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

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås ändringar i spårtrafiklagen och i lagen om transportservice.

Ändringarna gäller bestämmelserna om registrering av fordon och järnvägsinfrastruktur i spårtrafiklagen. Uppgifterna i anslutning till registrering av fordon och järnvägsinfrastruktur överförs från Transport- och kommunikationsverket till Europeiska unionens järnvägsbyrå på det sätt som EU-lagstiftningen förutsätter.

Det föreslås också att paragrafen i spårtrafiklagen om avgränsning av tillämpningsområdet ändras så att man på de spåranläggningar i hamnområden som omfattas av marknadsregleringen i fortsättningen tillämpar bestämmelserna om förvaltning av anläggningar för tjänster i stället för bestämmelserna om förvaltning av bannätet. Regleringsorganets uppgifter utökas med skyldigheten att bedöma den behöriga myndighetens beslut att upphandla de tjänster inom persontrafik på järnväg som omfattas av den allmänna trafikplikten genom direktupphandling i stället för genom ett anbudsförfarande.

I lagen om transportservice föreslås ändringar särskilt i bestämmelserna om behörigheten hos förare av rullande materiel. Målet med de föreslagna ändringarna är att harmonisera bestämmelserna gällande meddelanden om hälsotillstånd och psykisk lämplighet och Transport- och kommunikationsverkets rätt att utgående från dessa förutsätta kontroller av hur kraven för förarbevis uppfylls.

Det föreslås även vissa preciseringar av tillståndskraven i spårtrafiklagen och i lagen om transportservice. Enligt förslaget ska det inte krävas säkerhetsintyg för en sådan flyttning av fordon som uttryckligen sker för att flytta fordonen och för vilket tillträdet till bannätet eller till en del av det har spärrats och bannätsförvaltaren har gett anvisningar om förfarandet vid en sådan flyttning. Den föreslagna ändringen ersätter bestämmelserna om flyttarbete i den gällande lagen. Växlingstrafik med rullande materiel inom en trafikplats, på en privat spåranläggning eller mellan en privat spåranläggning och den första trafikplatsen i statens bannät ska tillåtas utan förarbevis för förare av rullande materiel om järnvägsoperatören och bannätsförvaltaren har kommit överens om området där växlingsarbetet utförs.

Lagarna avses träda i kraft den 1 februari 2021 med undantag för bestämmelserna om registrering av fordon, som träder i kraft den 16 juni 2021.

———

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL 1
MOTIVERING 3
1 Bakgrund och beredning 3
1.1 Bakgrund 3
1.2 Beredning 4
1.2.1 Beredning av EU-rättsakter 4
1.2.2 Beredning av propositionen 4
2 EU-rättsakternas målsättning och huvudsakliga innehåll 5
3 Nuläge och bedömning av nuläget 5
4 Förslagen och deras konsekvenser 7
4.1 De viktigaste förslagen 7
4.2 De huvudsakliga konsekvenserna 9
5 Alternativa handlingsvägar samt metoder som planerats eller tillämpats av andra medlemsstater 10
5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser 10
5.2 Lagstiftning och andra handlingsmodeller i utlandet 11
6 Remissvar 12
7 Specialmotivering 12
8 Bestämmelser på lägre nivå än lag 27
9 Ikraftträdande 28
10 Verkställighet och uppföljning 28
11 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning 28
LAGFÖRSLAG 30
1. Lag om ändring av spårtrafiklagen 30
2. Lag om ändring av lagen om transportservice 43
PARALLELLTEXT 47
1. Lag om ändring av spårtrafiklagen 47
2. Lag om ändring av lagen om transportservice 69
FÖRORDNINGSUTKAST 74
Statsrådets förordning om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet 74

MOTIVERING

1 Bakgrund och beredning

1.1 Bakgrund

Spårtrafiklagen (1302/2018) trädde i kraft den 1 januari 2019. Genom spårtrafiklagen genomfördes EU:s omfattande fjärde järnvägspaket nationellt. Järnvägspaketet innehöll sex rättsakter som antagits av Europaparlamentet och rådet. Samtidigt säkerställdes att EU:s hela tidigare och ännu gällande järnvägslagstiftning har genomförts nationellt genom nationell lagstiftning. Genom spårtrafiklagen upphävdes den tidigare järnvägslagen (304/2011) och lagen om spårbunden stadstrafik (1412/2015).

Europeiska kommissionen har med stöd av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen, nedan kallat *driftskompabilitetsdirektivet*, som ingick i EU:s fjärde järnvägspaket, antagit följande två genomförandeförordningar:

1) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/1614, nedan *fordonsregisterförordningen*, om specifikationer för de fordonsregister som avses i artikel 47 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 och om ändring och upphävande av kommissionens beslut 2007/56/EG,

2) kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/777, nedan *förordningen om järnvägsinfrastrukturregistret,* om gemensamma specifikationer för registret över järnvägsinfrastruktur och om upphävande av genomförandebeslut 2014/880/EU.

Båda genomförandeförordningarna är direkt tillämpliga som sådana i EU:s medlemsstater. Förordningarna föranleder emellertid ändringar i spårtrafiklagen och i statsrådets förordning om driftskompabiliteten hos järnvägssystemet (284/2019) som utfärdats med stöd av den, eftersom uppgifterna som gäller registrering av fordon och järnvägsinfrastruktur överförs från Transport- och kommunikationsverket till Europeiska unionens järnvägsbyrå, nedan *EU-byrån*, som i fortsättningen ansvarar för förvaltningen av det europeiska registersystemet utgående från de uppgifter som medlemsstaterna lämnat. I fortsättningen lämnar Transport- och kommunikationsverket registeruppgifterna om fordon till systemet som förvaltas av EU-byrån och bannätsförvaltarna uppdaterar själva registeruppgifterna om järnvägsinfrastrukturen i EU-byråns system.

I samband med detta föreslås i denna proposition även vissa andra ändringar i spårtrafiklagen som vid tillämpningen av lagen konstaterats nödvändiga. Med stöd av den gällande spårtrafiklagen och EU-lagstiftningen har spåren inom hamnområden betraktats som strategiskt viktiga och därför har förvaltarna av dessa förutsatts följa bestämmelserna om förvaltningen av bannätet och om avgifterna för användning av bannätet. Kusthamnarna har emellertid föreslagit att kusthamnarna och spåren inom dem i fortsättningen ska betraktas som anläggningar för tjänster på ett sätt som är förenligt med EU-lagstiftningen. Detta gör det möjligt för hamnarna att mer flexibelt prissätta användningen av spåren inom hamnen än om spåren omfattas av bestämmelserna om avgifter för användning av bannätet.

Dessutom har bestämmelserna om flyttarbete i den gällande spårtrafiklagen orsakat tolkningssvårigheter, eftersom det är tillåtet att flytta fordon på privata spåranläggningar utan säkerhetsintyg, men flyttarbetet ofta redan för spårbyte kräver vistelse i statens bannät. Likaså har den småskaliga förarverksamheten som med stöd av lagen om transportservice (320/2017) tillåts utan förarbevis orsakat tolkningssvårigheter, eftersom lagen inte innehåller några bestämmelser

om småskalig förarverksamhet, utan verksamheten endast har beskrivits i förarbetet till lagberedningen. Av rättssäkerhetsskäl är det nödvändigt att hitta tydliga lösningar för problemen i dessa bestämmelser samtidigt som det säkerställs att verksamhetsutövarna också i fortsättningen har möjlighet att följa den godkända praxis som visat sig vara säker under den tid som gällande lag varit i kraft.

1.2 Beredning

1.2.1 Beredning av EU-rättsakter

Fordonsregisterförordningen och förordningen om järnvägsinfrastrukturregistret är genomförandeförordningar som kommissionen har berett i nära samarbete med EU:s medlemsstater och EU-byrån. En viktig roll vid beredningen av förordningar spelar den kommitté för driftskompatibilitet och säkerhet (RISC, Railway Interoperability and Safety Committee), nedan *RISC-kommittén*, som avses i artikel 51 i driftskompatibilitetsdirektivet och i artikel 28 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 om järnvägssäkerhet. Genomförandeakter bereds ofta i separata underarbetsgrupper som leds av antingen kommissionen eller av EU-byrån och till vilka medlemsstaterna utser sakkunniga. RISC-kommittén styr underarbetsgruppernas arbete på en övergripande nivå och när genomförandeakterna är klara för godkännande, framlägger kommissionen dem för RISC-kommittén för godkännande genom omröstning. Vid behandlingen av bägge förordningar såväl i underarbetsgrupperna som i RISC-kommittén fäster medlemsstaterna särskild uppmärksamhet vid förordningarnas tidsfrister, det vill säga med vilken tidsplan registeruppgifterna överförs från de nationella registermyndigheterna till EU-byrån. Under behandlingen uttryckte också medlemsstaterna oro över huruvida registersystemen på EU-nivå i tillräcklig utsträckning svarar på de nationella registreringsbehoven. I en del av medlemsstaterna har det i nuläget också förts in andra uppgifter i de nationella registren än de som förutsätts i EU-lagstiftningen. Självfallet finns det inget som hindrar medlemsstaterna från att också i fortsättningen föra in sådana uppgifter i det nationella register som de med tanke på järnvägssystemets funktion och övervakning anser det vara nödvändigt att också i fortsättningen följa upp och registrera och vilka inte överförs till registren på EU-nivå. I Finland förs till exempel uppgifterna om fordonen i Rysslandstrafiken också i fortsättningen in i det trafik- och transportregister som avses i 216 § i lagen om transportservice.

När man hade uppnått enighet om förslagen till genomförandeakter i underarbetsgrupperna och i RISC-kommittén, framlades akterna i RISC-kommittén för omröstning. Medlemsstaterna ska med kvalificerad majoritet godkänna genomförandeakterna som utfärdas med stöd av driftskompatibilitetsdirektivet och järnvägssäkerhetsdirektivet. RISC-kommittén röstade på sitt möte i juni 2018 om fordonsregisterförordningen och i januari 2019 om förordningen om järnvägsinfrastrukturregistret. Fordonsregisterförordningen publicerades den 26 oktober 2018 i EU:s officiella tidning och den trädde i kraft den 15 november 2018. Järnvägsinfrastrukturförordningen publicerades den 27 maj 2019 i EU:s officiella tidning och den trädde i kraft den 16 juni 2019.

1.2.2 Beredning av propositionen

Regeringens proposition har beretts vid kommunikationsministeriet i nära samarbete med Transport- och kommunikationsverket. De synpunkter som regleringsorganet för järnvägssektorn har fört fram har beaktats i beredningen av de ändringar i lagen som gäller marknadsregleringen. Intressentgrupperna har hörts vid beredningen av propositionen.

2 EU-rättsakternas målsättning och huvudsakliga innehåll

Som ovan konstaterats är förordningarna om fordonsregistret och järnvägsinfrastrukturregistret kommissionens genomförandeförordningar och därför direkt tillämplig EU-lagstiftning. Därför genomförs dessa EU-förordningar inte nationellt, utan det föreslås att det i spårtrafiklagen görs de nödvändiga ändringar som krävs när de uppgifter som ingår i förvaltningen av register och som enligt den gällande spårtrafiklagen hör till Transport- och kommunikationsverket överförs till EU-byrån från och med den 1 januari 2021. Från och med 2021 ska bannätsförvaltare föra in uppgifterna om sitt bannät i EU-byråns banregisterapplikation och från och med den 16 juni 2021 tas EU-byråns fordonsregister i bruk.

I fordonsregisterförordningen föreskrivs att varje EU-medlemsstat senast den 15 maj 2019 ska utse en av samtliga järnvägsföretag oberoende registreringsenhet som ska ansvara för behandlingen av ansökningar om registrering av fordon och för uppdateringen av data i det europeiska fordonsregistret, nedan *EU-byråns fordonsregister*. Det föreslås att Transport- och kommunikationsverket är den nationella registreringsenheten i Finland. Fordonsinnehavaren ska lämna en ansökan om registrering av fordonet via EU-byråns fordonsregister till den medlemsstat i vilken fordonets användningsområde ligger. Den nationella registreringsenheten säkerställer att uppgifterna i ansökan är korrekta.

Enligt fordonsregisterförordningen ska EU-byrån inrätta och föra det europeiska fordonsregistret. EU-byrån ska se till att medlemsstaterna har tillgång till funktionerna i det europeiska fordonsregistret senast den 15 november 2020. De nationella registreringsenheterna ansvarar för att senast den 16 juni 2021 lämna uppgifterna från de nationella fordonsregistren till det europeiska fordonsregister som EU-byrån för. Medlemsstaterna ska från och med den 16 juni 2024 använda enbart EU-byråns fordonsregister för behandlingen och registreringen av registeransökningar. De nationella registreringsenheterna har tillgång till uppgifterna i EU-byråns fordonsregister och skyldighet att förvalta och uppdatera uppgifterna i registret utgående från de ansökningar som lämnats till de nationella registreringsenheterna.

Enligt förordningen om järnvägsinfrastrukturregistret ska medlemsstaterna utse en nationell registreringsenhet som ansvarar för att samla in data om egenskaperna och parametrarna för medlemsstatens bannät och dess delsystem samt för att samordna dessa uppgifter så att de förs in i EU-byråns webbaserade system. I förordningen kallas systemet RINF-applikationen (RINF Application, Web-based Application for Register of Railway Infrastructure), nedan *banregisterapplikationen*. Det föreslås att registreringsenheten i Finland är Transport- och kommunikationsverket. EU-byrån tog i bruk RINF-applikationen den 16 juni 2019. Tabellen i bilaga 1 till förordningen om järnvägsinfrastrukturregistret innehåller de datum då den av medlemsstaten utsedda nationella registreringsenheten senast ska föra in uppgifterna i banregisterapplikationen. Tidsfristerna som ställts upp för de olika parametrarna varierar mellan den 16 juni 2019 och den 1 januari 2021. Bannätsförvaltarna är skyldiga att lämna uppgifterna till registreringsenheterna fram till den 31 december 2020 och från och med den 1 januari 2021 är bannätsförvaltarna skyldiga att uppdatera uppgifterna direkt i EU-byråns banregisterapplikation.

3 Nuläge och bedömning av nuläget

Enligt den gällande spårtrafiklagen och statsrådets förordning om driftskompabiliteten hos järnvägssystemet som utfärdats med stöd av den samt i enlighet med lagen om transportservice är Transport- och kommunikationsverket den myndighet som ska föra det banregister som avses i 37 § i spårtrafiklagen samt det trafik- och transportregister som avses i 216 § i lagen om transportservice.

Transport- och kommunikationsverket för banregistret för att främja järnvägssystemets driftskompabilitet. I banregistret införs uppgifter om egenskaperna hos delsystemen i bannätet och hos delsystemens delar samt om dessas kompatibilitet med de egenskaper som anges i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet.

Bannätsförvaltare ska enligt 37 § i spårtrafiklagen till registret lämna uppdaterade uppgifter om det bannät de förvaltar inom den tidsfrist som Transport- och kommunikationsverket fastställer. Dessutom ska bannätsförvaltarna till registret lämna uppdaterade uppgifter om ändringar i bannätet.

Närmare bestämmelser om att bannätsförvaltare ska lämna uppgifter som ska föras in i banregistret till Transport- och kommunikationsverket i elektronisk form finns i 4 § i statsrådets förordning om driftskompabiliteten hos järnvägssystemet. Om det sker ändringar i uppgifterna, ska bannätsförvaltaren så fort som möjligt underrätta Transport- och kommunikationsverket om att ändring skett, dock minst inom en månad efter att ändringen skedde. Trafikledsverket ska i egenskap av förvaltare av statens bannät uppdatera uppgifterna i banregistret alltid när verket offentliggör beskrivningen av bannätet. Beskrivningen av bannätet offentliggörs i mitten av december ett år före början av den följande tågplaneperioden för järnvägstrafiken. Till exempel offentliggjorde Trafikledsverket den 13 december 2019 beskrivningen av bannätet för den ett år långa tågplaneperioden som börjar i december 2020 och i samband med det uppdaterades också uppgifterna i banregistret.

Det trafik- och transportregister som avses i 216 § i lagen om transportservice är ett register över alla fortskaffningsmedel och det register där Transport- och kommunikationsverket också för in uppgifter om fordon i järnvägstrafik.

I 68 § i den gällande spårtrafiklagen föreskrivs att ett fordon som beviljats tillstånd för utsläppande på marknaden eller tillstånd för ibruktagande enligt 14 kap. i spårtrafiklagen ska registreras i ett fordonsregister innan det tas i bruk. Tillstånd för ibruktagande enligt 14 kap. i spårtrafiklagen beviljas fordon som används i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland och som anländer från Ryska federationen, fordon i museitrafik samt fordon som endast trafikerar sådana privata spåranläggningar som avses i 5 kap. i spårtrafiklagen.

Om användningsområdet för ett fordon som beviljats tillstånd för utsläppande på marknaden eller tillstånd för ibruktagande avgränsas till Finlands bannät, ska fordonet registreras i ovannämnda trafik- och transportregister, som är det nationella fordonsregistret. Om fordonets användningsområde utöver Finland innefattar en eller flera andra EES-staters territorium, ska det registreras i en av de berörda medlemsstaterna. Transport- och kommunikationsverket tilldelar fordonet ett fordonsnummer i samband med att verket första gången registrerar fordonet i trafik- och transportregistret.

I trafik- och transportregistret införs också enligt 72 § i spårtrafiklagen uppgifter om den enhet som ansvarar för underhållet av ett fordon som registreras i Finland. Enheten som ansvarar för fordonets underhåll ska med hjälp av ett underhållssystem säkerställa att de fordon som den ansvarar för är säkra och driftklara.

Transport- och kommunikationsverket och dess föregångare Trafiksäkerhetsverket har redan innan spårtrafiklagen trädde i kraft varit den myndighet som ansvarat för att föra banregistret och fordonsregistret i enlighet med den då gällande järnvägslagen. Det nationella banregistret och fordonsregistret och därefter trafik- och transportregistret enligt lagen om transportservice har varit viktiga verktyg för ämbetsverket för att sköta de uppgifter som hör till verket i egen-

skap av nationell järnvägssäkerhetsmyndighet och den myndighet som ansvarar för driftskompabiliteten hos järnvägssystemet, inklusive verkets uppdrag att utöva tillsyn över järnvägssystemet. Transport- och kommunikationsverkets registeruppdrag har skötts i gott samarbete med de järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare som ansvarat för att lämna registeruppgifter. Eftersom Finlands järnvägssystem avviker från resten av EU:s järnvägssystem används de fordon som registreras i Finland endast i Finland. Därför har registreringen av fordon i det nationella trafik- och transportregister som Transport- och kommunikationsverket för varit en synnerligen välfungerande lösning.

I fråga om de gällande tillståndskraven som enligt förslaget nu delvis ändras kan det konstateras att det krävs att järnvägsoperatörer har ett säkerhetstillstånd enligt 18 § i spårtrafiklagen. Flyttarbete enligt 32 § i spårtrafiklagen, det vill säga flyttning av ett fordon som omfattas av anmälningsskyldigheten enligt 5 kap. är befriat från skyldigheten att ha säkerhetsintyg. Förvaltare av privata spåranläggningar och järnvägsoperatörer har i och för sig understött förfarandet vid flyttarbete och den befrielse från skyldigheten att ha säkerhetsintyg som detta inneburit, men de gällande bestämmelserna har ansetts vara för begränsande. Flyttningen av fordon har nämligen bara varit möjlig om den utförts av en förvaltare av privata spåranläggningar. Dessutom innebär förfarandena vid flyttarbete på privata spåranläggningar i allmänhet att det redan för spårbyte krävs vistelse i statens bannät. I förarbetet till lagen om transportservice konstaterades i sin tur att småskalig förarverksamhet är befriad från skyldigheten att ha förarbevis för förare av rullande materiel. I nuläget finns det emellertid inga bestämmelser om småskalig förarverksamhet i den gällande lagen om transportservice och detta har orsakat tolkningssvårigheter. På grund av detta har det av rättssäkerhetsskäl ansetts nödvändigt att i spårtrafiklagen utfärda närmare bestämmelser om när och under vilka förutsättningar trafik är möjlig utan säkerhetsintyg och på motsvarande sätt i lagen om transportservice när och under vilka förutsättningar trafik är möjlig utan förarbevis för förare av rullande materiel.

