

- 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, nedan *kommissionen*, har ännu inte slutfört lagstiftningsprocessen för nationellt införlivande enligt 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 har ännu inte meddelat om den utifrån Finlands svar kräver ändringar i Finlands nationella lagstiftning. Kommissionen har inte heller meddelat krav på preciseringar eller ändringar i den nationella lagstiftningen om införlivande av de andra författningar som ingår i EU:s fjärde järnvägspaket.

I den gällande spårtrafiklagen finns inga bestämmelser om hur sådana fordon som inte har ett i lagen avsett tillstånd för utsläppande på marknaden eller ett i lagen avsett tillstånd för ibruktage kan flyttas på bannät som omfattas av lagens tillämpningsområde. Sådana flyttningar av

fordon har dock redan pågått, t.ex. flyttningar av metrofordon över statens bannät till servicelokalerna för service och reparation. Flyttningarna har så långt möjligt ordnats nattetid för att trygga säkerheten. Med tanke på både spårtrafiksäkerheten och verksamhetsutövarnas rättsskydd är det viktigt att tydliga bestämmelser om sådan verksamhet tas in i spårtrafiklagen.

Automation utgör en betydande möjlighet och utmaning i alla transportsegment, och verksamhetsutövarna är på väg att inleda olika testprojekt och pilotprojekt. Försök och testning utgör en av de viktigaste åtgärdshelheterna i statsrådets principbeslut om främjande av automatiseringen av transporter. Försök är även ett väsentligt led i projektet Den digitala järnvägen (Digirata) som främjar den tekniska utvecklingen inom järnvägstrafiken. Eftersom det är fråga om en ny möjlighet för framtiden är beredskapen för automation i unionslagstiftningen ännu inte tillräcklig. I den gällande spårtrafiklagen, som i huvudsak baserar sig på unionslagstiftningen, finns det således inte heller några bestämmelser om saken. Verksamhetsutövarfältet har vänt sig till Kommunikationsministeriet, Transport- och Kommunikationsverket, som är tillstånds- och säkerhetsmyndighet, och Trafikledsverket, som har hand om förvaltningen av statens bannät, för att fråga hur och under vilka förutsättningar sådana pilotprojekt och testprojekt får ordnas på bannätet. För att möjligheterna med bl.a. automatisering ska kunna utnyttjas är det viktigt att sådana testprojekt och pilotprojekt kan inledas och att sådan verksamhet regleras av tydliga bestämmelser och principer som är upptagna i lagstiftningen. Samma principer ska gälla också trafik som förenar bannätet och bannätet för spårbunden stadstrafik, så kallad duospårtrafik. Duospårtrafik förekommer än så länge inte på bannätet i Finland, men utredningar har redan gjorts och t.ex. i Åboregionen har intresse visats för sammankoppling av bannätet och bannätet för spårbunden stadstrafik. Därför är det viktigt att lagstiftningen redan nu innehåller en beredskap för de krav och arrangemang som följer av sådan trafik.

Bestämmelserna om tilldelning av bankkapacitet baserar sig på Europaparlamentets och rådets direktiv (2012/34/EU) om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde, nedan *järnvägsmarknadsdirektivet*. Kommissionen har ansett att bestämmelserna i spårtrafiklagen motsvarar kraven i unionslagstiftningen och har inte krävt några ändringar i det nationella införlivandet när det gäller bestämmelserna i direktivet. Takorganisationen för infrastrukturförvaltare i Europa (RailNetEurope) har dock föreslagit ändringar i unionslagstiftningen avsedda att införa större flexibilitet i tilldelningen av bankkapacitet och för att önskemålen från dem som ansöker om bankkapacitet ska kunna tillmötesgå bättre. Kommissionen avser att i slutet av 2022 eller början av 2023 lägga fram ett förslag om en översyn av järnvägsmarknadsdirektivet. Ändamålet med översynen är att regleringen om tilldelning av bankkapacitet bättre ska motsvara önskemålen från både dem som ansöker om bankkapacitet och bannätsförvaltarna. Kommissionen har visserligen ansett att Finlands gällande reglering om tilldelning av bankkapacitet motsvarar gällande unionslagstiftning, men Trafikledsverket har även så framfört ett önskemål om att de nationella bestämmelserna om tilldelning av bankkapacitet ska ses över innan kommissionen lägger fram sitt nya lagstiftningsförslag. I den gällande spårtrafiklagen har större flexibilitet i tilldelningen av bankkapacitet eftersträvat genom att bannätsförvaltaren vid s.k. ändringstidpunkter kan fatta kompletterande beslut om tilldelning av bankkapacitet, utöver den regelrätta tilldelningsprocessen. Dessa gällande bestämmelser i spårtrafiklagen utgör nationell reglering. Trafikledsverket har föreslagit att denna nationella reglering ska slopas och att bannätsförvaltaren på flexibla villkor ska kunna tilldela bankkapacitet om sådan återstår efter den form- och tidtabellsbundna tilldelningsprocessen som är baserad på unionslagstiftningen, eller om innehavare av bankkapacitet har återställt oanvänd bankkapacitet till bannätsförvaltaren. Därför föreslås det i propositionen att bestämmelserna om tilldelning av bankkapacitet ska ses över enligt vad som enligt gällande unionslagstiftning är möjligt, så att ändringstidpunkterna slopas och bannätsförvaltare på flexibla villkor ska kunna tilldela bankkapacitet som blivit oanvänd efter den formbundna och i unionslagstiftningen strikt reglerade tilldelningsprocessen.

3 Målsättning

Syftet med propositionen är att

- 1) skapa en rättslig grund och trygga villkor för flyttning av fordon som inte har beviljats tillstånd för utsläppande på marknaden eller tillstånd för ibruktagande,
- 2) främja automation inom spårtrafiken samt testprojekt och pilotprojekt på detta område,
- 3) skapa förutsättningar för mer flexibilitet i tilldelningen av bankapacitet och därigenom för effektivare användning av bankapacitet,
- 4) göra sådana tekniska ändringar som baserat på tillämpningen av spårtrafiklagen har konstaterats vara behövliga.

4 Förslagen och deras konsekvenser

4.1 De viktigaste förslagen

De viktigaste ändringarna som propositionen medför är de nya bestämmelserna om tillstånd för flyttning av fordon, kraven på testprojekt och pilotprojekt samt ändringarna i bestämmelserna om tilldelning av bankapacitet.

Föreslagna nya 186 b §, som gäller tillstånd för flyttning, innehåller bestämmelser om hur fordon som inte har beviljats tillstånd för utsläppande på marknaden eller tillstånd för ibruktagande får flyttas på bannätet. Syftet med kraven i paragrafen är att säkerställa att sådana fordon kan flyttas säkert t.ex. till servicelokaler. Vidare skapar den föreslagna paragrafen rättsliga ramar för flyttning av t.ex. metrovagnar över statens bannät för serviceändamål, något som redan sker. Det föreslagna tillståndet för flyttning av materiel avses vara tillfälligt och Transport- och kommunikationsverket, som prövar tillståndet, ska göra en bedömning för att säkerställa att flyttningen inte äventyrar säkerheten i järnvägssystemet. Verket kan också förena tillståndet med villkor. Villkoren kan avse t.ex. den tidpunkt då fordonet som saknar tillstånd för utsläppande på marknaden eller tillstånd för ibruktagande får flyttas på bannätet. Tillståndet ger alltså inte rätt till mer långvarig trafik på bannätet med fordon som saknar tillstånd för utsläppande på marknaden eller tillstånd för ibruktagande.