4 Förslagen och deras konsekvenser

4.1 De viktigaste förslagen

Det främsta målet med regeringens proposition är att bestämmelserna om banregistret och fordonsregistreringen i spårtrafiklagen ska uppfylla kraven i ovannämnda förordningar om järnvägsinfrastrukturregistret och fordonsregistret. I enlighet med förordningarna överförs förvaltningen av registren från de nationella järnvägssäkerhetsmyndigheterna till EU-byrån enligt den tidsplan som anges i förordningarna. Därför måste också bestämmelserna om banregistret och fordonsregistret ändras i spårtrafiklagen så att de motsvarar denna ändring och i lagen föreskrivas om arbetsfördelningen mellan EU-byrån och Transport- och kommunikationsverket i fråga om registren.

I samband med detta görs också vissa andra ändringar i spårtrafiklagen. Enligt förslaget ska avgränsningarna av spårtrafiklagens tillämpningsområde ses över. Det föreslås att 3 § 2 mom. som gäller avgränsningarna av spårtrafiklagens tillämpningsområde ändras så att man på spåranläggningar inom anläggningar för tjänster som omfattas av marknadsregleringen i fortsättningen tillämpar bestämmelserna om förvaltning av an-läggningar för tjänster i stället för bestämmelserna om förvaltning av bannätet. Det här innebär att bestämmelserna i 18 kap. i spårtrafiklagen om tjänster och avgifter för dem samt annan EU-lagstiftning som är direkt tillämplig på anläggningar för tjänster tillämpas på spåranläggningar i hamnar och på andra spår inom en anläggning för tjänster. Med EU-lagstiftning avses här i synnerhet kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/2177 om tillträde till anläggningar för tjänster och järnvägsrelaterade

tjänster. Till momentet föreslås dessutom ett tillägg enligt vilket, utgående från Europaparlamentets och rådets direktiv 34/2012/EU om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde, nedan *järnvägsmarknadsdirektivet* och kommissionens genomförandeförordning (C(2015) 857 final) som utfärdats med stöd av den, bestämmelserna om tilldelning av kapacitet och om banavgifter i kapitel IV i järnvägsmarknadsdirektivet inte heller tillämpas på sådan järnvägsinfrastruktur som enbart används för banförvaltarens egna godstransporter.

Enligt förslaget ändras 18 § i spårtrafiklagen så att det till paragrafen fogas ett nytt 2 mom. enligt vilket det inte krävs säkerhetsintyg för sådan flyttning av fordon som sker i anslutning till lastning av fordon, underhåll av banan eller underhållstjänster för att be-driva trafik för vilken bannätsförvaltaren eller bannätsförvaltarna har spärrat tillträdet till bannätet eller en del av det för annan trafik samt gett anvisningar om förfarandet vid flyttningen. Den föreslagna ändringen ersätter flyttarbetet på privat spåranläggning enligt 32 § i den gällande spårtrafiklagen som har ansetts vara för begränsande, eftersom den endast möjliggör en lättare verksamhetsmodell när flyttarbetet uttryckligen utförs av förvaltaren av bannätet i fråga. Avsikten med den nu föreslagna ändringen är att avveckla regleringen också för andra aktörer som bedriver den aktuella verksamheten på privata spåranläggningar utan att ändringen påverkar förutsättningarna för trafiken eller säkerheten.

Till 149 § i spårtrafiklagen fogas en ny 11 punkt enligt vilken regleringsorganets upp-gifter utökas med skyldigheten att verka som oberoende organ. Skyldigheten grundar sig på artikel 5.7 i Europaparlamentets och rådets förordning 1370/2007 (sådan den lyder ändrad genom förordning 2016/2338), nedan *trafikavtalsförordningen*, om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordningar. I egenskap av oberoende organ enligt trafikavtalsförordningen ska regleringsorganet på det sätt som föreskrivs i 149 och 152 a § i spårtrafiklagen bedöma den behöriga myndighetens beslut att upphandla tjänster inom persontrafik på järnväg som omfattas av den allmänna trafikplikten genom direktupphandling i stället för genom ett anbudsförfarande. De fall där regleringsorganet ska göra en sådan bedömning beskrivs närmare i special-motiveringarna till 149 och 152 a §.

Enligt förslaget fogas till spårtrafiklagen en ny 186 a § som bemyndigar Transport- och kommunikationsverket att föra ett register över bannätsförvaltarna. Den aktuella para-grafen motsvarar både till sin uppbyggnad och i fråga om uppgifterna som ska föras in i registret helt 160 § om registret över spårbunden stadstrafik i den gällande spårtrafiklagen. Transport- och kommunikationsverket får de uppgifter som ska föras in i registret av bannätsförvaltarna i samband med ansökan om säkerhetstillstånd enligt 25 § och anmälningsförfarandet enligt 29 §. De uppgifter om beredskapsplanen som ban-nätsförvaltarna lämnar med stöd av 171 § i spårtrafiklagen kan också föras in i registret. Eftersom det i registret kan föras in uppgifter om såväl de bannätsförvaltare som har säkerhetstillstånd som om de förvaltare av privata spåranläggningar som omfattas av anmälningsskyldigheten, föreslås att 34 § i den gällande spårtrafiklagen om en förteckning över anmälningar från förvaltare av privata spåranläggningar upphävs som onödig. Ämbetsverket behöver de uppgifter som förts in i det föreslagna registret för att kunna övervaka att bannätsförvaltarna uppfyller villkoren i anslutning till säkerhetstillståndet eller anmälningsförfarandet.

De övriga föreslagna ändringarna i spårtrafiklagen är i första hand ändringar i hänvisningarna eller andra ändringar av teknisk natur som under lagens giltighetstid visat sig vara nödvändiga. Ändringarna i hänvisningarna beror i första hand på att numreringen av paragraferna i lagen om transportservice ändrades i lagens s.k. tredje fas och dessa ändringar trädde i kraft kort efter att spårtrafiklagen trädde i kraft. Därför innehåller den gällande spårtrafiklagen sådana hänvisningar till den tidigare numreringen av paragrafer i avdelningar och kapitel i lagen om transportservice som enligt förslaget nu korrigeras.

Den viktigaste av de föreslagna ändringarna i lagen om transportservice är ändringen i 69 § enligt vilken växlingstrafik med rullande materiel inom en trafikplats, på en privat spåranläggning samt mellan en privat spåranläggning och den första trafikplatsen i sta-tens bannät i fortsättningen tillåts utan förarbevis, om järnvägsoperatören och ban-nätsförvaltaren har kommit överens om området där sådan trafik utan förarbevis sker.

Enligt förslaget görs även andra ändringar av teknisk natur i lagen om transportservice. Dessa ändringar gäller bland annat Transport- och kommunikationsverkets skyldighet att offentliggöra förteckningar över examinatorerna för förare inom järnvägstrafiken, godkända läroanstalter inom järnvägstrafiken, järnvägsläkare och järnvägspsykologer. Med hjälp av dessa förteckningar som Transport- och kommunikationsverket upprätthåller på sin webbplats är det lättare för verksamhetsutövare och dem som an-söker om förarbevis att hitta de godkända tjänsteleverantörerna. De övriga föreslagna ändringarna i lagen om transportservice är mindre preciseringar av behörighetsbestämmelserna.

4.2 De huvudsakliga konsekvenserna

De föreslagna bestämmelserna har inga betydande ekonomiska eller administrativa konsekvenser. Även om ansvaret för att föra banregistret och fordonsregistret överförs från Transport- och kommunikationsverket till EU-byrån är Transport- och kommunikationsverket fortfarande den nationella registreringsmyndigheten för registerdata om så-väl järnvägsinfrastruktur som fordon. Därför minskar inte Transport- och kommunikationsverkets registerrelaterade uppgifter i någon större utsträckning även om ansvaret för att förvalta registersystemen överförs från Transport- och kommunikationsverket till EU-byrån.

I fråga om järnvägsinfrastrukturregistret ansvarar banförvaltarna också i fortsättningen för att uppdatera uppgifterna i systemet som EU-byrån förvaltar på samma sätt som de tidigare har ansvarat för att föra in uppgifter i det nationella banregistret. Därför kvar-står den administrativa skyldigheten och arbetsmängden oförändrade även om det sker ändringar i systemunderlaget för uppgifterna som ska föras in.

För fordonsregistrets del kvarstår Transport- och kommunikationsverkets administrativa arbetsmängd så gott som oförändrad, eftersom verket också i fortsättningen ansvarar för behandlingen av ansökningar om registrering av fordon som används endast i Fin-land och för att föra in uppgifterna om dessa i systemet som förvaltas av EU-byrån.

Den föreslagna ändringen i 18 § i spårtrafiklagen förtydligar och underlättar verksam-hetsutövarnas verksamhet i och med att det inte längre krävs säkerhetsintyg för flyttning av fordon när detta sker på en sådan del av bannätet till vilken bannätsförvaltaren eller bannätsförvaltarna har spärrat tillträdet för annan trafik. Den föreslagna ändringen i 69 § i lagen om transportservice underlättar också verksamhetsutövarnas verksamhet i och med att trafikering i form av växlingsarbete med rullande materiel som sker inom en trafikplats, på en privat spåranläggning eller mellan en privat spåranläggning och den första trafikplatsen i statens bannät tillåts utan förarbevis, under förutsättning att järnvägsoperatören och bannätsförvaltaren har kommit överens om området där sådan trafikering sker. De föreslagna ändringarna i spårtrafiklagen ersätter det flyttarbete som avses i 32 § i den gällande spårtrafiklagen och den föreslagna ändringen i 69 § i lagen om transportservice ersätter den småskaliga förarverksamheten i enlighet med Transport- och kommunikationsverkets anvisning om småskalig förarverksamhet. De föreslagna ändringarna förenklar regleringen och gör det lättare att bedriva verksamhet.

Ändringarna i regleringsorganets uppgifter enligt 149 § i spårtrafiklagen kan i fortsättningen öka regleringsorganets arbetsuppgifter. Särskilt den nya uppgiften enligt 11 punkten att verka

som oberoende organ kan i viss mån öka regleringsorganets arbetsmängd. Uppgiften som regleringsorganet tilldelats grundar sig på artikel 5.7 i trafikavtalsförordningen. Regleringsorganet ska i egenskap av oberoende organ bedöma en behörig myndighets beslut om att upphandla sådana tjänster inom persontrafik på järnväg som omfattas av den allmänna trafikplikten om den behöriga myndigheten be-slutar att med stöd av artikel 5.4a eller 5.4b i trafikavtalsförordningen upphandla dessa tjänster genom direktupphandling i stället för genom ett anbudsförfarande. I nuläget är de enda behöriga järnvägstrafikmyndigheterna i Finland enligt 182 § i lagen om transportservice samkommunen Helsingforsregionens trafik (HRT) för Helsingforsregionens närtrafik och kommunikationsministeriet för ordnande av den övriga persontrafiken på järnväg. De behöriga myndigheterna ingår i regel långa avtal som omfattar allmän trafikplikt. HRT ordnar ett anbudsförfarande för Helsingforsregionens närtrafik för den tio år långa avtalsperioden som inleds i juni 2021 så regleringsorganet behöver inte separat bedöma detta avtalsarrangemang. Kommunikationsministeriets och VR-Group Ab:s nuvarande avtalsarrangemang i fråga om persontrafikarrangemangen på järnvägarna i övriga Finland upphör att gälla i slutet av 2024. Eftersom de behöriga myndigheterna är så få och sällan fattar eventuella direktupphandlingsbeslut innebär det oberoende organets bedömningsuppgifter inte någon nämnvärd ökning av regleringsorganets uppgifter och målet är att sköta dessa med de befintliga personalresurserna. Utöver det egentliga direktupphandlingsavtalet som i regel ingås mycket sällan, kan regleringsorganet åta sig att bedöma de preciserande avtalen i köptrafiken med stöd av direktupphandlingsavtalet.

Den föreslagna ändringen i 3 § i spårtrafiklagen om att man på spåranläggningar inom hamnar i fortsättningen tillämpar bestämmelserna om anläggningar för tjänster i stället för bestämmelserna om förvaltning av bannätet svarar på kusthamnarnas önskemål och ger dem en möjlighet att mer flexibelt än nu prissätta användningen av spåren.

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

5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser

Det finns inga alternativ till de föreslagna bestämmelserna om registren. Kommissionens förordningar om fordon och järnvägsinfrastruktur är direkt tillämplig EU-lagstiftning som har företräde i förhållande till den nationella lagstiftningen. Registerföringen överförs alltså i vilket fall som helst från Transport- och kommunikationsverket till EU-byrån enligt den tidsplan som anges i förordningarna. Med tanke på rättssäkerheten för de nationella bannätsförvaltarna och järnvägsoperatörerna är det emellertid nödvändigt att den nationella lagstiftningen inte står i konflikt med de direkt tillämpliga EU-förordningarna och att aktörerna i fortsättningen känner till hur och i vilka register uppgifterna ska föras in. Därför är de lagändringar som ingår i regeringens proposition det enda alternativet. Eftersom det inte finns några alternativ till den föreslagna registerlösningen har inte heller några alternativa konsekvenser bedömts. Konsekvenserna beskrivs kortfattat ovan i kapitel 4.2.

Lagförslagens bestämmelser om säkerhetsintyg och krav på förarbevis för förare av rullande materiel ersätter undantagsarrangemangen för flyttarbete i den gällande spårtrafiklagen och om småskalig förarverksamhet i lagen om transportservice. De båda gällande förfarandena har upplevts som komplicerade och därför har verksamhetsutövarna i praktiken inte i någon större utsträckning kunnat tillämpa de mindre strikta till-ståndskraven för flyttarbete och småskalig förarverksamhet. Därför har målet varit att i samarbete med verksamhetsutövarna hitta legislativa lösningar som fungerar bättre i praktiken. Intressentgrupperna har konsulterats i beredningen av

de föreslagna änd-ringarna i bestämmelserna om säkerhetsintyg och krav på förarbevis för förare av rullande materiel, och lösningarna kan i praktiken fungera bättre än den gällande lagstiftningen.

Att spår i hamnområden behandlas som anläggningar för tjänster är en ändring enligt EU-lagstiftningen som torde förbättra hamnarnas möjligheter att prissätta användningen av spåren mer flexibelt än om de betraktas som bannät.

De övriga ändringarna som ingår i lagförslagen är mer tekniska och ändringsbehoven har identifierats i samband med tillämpningen av den gällande regleringen. Därför är de nödvändiga för att förtydliga lagstiftningen.

5.2 Lagstiftning och andra handlingsmodeller i utlandet

Förordningarna om fordonsregistret och järnvägsinfrastrukturregistret är tekniska genomförandeförordningar som utfärdats med stöd av driftskompatibilitetsdirektivet i EU:s fjärde järnvägspaket. Hela EU:s fjärde järnvägspaket med alla genomförandeförordningar och delegerade akter är en mycket omfattande lagstiftningshelhet. De rättsakter som ingår i marknadsdelen av EU:s fjärde järnvägspaket skulle vara genomförda nationellt senast den 25 december 2018. Rättsakterna i den tekniska delen skulle ursprungligen vara genomförda nationellt senast den 16 juni 2019 om inte medlemsstaterna separat meddelat att de behöver ett år tilläggstid fram till den 16 juni 2020. Till följd av epidemin av den smittsamma sjukdomen Covid 19 har Europaparlamentet och rådet antagit ett direktiv som förlänger tiden för genomförandet av rättsakterna i den tekniska delen till slutet av 2020. I Finland genomfördes rättsakterna i EU:s fjärde järnvägspaket nationellt genom spårtrafiklagen, som trädde i kraft den 1 januari 2019 med undantag av kapitlen och bestämmelserna om järnvägssäkerhet och järnvägssystemets driftskompatibilitet, som genomför den tekniska delen av paketet och som trädde i kraft den 16 juni 2019.

Endast följande åtta EU-medlemsstater genomförde nationellt bestämmelserna i den tekniska delen av EU:s fjärde järnvägspaket senast den 16 juni 2019: Finland, Nederländerna, Bulgarien, Italien, Grekland, Frankrike, Rumänien och Slovenien. De övriga medlemsstaterna har begärt ett år tilläggstid för genomförandet av den tekniska delen, och därför har EU under tiden 16.6.2019–31.12.2020 haft två olika ramverk för regleringen av järnvägssäkerheten och järnvägssystemets driftskompatibilitet. I de åtta länder som genomfört den tekniska delen av EU:s fjärde järnvägspaket innebär det här att man sedan den 16 juni 2019 har varit tvungen att ansöka om t.ex. säkerhetsintyg för järnvägsoperatörer och tillstånd för utsläppande av fordon på marknaden hos EU-byrån när järnvägstrafiken bedrivs i flera medlemsstaters territorium. När järnvägstrafiken bedrivs inom en enda medlemsstat kan den som ansöker om tillstånd välja att ansöka om säkerhetsintyg eller tillstånd för utsläppande av fordon på marknaden antingen hos EU-byrån eller hos den nationella järvägssäkerhetsmyndigheten.

Förordningarna om registren över fordon och järnvägsinfrastruktur är direkt tillämplig lagstiftning, och ändringarna enligt dem träder därför i kraft med samma innehåll i alla medlemsstater i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, nedan *EES-medlemsstaterna*, enligt den tidsplan som fastställs i rättsakterna utan att medlemsstaterna separat behöver genomföra dem nationellt. Eftersom ansvaret för förvaltningen av registren senast under 2021 överförs från de nationella myndigheterna till EU-byrån måste medlemsstaterna göra justeringar i den nationella genomförandelagstiftningen för EU:s fjärde järnvägspaket på motsvarande sätt som föreslås för Finlands del i denna proposition. I alla EES-medlemsstater bereds som bäst sådana författningstekniska ändringar som i första hand gäller myndighetsarrangemang och ansvarsfördelning för uppgifter i anslutning till förvaltningen av registren.

6 Remissvar

Regeringens proposition var ute på remiss 23.3–30.4.2020 och yttranden lämnades av följande instanser: Transport- och kommunikationsverket, Trafikledsverket, Regleringsorganet för järnvägssektorn, Olycksutredningscentralen, Samkommunen Helsingforsregionens trafik, VR-Group Ab, Finrail Ab, Kouvolan rautatie- ja aikuiskoulutus Oy (KRAO), Rautatiealan unioni ry, Spårproffsen JHL rf, Hamnförbundet rf, Hamina-Kotkan satama Oy, Skogsindustrin rf, UPM-Kymmene Oyj och Agrocorp Oy.