Syftet med den andra föreslagna nya paragrafen i lagen om spårtrafik, 186 c §, är att främja den tekniska och automationsinriktade utvecklingen inom spårtrafik och att säkerställa att olika testprojekt och pilotprojekt ska kunna genomföras på bannätet utan att alla tillståndsvillkor enligt spårtrafiklagen ska gälla för den trafik som sker inom ramen för sådana projekt. Det är fråga om projekt som handlar om autonom tågtrafik och sammankoppling av bannätet och bannätet för spårbunden stadstrafik, dvs. duospårtrafik, samt om trafik där ett rullande laboratorium eller annan rullande materiel används för arbete som ingår i bantester. Den föreslagna nya paragrafen bidrar till regeringsprogrammets mål om att Finland ska vara ett föregångarland inom teknisk utveckling och försökskultur. Paragrafen bidrar även till statsrådets principbeslut om främjande av automatiseringen av transporter genom att den utvecklar regleringen på ett sätt som möjliggör automatisering. Paragrafen torde inte försämra järnvägssäkerheten – i den krävs att anmälan om ett testprojekt eller pilotprojekt ska innehålla en plan över åtgärder avsedda att säkerställa att projektet inte äventyrar säkerheten i järnvägssystemet. Vidare föreslås testprojekten och pilotprojekten ha exakta tidsramar och genomföras i områden som är avspärrade från övrig trafik.

I lagens 117 §, som gäller tilldelning av bankapacitet, föreslås en ändring baserat på vilken en bannätsförvaltare kan inleda en ny kompletterande ansöknings- och tilldelningsprocess efter den regelrätta och strikt tidtabellsbundna processen för ansökning om bankapacitet, om bankapacitet ännu finns att tilldela. En bannätsförvaltare kan ha överskotts kapacitet t.ex. därför att sökande som beviljats bankapacitet har återställt kapacitet till förvaltaren eller därför att en del av bankapaciteten av någon annan anledning inte har gått åt i den normala ansökningsprocessen. Syftet med den föreslagna ändringen är att införa större flexibilitet i processen med att ansöka om bankapacitet, i överensstämmelse med vad som föreslagits på EU-nivå i bannätsförvaltarnas samarbetsnätverk RailNetEurope. Bannätsförvaltarna har inlett ett projekt vid namn TTR (time-tabling and capacity redesign) vars mål är att det nuvarande tämligen rigida systemet i vilket bankapacitet tilldelas en gång om året och enligt exakta tidtabeller ska ersättas med en flexiblere ansöknings- och tilldelningsprocess som pågår hela året. Ett sådant system skulle också göra det lättare för nya järnvägsoperatörer att komma in på marknaden genom att bankapacitet kunde sökas året om. För att skapa viss flexibilitet i processen med ansökning och tilldelning av bankapacitet, inom vad gällande reglering tillåter, har man i Finland tillåtit att den normala tidtabellsbundna ansöknings- och tilldelningsprocessen kompletteras med en möjlighet att ansöka om bankapacitet vid s.k. ändringstidpunkter. Dessa ändringstidpunkter har utgjort nationell reglering och avses bli ersatta med den mer flexibla reglering som nu föreslås.

I lagförslaget i propositionen ingår även vissa preciseringar av Transport- och kommunikationsverkets uppgifter. Det främsta exemplet är förslaget på nya bestämmelser i 15 § om att verkets tillsynsuppgift också ska omfatta övervakning av att förvaltare av privata spåranslagningar följer det system för att hantera säkerheten som avses i 30 §. Verket ska enligt förslaget även övervaka dessa system. Till 165 §, som gäller anmälan av olyckor och tillbud, fogas en skyldighet för bannätsförvaltare för spår bunden stadstrafik att anmäla olyckor och tillbud till Transport- och kommunikationsverket. I 189 § föreslås en ändring enligt vilken Transport- och kommunikationsverket ska ha rätt att ge upplysningar till och utbyta information med behöriga nationella myndigheter i andra medlemsstater i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, nedan *EES-stater*, och Europeiska unionens järnvägsbyrå, nedan *EU-byrån*, för att myndigheterna ska kunna kontrollera att förutsättningarna för beviljande av tillstånd som beviljats i en annan EES-stat eller av EU-byrån uppfylls. Vidare föreslås det att 187 §, som gäller omprövningsförfarande, kompletteras med hänvisningar till vissa bestämmelser i spårtrafiklagen, enligt vilka beslut meddelade av Transport- och kommunikationsverket får överklagas i enlighet med förvaltningslagen.

De övriga ändringar som föreslås i spårtrafiklagen är av teknisk natur och nödvändiga bl.a. för att spårtrafiklagen ska stämma överens med EU-lagstiftningen, samt överlag för att regleringen ska vara tydlig och konsekvent. Till dessa ändringar hör bl.a. förslaget på precisering av 140 §, som gäller nedsättning och höjning av banavgiften. Enligt den föreslagna formuleringen får bannätsförvaltare ta ut en förhöjd avgift för att täcka kostnaden av investeringsprojekt på bannätet. Den föreslagna formuleringen stämmer bättre överens med motsvarande bestämmelse i järnvägsmarknadsdirektivet. I 148 § föreslås att det nationella tilläggskravet om erfarenhet av ledarskap ska strykas ur behörighetsvillkoren för regleringsorganets chef. Det föreslås att 186 §, som innehåller bestämmelser om lokaliseringsskyldighet inom spårtrafiken, ska upphävas som nationell bestämmelse, eftersom kommissionen och EU-byrån har ansett att det behövs unionslagstiftning om lokalisering och det därför inte får finnas några nationella bestämmelser om lokalisering.

4.2 De huvudsakliga konsekvenserna

Konsekvenserna av propositionen är rätt små till sin omfattning. Genom föreslagna nya 186 b § om tillstånd för flyttning skapas en rättslig grund för en redan befintlig praxis att flytta t.ex.

metromateriel längs statens bannät för underhållsändamål. Det föreslagna tillståndet för flyttning av materiel ska vara tillfälligt och Transport- och kommunikationsverket ska i samband med beviljandet av tillståndet bedöma att flyttningen inte äventyrar järnvägssystemets säkerhet. Verket kan också förena tillståndet med villkor. Villkoren kan gälla t.ex. den tidpunkt då materiel som saknar tillstånd för utsläppande på marknaden eller tillstånd för ibruktagande får flyttas på bannätet.

Syftet med den andra föreslagna nya paragrafen i lagen om spårtrafik, 186 c §, är att möjliggöra olika testprojekt och pilotprojekt på bannätet utan att alla tillståndsvillkor enligt spårtrafiklagen ska gälla för trafik som sker inom ramen för sådana projekt. Denna nya bestämmelse torde inte försämra järnvägssäkerheten eftersom det i paragrafen krävs att anmälan om ett testprojekt eller pilotprojekt innehåller en plan över åtgärder avsedda att säkerställa att projektet inte äventyrar järnvägssystemets säkerhet. Också testprojekten eller pilotprojekten föreslås ha exakta tidsramar och ska genomföras i områden som är avspärrade från övrig trafik.