I sina yttranden tog remissinstanserna särskilt ställning till de föreslagna ändringarna i 2 och 18 § i spårtrafiklagen som ersätter bestämmelserna om flyttarbete i den gällande spårtrafiklagen och till 69 § i lagen om transportservice som ersätter det nuvarande förfarandet vid småskalig förarverksamhet. För närvarande finns inga bestämmelser om detta, utan praxis bygger på motiveringen i regeringens proposition och anvisningar från Transport- och kommunikationsverket. Remissvaren om de här föreslagna nya bestämmelserna om flyttarbete och småskalig förarverksamhet var tudelade. En stor del av remissinstanserna ansåg att bestämmelserna är motiverade, men i synnerhet VR-Group Ab, Rautatiealan unioni ry och Spårproffsen JHL rf var bekymrade över de föreslagna ändringarnas konsekvenser för trafiksäkerheten. Det föreslogs också att trafik utan förarbevis enligt 69 § i lagen tydligt avgränsas till enbart växlingstrafik.

De kritiska iakttagelserna i remissyttrandena har beaktats i den fortsatta beredningen av propositionen genom att slopa den ursprungligen föreslagna ändringen i avgränsningen av tillämpningsområdet i 2 § i spårtrafiklagen och ändra 18 § så att den nu tydligt gäller endast trafik av typen flyttarbete av fordon enligt 32 § i den gällande spårtrafiklagen, där ett fordon flyttas för lastning, underhåll av banan eller andra underhållstjänster och bannätets förvaltare har spärrat bannätet för annan trafik eller på något annat sätt gett anvisningar om förfarandena vid flyttarbetet.

Även 69 § i lagen om transportservice har utifrån remissvaren ändrats så att trafik utan förarbevis endast gäller växlingsarbete och järnvägsoperatören och bannätets förvaltare kommit överens om området där trafiken bedrivs. Transport- och kommunikationsverket har dessutom separat utrett den föreslagna ändringens konsekvenser för trafiksäkerheten, och den utredningen har utnyttjats när bestämmelserna utformats. Utredningen beskrivs närmare i motiveringen till 69 §.

Vid avslutandet av regerings proposition har remissinstansernas synpunkter också i andra avseenden beaktas i tillämpliga fall.

Den fullständiga sammanfattningen av yttranden kan erhållas från kommunikationsministeriet (kirjaamo@lvm.fi).

7 Specialmotivering

Föreslagna ändringar i spårtrafiklagen

3 §. *Avgränsning av tillämpningsområdet*. I 3 § 1 mom. om avgränsningar av tillämpningsområdet beskrivs tillämpningsområdet för sådana privata spåranläggningar där ett anmälningsförfarande tillämpas. Eftersom 32 § om flyttarbete enligt förslaget ska upphävas stryks också det särskilda tillståndsförfarandet i 14 kap. för fordon som används för flyttarbete, och därför behövs i detta moment inte heller något omnämnande om att tillståndspliktiga förvaltare av privata

spåranläggningar kan tillämpa bestämmelserna i det kapitlet i stället för 58–67 § och 12 kap. Därför stryks hänvisningarna i 1 mom. till de paragraferna.

Det föreslås att 3 § 2 mom. om avgränsningar i tillämpningsområdet ändras när det gäller marknadsregleringen så att bestämmelserna om förvaltning av anläggningar för tjänster i stället för bestämmelserna om förvaltning av bannätet i fortsättningen tillämpas på spår i anläggningar för tjänster och i hamnar. Det här innebär att bestämmelserna i 18 kap. i spårtrafiklagen om tjänster och avgifter för dem samt övrig direkt tillämplig EU-lagstiftning om anläggningar för tjänster tillämpas på spår i hamnar och i andra anläggningar för tjänster. Med EU-lagstiftning avses här i synnerhet kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/2177 om tillträde till anläggningar för tjänster och järnvägsrelaterade tjänster. Förordningen är utfärdad med stöd av artikel 13 i järnvägsmarknadsdirektivet. Den föreslagna ändringen har ansetts motiverad eftersom det varit svårt att tillämpa järnvägsmarknadsdirektivets bestämmelser om avgifter för användning av bannätet på spår i hamnområden. EU-lagstiftningen har fastställt en låg banavgift som inte räckt till för att hamnarna ska kunna täcka sina kostnader för spåren. Anläggningar för tjänster har rätt att ta ut avgifter som täcker deras kostnader för att tillhandahålla tjänsten och de får dessutom ta ut en rimlig vinst. När det gäller spår som hör till anläggningar för tjänster överensstämmer ändringen med preciseringen av definitionen av järnvägsinfrastruktur i 4 § 30 punkten. I momentet avses med hamninnehavare som förvaltar spåranläggningar i en hamn eller ett annat företag eller en annan sammanslutning som ansvarar för hamnens väsentliga funktioner den eller de aktörer i hamnen som ansvarar för eller för banförvaltarens räkning har tagit samordningsansvaret för hela spåranläggningen inne i anläggningen för tjänster, dvs. i hamnen.

Ändringen har ansetts vara motiverad också för att bilaga II till järnvägsmarknadsdirektivet i punkt 2 g) anger havs- och inlandshamnanläggningar som är kopplade till järnvägsverksamhet. Detta anses inbegripa också spår i hamnområden, som därmed kan betraktas som anläggningar för tjänster. För hamnarnas del har tjänsteanläggningens innehåll dessutom preciserats så att det också inbegriper övriga kajer och kajkonstruktioner i anslutning till järnvägsfunktioner.

Enligt gällande 3 § 2 mom. behöver 16 kap. om bannätsförvaltarens oberoende och ordnande av bannätsförvaltarens uppgifter, 17 kap. om utnyttjande av bannätet samt bankapacitet och 19 kap. om avgifter för användning av bannät inte tillämpas på de privata spåranläggningar som Europeiska kommissionen i sitt genomförandebeslut av den 20 februari 2015 (C(2015) 857 final) och dess bilaga ansett att kan undantas från bestämmelserna. I kommissionens genomförandebeslut nämns inte Finlands spåranläggningar i hamnarna specifikt, men den rådande nationella tolkningen har hittills varit att spåren i hamnarna vanligen utgör start- eller slutpunkter för järnvägstransporter och knutpunkter för transporter i den internationella handeln och därför är strategiskt betydelsefulla lokala bannät som bör omfattas av EU-lagstiftningens bestämmelser om förvaltning av bannätet. Eftersom EU-lagstiftningen (ovannämnda punkt 2 g i bilaga II till järnvägsmarknadsdirektivet) emellertid gör det möjligt att betrakta spåren inne i hamnarna som anläggningar för tjänster och därmed tillämpa bestämmelserna om anläggningar för tjänster på dem i stället för bestämmelserna om förvaltning av bannätet är det motiverat att göra en sådan precisering i den nationella lagstiftningen. Även Europeiska kommissionen har godtagit denna tolkning så länge spåren i hamnområdena betraktas som strategiskt betydelsefulla anläggningar för tjänster, varvid kommissionens genomförandeförordning om tillträde till anläggningar för tjänster och järnvägsrelaterade tjänster (EU) 2017/2177 ska tillämpas på dem, och ett i artikel 2 avsett undantag från tillämpningen av bestämmelserna i förordningen inte kan begäras för dem.

Därtill fogas ett tillägg till bestämmelsen om att även järnvägsinfrastruktur som används uteslutande för bannätsförvaltarens egna godstransporter kan lämnas utanför tillämpningsområdet för bestämmelserna om tilldelning av kapacitet och banavgifter i kapitel IV i järnvägsmarknadsdirektivet i enlighet med direktivet och kommissionens genomförandeförordning som utfärdats

med stöd av det. Tillägget överensstämmer med järnvägsmarknadsdirektivet och det genomförandebeslut om Finlands privata spåranläggningar som kommissionen utfärdat med stöd av direktivet.

4 §. *Definitioner*. Justeringar av teknisk natur föreslås i definitionerna av tre anledningar. För det första kräver överföringen av ansvaret för fordonsregistret till EU-byrån en ändring i 8 punkten. Det föreslås därför att 8 punkten ändras så att med *fordonsinnehavare* avses en fysisk eller juridisk person som utnyttjar ett fordon som transportmedel och som är ägare av fordonet eller har rätt att nyttja det samt som är registrerad som fordonets innehavare i det fordonsregister som förs av Europeiska järnvägsbyrån. Även i fortsättningen ska fordon som används i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland registreras i trafik- och transportregistret enligt 216 § i lagen om transportservice. Således ska i regel alla andra fordon i fortsättningen registreras i EU-byråns fordonsregister, inklusive fordon i museitrafik och fordon som används på privata spåranläggningar när fordonet har ett tillstånd för ibruktagande som beviljats med stöd av den genom spårtrafiklagen upphävda järnvägslagen eller ett tillstånd för utsläppande på marknaden enligt den gällande spårtrafiklagen och fordonet därmed omfattas av spårtrafiklagens tillämpningsområde.

För det andra kräver den ovan nämnda ändringen i avgränsningarna av tillämpningsområdet för hamnspårens del i 3 § 2 mom. i spårtrafiklagen också vissa justeringar i definitionerna av anläggning för tjänster, bannätsförvaltare och järnvägsinfrastruktur i 4 § i spårtrafiklagen eftersom spår i hamnar i fortsättningen i marknadsregleringen betraktas som anläggningar för tjänster och därför omfattas av bestämmelserna om förvaltning av anläggningar för tjänster i stället för bestämmelserna om förvaltning av bannätet. Förvaltarna av spår i hamnområden är emellertid alltid, som innehavare av säkerhetstillstånd, med stöd av 3 § 1 mom. i spårtrafiklagen bannätsförvaltare i fråga om säkerhets- och driftskompatibilitetsbestämmelserna.

I 22 punkten *anläggning för tjänster* ändras definitionen så att med anläggning för tjänster avses installationer, inklusive mark, byggnader, spår inom en anläggning för tjänster och övrig utrustning som helt eller delvis iordningställts för att tillhandahålla järnvägsoperatörer sådana tjänster som avses i punkterna 2–4 i bilaga II till järnvägsmarknadsdirektivet. Preciseringen om spår och övrig utrustning inom anläggningen behövs för att spåren inne i hamnarna ska kunna betraktas som anläggningar för tjänster enligt de föreslagna ändringarna i 3 § 2 mom.

I 29 punkten *bannätsförvaltare* ändras definitionen så att med bannätsförvaltare avses förvaltaren av statens bannät och förvaltare av privata spåranläggningar som omfattas av lagens tillämpningsområde och som särskilt ansvarar för att anlägga, förvalta och underhålla järnvägsinfrastruktur. Preciseringen av förvaltare av privata spåranläggningar som omfattas av lagens tillämpningsområde behövs eftersom spår i hamnområden med stöd av 3 § 2 mom. i fortsättningen i marknadsregleringen betraktas som anläggningar för tjänster.

I 30 punkten *järnvägsinfrastruktur* preciseras definitionen så att med järnvägsinfrastruktur avses det bannät som avses i denna lag och fasta delar av banan enligt definitionen i bilaga I till järnvägsmarknadsdirektivet. Det har ansetts vara nödvändigt att definiera bannätet och järnvägsinfrastrukturen separat eftersom en nationell definition av bannätet behövs för att ge förvaltare av privata spåranläggningar olika möjligheter till undantag. Järnvägsinfrastrukturen definieras i bilaga I till järnvägsmarknadsdirektivet och kommissionen har redan tidigare anmärkt att bilaga I bör genomföras nationellt.

För det tredje ändras punkterna 21 och 27 i paragrafen för att hänvisningarna till bestämmelserna i lagen om transportservice ska stämma. Hänvisningsbestämmelserna ändrades när lagen om transportservice fick löpande paragrafnumrering 2019. I de aktuella punkterna i paragrafen

hänvisas det därför till 182 § i lagen om transportservice, som innehåller bestämmelser om de behöriga myndigheter som ansvarar för att ordna persontrafiktjänster på järnväg.

Dessutom upphävs definitionen av *flyttarbete* i 36 punkten eftersom 32 § om flyttarbete på en privat spåranläggning och tillfällig vistelse på ett annat bannät enligt förslaget ska upphävas. Upphävandet av paragrafen motiveras närmare i motiveringen till 32 §.

9 §. *Anmälan av nationella rättsnormer om järnvägssäkerhet.* Det föreslås att 2 mom. ändras så att hänvisningen till banregistret ersätts med en hänvisning till den i 37 § avsedda banregisterapplikationen. Ändringen hör samman med ändringen av 37 § enligt vilken uppgifterna i fortsättningen förs in i EU-byråns banregisterapplikation i stället för i det nationella banregistret.

18 §. *Säkerhetsintyg*. Till paragrafen fogas ett nytt 2 mom. enligt vilket säkerhetsintyg inte krävs vid flyttning av ett fordon för lastning, underhåll av banan eller underhållstjänster och när förvaltaren eller förvaltarna av bannätet har spärrat tillträdet till bannätet eller en del av det och gett anvisningar om förfarandet vid flyttningen. Dessa ändringar är avsedda att underlätta t.ex. verksamhetsutövarnas flyttning av fordon för banunderhåll, lossning eller lastning samt tågsammansättning när verksamhetens art eller omfattning inte är sådan att det skulle vara skäligt eller förnuftigt att utsträcka kraven på säkerhetsintyg till den. Med flyttning av fordon utan säkerhetsintyg avses i momentet därmed den typ av flyttarbete enligt 32 § i den gällande spårtrafiklagen som sker på en avgränsad del av bannätet och målet med ändringen är endast att förtydliga förfarandet enligt gällande lagstiftning.

I samband med tillämpningen av 32 § om flyttarbete i den gällande spårtrafiklagen har man framför allt upptäckt två problem. För det första förutsätter flyttarbete med ett fordon på en privat spåranläggning ofta tillfällig vistelse på statens bannät redan på grund av arrangemangen i samband med spårbyte. För det andra bedriver också en del aktörer som inte hör till den privata förvaltarens organisation verksamhet på den privata spåranläggningen. Dessa aktörer ansvarar för sådana funktioner i anslutning till transportkedjan som endast förutsätter obetydlig flyttning av fordon. De här företagens verksamhet avviker till sin art och omfattning från sådan egentlig trafik som bestämmelserna om säkerhetsintyg avser. På motsvarande sätt skulle ett krav på säkerhetsintyg för dessa aktörer sannolikt leda till sämre verksamhetsförutsättningar för spårtrafik på privata spåranläggningar. Ändringen syftar till att säkerställa goda verksamhetsförutsättningar för transportkedjan i spårtrafiken på privata spåranläggningar utan att påverka förutsättningarna för trafiken.

Enligt det nya 2 mom. krävs inget säkerhetsintyg på ett bannät som är helt eller tillfälligt spärrat om bannätsförvaltaren eller bannätsförvaltarna har spärrat tillträdet till bannätet, dvs. förhindrat trafik och annan flyttning av fordon på sitt bannät. Enligt förslaget ska det finnas flera förfaranden för att tillfälligt spärra ett bannät. Bannätet ska kunna spärras tillfälligt med hjälp av antingen skyddsväxlar, spårspärrar eller signaler. I vissa fall kan också operativa förfaranden med tydliga instruktioner räcka. När bannätet spärras tillfälligt ska bannätsförvaltaren alltid beskriva spärrningsförfarandena och deras effekter i sitt säkerhetsstyrningssystem eller i sitt system för att hantera säkerheten och se till att alla som bedriver verksamhet och flyttar fordon på det aktuella bannätet är medvetna om de förfaranden som tillämpas på bannätet och iakttar dem så att inte järnvägssäkerheten på bannätet äventyras. Dessutom ska bannätsförvaltaren när bannätet är spärrat se till att säkerhetsförfarandena på det spärrade bannätet är tillräckliga för eventuell flyttning av fordon.

Om det avspärrade området helt eller delvis omfattar områden i flera bannät ska bannätsförvaltarna komma överens om vilka förfaranden som tillämpas och se till att bannätsanvändarna informeras om dem. Om t.ex. underhållet av bannätet eller flyttning av fordon för lastning kräver

stängning av en del av bannätet som också sträcker sig till en annan förvaltares bannätsområde ska förvaltarna tillsammans komma överens om spärrningen av den aktuella delen av bannätet samt förfarandena för det.

Om materiel som endast används i det spärrade området används vid flyttning av fordon i ett spärrat område är det inte fråga om materiel enligt spårtrafiklagen och inget tillstånd för utsläppande på marknaden behövs. Materielen behöver inte heller registreras eller ha någon underhållare av rullande materiel.

Det föreslagna nya 2 mom. anses vara en lösning som fungerar bättre för bannätsförvaltarna och de verksamhetsutövare som ansvarar för flyttningen av fordon i bannäten än arrangemanget med flyttarbete enligt 32 § i den gällande spårtrafiklagen. Den föreslagna ändringen gör det möjligt att flytta materiel i en del av bannätet utan att verksamhetsutövaren behöver ha ett säkerhetsintyg och ett säkerhetsstyrningssystem om verksamheten är tydligt avgränsad på bannätet och förvaltaren av bannätet, vid behov i samarbete med andra bannätsförvaltare, har spärrat den aktuella delen av bannätet för trafik. Till följd av det föreslagna nya 2 mom. blir paragrafens nuvarande 2 mom. 3 mom. Inga andra ändringar föreslås i paragrafen.

30 §. *System för att hantera säkerheten*. Enligt förslaget ska flyttarbete i 1 mom. 4 punkten slopas eftersom 32 § om flyttarbete på en privat spåranläggning och tillfällig vistelse på ett annat bannät upphävs. Även kravet på underhåll av fordon slopas. Därmed förutsätter 1 mom. 4 punkten att förvaltare av privata spåranläggningar beskriver förfarandena för trafik i sitt system för att hantera säkerheten. I beskrivningen av förfarandena för trafik ska förvaltaren av den privata spåranläggningen beskriva t.ex. hur en trygg trafik på den privata spåranläggningen säkerställs vid trafik därifrån till andra delar av bannätet och hur man rör sig tryggt med ett fordon när den privata spåranläggningen är spärrad för trafik till andra delar av bannätet.

31 §. *Övriga krav på förvaltningen av privata spåranläggningar*. Det föreslås att 1 mom. om kravet som rör flyttarbete upphävs eftersom även 32 § i spårtrafiklagen enligt förslaget ska upphävas. Av den gällande paragrafen kvarstår därmed endast 2 mom. som enda bestämmelse. Enligt det momentet ansvarar förvaltaren av privata spåranläggningar för en trygg användning av järnvägssystemet och för hanteringen av de risker som användningen medför med beaktande av verksamhetens omfattning.

32 §. *Flyttarbete på en privat spåranläggning och tillfällig vistelse på ett annat bannät*. Det föreslås att paragrafen upphävs eftersom möjligheterna att tillämpa den har visat sig vara begränsade. Paragrafen har gjort det lättare för förvaltare av privata spåranläggningar att flytta fordon, men inte för de järnvägsoperatörer som bedriver verksamhet av en art och omfattning som inte utgör egentlig trafik. Bannätsförvaltarna och järnvägsoperatörerna har också haft svårigheter med att skilja mellan flyttarbete på bangårdar och växlingsarbete på trafikplatser inklusive tågrangering, som ändå i princip alltid förutsätter att den som bedriver växlingstrafiken har ett säkerhetsintyg. Därför har flyttarbetet som ett sätt att minska bannätsförvaltarnas tillståndsbyråkrati inte fungerat, och flyttarbete utan säkerhetsintyg har i praktiken knappt alls kunnat utföras på det sätt som avsågs. Nu föreslås det att förfarandet i den bestämmelse som enligt förslaget ska tas in i 18 § 2 mom. i spårtrafiklagen ska ersätta flyttarbetet. Enligt den bestämmelsen ska inget säkerhetsintyg i fortsättningen krävas för flyttning i samband med lastning av fordon, underhåll av bana eller underhållstjänster på ett sådant banavsnitt som förvaltaren eller förvaltarna av bannätet har spärrat för annan trafik och när de gett anvisningar om förfarandena vid flyttning av fordon.

34 §. *Förteckning över anmälningar från förvaltare av privata spåranläggningar*. Det föreslås att paragrafen upphävs eftersom lagförslaget innehåller en ny 186 a § om ett allmänt register

som gäller bannätsförvaltare och där uppgifter samlas om såväl bannätsförvaltare med säkerhetstillstånd enligt 4 kap. som förvaltare av privata spåranläggningar som omfattas av anmälningsskyldigheten i 5 kap. Registret enligt den föreslagna 186 a § motsvarar det som föreskrivs om ett register över spårbunden stadstrafik i 160 § i den gällande spårtrafiklagen.

37 §. *Banregisterapplikation*. Spårtrafiklagens 37 § om banregistret ska enligt förslaget ändras till följd av förordningen om järnvägsinfrastrukturregistret. Artikel 2 i förordningen innehåller ett krav på att uppgifter ska föras in i EU-byråns banregisterapplikation, dvs. RINF-applikationen, och artikel 4 innehåller ett krav på att varje medlemsstat ska utse en nationell registreringsenhet som ansvarar för medlemsstatens insamling av uppgifter och införande av dessa i EU-byråns system. Dessa krav i förordningen förutsätter ändringar i paragrafen om banregistret. Samtidigt ändras också paragrafens rubrik till banregisterapplikation eftersom uppgifterna framöver ska föras in i EU-byråns banregisterapplikation och inte i det nationella banregistret.

Det föreslås att 1 mom. ändras på det sätt som förordningen förutsätter så att momentet föreskriver att Transport- och kommunikationsverket i Finland är den nationella myndighet som i Finland övervakar att bannätsförvaltare med säkerhetstillstånd för in uppgifter i EU-byråns banregisterapplikation om egenskaperna hos delsystemen i bannätet och hos delsystemens delar samt om dessas kompatibilitet med de egenskaper som anges i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet. Eftersom skyldigheten endast gäller de bannätsförvaltare som har ett säkerhetstillstånd enligt 25 § i spårtrafiklagen har förvaltare av privata spåranläggningar som omfattas av anmälningsförfarandet enligt 5 § i spårtrafiklagen ingen skyldighet att föra in uppgifter i EU-byråns banregisterapplikation. Med EU-byråns banregisterapplikation avses EU-byråns webbaserade banregisterapplikation som i förordningen om järnvägsinfrastrukturregistret kallas RINF-applikationen.

Även 2 mom. ändras så att bannätsförvaltare med säkerhetstillstånd ska lämna de uppdaterade uppgifterna om det bannät de förvaltar och ändringar i det till EU-byråns banregisterapplikation i stället för till det nationella banregistret. Skyldigheten gäller på det sätt som föreskrivs i 1 mom. endast de bannätsförvaltare som har ett säkerhetstillstånd enligt 25 §.

Bemyndigandet i 3 mom. ändras så att närmare bestämmelser om hur uppgifterna som ska föras in i banregisterapplikationen ska lämnas och inom vilka tidsfrister får utfärdas genom förordning av statsrådet. Ett utkast till föreslagen ändring i 4 § i statsrådets förordning om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet med stöd av detta bemyndigande har bifogats till propositionen.

40 §. *Anmälan av nationella tekniska rättsnormer.* I 4 mom. görs en teknisk ändring som har samband med ändringarna som föreslås i 37 § ovan, då uppgifterna i fortsättningen förs in i EU:s banregisterapplikation i stället för i det nationella banregistret. I 4 mom. föreskrivs enligt förslaget att geografiskt lokala rättsnormer och begränsningar ska införas i den i 37 § avsedda banregisterapplikationen, då de enligt den gällande bestämmelsen ska införas i det nationella banregistret.

65 §. *Kontroller före användning av fordon som beviljats tillstånd*. Hänvisningen till banregistret i 1 mom. 2 punkten föreslås ändras till en hänvisning till den banregisterapplikation som avses i 37 §. Även denna ändring hör samman med de ovan föreslagna ändringarna i 37 §. I fortsättningen ska därmed en järnvägsoperatör innan den använder ett fordon kontrollera att fordonet är kompatibelt med järnvägslinjen utifrån den banregisterapplikation som avses i 37 § och de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet, eller all annan relevant ersättande information som motsvarar banregistrets och som kostnadsfritt och inom rimlig tid lämnas av

bannätsförvaltaren, om de uppgifter som bannätsförvaltarna infört i EU-byråns registerapplikation är ofullständiga.

68 §. *Fordonsnummersystem*. Det föreslås att paragrafen ändras till följd av fordonsregisterförordningen. Till 1 mom. fogas en bestämmelse om att ett fordon som beviljats tillstånd för utsläppande på marknaden eller tillstånd för ibruktagande enligt 79 § ska registreras i EU-byråns fordonsregister innan det tas i bruk. Tidigare har fordonen registrerats i Transport- och kommunikationsverkets trafik- och transportregister. Fordon som används i Rysslandstrafiken registreras även i fortsättningen i Transport- och kommunikationsverkets nationella trafik- och transportregister som ämbetsverket förvaltar med stöd av lagen om transportservice. Paragrafens 1 mom. ändras också så att bestämmelserna om fordonets användningsområde blir ett nytt 3 mom.

Ett nytt 2 mom. fogas till paragrafen. Momentet överensstämmer med kraven i artikel 5 i fordonsregisterförordningen enligt vilken varje medlemsstat ska utse en registreringsenhet som är oberoende av samtliga järnvägsföretag för behandlingen av ansökningar och data i anslutning till dem. I momentet föreskrivs att Transport- och kommunikationsverket är den nationella fordonsregistreringsmyndighet som ansvarar för behandlingen av fordonsregistreringsansökningar riktade till den samt för behandlingen och förvaltningen av uppgifter i EU-byråns fordonsregister om fordon som är registrerade i Finland. Eftersom fordonen i fortsättningen registreras i EU-byråns register tillämpas inte heller bestämmelserna i lagen om transportservice om trafik- och transportregistret på registreringen i framtiden. Bestämmelserna om skötseln av registreringsuppgiften och förvaltningen av uppgifterna finns i stället i den direkt tillämpliga EU-lagstiftningen i kommissionens genomförandeförordningar.

Det nya 3 mom. innehåller de bestämmelser om fordonets användningsområde som i den gällande paragrafen ingår i 1 mom. Jämfört med den gällande bestämmelsen ändras momentet dock så att Transport- och kommunikationsverket ska registrera ett fordon i EU-byråns fordonsregister om fordonets användningsområde är begränsat till bannätet i Finland. Om fordonets användningsområde utöver Finland innefattar en eller flera andra EES-medlemsstater ska det registreras i EU-byråns fordonsregister av antingen Transport- och kommunikationsverket eller en registreringsenhet i någon annan medlemsstat. Till momentet fogas också en skyldighet för fordonsinnehavaren att omedelbart underrätta Transport- och kommunikationsverket om ändringar i registeruppgifterna för ett i Finland registrerat fordon så att Transport- och kommunikationsverket kan göra de behövliga ändringarna i EU-byråns fordonsregister. Detta krav överensstämmer med de uppgifter för nationella registreringsenheter som anges i artikel 5 i fordonsregisterförordningen.

Det gällande 2 mom. blir ett nytt 4 mom. I momentet ändras trafik- och transportregistret till EU-byråns fordonsregister. Därmed tilldelar Transport- och kommunikationsverket fordonet ett fordonsnummer i samband med att verket första gången registrerar fordonet i EU-byråns fordonsregister.

Det gällande 3 mom. blir ett nytt 5 mom. Hänvisningen till 14 kap. ändras så att den endast hänvisar till 79 § eftersom bestämmelser om numreringen av ryska fordon utfärdas separat. Av samma anledning upphävs 4 mom. i den gällande paragrafen och det föreslås att en motsvarande bestämmelse fogas till 80 §.

Paragrafens 6 mom. motsvarar 5 mom. i den gällande lagen, och inga ändringar i innehållet föreslås.

72 §. *Enheter som ansvarar för underhåll av fordon*. Paragrafens 1 mom. ändras så att det föreskriver att enheter som ansvarar för underhåll av fordon ska registreras i EU-byråns fordonsregister. Enligt den gällande bestämmelsen ska den underhållsansvariga enheten för ett fordon vara registrerad i Transport- och kommunikationsverkets trafik- och transportregister. Den föreslagna ändringen överensstämmer med vad som föreskrivs i bilaga II i fordonsregisterförordningen om uppgifter som ska införas i EU-byråns fordonsregister.

74 §. *Certifieringsorgan och certifiering av underhållsansvariga enheter*. Det föreslås att 4 mom. ändras så att flyttarbetet stryks. Den föreslagna ändringen är kopplad till upphävandet av 32 § om flyttarbete. I 4 mom. föreskrivs således att certifiering inte krävs av underhållsansvariga enheter med ansvar för fordon som endast används i musei- eller växlingstrafik.

14 kap. *Ibruktagande av fasta delsystem på privata spåranläggningar enligt 5 kap. och ibruktagande av rullande materiel i trafik till Ryssland och i museitrafik.* Kapitlets rubrik ändras så att flyttarbetet stryks. Rubriken bör ändras eftersom 32 § om flyttarbete enligt förslaget ska upphävas.

79 §. *Ibruktagande av rullande materiel i museitrafik*. Rubriken ändras så att den endast gäller ibruktagande av rullande materiel i museitrafik. Bestämmelsen i 1 mom. om att en förvaltare av privata spåranläggningar ska ansöka om tillstånd för ibruktagande för ett fordon hos Transport- och kommunikationsverket innan fordonet får användas för flyttarbete enligt 32 § upphävs. Bestämmelsen måste upphävas eftersom 32 § enligt förslaget ska upphävas. I fortsättningen gäller 1 mom. därmed endast museitrafikoperatörer. Enligt momentet ska en museitrafikoperatör ansöka om tillstånd för ibruktagande för ett fordon som används i museitrafik hos Transport- och kommunikationsverket innan fordonet får användas på bannätet. Inga andra ändringar föreslås.

80 §. *Fordon som anländer från Ryska federationen*. I 2 mom. och i den finskspråkiga lagens 3 mom. görs en teknisk ändring så att ordet trafik ersätts med ordet järnvägstrafik för att göra momenten tydligare.

Till 4 mom. fogas en skyldighet att registrera fordonet i Transport- och kommunikationsverkets trafik- och transportregister. Om registret föreskrivs i 216 § i lagen om transportservice. I praktiken förblir förfarandet för registrering av ryska fordon oförändrat, men bestämmelsen om den egentliga skyldigheten har tidigare funnits i 67 § i samband med registrering av andra fordon. Det görs också en teknisk korrigering på grund av att paragrafnumreringen i lagen om transportservice blev löpande 2019. Rätt hänvisning är alltså till 218 § i lagen om transportservice, som föreskriver att en verksamhetsutövare utan dröjsmål ska göra anmälan till Transport- och kommunikationsverket om förändringar i de uppgifter som införts i trafik- och transportregistret. Till 4 mom. fogas också en ny 2 punkt enligt vilken tekniska uppgifter om fordon som anländer från Ryska federationen ska lämnas till trafik- och transportregistret. Dessa uppgifter lämnas i samband med ansökan om tillstånd för ibruktagande.

Det föreslås att ett nytt 5 mom. om numrering av ryska fordon i Finland fogas till paragrafen. Enligt momentet kan fordonsnummer som tilldelats i ett tredjeland användas på fordon som används i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland. Inga andra ändringar föreslås.

108 §. *Utläggning av bannätsförvaltares uppgifter på entreprenad och fördelning av uppgifterna*. I 1 mom. föreslås en lagteknisk ändring enligt 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 kallat *ändringsdirektivet till järnvägsmarknadsdirektivet*. I 108 § 1 mom. i den gällande spårtrafiklagen

ingår inte kravet enligt artikel 7 c i ändringsdirektivet till järnvägsmarknadsdirektivet om att infrastrukturförvaltaren inte får lägga ut sina uppgifter på entreprenad till ett företag som kontrolleras av ett järnvägsföretag. Detta krav infogas därför i momentet jämsides med de företag som redan nämns där, så att bannätsförvaltaren får lägga ut sina uppgifter på entreprenad till en annan part som inte får vara ett järnvägsföretag, ett företag som har bestämmande inflytande över ett järnvägsföretag eller ett företag som ett järnvägsföretag har bestämmande inflytande över.

111 §. *Vertikal integration*. I 3 mom. görs en teknisk korrigering så att villkoren i artikel 7d.4–7d.10 i ändringsdirektivet till järnvägsmarknadsdirektivet ska iakttas vid finansiella lån mellan olika enheter och i övriga ekonomiska angelägenheter i ett vertikalt integrerat företag. Tillägget om övriga ekonomiska angelägenheter är nödvändigt för att nationellt genomföra hela artikel 7d i ändringsdirektivet till järnvägsmarknadsdirektivet. Med vertikalt integrerade företag avses företag som både bedriver järnvägstrafik och förvaltar bannät.

113 §. *Tillträde till bannätet och rätt att använda det*. I 1 mom. görs en lagteknisk korrigering då hänvisningsbestämmelsen till lagen om transportservice har ändrats till följd av den nya paragrafnumreringen i den lagen. Bestämmelserna om koncession för järnvägsföretag finns i 53 § i lagen om transportservice.

121 §. *Upprättande av tågplaneförslag och hörande av parter.* I 4 mom. görs en teknisk ändring så att momentet hänvisar till 2 mom. i stället för till 1 mom. I 2 mom. föreskrivs om tidsfristen för att upprätta ett tågplaneförslag.

122 §. *Tilldelning av bankapacitet*. I 1 mom. görs en teknisk justering genom att en hänvisning till 118 och 120 § fogas till momentet. Ändringen görs för att klargöra att bannätsförvaltaren ska beakta prioritetsordningen enbart i situationer som gäller särskilda järnvägslinjer enligt 118 § eller överbelastade järnvägslinjer enligt 120 §.

129 §. *Avtal om användning av bannät*. Samma lagtekniska korrigering som föreslås ovan i motiveringen till 113 § görs också i 129 § 4 mom. som i fortsättningen hänvisar till 53 § i lagen om transportservice.

130 §. *Verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande*. I paragrafen görs en teknisk korrigering så att termen järnvägsoperatör ersätts med järnvägsföretag. Bannätsförvaltare och järnvägsföretag motiveras att minska störningar och förseningar i schemalagd trafik med hjälp av verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande. Verksamhetsstyrningen gäller därmed endast järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik som sin huvudsakliga verksamhet, men inga andra järnvägsoperatörer.

132 §. *Minimipaket av tillträdestjänster samt tilläggstjänster och extra tjänster.* I 6 mom. görs en teknisk ändring så att momentet hänvisar till 3 § 2 mom. i stället för till 1 mom. Till momentet fogas också ett förtydligande tillägg om att skyldigheten att garantera ett öppet och icke-diskriminerande tillträde till minimipaket av tillträdestjänster inte gäller anläggningar för tjänster eftersom kravet endast gäller bannätsförvaltare. Ändringen överensstämmer med den justering av avgränsningen av tillämpningsområdet som föreslås ovan i 3 § 2 mom.

133 §. *Tjänster som omfattas av skyldigheten att tillhandahålla tjänster*. Till 2 mom. fogas ett bemyndigande för regleringsorganet att meddela närmare föreskrifter om tidsfristen för tjänsteanläggningens förvaltare att besvara en anhållan från den som ansöker om en tjänst. Regleringsorganet har gett en anvisning om frågan men ansett att det är ändamålsenligt att meddela en föreskrift om tidsfrister som tillämpas på en sådan anhållan.

135 §. *Tillhandahållande av utbildningstjänster*. I 1 mom. görs en lagteknisk korrigering så att momentet i fortsättningen hänvisar till 90 § i lagen om transportservice, som föreskriver om läroanstalter inom järnvägstrafiken och godkännande av dem. Även denna ändring behövs till följd av att lagen om transportservice har fått löpande paragrafnumrering.

149 §. *Regleringsorganets uppgifter*. Till 1 mom. 1 punkten fogas en bestämmelse om att regleringsorganet också utövar tillsyn över efterlevnaden av kraven i järnvägsmarknadsdirektivet och de genomförandeförordningar som utfärdats med stöd av det. Flera genomförandeförordningar har utfärdats med stöd av järnvägsmarknadsdirektivet, och de är direkt tillämplig EU-lagstiftning där regleringsorganet åläggs tillsynsuppgifter.

Till regleringsorganets uppgifter fogas också en ny 11 punkt enligt vilken regleringsorganet är ett sådant oberoende organ som avses i artikel 5.7 i trafikavtalsförordningen. Till det oberoende organets uppgifter hör att bedöma den behöriga myndighetens beslut om myndigheten med stöd av artikel 5.4a och 5.4b i trafikavtalsförordningen har beslutat att upphandla persontrafik på järnväg enligt sin allmänna trafikplikt genom direktupphandling i stället för anbudsförfarande. Direktupphandling utan anbudsförfarande är möjlig vid avtal om allmän trafik enligt artikel 5.3–6 i trafikavtalsförordningen, där regleringsorganet emellertid inte separat förutsätts göra en bedömning. Exempel på sådana upphandlingar är bl.a. små avtal som understiger gränsvärdena. En bedömning av ett oberoende organ behövs dock vid större avtal enligt artikel 5.4a–5.4b som överstiger gränsvärdena. Enligt artikel 5.4a i trafikavtalsförordningen är direktupphandling möjlig vid större avtal om allmän trafik om den behöriga myndigheten har motiverat direktupphandlingen med strukturella eller geografiska särdrag hos marknaden och nätet och anser att avtalet genom direktupphandling förbättrar tjänsternas kvalitet, kostnadseffektivitet eller bägge jämfört med det tidigare avtalet. Enligt trafikavtalsförordningen är i synnerhet särdragen i fråga om efterfrågan på tjänsterna, nätets komplexitet och tekniska och geografiska isolering samt de tjänster som avtalet omfattar sådana strukturella drag hos järnvägsmarknaden och nätet som den behöriga myndigheten kan åberopa för att motivera ett beslut om direktupphandling. Enligt artikel 5.4b i trafikavtalsförordningen är direktupphandling också möjlig om ett sådant avtal endast avser drift av persontrafik på järnväg som tillhandahålls av ett företag som samtidigt förvaltar hela eller större delen av den järnvägsinfrastruktur på vilken tjänsten tillhandahålls, om den järnvägsinfrastrukturen är undantagen från tillämpningen av järnvägsmarknadsdirektivet på det sätt som anges i artikeln. Uppgiften att göra de bedömningar som avses i trafikavtalsförordningen anvisas regleringsorganet, som därmed i Finland är det oberoende organ som avses i artikel 5.7 i trafikavtalsförordningen.

Därtill ändras hänvisningarna i 1 mom. 5 punkten till 90 och 182 § i lagen om transportservice. Även hänvisningen i 2 mom. ändras så att den gäller 182 § i lagen om transportservice. I 90 § i lagen om transportservice finns bestämmelser om läroanstalter inom järnvägstrafiken och i 182 § om behöriga järnvägstrafikmyndigheter.

150 §. *Regleringsorganets rätt att få uppgifter samt beslutsfattande*. Hänvisningsbestämmelserna i 1 mom. till lagen om transportservice ändras på motsvarande sätt som ovan i 149 §.