De ändringar som föreslås i bestämmelserna om tilldelning av bankapacitet stämmer överens med de önskemål som framförts av Trafikledsverket, som förvaltar statens bannät. Genom att de medför en flexiblare reglering ligger de även i linje med de önskemål som ansökarna om bankapacitet, dvs. järnvägsoperatörerna, har framfört.

De övriga ändringarna som föreslås i spårtrafiklagen är av teknisk natur och nödvändiga bl.a. för att spårtrafiklagen ska stämma överens med EU-lagstiftningen, och även i övrigt för att regleringen ska vara tydlig och konsekvent. De föreslagna ändringarna har inga nämnvärda konsekvenser för verksamhetsutövarfältet och skapar inga nya ekonomiska eller administrativa belastningar för verksamhetsutövarna.

5 Alternativa handlingsvägar samt lösningar som planerats eller tillämpats av andra medlemsstater

Det var meningen att de ändringar som föreslås i denna proposition med förslag till ändring av spårtrafiklagen skulle lämnas till riksdagen som en del av en proposition av regeringen vars syfte förutom detta var att sätta i kraft en serie ändringar avtalade i överenskommelsen mellan Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering om direkt internationell järnvägstrafik. Undertecknandet av det protokoll som gäller ändringarna i överenskommelsen har dock fördröjts. I denna situation är det motiverat att de ändringsförslag som gäller spårtrafiklagen sätts i kraft snabbare, i enlighet med denna proposition.

Några alternativ till de ändringar som nu föreslås i spårtrafiklagen har inte utvärderats, eftersom det är fråga om nya bestämmelser och tekniska preciseringar som bygger på behov konstaterade under den tid den gällande lagen har tillämpats. Den gällande unionslagstiftningen utgör inget hinder för de föreslagna ändringarna. Kommunikationsministeriet har utvärderat möjligheten att skjuta upp de nu föreslagna ändringarna till dess att kommissionen slutfört sin bedömning av den nationella lagstiftningen för införlivande av författningarna i EU:s fjärde järnvägspaket. För närvarande vet man dock inte om kommissionen kommer att kräva ändringar i Finlands nationella lagstiftning om införlivande av paketet, hurdana ändringskrav det kan bli fråga om och inom vilken tidsram ändringarna ska genomföras nationellt. De ändringar som nu föreslås återspeglar dock de önskemål som framförts av intressenter och aktörer inom spårtrafiksektorn, vilket ger skäl att sätta dem i kraft så snart som möjligt. Därför har förslaget till lag om ändring av spårtrafiklagen lösgjorts från regeringens proposition om sättande i kraft av ändringarna i överenskommelsen. Det finns inte heller någon anledning att vänta på att kommissionen eventuellt föreslår ändringar i den nationella lagstiftningen om införlivande av EU:s fjärde järnvägspaket.

6 Remissvar

Den ursprungliga propositionen som innehöll två lagförslag, lagen om sättande i kraft av ändringarna i överenskommelsen och det lagförslag som nu lämnas om ändring av spårtrafiklagen, var på remiss mellan den 26 maj och den 10 juni 2021. Utkastet sändes på remiss till justitieministeriet, utrikesministeriet, arbets- och näringsministeriet, finansministeriet, Transport- och kommunikationsverket, Trafikledsverket, Ölycksutredningscentralen, regleringsorganet, Hamnförbundet, järnvägsföretagen, bannätsförvaltarna och andra intressentgrupper som deltog i förhandlingarna om järnvägstrafiken med Ryssland. Remissvar kom från justitieministeriet, utrikesministeriet, arbets- och näringsministeriet, finansministeriet, Transport- och kommunikationsverket, Trafikledsverket, regleringsorganet, VR-Group Ab, Fredrikshamn-Kotka hamn och Skogsindustrin rf.

De flesta remissinstanserna meddelade att de inte har något att anmärka på i propositionen.

Justitieministeriet fäste uppmärksamhet vid nya 189 § 5 mom. i lagförslaget om ändring av spårtrafiklagen, som gäller Transport- och kommunikationsverkets rätt att utbyta information med en behörig myndighet i en annan EES-stat eller med EU-byrån. Enligt justitieministeriet måste bestämmelsen i fråga motiveras bättre, särskilt med fokus på skyddet för privatliv och personuppgifter enligt 10 § 1 mom. i grundlagen. Justitieministeriets utlåtande har beaktats genom en komplettering av motiveringen till 189 § 5 mom. samt i avsnitt 13.2 som gäller behandlingsordningen för propositionen.

Trafikledsverket och Fredrikshamn-Kotka hamn påpekar i sina remissvar att när sådana testprojekt och pilotprojekt som avses 186 b och c § i lagförslaget om ändring av spårtrafiklagen planeras och inleds samt när fordon ska flyttas är det viktigt med ett nära samarbete med de bannätsförvaltare på vars bannät det planerade projektet eller den planerade flyttningen utan tillstånd för utsläppande på marknaden eller ibruktagande ska utföras. Dessa paragrafer och tillhörande motiveringar har kompletterats utifrån bannätsförvaltarens remissvar.

7 Specialmotivering till lagförslaget

De viktigaste ändringarna som föreslås i spårtrafiklagen är de två nya paragraferna, 186 b och 186 c §. Den första paragrafen innehåller bestämmelser om tillstånd för flyttning av fordon och den andra om krav som gäller olika testprojekt och pilotprojekt.

3 §. Avgränsning av tillämpningsområdet. Enligt förslaget ändras paragrafens 5 mom. så att hänvisningen i det momentet till 186 § ändras till att avse 186 a §. Anledningen är att 186 §, som gäller lokaliseringsskyldighet inom spårtrafiken, föreslås bli upphävd.

15 §. Tillsyn över järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet. Paragrafen innehåller bestämmelser om Transport- och kommunikationsverkets tillsynsuppgifter i fråga om järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet. Ändringar föreslås i 1 mom. 3 och 5 punkten. Det föreslås att 3 punkten ändras så att Transport- och kommunikationsverkets tillsynsuppgift också ska omfatta övervakning av att förvaltare av privata spåranläggningar följer det system för att hantera säkerheten som avses i 30 §. Verket föreslås även övervaka själva systemen för att hantera säkerheten hos förvaltare av privata spåranläggningar.

I 171 § 1 mom. i spårtrafiklagen föreskrivs det att bannätsförvaltare, ett bolag eller en sammanlutning som tillhandahåller trafikledningstjänster och sådana verksamhetsutövare som svarar för trafikledningen av spårbunden stadstrafik ska göra upp en beredskapsplan. Nu föreslås ett tillägg till Transport- och kommunikationsverkets tillsynsuppgift enligt 15 § 1 mom. 5 punkten

som gäller beredskap för undantagsförhållanden och störningar. Enligt den föreslagna tillägget ska verket övervaka att de verksamhetsutövare som avses i 171 § 1 mom. gör upp en sådan beredskapsplan och vidtar åtgärder i enlighet med den under undantagsförhållanden och vid störningar. Tillägget har ansetts behövt för att Transport- och kommunikationsverket ska ha tillräckliga förutsättningar att övervaka verksamhetsutövarnas beredskapsplaner och genomförandet av dem.