152 §. *Andra meningsskiljaktigheter och utredningar på eget initiativ*. Rubriken ändras så att den täcker andra meningsskiljaktigheter och regleringsorganets utredningar på eget initiativ. Paragrafens 1 mom. ändras så att den hänvisar till den EU-lagstiftning som avses i 149 § 1 mom. 1 punkten. Ändringen överensstämmer med den ändring som föreslås ovan i 149 § och med att regleringsorganet åläggs olika uppgifter i de genomförandeförordningar som utfärdats med stöd av järnvägsmarknadsdirektivet. Också hänvisningsbestämmelsen i 1 mom. ändras så att den hänvisar till 182 § i lagen om transportservice, som föreskriver om de behöriga myndigheterna i järnvägstrafiken.

Bestämmelserna om medlings- och förhandlingsförfarandena i 2 och 3 mom. preciseras. Regleringsorganet fattar inte beslut om huruvida det anser att medling eller förhandling är ändamålsenligt, utan informerar endast parterna om vilket förfarande det tillämpar för att utreda ärendet. Det föreslås att 2 mom. ändras så att ärenden som gäller meningsskiljaktigheter och som förts till regleringsorganet för prövning i första hand ska avgöras genom medling, om regleringsorganet anser att medling är ändamålsenligt med hänsyn till ärendet. I övriga fall eller om medlingen inte leder till resultat ska regleringsorganet ge sitt avgörande inom sex veckor efter att ha fått tillgång till den utredning som behövs för att avgöra ärendet. Enligt 3 mom. ska ett ärende som regleringsorganet på eget initiativ åtagit sig att avgöra i första hand avgöras genom förhandlingar, om regleringsorganet anser att förhandlingarna är ändamålsenliga med hänsyn till ärendet. I övriga fall eller om förhandlingarna inte leder till resultat ska regleringsorganet ge sitt avgörande inom sex veckor efter att ha fått tillgång till den utredning som behövs för att avgöra ärendet.

152 a §. *Bedömning av den behöriga myndighetens beslut om direktupphandling.* Paragrafen är ny och anknyter till den nya 11 punkten i 149 § som föreslås ovan. Enligt den punkten är regleringsorganet det oberoende organ som avses i artikel 5.7 i trafikavtalsförordningen och som ska bedöma den behöriga myndighetens beslut att upphandla persontrafik på järnväg genom direktupphandling i stället för anbudsförfarande. Om en behörig myndighet enligt 182 § i lagen om transportservice har beslutat att enligt artikel 5.4a eller 5.4b i trafikavtalsförordningen upphandla sådana tjänster inom persontrafik på järnväg som omfattas av den allmänna trafikplikten på järnväg genom direktupphandling i stället för genom anbudsförfarande ska den behöriga myndigheten enligt 1 mom. sända det motiverade beslutet till regleringsorganet omedelbart efter att ha offentliggjort sitt beslut om direktupphandlingen i EU:s officiella tidning. Ovan i motiveringen till 149 § 11 punkten redogörs för bestämmelserna i artikel 5.4a och 5.4b i trafikavtalsförordningen om de villkor som måste uppfyllas för att den behöriga myndigheten ska kunna upphandla persontrafik på järnväg enligt sin allmänna trafikplikt genom direktupphandling i stället för anbudsförfarande. Det är en ny uppgift för regleringsorganet, som sköter den i egenskap av det oberoende organ som avses i artikel 5.7 i trafikavtalsförordningen.

Enligt 2 mom. ska regleringsorganet göra sin bedömning och offentliggöra sitt beslut i enlighet med den inom sex veckor efter att från den behöriga myndigheten ha fått tillgång till alla de uppgifter som behövs för att göra bedömningen. Regleringsorganet har möjlighet att höra den behöriga myndigheten och järnvägsföretagen för att kunna bedöma om direktupphandlingen är motiverad enligt artikel 5.4a och 5.4b i trafikavtalsförordningen. I samband med att regleringsorganet avgör ärendet ska det besluta om åtgärder för att motverka eventuell diskriminering, snedvridning av konkurrensen och annan icke önskvärd utveckling. Regleringsorganets bedömning och beslut i enlighet med bedömningen ska först meddelas till den behöriga myndigheten och vid behov också de övriga parterna och dem som hörts i samband med bedömningen. Därefter ska bedömningen och beslutet också offentliggöras på regleringsorganets webbplats. Regleringsorganets bedömning och beslut får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som föreskrivs i 188 §. Den behöriga myndigheten ska ta hänsyn till regleringsorganets beslut och vid behov ändra sitt beslut om direktupphandling. Regleringsorganets beslut får överklagas enligt vad som föreskrivs i 188 § 3 mom. i lagen.

I 3 mom. föreskrivs om sökande av ändring genom besvär i regleringsorganets beslut som fattats med stöd av denna paragraf. Enligt momentet får omprövning begäras av ett beslut som regleringsorganet fattat med stöd av paragrafen. Bestämmelser om omprövning finns i förvaltningslagen och om ändringssökande i beslut med anledning av begäran om omprövning i lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019).

164 §. *Årsavgift*. Hänvisningen i 1 mom. ändras så att den gäller 178 och 216 § i lagen om transportservice. I 178 § i lagen om transportservice föreskrivs om Transport- och kommunikationsverkets uppgift som allmän tillsynsmyndighet enligt lagen och i 216 § om trafik- och transportregistrets innehåll och syfte. Även dessa ändringar i hänvisningsbestämmelserna beror på att lagen om transportservice fått löpande numrering.

178 §. *Anmärkning och varning*. Paragrafens 1 mom. ändras så att Transport- och kommunikationsverket och regleringsorganet kan ge anmärkningar och varningar också när en verksamhetsutövare handlar i strid med direkt tillämplig EU-lagstiftning. Med direkt tillämplig EU-lagstiftning avses EU:s förordningar, inbegripet kommissionens genomförandeförordningar. Begreppet verksamhetsutövare omfattar här också den behöriga järnvägstrafikmyndigheten enligt 182 § i lagen om transportservice eftersom regleringsorganet med stöd av 149 § 11 punkten och 152 a § ska bedöma också en behörig myndighets beslut att genom direktupphandling upphandla persontrafik på järnväg enligt sin allmänna trafikplikt. Därför ska regleringsorganet vid behov kunna ge anmärkningar och varningar som gäller tillämpningen av de bestämmelserna också till en behörig myndighet.

180 §. *Ingripande i åtgärd eller händelse.* Till paragrafen fogas en bestämmelse om att Transport- och kommunikationsverket har rätt att avbryta spårtrafiken eller begränsa den vid allvarliga störningar under normala förhållanden eller om spårtrafiksystemets säkerhet eller människors liv eller hälsa är hotade. Också i den gällande paragrafen finns en bestämmelse om att Transport- och kommunikationsverket har rätt att avbryta en åtgärd eller annan händelse som hotar eller påverkar spårtrafiken om spårtrafiksystemets säkerhet eller människors liv eller hälsa är hotade. Den föreslagna ändringen grundar sig på statsrådets kartläggning under Covid-19-epidemin över behovet av bestående lagändringar för att i framtiden kunna reagera så snabbt som möjligt på olika allvarliga störningar utan att behöva tillgripa beredskapslagen.

182 §. *Försäkringsplikt*. I paragrafen föreslås ett nytt 2 mom. som bemyndigar Transport- och kommunikationsverket att meddela närmare föreskrifter om beloppet av den ansvarsförsäkring och motsvarande arrangemang som krävs av järnvägsoperatörer och om hur ämbetsverket övervakar att ansvarsförsäkringen är tillräcklig. Det är viktigt att övervaka ansvarsförsäkringens omfattning i synnerhet i situationer där en järnvägsoperatör bedriver järnvägstrafik i Finland med stöd av en koncession som beviljats i en annan EU-medlemsstat och ämbetsverket inte i samband med beviljandet av koncessionen har kunnat kontrollera ansvarsförsäkringen och om den är tillräcklig.

Uppgiften som tillståndsmyndighet överfördes med stöd av lagen om transportservice den 1 juli 2018 från kommunikationsministeriet till Transport- och kommunikationsverket. Med stöd av lagen om transportservice har Transport- och kommunikationsverket gett anvisningar om den rekommenderade nivån för ansvarsförsäkringen som krävs av järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare.

186 a §. *Register över bannätsförvaltare.* Paragrafen är ny. Den berättigar Transport- och kommunikationsverket att föra ett register över bannätsförvaltare. Den föreslagna paragrafens uppbyggnad och de uppgifter som ska föras in i registret motsvarar vad som föreskrivs i 160 § i spårtrafiklagen om ett register över spårbunden stadstrafik. Transport- och kommunikationsverket beviljar bannätsförvaltaren ett säkerhetstillstånd enligt 26 § i spårtrafiklagen eller tar emot en anmälan av förvaltaren av en privat spåranläggning enligt 29 § i lagen. Dessutom ska de viktigaste uppgifterna om bannätsförvaltare som är kritiska för försörjningsberedskapen föras in i registret. Transport- och kommunikationsverket har därmed heltäckande information om de bannätsförvaltare som omfattas av förfarandena för säkerhetstillstånd och anmälningar, och bör också ha rätt att föra in uppgifterna i ett register för att kunna övervaka att bannätsförvaltarna

uppfyller de villkor som anges i lag. Samtidigt föreslås det att 34 § i spårtrafiklagen om förteckning över anmälningar från förvaltare av privata spåranläggningar upphävs.

I 1 mom. föreskrivs att Transport- och kommunikationsverket ska föra ett register över bannätsförvaltarna. Verket får använda registret för att sköta sina uppgifter och skyldigheter enligt denna lag. Momentet motsvarar 160 § 1 mom. om register över spårbunden stadstrafik.

Enligt 2 mom. antecknas i registret bannätsförvaltarens namn och företags- och organisationsnummer, eventuell bifirma, adressuppgifter och andra kontaktuppgifter samt andra uppgifter som bannätsförvaltaren lämnat i sin ansökan om säkerhetstillstånd enligt 25 § 2 mom. eller i sin anmälan enligt 29 § samt de viktigaste uppgifterna om bannätsförvaltare som är kritiska för försörjningsberedskapen i samband med 171 § om beredskap. Med viktiga uppgifter avses uppgifter om namn och hemort för bannätsförvaltare som bedömts vara kritiska för försörjningsberedskapen samt om var förvaltarens bannät är belägna. Med bannätsförvaltare som är kritiska för försörjningsberedskapen avses bannätsförvaltare som är särskilt betydelsefulla för tryggandet av samhällets vitala funktioner. För närvarande har Transport- och kommunikationsverket inte tillgång till omfattande information om bannätsförvaltare som är betydelsefulla för försörjningsberedskapen, och den nu föreslagna ändringen behövs för att inhämta de här uppgifterna och registrera dem. Transport- och kommunikationsverket bedömer vilka bannät som ska betraktas som kritiska för försörjningsberedskapen i samarbete med aktörerna i branschen och de aktörer som utvecklar försörjningsberedskapen. De här bannäten är i regel sådana spårförbindelser som är viktiga för utrikeshandeln och godstrafiken, t.ex. privata spåranläggningar som förvaltas av hamnar och industrianläggningar och som leder till statens bannät.

Enligt 3 mom. ska bannätsförvaltaren lämna uppgifterna via en teknisk anslutning eller på annat sätt i elektronisk form i enlighet med vad som avtalas med Transport- och kommunikationsverket. Innan en teknisk anslutning öppnas ska den som lämnar uppgifter lägga fram en redogörelse som visar att uppgifterna skyddas på behörigt sätt. Momentet motsvarar 160 § 3 mom. om register över spårbunden stadstrafik.

I 4 mom. ingår ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela närmare föreskrifter om de uppgifter som avses i 2 mom. och om hur de ska lämnas. Också det här momentet motsvarar 160 § 4 mom. om register över spårbunden stadstrafik.

188 §. *Ändringssökande*. I 3 mom. stryks ”i ett ärende som gäller meningsskiljaktigheter” eftersom regleringsorganets utredningar på eget initiativ föreslås fogas till andra meningsskiljaktigheter i rubriken för 152 §. Till 3 mom. fogas dessutom en bestämmelse om att lagen om rättegång i marknadsdomstolen (100/2013) föreskriver om ändringssökande i beslut av marknadsdomstolen.

189 §. *Myndigheternas rätt att få upplysningar*. Hänvisningen till kapitlet om regleringsorganet i 2 mom. ändras till en hänvisning till 20 kap. i stället för 18 kap.

Föreslagna ändringar i lagen om transportservice

53 §. *Förutsättningar för bedrivande av järnvägstrafik.* Till paragrafen fogas ett nytt 5 mom. om att ingen koncession krävs av ett järnvägsföretag som har registrerats i någon annan stat än en EES-stat och som bedriver i den mellan Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering ingångna överenskommelsen om direkt internationell järnvägstrafik avsedd järnvägsgränstrafik enbart på spåranläggningar mellan riksgränsen och en järnvägsgränsstation och på spåranläggningar på en järnvägsgränsstation. Denna bestämmelse motsvarar 18 § 2 mom. i

den gällande spårtrafiklagen. Enligt det momentet är sådana järnvägsföretag också befriade från skyldigheten att uppvisa säkerhetsintyg enligt EU-lagstiftningen. Ändringen är teknisk eftersom det ryska järnvägsföretaget (RZD) inte heller för närvarande förutsätts ha en koncession eller ett säkerhetsintyg enligt EU-lagstiftningen när ett tåg anländer till eller avgår från den finska järnvägsgränsstationen.

69 §. *Tillstånd som krävs av förare inom järnvägstrafiken.* Till paragrafen fogas ett nytt 2 mom. om att inget tillstånd krävs för att framföra rullande materiel vid växlingstrafik på en trafikplats, trafik på en privat spåranläggning eller trafik mellan en privat spåranläggning och den första trafikplatsen i statens bannät. Dessutom förutsätts järnvägsoperatören och bannätsförvaltaren komma överens om det område där sådan växlingstrafik utan förarbevis sker.

I Trafikledsverkets bantekniska anvisningar avses med trafikplats ett område som avgränsats för trafikledning och passagerar- och/eller godstrafik och som bannätsförvaltaren fastställt som trafikplats. En trafikplats kan bestå av olika delar och är avgränsad i både terrängen och spårschemat. Enligt förslaget slopas kravet på förarbevis för förare av rullande materiel på en trafikplats, på en privat spåranläggning eller mellan en privat spåranläggning och den första trafikplatsen i statens bannät. Vid behov kan det fordon som framförs också korsa gränsen för trafikplatsen så långt det är nödvändigt för att t.ex. kunna byta spår.

Transport- och kommunikationsverket har gjort en utredning (Rautatieliikenteen kuljettajia koskeva sääntelymuutos, Ville Vainionmäki, Liikenne- ja viestintävirasto https://www.traficom.fi/fi/traficomin-julkaisut) om säkerhetskonsekvenserna av den ändring i 69 § i lagen om transportservice som föreslås i regeringens proposition. Utredningen genomfördes som en intervjuundersökning med de centrala verksamhetsutövarna (bannätsförvaltarna, järnvägsoperatörerna och läroanstalterna). Den centrala slutsatsen i utredningen är att verksamhetsutövarna förespråkar att rullande materiel ska kunna framföras utan förarbevis på trafikplatser och privata spåranläggningar så länge trafiken utan förarbevis begränsas till växlingstrafik. Med den avgränsningen har den föreslagna ändringen inga betydande konsekvenser för trafiksäkerheten, och ändringen motsvarar i stor utsträckning det som avses med småskalig förarverksamhet i regeringens motivering till den gällande lagen om transportservice (RP 145/2017). Dessutom framhålls det i utredningens slutsatser att det är viktigt att Transport- och kommunikationsverket satsar på att kontrollera och övervaka kompetensen hos förare som utför växlingsarbete utan förarbevis. Enligt utredningen borde förflyttning av vagnar avsedda för transport av farligt gods vara möjlig på trafikplatser och privata spåranläggningar som växlingsarbete utan förarbevis på motsvarande sätt som annan växlingstrafik eftersom den inte skiljer sig från annan växlingstrafik. Dessutom betonas det i utredningen att järnvägsoperatören och bannätsförvaltaren alltid bör komma överens om växlingstrafik utan förarbevis på en trafikplats eller privat spåranläggning enligt område och trafikplats. Den föreslagna ändringen i 69 § motsvarar slutsatserna i utredningen.

Den föreslagna ändringen gör lagstiftningen tydligare och ersätter det tidigare förfarandet med småskalig förarverksamhet, som inte regleras i den gällande lagen om transportservice. Förfarandet beskrivs emellertid i motiveringen i regeringens proposition 145/2017 och faller utanför det krav på förarbevis för förare av rullande materiel som ingår i lagen om transportservice. Spårtrafikaktörernas erfarenheter av småskalig förarverksamhet har varit positiva och verksamheten har inte konstaterats orsaka några farliga situationer eller olyckor. Motiveringen i regeringens proposition begränsar emellertid den småskaliga förarverksamheten eftersom den är tillåten endast på ett avgränsat område och av en verksamhetsutövare i sänder. Den föreslagna ändringen utökar därmed inte omfattningen av framförandet av rullande materiel utan förarbevis jämfört med nuläget, men medför rättssäkerhet för aktörerna då bestämmelser tas in i lagen om när småskalig förarverksamhet med rullande materiel är tillåten utan förarbevis. Med beaktande

av spårtrafikaktörernas positiva erfarenheter av småskalig förarverksamhet och deras skyldigheter att genom sina säkerhetsstyrningssystem säkerställa att också förare utan förarbevis är kompetenta och upprätthåller sina kunskaper och att verksamheten är säker har man ansett att den föreslagna ändringen inte har någon negativ effekt på säkerheten i spårtrafiken. Trots ändringen är huvudregeln även i fortsättningen att trafik på statens bannät kräver förarbevis.

86 §. *Kompletterande intyg som beviljats i Sverige*. Det föreslås att paragrafen slopas eftersom den inte längre behövs. Paragrafen föreskriver att kompletterande intyg som i Sverige beviljats förare som hör till personalen hos en järnvägsoperatör som är etablerad i Sverige som sådana är i kraft i järnvägstrafik mellan Finland och Sverige på finska statens gränsområde och järnvägsgränsstationer. Paragrafen behövs emellertid inte eftersom förarbevis som beviljats i en annan EU-stat enligt EU-lagstiftningen automatiskt godtas som sådana. Någon motsvarande bestämmelse finns inte heller i Sveriges nationella lagstiftning.

87 §. *Anmälningar som gäller anställningsförhållanden för förare inom järnvägstrafiken*. Det föreslås att en bestämmelse fogas till 2 mom. om att järnvägsoperatörer utan dröjsmål ska meddela Transport- och kommunikationsverket förutom om de i paragrafen nämna ändringar som rör anställningsförhållanden som upphör eller arbetsoförmåga för förare också om andra ändringar som påverkar förarbeviset. Anmälningsskyldigheten omfattar t.ex. sådana omständigheter som järnvägsoperatören upptäcker eller åtgärder den vidtar som kan vara av betydelse för återkallande, ändring eller begränsning av tillståndet.

Till paragrafen fogas också ett 3 mom. som föreskriver att Transport- och kommunikationsverket på motsvarande sätt ska vara skyldigt att underrätta järnvägsoperatören om det vidtagit åtgärder med stöd av 242 och 243 § för att återkalla, ändra eller begränsa ett förarbevis. Enligt förslaget åläggs verket också skyldigheten att underrätta järnvägsoperatören om det utfärdat verksamhetsförbud enligt 249 §. Järnvägsoperatören bör underrättas för att kunna beakta detta när den tilldelar sina anställda förare arbetsuppgifter.

89 §. *Prov för förare inför järnvägstrafiken*. Det föreslås att en bestämmelse fogas till 1 mom. om att Transport- och kommunikationsverket ska offentliggöra en förteckning över godkända examinatorer. Genom bestämmelsen genomförs nationellt artikel 20.3 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG om behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen. Det är också viktigt för öppenheten att ett sådant register offentliggörs, och det gör det lättare för förare som avlagt provet för rullande materiel att söka upp examinatorer. Motsvarande ändringar föreslås i 90, 204 och 205 § och även de ändringarna baserar sig på artikel 20.3 i det ovannämnda direktivet.

90 §. *Godkännande av läroanstalter inom järnvägstrafiken*. Det föreslås att en bestämmelse fogas till 1 mom. om att Transport- och kommunikationsverket ska offentliggöra ett register över godkända läroanstalter. Motiveringen är densamma som för 89 § 1 mom. ovan.

198 §. *Myndighetens rätt att bestämma om prov eller andra undersökningar*. Till kraven på kunskaper, skicklighet och hälsotillstånd i 1 mom. fogas ett krav på psykisk lämplighet. Transport- och kommunikationsverket kan förutsätta att innehavaren av ett persontillstånd visar att dessa krav för att få tillståndet uppfylls. Den föreslagna kompletteringen överensstämmer i synnerhet med 72 och 73 § som förutsätter att såväl medicinska krav som krav på psykisk lämplighet uppfylls för att förarbevis ska kunna beviljas. Ändringen är alltså teknisk.

204 §. *Godkännande av järnvägsläkare*. Det föreslås att en bestämmelse fogas till 2 mom. om att Transport- och kommunikationsverket ska offentliggöra ett register över godkända järnvägsläkare. Motiveringen är densamma som för 89 § 1 mom. och 90 § 1 mom. ovan.

205 §. *Godkännande av järnvägspsykologer*. Till 2 mom. fogas en bestämmelse om att Transport- och kommunikationsverket också ska offentliggöra ett register över godkända järnvägspsykologer på motsvarande sätt som över godkända examinatorer (89 §), läroanstalter inom järnvägstrafiken (90 §) och järnvägsläkare (204 §).

208 §. *Meddelanden om hälsotillstånd och psykisk lämplighet*. Till de medicinska förutsättningarna i 2 mom. fogas enligt förslaget ett krav på psykisk lämplighet på motsvarande sätt som ovan i 198 §. Den föreslagna ändringen överensstämmer också med paragrafens rubrik där meddelanden om psykisk lämplighet nämns jämsides med meddelanden om hälsotillstånd.

219 §. *Allmänna uppgifter som förs in i trafik- och transportregistret*. En ny 10 punkt fogas till 1 mom. Enligt den får i fråga om fysiska personer uppgifter i Transport- och kommunikationsverkets trafik- och transportregister föras in uppgifter om det företag eller den organisation som en person är anställd hos eller i vars verksamhet personen deltar. Det här gäller företags- eller organisationsuppgifter om förare med förarbevis för järnvägstrafik. Genom den föreslagna ändringen överensstämmer 1 mom. 10 punkten med det föreslagna 243 § 4 mom.

243 §. *Särskilda bestämmelser om återkallande av tillstånd för järnvägstrafik*. Enligt förslaget ändras 4 mom. så att Transport- och kommunikationsverket utan dröjsmål ska underrätta en förare av rullande materiel när ämbetsverket inleder förfarandet för att återkalla förarens förarbevis. Enligt den gällande bestämmelsen ska Transport- och kommunikationsverket utan dröjsmål underrätta lokföraren om beslutet att återkalla tillståndet. Den föreslagna ändringen är motiverad framför allt för att säkerställa förarens rättsskydd, så att föraren av rullande materiel i god tid ska få kännedom om att Transport- och kommunikationsverket inlett ett förfarande för att återkalla förarbeviset för att ämbetsverkets beslut inte ska komma som en överraskning.

8 Bestämmelser på lägre nivå än lag

EU:s järnvägsregisterförordning och fordonsregisterförordning förutsätter ändringar också i 4 § i statsrådets förordning om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet om införandet av uppgifter i banregistret och i fortsättningen i EU-byråns banregisterapplikation. Sannolikt tas också vissa ändringar som EU-lagstiftningen förutsätter in i bilaga IV till den gällande förordningen. I bilagan finns bestämmelser om vilka handlingar som ska bifogas ansökan om att få frångå tillämpningen av en teknisk specifikation för driftskompatibilitet. Statsrådets förordning utfärdas våren 2021. Ett utkast till statsrådets förordning om ändring av statsrådets förordning om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet har bifogats till denna proposition.

I 182 § i spårtrafiklagen föreslås ett nytt 2 mom. som bemyndigar Transport- och kommunikationsverket att meddela närmare föreskrifter om beloppet av en ansvarsförsäkring eller motsvarande arrangemang och föreskriver hur ämbetsverket ska övervaka att ansvarsförsäkringen är tillräcklig. Det är särskilt viktigt att ansvarsförsäkringens tillräcklighet bedöms för de järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik i Finland med stöd av en koncession som beviljats i en annan EES-medlemsstat när ämbetsverket inte kunnat kontrollera deras ansvarsförsäkringar i samband med att koncessionen beviljats. För närvarande finns en anvisning om frågan från Transport- och kommunikationsverket.

Också i den nya föreslagna 186 a § 4 mom. i spårtrafiklagen ingår ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela närmare föreskrifter om uppgifter i registret över bannätsförvaltare och sätten att lämna uppgifterna. Momentet motsvarar bemyndigandet i 160 § 4 mom. i den gällande spårtrafiklagen, enligt vilket Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om de uppgifter som antecknas i registret över spårbunden stadstrafik och om hur de ska ges in.

Därtill föreslås ett bemyndigande i 133 § 2 mom. enligt vilket regleringsorganet för järnvägssektorn får meddela närmare föreskrifter om tidsfristen för förvaltaren av en anläggning för tjänster att besvara en anhållan från den som ansöker om en tjänst. I bestämmelsen fastställs tidsfrister för att besvara anhållanden i olika situationer och den ersätter regleringsorganets gällande anvisning om tidsfrister.

9 Ikraftträdande

Lagarna föreslås träda i kraft den 1 februari 2020. De föreslagna ändringarna i 68, 72 och 80 § i spårtrafiklagen föreslås emellertid träda i kraft den 16 juni 2021, då uppgifter med anknytning till registreringen av fordon överförs från Transport- och kommunikationsverket till EU-byrån.

10 Verkställighet och uppföljning

Transport- och kommunikationsverket har vidtagit åtgärder enligt förordningarna om fordonsregistret och järnvägsinfrastrukturregistret för att uppgifterna om registreringen av fordon och av bannätet och dess delsystem ska kunna överföras till EU-byråns informationssystem inom de tidsfrister som förordningarna förutsätter.

Den statsrådsförordning som beskrivs ovan i 8 kap. utfärdas och Transport- och kommunikationsverkets och regleringsorganets föreskrifter meddelas med stöd av lagarna.

Transport- och kommunikationsverket följer upp hur de föreslagna ändringarna i kraven för säkerhetsintyg och förarbevis för förare av rullande materiel fungerar och vilka konsekvenser de har.

11 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

De lagändringar som ingår i regeringens proposition är i första hand sådana som förordningarna om fordons- och järnvägsinfrastrukturregistren förutsätter och de gäller arbetsfördelningen mellan Transport- och kommunikationsverket och EU-byrån när ansvaret för att förvalta registren överförs från de nationella registermyndigheterna till EU-byrån. Dessa ändringar och de andra ändringar som ingår i regeringens proposition är därmed främst lagtekniska justeringar och inte av betydelse ur ett grundlagsperspektiv.

I förarbetet till spårtrafiklagen (RP 105/2018 rd) beskrivs detaljerat tillståndskraven som gäller järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare och som baserar sig på EU-lagstiftning. Dessa tillståndskrav är enhetliga i alla EU-medlemsstater och begränsar därmed inte näringsfriheten enligt 18 § i grundlagen. Ur ett järnvägssäkerhetsperspektiv är det motiverat att funktioner i samband med järnvägstrafik och bannätsförvaltning ska vara tillståndspliktig verksamhet och att endast verksamhetsutövare som uppfyller tillståndsvillkoren ska kunna bedriva sådan verksamhet. De föreslagna ändringarna i 18 § i spårtrafiklagen och 69 § i lagen om transportservice är i första hand preciseringar i den gällande lagstiftningen och tolkningen av den, och avsikten är inte att i väsentlig grad utvidga trafiken utan säkerhetsintyg och förarbevis jämfört med nuläget. De föreslagna ändringarna försätter inte heller järnvägsoperatörerna i en ojämlik ställning eftersom alla järnvägsoperatörer har möjlighet att bedriva sådan noga avgränsad verksamhet som avses i paragraferna i enlighet med de lindrade tillståndskrav som föreslås.

En statsrådsförordning om driftskompatibilitet hos järnvägssystemet har utfärdats med stöd av 37 § i den gällande spårtrafiklagen, och den innehåller närmare bestämmelser om lämnandet av uppgifter som ska införas i banregistret och om de relaterade tidsfristerna. På motsvarande sätt kan man också i fortsättningen utfärda närmare bestämmelser om de här frågorna genom förordning, trots att ansvaret för att förvalta informationssystemet för registrering av järnvägsinfrastruktur överförs från Transport- och kommunikationsverket till EU:s järnvägsbyrå. Avsikten är att ändra endast 4 § i statsrådets förordning så att uppgifterna i fortsättningen ska föras in i EU-byråns informationssystem. Ett preliminärt utkast till ändring av statsrådets förordning om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet har bifogats till regeringens proposition i bilaga 2.

Järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik i EU ska ha en koncession enligt EU-lagstiftningen och den ska beviljas ett järnvägsföretag om den sökande uppfyller villkoren för koncessionen. Villkoren gäller bl.a. företagets soliditet och att företaget skaffat en tillräckligt omfattande ansvarsförsäkring för att täcka risker och olyckor när det bedriver järnvägstrafik samt eventuella skador som följer av dem. Ett nytt 2 mom. föreslås att fogas till 182 § om försäkringsskyldighet i spårtrafiklagen. Bestämmelsen bemyndigar Transport- och kommunikationsverket att meddela närmare föreskrifter om omfattningen av den ansvarsförsäkring eller andra motsvarande arrangemang som krävs av järnvägsoperatörer och om hur ämbetsverket övervakar ansvarsförsäkringens tillräcklighet i synnerhet för de järnvägsoperatörer som bedriver järnvägstrafik i Finland med stöd av en koncession som beviljats i en annan EES-medlemsstat. Ändringen är motiverad med tanke på den jämlika behandlingen av järnvägsoperatörerna, för att bestämmelserna om ansvarsförsäkring och övervakning av den ska vara enhetliga oberoende av om koncessionen för järnvägstrafik beviljats i Finland eller i någon annan EES-medlemsstat. Ändringen kan också motiveras med järnvägssäkerheten och passagerarnas och befraktarnas rättsskydd, för att de ska ha lika förutsättningar att få ersättning för skador oberoende av i vilken EES-medlemsstat koncessionen har beviljats. Också för närvarande har Transport- och kommunikationsverket med stöd av 55 § i lagen om transportservice meddelat närmare föreskrifter om handlingar som ska bifogas till ansökan om koncession. Ett ansvarsförsäkringsintyg ska bifogas till ansökan om koncession. Transport- och kommunikationsverket är tillståndsmyndighet, och därför är det också ur den synvinkeln motiverat att verket som behörig myndighet meddelar detaljerade föreskrifter i frågan. Dessutom har Transport- och kommunikationsverket (tidigare Trafiksäkerhetsverket) utfärdat en anvisning om omfattningen på den ansvarsförsäkring som krävs av järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare, och i fortsättningen kan den anvisningen ersättas med Transport- och kommunikationsverkets föreskrift.

Enligt självstyrelselagen för Åland (1144/1991) hör den spårbundna trafiken till landskapets lagstiftningsbehörighet, men eftersom Åland saknar järnvägar gäller rikets lagstiftning som sådan också på Åland. Således förutsätter den lagstiftning som föreslås i regeringens proposition inga särskilda lagstiftningsåtgärder av landskapet Åland.

Med stöd av vad som anförts ovan är propositionen förenlig med grundlagen och lagarna kan behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

Kläm

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

Lagförslag

1.

Lag

om ändring av spårtrafiklagen

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i spårtrafiklagen (1302/2018) 4 § 36 punkten samt 32 och 34 §,

ändras 3 § 1–2 mom., 4 § 8, 21, 22, 27, 29 och 30 punkten, 9 § 2 mom., 18 §, 30 § 1 mom., 31 och 37 §, 40 § 4 mom., 65 § 1 mom., 68 §, 72 § 1 mom., 74 § 4 mom., rubriken för 14 kap., 79 § 1 mom., 80 §, 108 § 1 mom., 111 § 3 mom., 113 § 1 mom., 121 § 4 mom., 122 § 1 mom., 129 § 4 mom., 130 §, 132 § 6 mom., 133 § 2 mom., 135 § 1 mom., 149 §, 150 § 1 mom., 152 §, 164 § 1 mom., 178 § 1 mom., 180 §, 188 § 3 mom. och 189 § 2 mom., av dem 188 § 3 mom. sådant det lyder i lag 1507/2019, och

fogas till 182 § ett nytt 2 mom. samt till lagen nya 152 a och 186 a §, som följer:

3 §

Avgränsning av tillämpningsområdet

Andra förvaltare av privata spåranläggningar än de som förvaltar spåranläggningar i kusthamnar och VR-Group Ab kan följa anmälningsförfarandet i 5 kap. i stället för ansökan om säkerhetstillstånd enligt 4 kap. och det säkerhetsstyrningssystem som förutsätts för säkerhetstillstånd i 10 § och de rutiner för nödsituationer i säkerhetsstyrningssystemet som förutsätts i 11 § och kan även följa förfarandena i 14 kap. i stället för bestämmelserna i 9 kap.

Bestämmelserna i 16, 17 och 19 kap. och i 132 § 1 mom. tillämpas inte på de förvaltare av privata spåranläggningar som Europeiska kommissionen, nedan *kommissionen*, på grundval av erhållen anmälan har beslutat ska undantas från tillämpningsområdet för bestämmelserna om tilldelning av kapacitet och om banavgifter i kapitel IV i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde, nedan *järnvägsmarknadsdirektivet*, eller på de förvaltare av privata spåranläggningar som inte hör till järnvägsinfrastrukturen enligt definitionen i bilaga I till järnvägsmarknadsdirektivet. Bestämmelserna ovan tillämpas inte heller på spåranläggningar inom anläggningar för tjänster, på spåranläggningar i hamnar eller på sådana spår som bannätsförvaltaren använder för sina egna godstransporter. På spåranläggningar inom ett område som förvaltas av en hamninnehavare som förvaltar spåranläggningar i en hamn eller av något annat företag eller någon annan sammanslutning som ansvarar för hamnens väsentliga funktioner samt på övriga konstruktioner i anslutning till järnvägsfunktionerna, inklusive kajer och anordningar tillämpas i stället för ovannämnda bestämmelser bestämmelserna i 18 kap. samt Europeiska unionens övriga lagstiftning om anläggningar för tjänster.

4 §

Definitioner

I denna lag avses med

8) *fordonsinnehavare* en fysisk eller juridisk person som utnyttjar ett fordon som transportmedel och som är ägare av fordonet eller har rätt att nyttja det samt som är registrerad som fordonets innehavare i det fordonsregister som förs av Europeiska järnvägsbyrån, nedan *EU-byrån,* eller, om det är fråga om ett fordon som används i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland, i det trafik- och transportregister som avses i 216 § i lagen om transportservice (320/2017),

— —

21) *den som ansöker om tjänster* varje offentlig och privat sammanslutning och verksamhetsutövare, såsom de som ansöker om bankapacitet, järnvägsoperatörer, behöriga myndigheter som avses i 182 § i lagen om transportservice, läroanstalter som tillhandahåller utbildningstjänster, andra tjänsteleverantörer och andra som behöver tjänster, som för sitt eget eller en annan järnvägsoperatörs eller läroanstalts bruk ansöker om de stöd- och underhållstjänster för järnvägstrafiken som tjänsteleverantören tillhandahåller och på vilka kommissionens genomförandebeslut (EU) 2017/2177 om tillträde till anläggningar för tjänster och järnvägsrelaterade tjänster tillämpas,

22) *anläggning för tjänster* installationer, inklusive mark, byggnader, spår inom en anläggning för tjänster och övrig utrustning, som helt eller delvis iordningställts för att tillhandahålla järnvägsoperatörer sådana tjänster som avses i punkterna 2–4 i bilaga II till järnvägsmarknadsdirektivet,

— —

27) *den som ansöker om bankapacitet* järnvägsoperatörer, behöriga myndigheter som avses i 182 § i lagen om transportservice samt avlastare, avsändare, speditörer och operatörer för kombinerade transporter samt inrättningar som ger utbildning för järnvägsbranschen, vilka har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av att ansöka om bankapacitet,

— —

29) *bannätsförvaltare* förvaltaren av statens bannät och förvaltare av privata spåranläggningar som omfattas av lagens tillämpningsområde och som särskilt ansvarar för att anlägga, förvalta och underhålla järnvägsinfrastruktur,

30) *järnvägsinfrastruktur* det bannät som avses i denna lag och fasta delar av banan enligt definitionen i bilaga I till järnvägsmarknadsdirektivet,

— —

9 §

Anmälan av nationella rättsnormer om järnvägssäkerhet

— —

Om rättsnormen är av lokal karaktär geografiskt, behöver den inte anmälas. Däremot ska information om den lokala rättsnormen och var den offentliggörs inkluderas i den banregisterapplikation som avses i 37 § eller i beskrivningen av bannätet.

— —

18 §

Säkerhetsintyg

Bannätet får bara användas av järnvägsoperatörer som har ett säkerhetsintyg för bedrivande av järnvägstrafik.

Säkerhetsintyg krävs emellertid inte för sådan flyttning av fordon som sker i anslutning till lastning av fordon, underhåll av banan eller underhållstjänster och för vilken bannätsförvaltaren

eller bannätsförvaltarna har spärrat tillträdet till bannätet eller en del av det för trafik samt gett anvisningar om förfarandet för flyttning inom det spärrade området.

Säkerhetsintyg krävs inte av ett järnvägsföretag som har registrerats i någon annan stat än en EES-stat och som bedriver i den mellan Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering ingångna överenskommelsen om direkt internationell järnvägstrafik (FördrS 87/2016) avsedd järnvägsgränstrafik enbart på spåranläggningar mellan riksgränsen och en järnvägsgränsstation och på spåranläggningar på en järnvägsgränsstation.

30 §

System för att hantera säkerheten

Förvaltare av privata spåranläggningar som avses i detta kapitel ska upprätthålla ett system för att hantera säkerheten i stället för det säkerhetsstyrningssystem som avses i 10 § och de rutiner för nödsituationer i säkerhetsstyrningssystemet som förutsätts i 11 §. I sitt system för att hantera säkerheten ska förvaltaren av privata spåranläggningar beskriva

1) verksamhetens art och omfattning,
2) organisationen och ansvarsfördelningen,
3) hur bannätets användbarhet och underhåll säkerställs,
4) förfaranden för trafik och flyttning av fordon,
5) en plan för egenkontroll och sätt att genomföra egenkontrollen,
6) hanteringen av alla sådana risker i järnvägssystemet som ingår i organisationens verksamhet.