117 §. Ansökan om bankapacitet. Det föreslås att paragrafen ändras så att det till den fogas ett nytt 2 mom. Enligt det föreslagna momentet kan en bannätsförvaltare inleda en ny ansöknings- och tilldelningsprocess som kompletterar den normala, regelrätta och på exakta tidtabeller baserade ansökningsprocessen, om bankapacitet ännu finns att tilldela efter denna. En bannätsförvaltare kan ha överskottskapacitet t.ex. därför att sökande som beviljats bankapacitet har återlämnat kapacitet till förvaltaren eller därför att en del av bankapaciteten av någon annan anledning inte har gått åt i den normala ansökningsprocessen. I momentet föreslås dessutom en bestämmelse om att bannätsförvaltaren i den årliga beskrivningen av bannätet ska publicera tidtabellen och anvisningarna för det kompletterande förfarandet för ansökan och tilldelning av bankapacitet.

Syftet med det föreslagna momentet är att införa större flexibilitet i processen att ansöka om bankapacitet, i överensstämmelse med vad som föreslagits på EU-nivå i bannätsförvaltarnas samarbetsnätverk RailNetEurope. Bannätsförvaltarna har inlett ett projekt vid namn TTR (time-tabling and capacity redesign) vars mål är att det nuvarande tämligen stela systemet i vilket bankapacitet tilldelas en gång om året och enligt exakta tidtabeller ska ersättas med en flexiblere ansöknings- och tilldelningsprocess som pågår hela året. Ett sådant system skulle också göra det lättare för nya järnvägsoperatörer att komma in på marknaden genom att bankapacitet kunde sökas året om. Kommissionen har för avsikt att lämna ett förslag till lagstiftning om detta före utgången av 2022. I Finland har man inom ramen för vad gällande reglering tillåter eftersträvat större flexibilitet i processen med ansöknings- och tilldelning av bankapacitet på så sätt att det utöver den normala tidtabellsbundna ansöknings- och tilldelningsprocessen är möjligt att ansöka om bankapacitet i samband med s.k. ändringstidpunkter. Dessa ändringstidpunkter har utgjort nationell reglering och avses bli ersatta med den mer flexibla reglering som ingår i föreslagna 2 mom. Därför föreslås det att omnämmandet av ändringstidpunkterna ska strykas också i gällande 117 § 4 mom., som enligt förslaget blir nya 5 mom.

140 §. Rabatter på och förhöjning av grundavgiften. En ändring föreslås i 4 mom. för att bestämmelsen bättre ska motsvara artikel 32.3 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde. Enligt gällande 140 § 4 mom. får bannätsförvaltare ta ut en förhöjd avgift på nya delar av bannätet för att täcka investeringskostnaderna för byggandet av dem. Enligt artikel 32.3 i direktivet är möjligheten att ta ut investeringsavgifter inte begränsad till investeringskostnader för enbart nya delar av bannätet, utan de kan tas ut för att täcka kostnaderna för vilket investeringsprojekt som helst på bannätet. Därför föreslås det att 4 mom. ska ändras så att bannätsförvaltaren får ta ut en förhöjd avgift också för att täcka investeringskostnaderna av modernisering eller ombyggnad av bannätet.

148 §. Regleringsorganets chef. I 1 mom. finns bestämmelser om utnämning av chefen för regleringsorganet och om behörighetsvillkoren för tjänsten som chef för regleringsorganet. Dessa är lämplig högre högskoleexamen, god förtrogenhet med järnvägstrafikbranschen eller en annan nätbransch och med de uppgifter som ingår i tjänsten. I gällande 1 mom. förutsätts det därtill att chefen för regleringsorganet har erfarenhet av ledarskap. I rekryteringsprocessen för tjänsten som chef för regleringsorganet har det visat sig finnas rätt få sökande och i synnerhet kravet på

erfarenhet av ledarskap har i väsentlig grad ansetts begränsa möjligheterna för kompetenta personer som arbetar på sakkunnignivå att söka tjänsten. Eftersom regleringsorganet är litet, för närvarande en självständig enhet med fyra tjänstemän i anslutning till Transport- och kommunikationsverket, är det inte sagt att personer med erfarenhet av ledarskap vid större enheter söker en tjänst vid regleringsorganet. Kravet på erfarenhet av ledarskap baserar sig inte heller på Europaparlamentets och rådets direktiv om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde, så det har ansetts motiverat att frångå kravet på erfarenhet av ledarskap på lagnivå. Erfarenhet av ledarskap kommer givetvis att fortsätta räknas som merit när sökande till tjänsten som chef för regleringsorganet bedöms.

165 §. Anmälan av olyckor och tillbud. Det föreslås att 1 mom. ändras så att även bannätsförvaltare för spårbunden stadstrafik ska omfattas av skyldigheten att anmäla olyckor och tillbud till Transport- och kommunikationsverket. Skyldigheten att anmäla olyckor och tillbud enligt momentet föreslås alltså omfatta järnvägsoperatörer, bannätsförvaltare, sådana verksamhetsutövare som avses i 159 § och bannätsförvaltare för spårbunden stadstrafik. Sådana verksamhetsutövare som avses i 159 § svarar för trafikledningen på bannät för spårbunden stadstrafik. I allmänhet är det bannätsförvaltaren som svarar för trafikledningen på bannätet, men t.ex. i Tammerfors är den som ansvarar för trafikledningen och bannätsförvaltaren för spårbunden stadstrafik två olika aktörer. Därför föreslås det att bannätsförvaltare för spårbunden stadstrafik ska nämnas i momentet. I momentet ändras dessutom begreppet metrotrafik till metrotrafik och spårvägstrafik, eftersom den spårbundna stadstrafiken omfattar spårvagnstrafik i allt fler städer. I fråga om spårbunden stadstrafik gäller anmälningsskyldigheten alltså allvarliga olyckor samt andra olyckor och tillbud i metrotrafiken och spårvägstrafiken än sådana som till sin allmänna betydelse är ringa.

186 §. Lokaliseringsskyldighet inom spårtrafiken. Det föreslås att paragrafen som gäller lokaliseringsskyldighet inom spårtrafiken ska upphävas. Paragrafen är en nationell bestämmelse som EU-byrån och kommissionen godkände 2018 i samband med att spårtrafiklagen stiftades. Senare har dock EU-byrån och kommissionen tagit ställning till saken på nytt och meddelat att medlemsstaterna efter antagandet av EU:s fjärde järnvägspaket inte längre har nationell lagstiftningsbehörighet över lokalisering inom spårtrafik. Därför har EU-byrån och kommissionen bett Finland upphäva paragrafen.

186 b §. Tillstånd till trafik på bannätet för flyttning av fordon. Paragrafen är ny och möjliggör att t.ex. materiel som används i metro- och museitrafik eller rullande materiel som används på ett spärrat bannät kan transporteras över bannätet för service och tillbaka. Det har redan varit praxis att flytta dessa typer av fordon över bannätet (statens bannät eller privata spåranläggningar som omfattas av lag) för service, trots att det inte finns bestämmelser i lag om flyttning av sådan materiel eller om krav i samband därmed. Tillstånd för flyttning kan också sökas för annan nödvändig och tillfällig flyttning av sådana fordon som inte har tillstånd för utsläppande på marknaden eller tillstånd för ibruktagande enligt spårtrafiklagen. Syftet med den föreslagna paragrafen är alltså att säkerställa att flyttning av fordon kan ordnas på ett säkert sätt.

Enligt föreslagna 1 mom. kan Transport- och kommunikationsverket på ansökan bevilja ett fordon som inte har tillstånd för utsläppande på marknaden eller tillstånd för ibruktagande ett visstidstillstånd för flyttning på bannätet för nödvändiga ändamål. Tillståndet kan beviljas för högst tio månader. Det föreslagna tillståndet ger dock inte rätt att bedriva kommersiell trafik på bannätet (tågtrafik eller växlingsarbete), utan endast för sådan nödvändig flyttning av fordon som behövs t.ex. för underhåll av fordonet.

Enligt 2 mom. ska sökanden i samband med ansökan, för bedömningen av förutsättningarna för tillståndet för flyttning, till Transport- och kommunikationsverket lämna in en plan för flyttning

av fordonet och för de åtgärder genom vilka säkerheten i järnvägssystemet tryggas. Ansökan ska dessutom åtföljas av ett gynnande yttrande av den bannätsförvaltare på vars bannät fordonet är avsett att flyttas. För att ett fordon ska kunna flyttas behövs också bankapacitet beviljad av bannätsförvaltaren. En förutsättning för beviljande av tillstånd för flyttning är att järnvägssystemets säkerhet inte äventyras med anledning av att fordonet flyttas.

Enligt 3 mom. kan Transport- och kommunikationsverket förena ett tillstånd för flyttning med begränsningar och villkor som syftar till att säkerställa att sådan trafik på bannätet som sker med tillståndet inte äventyrar järnvägssystemets säkerhet. Begränsningarna och villkoren kan gälla t.ex. den tidpunkt då tillståndet för flyttning ger rätt att trafikera på bannätet.

Enligt 4 mom. omfattas tillstånd för flyttning och återkallelse av sådana tillstånd av kraven i 56 § i fråga om återkallelse av tillstånd för ibruktagande av fasta strukturella delsystem.

186 c §. *Krav som gäller testprojekt och pilotprojekt.* Paragrafen är ny och innehåller bestämmelser om de krav som ställs på testprojekt och pilotprojekt inom autonom tågtrafik och duospårtrafik samt på trafik med rullande laboratorier eller annan rullande materiel som används för att testa banan. Verksamhetsutövare har vänt sig till myndigheterna i fråga om sådana projekt som paragrafen handlar om och frågat vilka kraven är för sådana projekt och därmed sammanhängande trafik på bannätet. Det finns planer på att inleda sådana testprojekt och pilotprojekt på bannätet inom kort, särskilt inom autonom tågtrafik. Det ovannämnda ”duospårtrafik” avser trafik som förenar bannätet med bannätet för spårbunden stadstrafik. Främst handlar det om att förena spårvagnstrafik med det normala bannätet. Projekt som dessa befinner sig ännu i planeringsstadiet och än så länge har inga konkreta försöksprojekt inletts, men det finns skäl att förutse dem i lagstiftningen. Det finns ett behov att inleda denna typ av testprojekt och pilotprojekt för att testa fordon inom autonom tågtrafik och duospårtrafik, och för långvarigare pilottrafik med denna typ av materiel, i syfte att få information om och erfarenhet av fordonens lämplighet för bannätet och deras trafikegenskaper, och praktisk information, som också kan användas för framtagning av mer permanenta styrnings- och regleringsramar.

Enligt 1 mom. ska bannätsförvaltare, järnvägsoperatörer, bannätsförvaltare i spårbunden stadstrafik och utövare av spårbunden stadstrafik underrätta Transport- och kommunikationsverket om de har i avsikt att på bannätet eller en del av det inleda ett testprojekt eller pilotprojekt för autonom tågtrafik eller ett testprojekt eller pilotprojekt som förenar bannätet och bannätet för spårbunden stadstrafik (duospårtrafik). Bannätsförvaltaren eller järnvägsoperatören ska också underrätta Transport- och kommunikationsverket om man på bannätet använder ett rullande laboratorium eller någon annan rullande materiel för arbetet med bantesterna och för den trafik arbetet föranleder. Anmälan kan göras av någon av ovan nämnda aktörer för alla som deltar i projektet, så alla som deltar i projektet behöver inte göra en separat anmälan. Anmälan ska göras senast tre månader innan test- eller pilotprojektet eller bantestet inleds, för att verket ska ha tid att behandla anmälan innan verksamheten inleds. Tidsfristen på tre månader motsvarar den tid som i andra motsvarande bestämmelser i spårtrafiklagen reserveras för Transport- och kommunikationsverket för behandling av anmälningar innan verksamheten är avsedd att inledas.

Enligt 2 mom. ska den anmälan som Transport- och kommunikationsverket ska få enligt 1 mom. åtföljas av en plan för test- eller pilotprojektet eller testerna på banan. Planen ska innehålla uppgifter om projektet och de projektansvariga, en beskrivning av vad man avser att testa i projektet, en tidsplan för genomförandet och uppgifter om hur länge projektet kommer att pågå och vilka åtgärder som kommer att vidtas för att säkerställa att projektet inte äventyrar järnvägs-

systemets säkerhet. Om den som gör anmälan är någon annan än bannätsförvaltaren ska anmälan också innehålla ett uttalande från förvaltaren av det bannät på vilket test- eller pilotprojektet ska utföras.

Av tidsplanen för genomförandet av projektet bör det framgå hur länge test- eller pilotprojektet eller trafiken föranledd av bantesterna ska pågå. Om projektet pågår längre än vad som angetts i den ursprungliga planen ska sökanden göra en ny anmälan till Transport- och kommunikationsverket eller fortsätta med verksamheten och bedriva den som normal järnvägstrafik. I det sistnämnda fallet måste trafiken uppfylla alla de krav som ställs på normal trafik. I samband med en ny anmälan ska också den medföljande planen kompletteras, åtminstone i fråga om tidsplanen.

Enligt 3 mom. ska Transport- och kommunikationsverket utan dröjsmål ge den som gjort en bristfällig anmälan möjlighet att komplettera anmälan inom en rimlig tid som inte får vara kortare än två veckor. Därigenom garanteras anmälaren möjlighet att komplettera uppgifterna vid behov, innan verket går igenom de inlämnade handlingarna i detalj och bestämmer vilka åtgärder som behövs.