— —

31 §

Övriga krav på förvaltningen av privata spåranläggningar

Förvaltaren av privata spåranläggningar ansvarar för en trygg användning av järnvägssystemet och för hantering av de risker som användningen medför med beaktande av verksamhetens omfattning.

37 §

Banregisterapplikation

Transport- och kommunikationsverket är den nationella myndighet som övervakar att de bannätsförvaltare som har ett säkerhetstillstånd enligt 25 § för in uppgifter om egenskaperna hos delsystemen och hos delsystemens delar samt om dessas kompatibilitet med de egenskaper som anges i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet i EU-byråns banregisterapplikation.

De bannätsförvaltare som har ett säkerhetstillstånd ska i banregisterapplikationen lämna de uppdaterade uppgifter som avses i 1 mom. om det bannät som de förvaltar. Dessutom ska dessa bannätsförvaltare i banregisterapplikationen lämna uppdaterade uppgifter om ändringar i det bannät som de förvaltar.

Närmare bestämmelser om hur uppgifterna ska lämnas i banregisterapplikationen och inom vilka tidsfrister får utfärdas genom förordning av statsrådet.

40 §

Anmälan av nationella tekniska rättsnormer

— —

Geografiskt lokala rättsnormer och begränsningar behöver inte anmälas, men de ska införas i den banregisterapplikation som avses i 37 §.

65 §

Kontroller före användning av fordon som beviljats tillstånd

Innan en järnvägsoperatör använder ett fordon, ska den kontrollera att

1) fordonet har beviljats tillstånd för utsläppande på marknaden på användningsområdet i fråga och att det är vederbörligen registrerat,

2) fordonet är kompatibelt med järnvägslinjen utifrån den banregisterapplikation som avses i 37 § och de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet eller all annan relevant information som kostnadsfritt och inom rimlig tid lämnas av bannätsförvaltaren om uppgifterna i banregisterapplikationen är ofullständiga,

3) fordonet är vederbörligt integrerat i den tågsammansättning i vilken det är avsett att användas, med beaktande av det aktuella järnvägsföretagets säkerhetsstyrningssystem och den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet i fråga om drift och trafikledning.

68 §

Fordonsnummersystem

Ett fordon som beviljats tillstånd för utsläppande på marknaden eller tillstånd för ibruktagande enligt 79 § ska registreras i EU-byråns fordonsregister innan det tas i bruk.

Transport- och kommunikationsverket är den nationella fordonsregistreringsmyndighet som ansvarar för behandlingen av fordonsregistreringsansökningar riktade till den samt för behandlingen och förvaltningen av uppgifter i EU-byråns fordonsregister om fordon som är registrerade i Finland.

Om fordonets användningsområde är begränsat till bannätet i Finland, ska Transport- och kommunikationsverket registrera det i EU-byråns fordonsregister. Om fordonets användningsområde utöver Finland innefattar en eller flera andra EES-staters territorium, ska det registreras i en av de berörda medlemsstaterna. Fordonsinnehavaren ska omedelbart underrätta Transport- och kommunikationsverket om ändringar i registeruppgifterna för ett i Finland registrerat fordon så att Transport- och kommunikationsverket kan göra de behövliga ändringarna i EU-byråns fordonsregister.

Transport- och kommunikationsverket tilldelar fordonet ett fordonsnummer i samband med att verket första gången registrerar fordonet i EU-byråns fordonsregister.

Den som ansöker om första tillstånd för utsläppande på marknaden eller ibruktagande av ett fordon som avses i 79 § ansvarar för att fordonet i fråga märks med sitt fordonsnummer. Transport- och kommunikationsverket kan vid behov ändra ett fordonsnummer och kräva att fordonsinnehavaren ändrar märkningen av fordonet.

Ett fordon som används i museitrafik behöver inte märkas med ett fordonsnummer som avses i denna paragraf, om fordonet har ett gammalt nummer som grundar sig på ett nationellt nummersystem och som entydigt specificerar det.

72 §

Enheter som ansvarar för underhåll av fordon

Innan ett fordon används på bannätet i Finland ska det anvisas en enhet som ansvarar för dess underhåll. Den underhållsansvariga enheten för fordonet ska vara registrerad i EU-byråns fordonsregister.

— —

74 §

Certifieringsorgan och certifiering av underhållsansvariga enheter

— —

Certifiering och intyg som avses i denna paragraf krävs inte av underhållsansvariga enheter med ansvar för fordon som endast används i musei- eller växlingstrafik.

— —

14 kap

Ibruktagande av fasta delsystem på privata spåranläggningar enligt 5 kap. och ibruktagande av rullande materiel i trafik till Ryssland och i museitrafik

79 §

Ibruktagande av rullande materiel i museitrafik

En museitrafikoperatör ska ansöka om tillstånd för ibruktagande för ett fordon som används i museitrafik hos Transport- och kommunikationsverket innan fordonet får användas på bannätet.

— —

80 §

Fordon som anländer från Ryska federationen

Fordon som används i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland och som anländer från Ryska federationen ska ha Transport- och kommunikationsverkets tillstånd för ibruktagande. Verket beviljar tillstånd för sådana fordon och fordonstyper som i Ryska federationen eller i en annan stat som hör till organisationen för järnvägssamarbete (OSJD, Organisation for Co-operation of Railways), nedan *OSJD-stat*, har ett giltigt tillstånd för ibruktagande eller ett därmed jämförbart tillstånd. Fordonen får gå i trafik endast i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland. Bestämmelser om kraven på fordon finns i den mellan Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering ingångna överenskommelsen om direkt internationell järnvägstrafik och i den med stöd av den överenskommelsen

ingångna överenskommelsen mellan kommunikationsministeriet i Finland och Ryska federationens transportministerium och dess bilagor.

Järnvägsföretag som i Finland bedriver i 1 mom. avsedd direkt internationell järnvägstrafik ska ansöka om tillstånd för ibruktagande hos Transport- och kommunikationsverket innan de inleder trafik med fordon på bannätet i Finland. Överensstämmelsen hos fordon ska påvisas med en anmälan som sökanden ger in till verket. Sökanden ska anmäla att fordonet eller fordonstypen har beviljats tillstånd för ibruktagande eller ett därmed jämförbart tillstånd i Ryska federationen eller någon annan OSJD-stat. Verket avgör ansökan om tillstånd för ibruktagande på basis av den anmälan som sökanden lämnat in. Tillstånd kan beviljas elektroniskt.

Ett lokomotiv som anländer från Ryska federationen och som endast används i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland får anlända till järnvägsgränsstationen i Finland utan ett sådant tillstånd för ibruktagande som avses i 1 mom., om det har ett gällande tillstånd för ibruktagande eller ett därmed jämförbart tillstånd i Ryska federationen eller någon annan OSJD-stat. Bestämmelser om kraven på lokomotiv finns i den mellan Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering ingångna överenskommelsen om direkt internationell järnvägstrafik och i den med stöd av den överenskommelsen ingångna överenskommelsen mellan kommunikationsministeriet i Finland och Ryska federationens transportministerium och dess bilagor.

Ett fordon som anländer från Ryska federationen och som används i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland ska registreras i det trafik- och transportregister som avses i 216 § i lagen om transportservice. För detta ändamål ska järnvägsföretag som i Finland bedriver direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland utan obefogat dröjsmål så snart de fått de uppgifter som avses i 218 § i den lagen och senast i sin ansökan om tillstånd för ibruktagande enligt 1 mom. till Transport- och kommunikationsverket lämna följande uppgifter om fordon som anländer från Ryska federationen för anteckning i trafik- och transportregistret:

1) fordonets ägare eller innehavare,
2) tekniska egenskaper,
3) begränsningar som gäller användningen av fordonet,
4) omständigheter som gäller underhållsplanen och som är relevanta för säkerheten.

På fordon som används i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland kan det användas fordonsnummer som tilldelats i ett tredjeland.

108 §

Utläggning av bannätsförvaltares uppgifter på entreprenad och fördelning av uppgifterna

En bannätsförvaltare får lägga ut sina uppgifter på entreprenad till en annan part som inte får vara ett järnvägsföretag eller ett företag som har bestämmande inflytande över ett järnvägsföretag eller ett företag som ett järnvägsföretag har bestämmande inflytande över. Bannätsförvaltaren ska se till att utläggningen av uppgifterna inte orsakar intressekonflikter och se till att konfidentialiteten hos kommersiellt känslig information garanteras.

— —

111 §

Vertikal integration

— —

Utöver vad som föreskrivs i 109 § ska villkoren i artikel 7d.4–7d.10 i det direktiv som nämns i 1 mom. iakttas vid finansiella lån mellan olika enheter och i övriga ekonomiska angelägenheter i ett vertikalt integrerat företag.

113 §

Tillträde till bannätet och rätt att använda det

Sådan bankapacitet på bannätet som beviljats enligt detta kapitel får användas för järnvägstrafik av järnvägsföretag som fått koncession av Transport- och kommunikationsverket enligt 53 § 1 mom. 1 punkten i lagen om transportservice eller som fått koncession för järnvägstrafik i en EES-stat och som också i andra avseenden uppfyller förutsättningarna för bedrivande av järnvägstrafik enligt den paragrafen. Också andra järnvägsoperatörer får för att bedriva trafik använda bankapacitet som beviljats enligt detta kapitel, om förutsättningarna för bedrivande av trafik enligt nämnda paragraf uppfylls.

— —

121 §

Upprättande av tågplaneförslag och hörande av parter

— —

Bannätsförvaltaren ska sända tågplaneförslaget för kännedom till dem som har ansökt om bankapacitet och till övriga berörda parter inom den tidsfrist som avses i 2 mom. och höra parterna om tågplaneförslaget samt ge dem en tidsfrist på minst en månad för att framföra sina synpunkter på tågplaneförslaget.

122 §

Tilldelning av bankapacitet

En bannätsförvaltare ska utifrån tågplaneförslaget samt hörandet enligt 121 § 4 mom. besluta om tilldelning av bankapacitet på likvärdiga och icke-diskriminerande grunder för en tågplaneperiod. Bannätsförvaltaren ska då särskilt se till persontrafikens, godstrafikens samt banunderhållets behov och att bannätet utnyttjas på ett effektivt sätt. När beslutet om tilldelningen av bankapacitet med stöd av 118 § eller 120 § fattas ska banförvaltaren, om inte annat följer av detta kapitel, också beakta prioritetsordningen för en särskild eller en överbelastad järnvägslinje eller en del av den. Beslut om att ändra eller omfördela bankapacitet för regelbunden trafik under tågplaneperioden ska fattas på de grunder som anges i 121 § 1 mom. med iakttagande av den förordning av statsrådet som utfärdats med stöd av 117 § 4 mom.

— —

129 §

Avtal om användning av bannät

— —

Bannätsförvaltare får inte ingå avtal om användning av bannätet förrän järnvägsföretaget uppfyller de förutsättningar för bedrivande av järnvägstrafik som anges i 53 § 1 mom. 1–3 och 5 punkten i lagen om transportservice. Bannätsförvaltare får inte ingå avtal om användning av bannätet med en annan järnvägsoperatör förrän järnvägsoperatören har ett i 18 § avsett säkerhetsintyg och i övrigt uppfyller förutsättningarna för bedrivande av järnvägstrafik. Andra som ansöker om bankapacitet ska ange den järnvägsoperatör som ska utnyttja bankapaciteten som tilldelas sökanden. Bannätsförvaltaren ska i detta fall ingå avtal om användning av bannätet med den angivna järnvägsoperatören i fråga.

130 §

Verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande

I syfte att effektivisera användningen av bannätet och främja järnvägstrafikens punktlighet samt minska sådana driftavbrott i bannätet som beror på järnvägstrafik och banhållning ska bannätsförvaltare och järnvägsföretag motiveras att begränsa störningar som beror på deras verksamhet och höja bannätets prestanda med hjälp av verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande i enlighet med denna paragraf. Systemet ska vara opartiskt, icke-diskriminerande och förenligt med proportionalitetsprincipen. Bannätsförvaltarna och järnvägsföretagen ska vid verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande följa grundprinciperna i punkt 2 i bilaga VI till järnvägsmarknadsdirektivet.

Ett järnvägsföretag ska betala bannätsförvaltaren ersättning i enlighet med verksamhetsstyrningen genom kvalitetskrav på utförande, om den trafik som järnvägsföretaget bedriver, av skäl som beror på järnvägsföretaget, väsentligt avviker från den bankapacitet som beviljats företaget. Bannätsförvaltaren ska betala järnvägsföretaget ersättning i enlighet med verksamhetsstyrningen genom kvalitetskrav på utförande, om bannätets användbarhet på grund av trafikstörningar som beror på bannätsförvaltaren avviker väsentligt från den bankapacitet som tilldelats järnvägsföretaget och om detta inverkar negativt på järnvägssystemets funktionsduglighet.

Om bannätsförvaltaren och järnvägsföretaget är av olika åsikt i en fråga som gäller verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande, ska de begära att regleringsorganet avgör ärendet. Regleringsorganet ska fatta ett beslut inom tio arbetsdagar efter det att bannätsförvaltaren eller järnvägsföretaget har sänt alla de dokument som rör ärendet till regleringsorganet.

132 §

Minimipaket av tillträdestjänster samt tilläggstjänster och extra tjänster

— —

Även de förvaltare av privata spåranläggningar som avses i 3 § 2 mom. med undantag för anläggningarna för tjänster, ska garantera ett öppet och icke-diskriminerande tillträde till sitt bannät och till de minimipaket av tillträdestjänster som tillhandahålls där. Prissättningen av användningen av privata spåranläggningar och de tjänster som tillhandahålls på dem ska vara skälig och likvärdig. Regleringsorganet har rätt till information om tilldelning av kapacitet, tjänsteutbud och prissättning av tjänster på privata spåranläggningar.

— —

133 §

Tjänster som omfattas av skyldigheten att tillhandahålla tjänster

Tjänsteleverantörer ska så fort som möjligt svara på den anhållan om att få tillgång till de tjänster och spårförbindelser som avses i 1 mom. eller om att utnyttja en anläggning för tjänster som framställts av den som ansöker om tjänster, även i det fall att det föreligger flera anhållanden om tillgång till tjänster eller utnyttjande av en anläggning för tjänster. Regleringsorganet ska sätta ut en tid inom vilken en tjänsteleverantör ska besvara anhållan från den som ansöker om en tjänst. Regleringsorganet kan utfärda närmare föreskrifter om maximitiderna för att besvara ansökningarna om tillgång till en tjänst. En tjänsteleverantör får avslå anhållan om tjänster endast om det finns sådana praktiskt möjliga alternativ till tjänsten i enlighet med marknadsförhållandena som möjliggör bedrivande av persontrafiken eller godstrafiken i fråga på samma eller ett alternativt linjeavsnitt under ekonomiskt godtagbara förutsättningar. Den som vägrar tillhandahålla tjänster är skyldig att skriftligen motivera det nekande beslutet och ska instruera den som ansöker om tjänster var och på vilka villkor praktiskt möjliga alternativ finns att tillgå. En tjänsteleverantör är inte skyldig att investera i tjänster för att kunna bemöta alla anhållanden om tjänster på det sätt som anges i ansökningarna. Den som ansöker om tjänster kan begära avgörande av regleringsorganet, om en tjänsteleverantör vägrar tillhandahålla tjänster. Regleringsorganet kan vidta de åtgärder det anser behövliga för att se till att en lämplig andel av kapaciteten för tillhandahållande av tjänster tilldelas utomstående sökande.

135 §

Tillhandahållande av utbildningstjänster

En läroanstalt som avses i 90 § i lagen om transportservice ska på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt mot ersättning tillhandahålla utbildningstjänster till bolag och andra sammanslutningar som bedriver verksamhet enligt denna lag, om utbildningen behövs för uppfyllande av kraven för erhållande av säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd. Ersättningen ska vara likvärdig och rimlig i förhållande till kostnaderna för utbildningen och en skälig avkastning.

149 §

Regleringsorganets uppgifter

Regleringsorganet ska övervaka, kontrollera och främja att järnvägsmarknaden är fungerande, opartisk och icke-diskriminerande. Regleringsorganet ska utöver vad som föreskrivs någon annanstans i denna lag

1) utöva tillsyn över efterlevnaden av denna lag och krav som utfärdats med stöd av den samt av järnvägsmarknadsdirektivet och kraven i de genomförandeordningar som utfärdats med stöd av det,

2) fungera som myndighet som behandlar begäranden om omprövning och besvär på järnvägsmarknaden,

3) särskilt säkerställa att förfarandena för beviljande av tillträdesrätt till bannätet och de avgifter som tas ut för tillträdesrätten, de tjänster som tillhandahålls aktörer inom järnvägssektorn och prissättningen av tjänsterna, trafikledningen, planeringen av arbeten för att modernisera bannätet, planerat och oplanerat banunderhåll samt beskrivningen av bannätet och informationen om alla ovan nämnda frågor i beskrivningen av bannätet är icke-diskriminerande och motsvarar föreskrivna krav,

4) övervaka bannätsförvaltarnas oberoende och att bannätsförvaltarnas uppgifter har ordnats på det sätt som föreskrivs i 16 kap.,

5) avgöra meningsskiljaktigheter mellan järnvägsoperatörer, dem som ansöker om bankapacitet, bannätsförvaltare, tjänsteleverantörer, dem som ansöker om tjänster, läroanstalter som tillhandahåller utbildningstjänster och som avses i 90 § i lagen om transportservice, företag som behöver utbildningstjänster och de behöriga myndigheter som avses i 182 § i den lagen,

6) övervaka konkurrenssituationen på järnvägsmarknaden, inklusive särskilt marknaden för persontrafik med höghastighetståg,

7) besluta om åtgärder för att motverka snedvridning av konkurrensen på järnvägsmarknaden, diskriminering och all annan icke önskvärd utveckling, dock utan att detta påverkar konkurrensmyndighetens behörighet,

8) granska statsägda järnvägsföretags bokföring och lämna uppgifter till statsunderstödsmyndigheterna, om organet upptäcker missbruk av understöd, dock utan att detta påverkar statsunderstödsmyndigheternas behörighet,

9) sköta övriga uppgifter enligt denna lag, järnvägsmarknadsdirektivet och genomförandeförordningar som utfärdats med stöd av det, i vilka ingår rätten att utöva tillsyn över och avgöra ärenden som hör samman med dessa uppgifter samt rätten att få information av aktörer på järnvägsmarknaden för skötseln av uppgifterna i fråga,

10) delta i samarbetet mellan regleringsorganen inom Europeiska unionen och vid behov i beredningen av beslut om internationella järnvägslinjer,

11) fungera som det i artikel 5.7 i trafikavtalsförordningen avsedda oberoende organ vars uppgift det är att bedöma den i 182 § i lagen om transportservice avsedda behöriga myndighetens beslut om att upphandla tjänster inom persontrafik på järnväg som omfattas av den allmänna trafikplikten genom direktupphandling i sådana fall som avses i artikel 5.4a och 5.4b i trafikavtalsförordningen.