I 4 mom. föreskrivs det att när Transport- och kommunikationsverket har underrättats om ett test- eller pilotprojekt eller om användning av ett rullande laboratorium eller någon annan rullande materiel för arbetet med bantesterna och den trafik som arbetet föranleder, kan sådan trafik ordnas på ett spärrat bannät på det sätt som avses i 18 § 2 mom., dvs. utan säkerhetsintyg. För trafik enligt ovan gäller dock av kravet i 18 § 2 mom. att det ska ges tillräckliga anvisningar för sådan trafik. Om det i ett enskilt fall av sådan trafik som avses i 1 mom. finns ett behov av trafik utanför det spärrade bannätet, ska alla parter komma överens om hur sådan trafik utanför det spärrade bannätet kan ordnas på ett säkert sätt. Trafiken utanför det spärrade bannätet och överenskommelsen om denna ska också tas upp i den plan som avses i 2 mom.

Testning av banan och duospårtrafik kan givetvis också ske på bannätet som normal trafik, dvs. tågtrafik och växlingsarbete, om alla trafikregler iakttas, den använda materielen uppfyller kraven i spårtrafiklagen och den som bedriver spårtrafik ansvarar för trafiken med den rullande materielen. Enligt förslaget blir det möjligt att på det banavsnitt där ett bantest ska utföras göra undantag från villkoren i banavsnittets tillstånd för ibruktagande av ett fast strukturellt delsystem, om tillräckliga säkerhetsarrangemang har vidtagits. Undantag från de föreskrifter som Transport- och kommunikationsverket meddelat med stöd av spårtrafiklagen förutsätter att undantag söks enligt 41 § i spårtrafiklagen.

187 §. Omprövningsförfarande. Enligt förslaget fogas till hänvisningarna i 1 mom. en hänvisning till spårtrafiklagens 50 § och till nya 186 b och c § enligt denna proposition. Enligt detta får omprövning i enlighet med förvaltningslagen också begäras av beslut av Transport- och kommunikationsverket som gäller FI-kontroll enligt 50 §, tillstånd för flyttning av fordon enligt 186 b § och krav på testprojekt och pilotprojekt enligt 186 c §.

189 §. Myndigheternas rätt att ge och få upplysningar. Det föreslås att rubriken, som i den gällande paragrafen har lydelsen myndigheternas rätt att få upplysningar, ska ändras så att den också gäller rätten att ge upplysningar, för att motsvara föreslagna nya 5 mom. i paragrafen. Det momentet gäller utbyte av information mellan Transport- och kommunikationsverket och behöriga myndigheter i andra EES-stater och EU-byrå i fråga om uppfyllandet av koncessionsvillkor och giltighetstider för koncessioner samt tillsyn över dem.

I paragrafen föreslås ett nytt 5 mom. enligt vilket Transport- och kommunikationsverket har rätt att utbyta sådan information om administreringen av och giltighetstiden för koncessioner som

RP 38/2022 rd

är nödvändig för tillsynsändamål med den behöriga myndigheten i en annan EES-stat och med EU-byrån, om ett järnvägsföretag eller någon annan järnvägsoperatör som fått koncession och säkerhetsintyg i Finland också är verksamt i en annan EES-stat, eller om ett järnvägsföretag eller någon annan järnvägsoperatör som fått koncession och säkerhetsintyg i en annan EES-stat är verksamt i Finland. Eftersom i synnerhet järnvägsföretag i allt större utsträckning är verksamma i flera EES-stater, och det i vissa fall kan hända att tillsynen över t.ex. moderbolaget till ett järnvägsföretag utövas av en annan medlemsstat, är det viktigt att Transport- och kommunikationsverket har rätt att utbyta information om uppfyllandet av koncessionsvillkor och koncessioners giltighet med behöriga myndigheter i andra EES-stater för att sköta de uppgifter som avses i momentet. Instansen som beviljar säkerhetsintyg och tillstånd för ibruktagande av materiel till järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik i flera EU-medlemsstater är Europeiska unionens järnvägsbyrå, och Transport- och kommunikationsverket är skyldigt att förse byrån med behövliga uppgifter på det sätt som föreskrivs i EU-lagstiftning. I synnerhet följande EU-rättsakter förutsätter samarbete och informationsutbyte mellan de behöriga myndigheterna i EES-stater och EU-byrån för att övervaka att olika tillståndskrav uppfylls:

- 1) Europaparlamentets och rådets direktiv om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde,
- 2) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 2016/796 om Europeiska unionens järnvägsbyrå,
- 2) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen,
- 3) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 om järnvägssäkerhet.

År 2020 beviljade Transport- och kommunikationsverket en koncession till Operail Finland Oy som är dotterbolag till det estniska järnvägsföretaget. Enligt 29 § 1 mom. i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) kan en myndighet till en annan myndighet lämna ut uppgifter ur sekretessbelagda handlingar, om det i lag särskilt har tagits in uttryckliga bestämmelser om rätten att lämna ut eller att få uppgifter. I den lagens 30 § finns dessutom bestämmelser om rätten att lämna ut sekretessbelagda uppgifter till utländska myndigheter och internationella organ. Enligt den paragrafen kan en myndighet lämna ut uppgifter ur en sekretessbelagd handling till en utländsk myndighet eller ett internationellt organ, om samarbetet mellan den utländska och den finska myndigheten regleras i en för Finland bindande internationell överenskommelse eller föreskrivs i en rättsakt som är bindande för Finland och om uppgifter ur handlingen enligt denna lag kan lämnas ut till den finska myndighet som bedriver samarbetet. Därför är det nödvändigt att i spårtrafiklagens 189 § ta in ett nytt 5 mom. enligt vilket Transport- och kommunikationsverket kan utbyta information som är relevant för tillsynen över koncessionsvillkor med de behöriga myndigheterna i andra EES-stater och med EU-byrån. En mer ingående motivering av den föreslagna bestämmelsen med hänsyn till grundlagens 10 § 1 mom. görs i avsnitt 13.2 Behandlingsordning.

192 §. Övergångsbestämmelser. I 192 §, som innehåller övergångsbestämmelser, föreslås att övergångsperioden enligt 13 mom. förlängs till den 1 juli 2023. Förlängningen är motiverad eftersom kommunikationsministeriet den 1 mars 2019 sände ett brev till kommissionen med förslag till ändring av kommissionens genomförandebeslut om den lokala järnvägsinfrastrukturens strategiska betydelse i Finland. Genom det aktuella genomförandebeslutet ansågs de privata spåränläggningar som administreras av VR-Group Ab utgöra lokala privata spåränläggningar av strategisk betydelse. I brevet föreslog kommunikationsministeriet för kommissionen att VR-Group Ab:s privata spåränläggningar i fortsättningen ska behandlas som anläggningar

RP 38/2022 rd

för tjänster i lagstiftningen om järnvägsmarknaden, inte som lokala bannät av strategisk betydelse. Med beaktande av att kommissionen inte har ändrat genomförandebeslutet finns det skäl att förlänga övergångstiden för de i momentet avsedda kraven på åtskillnad för de privata spår-anläggningar som administreras av VR-Group Ab. Vid inofficiella diskussioner har kommissionen gett preliminära indikationer på att VR-Group Ab:s privata spår-anläggningar kan komma att behandlas som anläggningar för tjänster i lagstiftningen om järnvägsmarknaden. Det är inte motiverat att kräva att VR-Group Ab:s privata spår-anläggningar ska överföras till ett eget dotterbolag om bolagets privata spår-anläggningar i fortsättningen kommer att behandlas i enlighet med lagstiftningen om anläggningar för tjänster. I fråga om bestämmelserna om säkerhet och driftskompatibilitet ska VR-Group Ab i sin verksamhet på privata spår-anläggningar fortsättningsvis behandlas som bannätsförvaltare.

8 Bestämmelser på lägre nivå än lag

Det föreslås inte att det med stöd av den föreslagna lagen ska utfärdas några bestämmelser på lägre nivå.

9 Ikraftträdande

Lagen avses träda i kraft den 1 juli 2022.

10 Verkställighet och uppföljning

Kommunikationsministeriet följer utvecklingen tillsammans med Transport- och kommunikationsverket, med särskild fokus på autonom tågtrafik och andra testprojekt och pilotprojekt. Utifrån den utvecklingen gör ministeriet en närmare bedömning av vilka krav lagstiftningen bör ställa på autonom tågtrafik om sådan trafik eller duospårtrafik övergår från tester och pilotprojekt till att bli mer bestående. Vid den fortsatta beredningen av sådan lagstiftning beaktas givetvis även eventuell ny unionslagstiftning om t.ex. autonom tågtrafik.

Kommissionen avser lägga fram ett förslag om utveckling av unionslagstiftningen om tilldelning av bankapacitet, eventuellt i slutet av 2022 eller i början av 2022. Kommissionens lagstiftningsförslag kommer sannolikt att grunda sig på rekommendationer från det europeiska nätverket för infrastrukturförvaltare RailNetEurope. De ändringar som nu föreslås i spårtrafiklagen kan göras inom ramen för gällande unionslagstiftning och de ligger också i linje med RailNetEuropes rekommendationer om att dagens system med strikt tidtabellsbunden och reglerad tilldelning av bankapacitet bör göras flexiblare. Behandlingen av ett eventuellt lagstiftningsförslag från kommissionen i Europeiska unionens råd och i Europaparlamentet tar dock sin tid. Den nya lagstiftningen kan träda i kraft tidigast 2025.

11 Förhållande till andra propositioner

Propositionen hänför sig inte till andra propositioner av regeringen som är under behandling i riksdagen. De bestämmelser som föreslås har inte heller några konsekvenser för budgetpropositionen.

12 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

Föreslagna nya 5 mom. i 189 § i förslaget till lag om ändring av lagen om spårtrafik är däremot av betydelse med tanke på skyddet för privatlivet och för personuppgifter enligt 10 § 1 mom. i grundlagen. Det föreslagna nya momentet ger Transport- och kommunikationsverket rätt att med behöriga myndigheter i en annan EES-stat och med EU-byrån utbyta sådan information

som gäller administreringen av och giltighetstiden för järnvägsföretags obligatoriska säkerhetsintyg och koncessioner, samt om administreringen av och giltighetstiden för andra järnvägsoperatörers obligatoriska säkerhetsintyg, i de fall där ett järnvägsföretag eller någon annan järnvägsoperatör som bedriver verksamhet i Finland har fått ovannämnda tillstånd i en annan EES-stat, eller ett finländskt järnvägsföretag eller någon finländsk annan järnvägsoperatör bedriver verksamhet i en annan EES-stat med tillstånd beviljade av Transport- och kommunikationsverket. Bestämmelsen är nödvändig för att Transport- och kommunikationsverket och de behöriga myndigheterna i andra EES-stater ska kunna övervaka att järnvägsföretag och andra järnvägsoperatörer uppfyller tillståndsvillkoren och har sina tillstånd i kraft. Skyldigheten att utbyta information finns också i Europaparlamentets och rådets direktiv om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde och i Europaparlamentets och rådets direktiv om järnvägssäkerhet, vilka innehåller bestämmelser om koncession och säkerhetsintyg. I vår nationella lagstiftning har bestämmelser om förutsättningarna för beviljande av koncession utfärdats i enlighet med EU-rättens villkor i 54 § i lagen om transportservice (320/2017). Till förutsättningarna hör bl.a. tillräcklig yrkesmässig kompetens och erfarenhet, gott anseende och solvens. Bestämmelser om säkerhetsintyg och om förutsättningarna för att få säkerhetsintyg finns i 3 kap. i spårtrafiklagen. En viktig förutsättning för erhållande av säkerhetsintyg är att sökanden har ett godkänt säkerhetsstyrningssystem med vilket man i tillräcklig utsträckning har förberett sig på de risker som verksamheten medför.

Grundlagsutskottet har bedömt bestämmelserna om myndigheternas rätt att få och skyldighet att lämna ut uppgifter oberoende av sekretess mot skyddet för privatliv och personuppgifter enligt 10 § 1 mom. i grundlagen, och då noterat bl.a. vad och vem rätten att få uppgifter gäller och hur rätten är kopplad till nödvändighetskriteriet. Myndigheternas rätt att få och möjlighet att lämna ut uppgifter kan gälla "behövliga uppgifter" för ett visst syfte, om lagen ger en uttömmande förteckning över innehållet i uppgifterna. Om innehållet däremot inte anges i form av en förteckning, ska det i lagstiftningen ingå ett krav på att "uppgifterna är nödvändiga" för ett visst syfte (se t.ex. GrUU 17/2016 rd och de utlåtanden som nämns där).

Grundlagsutskottet har upprepade gånger understrukit att det vid en särskiljning mellan behövlighet respektive nödvändighet att få eller lämna ut uppgifter är frågan inte bara om omfattningen av innehållet i uppgifterna utan också att den myndighet som är berättigad till informationen i och med sina egna behov åsidosätter de grunder och intressen som är skyddade med hjälp av den sekretess som gäller myndigheten som innehar informationen. Ju mer generella bestämmelserna om rätten till information är, desto större är risken att sådana intressen kan åsidosättas per automatik. Ju fullständigare bestämmelserna kopplar rätten till information till villkor i sak, desto mer sannolikt är det att en enskild begäran om information måste motiveras. Då kan också den som lämnar ut informationen bedöma begäran med avseende på de lagliga villkoren för utlämnandet. Genom att de facto vägra att lämna ut informationen kan den som innehar den göra att det uppstår ett läge där en utomstående myndighet måste undersöka skyldigheten att lämna ut information, det vill säga tolka bestämmelserna. Denna möjlighet är viktig då det gäller att anpassa tillgången till information och sekretessintressena till varandra (se t.ex. GrUU 48/2018 rd och de utlåtanden som nämns där). Utskottet anser att de omständigheter som talar för särskiljande får särskild vikt när det föreskrivs om en myndighets rätt att trots sekretessbestämmelserna få eller lämna ut uppgifter i en elektronisk verksamhetsmiljö (se GrUU 73/2018 rd).

Eftersom föreslagna nya 5 mom. i 189 § gäller rätten för Transport- och kommunikationsverket, behöriga myndigheter i andra EES-stater och EU-byrån att utbyta information för att kontrollera uppfyllandet av villkoren för järnvägsföretags koncessioner och säkerhetsintyg och för andra järnvägsoperatörers säkerhetsintyg samt giltighetstiden för dessa tillstånd, och det är nödvändigt

RP 38/2022 rd

att utbyta denna information för att kunna utöva tillsyn över järnvägsföretag och andra järnvägsoperatörer på det sätt som unionslagstiftningen förutsätter, kommer myndigheterna enligt förslaget att utbyta information endast om huruvida villkoren för ett tillstånd som beviljats i en medlemsstat fortfarande uppfylls och således är i kraft också i en annan EES-stat. När det gäller personuppgifter är det viktigt att kraven på yrkesmässig kompetens och erfarenhet, gott anseende och solvens uppfylls för järnvägsföretaget, dess ledning och andra personer med ansvar för affärsverksamheten, och att tillstånden är i kraft. Den behöriga myndigheten i en annan medlemsstat kan alltså, särskilt vid kontroll av att koncessionsvillkor uppfylls, be Transport- och kommunikationsverket bekräfta att personerna som leder ett finländskt järnvägsföretag som är verksamt i en annan EES-stat har gott anseende och lämplig yrkeskompetens och att järnvägsföretagets affärsverksamhet vilar på solvent ägargrund. I praktiken meddelar Transport- och kommunikationsverket den behöriga myndigheten i den andra EES-staten att det enligt uppgift från Rättsregistercentralen inte finns några anteckningar i registret om de personer som leder järnvägsföretaget, varvid dessa personer räknas ha ett gott anseende. Villkoren för solvens uppfylls om järnvägsföretaget inte har försatts i likvidation. Yrkeskompetensen och erfarenheten har kontrollerats när tillståndet i fråga har beviljats, och motsvarande villkor uppfylls också i den andra EES-staten om inte det har skett personbyten i ledningen efter det att tillståndet beviljades. Personuppgifter utlämnas alltså inte i egentlig mening till den behöriga myndigheten i den andra EES-staten, utan man svarar endast på frågan om de krav som utgjort villkor för beviljande av koncession fortfarande uppfylls på motsvarande sätt som när koncessionen beviljades i Finland. I övrigt hänför sig inte tillståndsvillkoren till enskilda personers personuppgifter. Föreslagna 189 § 5 mom. är nödvändigt för att Finland ska kunna uppfylla sin skyldighet enligt EU-rätten att besvara förfrågningar som behöriga myndigheter i andra EES-stater gör om huruvida koncessionsvillkor uppfylls, och för att Finland för sin egen tillsynsuppgift vid behov ska få sådana uppgifter som avses ovan av den behöriga myndigheten i en annan EES-stat. Med stöd av vad som anförts ovan är föreslagna 189 § 5 mom. inte problematiskt med hänsyn till 10 § 1 mom. i grundlagen, och bestämmelsen uppfyller dessutom de krav på nödvändighet som grundlagsutskottet i sina utlåtanden har ställt på utlämnande av uppgifter.

Enligt 18 § 21 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) har landskapet lagstiftningsbehörighet i fråga om spårbunden trafik. 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.

Därför kan lagen om ändring av spårtrafiklagen godkännas i vanlig lagstiftningsordning.

Kläm

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

Lag

om ändring av spårtrafiklagen

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

3 §

Avgränsning av tillämpningsområdet

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

15 §

Tillsyn över järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet

Transport- och kommunikationsverket övervakar

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

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

117 §

Ansökan om bankapacitet

Ansökan om bankapacitet för varje tågplanepериод ska göras hos en bannätsförvaltare tidigast
tolv och senast åtta månader innan tågplanepериоден börjar. Det går att ansöka om ny bankapa-
citet eller om ändring av bankapaciteten för regelbunden trafik också efter ett beslut om tilldel-
ning av bankapacitet.

Om en bannätsförvaltare efter en i 1 mom. avsedd regelrätt ansöknings- och tilldelningspro-
cess som gäller bankapaciteten för en tågplanepериод har överskottskapacitet att tilldela, kan

RP 38/2022 rd

bannätsförvaltaren inleda ett kompletterande förfarande för ansökan om och tilldelning av bankapacitet. I beskrivningen av bannätet ska bannätsförvaltaren publicera anvisningar för ett sådant kompletterande förfarande samt tidsplanen för förfarandet.

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

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

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

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

140 §

Rabatter på och förhöjning av grundavgiften

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

148 §

Regleringsorganets chef

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

165 §

Anmälan av olyckor och tillbud

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

186 b §

Tillstånd för trafik på bannätet för flyttning av fordon

RP 38/2022 rd

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

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

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

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

186 c §

Krav på testprojekt och pilotprojekt

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

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

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

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

187 §

Omprövningsförfarande

Omprövning av ett beslut som fattats av Transport- och kommunikationsverket med stöd av 21–23, 26–28, 36, 41, 50, 52, 55–58, 63, 64, 66–68, 70, 74–80, 82, 85, 154, 156, 164, 186b och

RP 38/2022 rd

186c§ får begäras i enlighet med förvaltningslagen. En begäran om omprövning ska behandlas skyndsamt och i alla händelser inom två månader efter mottagandet av begäran.

189 §

Myndigheternas rätt att ge och få upplysningar

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

192 §

Övergångsbestämmelser

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

Denna lag träder i kraft den 20 . _____

Helsingfors den 7 april 2022

Statsminister

Sanna Marin

RP 38/2022 rd

Kommunikationsminister Timo Harakka

Lag

om ändring av spårtrafiklagen

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

Gällande lydelse

3 §

Avgränsning av tillämpningsområdet

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

15 §

*Tillsyn över järnvägssystemets säkerhet och
driftskompatibilitet*

Transport- och kommunikationsverket
övervakar

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

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

Föreslagen lydelse

3 §

Avgränsning av tillämpningsområdet

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

15 §

*Tillsyn över järnvägssystemets säkerhet och
driftskompatibilitet*

Transport- och kommunikationsverket
övervakar

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

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

Gällande lydelse

117 §

Ansökan om bankkapacitet

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

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

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

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

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

140 §

Föreslagen lydelse

117 §

Ansökan om bankkapacitet

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

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

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

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

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

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

140 §

Gällande lydelse

Rabatter på och förhöjning av grundavgiften

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

148 §

Regleringsorganets chef

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

165 §

Anmälan av olyckor och tillbud

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

186 §

Lokaliseringsskyldighet inom spårtrafiken

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

Föreslagen lydelse

Rabatter på och förhöjning av grundavgiften

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

148 §

Regleringsorganets chef

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

165 §

Anmälan av olyckor och tillbud

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

186 §

Lokaliseringsskyldighet inom spårtrafiken

Upphävs

Gällande lydelse

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

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

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

Föreslagen lydelse

186 b §

Tillstånd för trafik på bannätet för flyttning av fordon

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

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

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

(nya)

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

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

(nya)

186 c §

Krav på testprojekt och pilotprojekt

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

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

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

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

Gällande lydelse

187 §

Omprövningsförfarande

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

189 §

Myndigheternas rätt att få upplysningar

(nya)

192 §

Övergångsbestämmelser

Föreslagen lydelse

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

187 §

Omprövningsförfarande

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

189 §

Myndigheternas rätt att ge och få upplysningar

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

192 §

Övergångsbestämmelser

RP 38/2022 rd

Gällande lydelse

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

Föreslagen lydelse

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

Denna lag träder i kraft den 20 .