Regleringsorganet prövar och avgör ärenden som hör till dess behörighet på eget initiativ eller på initiativ av järnvägsoperatörer, bannätsförvaltare, dem som ansöker om bankapacitet, tjänsteleverantörer, dem som ansöker om tjänster, läroanstalter som tillhandahåller utbildningstjänster, företag som behöver utbildningstjänster, de behöriga myndigheter som avses i 182 § i lagen om transportservice eller andra vars rättigheter ärendet kan gälla. Regleringsorganet ska i samband med avgörandet av ett ärende besluta om lämpliga åtgärder för att motverka diskriminering, snedvridning av konkurrensen på marknaden och all annan icke önskvärd utveckling.

Regleringsorganet får använda de metoder som Transport- och kommunikationsverket enligt 16 § har rätt att använda i sitt tillsynsuppdrag.

Regleringsorganet ska minst en gång vartannat år rådfråga företrädare för användare av järnvägstjänster för godstransport och persontrafik i syfte att ta hänsyn till deras syn på järnvägsmarknaden.

150 §

Regleringsorganets rätt att få uppgifter samt beslutsfattande

Regleringsorganet har trots sekretessbestämmelserna rätt att utan obefogat dröjsmål av järnvägsoperatörer, bannätsförvaltare, dem som ansöker om bankapacitet, sådana läroanstalter som avses i 90 § i lagen om transportservice, företag som behöver utbildningstjänster, tjänsteleverantörer, dem som ansöker om tjänster, sådana behöriga myndigheter som avses i 182 § i den lagen och andra berörda aktörer få de uppgifter och utredningar som behövs för tillsynen över och uppföljningen av järnvägsmarknaden eller för behandlingen av ärenden som organet fått i uppgift eller på eget initiativ åtagit sig att avgöra.

— —

152 §

Andra meningsskiljaktigheter och utredningar på eget initiativ

Järnvägsoperatörer, de som ansöker om bankapacitet, de som ansöker om tjänster, företag som behöver utbildningstjänster, bannätsförvaltare, tjänsteleverantörer och andra som tillhandahåller tjänster och sådana behöriga myndigheter som avses i 182 § i lagen om transportservice kan föra andra ärenden än sådana som avses i 151 § i den lagen till regleringsorganet för prövning och avgörande, om de anser att någon handlar i strid med denna lag eller krav som utfärdats med stöd av den, i strid med den EU-lagstiftning som avses i 149 § 1 mom. 1 punkten i denna lag eller i strid med kravet på icke-diskriminering och opartiskhet. Regleringsorganet kan också på eget initiativ ta ett ärende till prövning.

Ett ärende som gäller meningsskiljaktigheter och som förts till regleringsorganet för prövning ska i första hand avgöras genom medling, om regleringsorganet anser att medling är ändamålsenligt med hänsyn till ärendet. I övriga fall eller om medlingen inte leder till resultat, ska regleringsorganet ge sitt avgörande inom sex veckor efter att ha fått tillgång till den utredning som behövs för att avgöra ärendet.

Ett ärende som regleringsorganet på eget initiativ åtagit sig att avgöra ska i första hand avgöras genom förhandlingar om regleringsorganet anser att förhandlingarna är ändamålsenliga med hänsyn till ärendet. I övriga fall eller om förhandlingarna inte leder till resultat, ska regleringsorganet ge sitt avgörande inom sex veckor efter att ha fått tillgång till den utredning som behövs för att avgöra ärendet.

152 a §

Bedömning av den behöriga myndighetens beslut om direktupphandling

Om en behörig myndighet enligt 182 § i lagen om transportservice har beslutat att enligt artikel 5.4a eller 5.4b i trafikavtalsförordningen upphandla sådana tjänster inom persontrafik på järnväg som omfattas av den allmänna trafikplikten på järnväg genom direktupphandling i stället för genom anbudsförfarande, ska den behöriga myndigheten omedelbart när beslutet offentliggjorts sända det motiverade beslutet till regleringsorganet.

Regleringsorganet bedömer den behöriga myndighetens beslut i egenskap av det oberoende organ som avses i 149 § 11 punkten. Regleringsorganet ska göra sin bedömning och offentliggöra sitt beslut i enlighet med den inom sex veckor efter att ha fått tillgång till alla de uppgifter som behövs för att för att göra bedömningen. Regleringsorganet ska i samband med avgörandet av ärendet besluta om vilka åtgärder som krävs för att motverka diskriminering, snedvridning av konkurrensen på marknaden och all annan icke önskvärd utveckling. Regleringsorganets bedömning och beslut i enlighet med bedömningen ska meddelas till den behöriga myndigheten och därefter offentliggöras på regleringsorganets webbplats.

Omprövning får begäras i fråga om beslut som regleringsorganet fattat med stöd av denna paragraf. Om omprövning föreskrivs i förvaltningslagen och om sökande av ändring i ett beslut med anledning av omprövningsbegäran i lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019).

164 §

Årsavgift

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

— —

178 §

Anmärkning och varning

Transport- och kommunikationsverket och regleringsorganet kan ge järnvägsoperatörer, bannätsförvaltare, sådana verksamhetsutövare som avses i 159 § eller andra verksamhetsutövare som avses i denna lag en anmärkning eller varning, om de handlar i strid med denna lag eller de bestämmelser som utfärdats med stöd av den eller i strid med direkt tillämplig EU-lagstiftning. En varning kan ges, om en anmärkning med beaktande av de omständigheter som framgår i ärendet som helhet inte kan anses vara tillräcklig.

180 §

Ingripande i åtgärd eller händelse

Transport- och kommunikationsverket har rätt att avbryta spårtrafiken eller begränsa den vid allvarliga störningar under normala förhållanden eller om spårtrafiksystemets säkerhet eller människors liv eller hälsa är hotade. På motsvarande grunder har verket också rätt att avbryta eller begränsa en åtgärd eller annan händelse som hotar eller påverkar spårtrafiken. Transport- och kommunikationsverket eller regleringsorganet kan avbryta eller begränsa en åtgärd eller händelse som orsakar betydande egendoms- eller miljöskador eller annan sådan verksamhet som inverkar negativt på verksamheten på spårtrafiksmarknaden.

182 §

Försäkringsplikt

— —

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om beloppet av ansvarsförsäkringen och något annat motsvarande arrangemang samt om hur verket övervakar ansvarsförsäkringens tillräcklighet.

186 a §

Register över bannätsförvaltare

Transport- och kommunikationsverket ska föra ett register över bannätsförvaltarna. Verket får använda registret vid fullgörandet av sina uppgifter och skyldigheter enligt denna lag.

I registret antecknas bannätsförvaltarens namn och företags- och organisationsnummer, eventuell bifirma, adress- och andra kontaktuppgifter samt andra uppgifter som bannätsförvaltaren lämnat i sin ansökan om säkerhetstillstånd enligt 25 § 2 mom. eller i sin anmälan enligt 29 § samt de viktigaste uppgifterna om bannätsförvaltare som är kritiska för försörjningsberedskapen.

Bannätsförvaltaren ska lämna uppgifterna genom teknisk anslutning eller på annat sätt i elektronisk form i enlighet med vad som avtalas med Transport- och kommunikationsverket. Innan en teknisk anslutning öppnas ska den som lämnar uppgifter lägga fram en redogörelse som visar att uppgifterna skyddas på behörigt sätt.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om de uppgifter som avses i 2 mom. och hur de ska lämnas.

188 §

Ändringssökande

— —

Reglerginsorganets beslut som meddelats med stöd av 151 § med anledning av en begäran om omprövning får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen. Regleringsorganets beslut som meddelats med stöd av 152 § får överklagas genom besvär hos marknadsdomstolen. Bestämmelser om sökande av ändring i marknadsdomstolens beslut finns i lagen om rättegång i marknadsdomstolen (100/2013).

— —

189 §

Myndigheternas rätt att få upplysningar

— —

Järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare ska trots företagshemligheter ge regleringsorganet de upplysningar det behöver för skötseln av de uppgifter som avses i 20 kap.

— —

———

Denna lag träder i kraft den 20 .

Bestämmelserna i 68 §, 72 § 1 mom. och 80 § träder dock i kraft först den 16 juni 2021.

———

2.

Lag

om ändring av lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i lagen om transportservice (320/2017) 86 §, sådan den lyder i lag 301/2018,

ändras 69 och 87 §, 89 § 1 mom., 90 § 1 mom., 198 § 1 mom., 204 § 2 mom., 205 § 2 mom., 208 § 2 mom., 219 § 1 mom., 243 § 4 mom. och 260 §, sådana de lyder, 69 § och 89 § 1 mom. i lagarna 301/2018 och 371/2019, 87 § i lagarna 984/2018 och 371/2019, 90 § 1 mom., 198 § 1 mom., 204 § 2 mom., 205 § 2 mom., 208 § 2 mom. och 243 § 4 mom. i lag 984/2018 och 219 § 1 mom. i lag 301/2018, och

fogas till 53 §, sådan den lyder i lag 1505/2019, ett nytt 5 mom. som följer:

53 §

Förutsättningar för bedrivande av järnvägstrafik

— —

Koncession krävs inte av ett järnvägsföretag som har registrerats i någon annan stat än en EES-stat och som bedriver i den mellan Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering ingångna överenskommelsen om direkt internationell järnvägstrafik (FördrS 87/2016) avsedd järnvägsgränstrafik enbart på spåranläggningar mellan riksgränsen och en järnvägsgränsstation och på spåranläggningar på en järnvägsgränsstation.

69 §

Tillstånd som krävs av förare inom järnvägstrafiken

För att framföra rullande materiel krävs tillstånd. Ett tillstånd kan styrkas genom ett förarbevis, som tillhör föraren. Föraren ska ha förarbeviset med sig när han eller hon framför rullande materiel, om inte tillståndets existens kan styrkas på annat sätt.

Det krävs emellertid inget tillstånd för att framföra rullande materiel vid trafik i växlingsarbete inom en trafikplats, på en privat spåranläggning eller mellan en privat spåranläggning och den första trafikplatsen i statens bannät förutsatt att järnvägsoperatören och bannätsförvaltaren avtalar om det område där växlingsarbetet utförs utan förarbevis.

Ett tillstånd som utfärdats i Finland är i kraft också i andra EES-stater för förare som har fyllt 20 år. På motsvarande villkor är ett förarbevis som utfärdats i någon annan EES-stat i kraft i Finland.

87 §

Anmälningar som gäller anställningsförhållanden för förare inom järnvägstrafiken

En järnvägsoperatör ska utan dröjsmål meddela Transport- och kommunikationsverket eller någon annan som beviljat förarens förarbevis när anställningsförhållandet för en förare i dess tjänst eller verksamheten för en förare som deltar i dess verksamhet inleds eller upphör.

Järnvägsoperatören ska också utan dröjsmål meddela Transport- och kommunikationsverket om arbetsoförmåga för en sådan förare som avses i 1 mom. räcker längre än tre månader. Järnvägsoperatören ska utan dröjsmål meddela Transport- och kommunikationsverket också om andra ändringar som påverkar förarbevisets omfattning.

Transport- och kommunikationsverket är skyldigt att underrätta järnvägsoperatören om verket har vidtagit någon av de åtgärder som avses i 242 eller 243 § för att ändra, begränsa eller återkalla en förares förarbevis eller om det har utfärdat ett verksamhetsförbud enligt 249 §.

89 §

Prov för förare inom järnvägstrafiken

Sedan en sådan utbildning som avses i 88 § har slutförts ska föraren med godkänt resultat avlägga prov för att fastställa att föraren har de kunskaper och färdigheter som uppgiften förutsätter. Proven ska examineras av en examinator som har godkänts för uppgiften. Transport- och kommunikationsverket ska offentliggöra en förteckning över godkända examinatorer.

— —

90 §

Godkännande av läroanstalter inom järnvägstrafiken

Transport- och kommunikationsverket godkänner på ansökan och för högst fem år läroanstalter som avses i detta kapitel som anordnar utbildning för förare eller delar av utbildningen, om sökanden har god yrkeskunskap om järnvägssystemet och den kunskap och skicklighet uppgiften kräver samt ändamålsenligt undervisningsmaterial och ändamålsenliga lokaler. Transport- och kommunikationsverket ska offentliggöra en förteckning över godkända läroanstalter.

198 §

Myndighetens rätt att bestämma om prov eller andra undersökningar

Om Transport- och kommunikationsverket har särskilda skäl att misstänka att innehavaren av ett persontillstånd inte uppfyller kraven för att få och hålla i kraft tillståndet i fråga om kunskaper, skicklighet, hälsotillstånd eller psykisk lämplighet, kan verket förutsätta att innehavaren genom ett prov, en läkarundersökning eller någon annan undersökning visar att han eller hon fortfarande uppfyller kraven och inom utsatt tid lämnar in ett intyg eller en annan utredning över ett sådant prov, en sådan läkarundersökning eller en sådan annan undersökning till Transport- och kommunikationsverket.

— —

204 §

Godkännande av järnvägsläkare

— —

Transport- och kommunikationsverket kan förnya godkännandet för en järnvägsläkare som uppfyller behörighetskraven enligt 1 mom. och har upprätthållit sin kompetens på behörigt sätt. Transport- och kommunikationsverket ska offentliggöra en förteckning över godkända järnvägsläkare.

— —

205 §

Godkännande av järnvägspsykologer

— —

Transport- och kommunikationsverket kan förnya godkännandet för en järnvägspsykolog som uppfyller behörighetskraven enligt 1 mom. och har upprätthållit sin kompetens på behörigt sätt. Transport- och kommunikationsverket ska offentliggöra en förteckning över godkända järnvägspsykologer.

208 §

Meddelanden om hälsotillstånd och psykisk lämplighet

— —

De som avses i 1 mom. ska trots sekretessbestämmelserna och även utan en begäran underrätta Transport- och kommunikationsverket vid misstanke om att den som söker eller innehar ett tillstånd inte uppfyller kraven i fråga om hälsotillstånd eller psykisk lämplighet för tillståndet.

— —

219 §

Allmänna uppgifter som förs in i trafik- och transportregistret

I fråga om fysiska personer får i registret föras in uppgift om
1) namn samt personbeteckning eller födelsetid, om personbeteckning saknas,
2) kön,
3) födelsehemkommun, födelsestat och nationalitet,
4) adress och andra kontaktuppgifter,
5) hemkommun,
6) modersmål och kontaktspråk,
7) en persons död,
8) fotografi och namnteckningsprov,
9) företags- och organisationsnummer, om personen är en enskild näringsidkare.
10) det företag eller den organisation som en person är anställd hos eller i vars verksamhet personen deltar.

— —

243 §

Särskilda bestämmelser om återkallande av tillstånd för järnvägstrafik

— —

När Transport- och kommunikationsverket inleder förfarandet för att återkalla förarbeviset för en förare av rullande materiel, ska föraren och den järnvägsoperatör i vars tjänst föraren är eller i vars verksamhet föraren deltar och som verket känner till utan dröjsmål underrättas om detta.

— —

_____

Denna lag träder i kraft den 20 . _____

Helsingfors den 27.8.2020

Statsminister

Sanna Marin

Kommunikationsminister Timo Harakka

Bilagor
Parallelltexter

1.

Lag

om ändring av spårtrafiklagen

I enlighet med riksdagens beslut:

upphävs i spårtrafiklagen (1302/2018) 4 § 36 punkten samt 32 och 34 §,

ändras 3 § 1–2 mom., 4 § 8, 21, 22, 27, 29 och 30 punkten, 9 § 2 mom., 18 §, 30 § 1 mom., 31 och 37 §, 40 § 4 mom., 65 § 1 mom., 68 §, 72 § 1 mom., 74 § 4 mom., rubriken för 14 kap., 79 § 1 mom., 80 §, 108 § 1 mom., 111 § 3 mom., 113 § 1 mom., 121 § 4 mom., 122 § 1 mom., 129 § 4 mom., 130 §, 132 § 6 mom., 133 § 2 mom., 135 § 1 mom., 149 §, 150 § 1 mom., 152 §, 164 § 1 mom., 178 § 1 mom., 180 §, 188 § 3 mom. och 189 § 2 mom., av dem 188 § 3 mom. sådant det lyder i lag 1507/2019, och

fogas till 182 § ett nytt 2 mom. samt till lagen nya 152 a och 186 a §, som följer:

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
3 §	3 §
Avgränsning av tillämpningsområdet	*Avgränsning av tillämpningsområdet*
Andra förvaltare av privata spåranläggningar än de som förvaltar spåranläggningar i kusthamnar och VR-Group Ab kan följa anmälningsförfarandet i 5 kap. i stället för ansökan om säkerhetstillstånd enligt 4 kap. och det säkerhetsstyrningssystem som förutsätts för säkerhetstillstånd i 10 § och de rutiner för nödsituationer i säkerhetsstyrningssystemet som förutsätts i 11 § och kan även följa förfarandena i 14 kap. i stället för bestämmelserna i 9 kap, *58–67 § och 12 kap*.	Andra förvaltare av privata spåranläggningar än de som förvaltar spåranläggningar i kusthamnar och VR-Group Ab kan följa anmälningsförfarandet i 5 kap. i stället för ansökan om säkerhetstillstånd enligt 4 kap. och det säkerhetsstyrningssystem som förutsätts för säkerhetstillstånd i 10 § och de rutiner för nödsituationer i säkerhetsstyrningssystemet som förutsätts i 11 § och kan även följa förfarandena i 14 kap. i stället för bestämmelserna i 9 kap.
Bestämmelserna i 16, 17 och 19 kap. och i 132 § 1 mom. tillämpas inte på de förvaltare av privata spåranläggningar som Europeiska kommissionen, nedan *kommissionen*, på grundval av erhållen anmälan har beslutat ska undantas från tillämpningsområdet för bestämmelserna om tilldelning av kapacitet och om banavgifter i kapitel IV i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde, nedan *järnvägsmarknadsdirektive*t, eller på de förvaltare av privata spåranlägg-	Bestämmelserna i 16, 17 och 19 kap. och i 132 § 1 mom. tillämpas inte på de förvaltare av privata spåranläggningar som Europeiska kommissionen, nedan *kommissionen*, på grundval av erhållen anmälan har beslutat ska undantas från tillämpningsområdet för bestämmelserna om tilldelning av kapacitet och om banavgifter i kapitel IV i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde, nedan *järnvägsmarknadsdirektivet*, eller på de förvaltare av privata spåranläggningar som inte hör till järnvägsinfrastruk-

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
ningar som inte hör till järnvägsinfrastrukturen enligt definitionen i bilaga I till järnvägsmarknadsdirektivet.	turen enligt definitionen i bilaga I till järnvägsmarknadsdirektivet. *Bestämmelserna ovan tillämpas inte heller på spåranläggningar inom anläggningar för tjänster, på spåranläggningar i hamnar eller på sådana spår som bannätsförvaltaren använder för sina egna godstransporter. På spåranläggningar inom ett område som förvaltas av en hamninnehavare som förvaltar spåranläggningar i en hamn eller av något annat företag eller någon annan sammanslutning som ansvarar för hamnens väsentliga funktioner samt på övriga konstruktioner i anslutning till järnvägsfunktionerna, inklusive kajer och anordningar tillämpas i stället för ovannämnda bestämmelser bestämmelserna i 18 kap. samt Europeiska unionens övriga lagstiftning om anläggningar för tjänster.*
4 §	4 §
Definitioner	*Definitioner*
I denna lag avses med	I denna lag avses med
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
8) *fordonsinnehavare* en fysisk eller juridisk person som utnyttjar ett fordon som transportmedel och som är ägare av fordonet eller har rätt att nyttja det samt som är registrerad som fordonets innehavare i det nationella fordonsregistret i fordonets registreringsstat,	8) *fordonsinnehavare* en fysisk eller juridisk person som utnyttjar ett fordon som transportmedel och som är ägare av fordonet eller har rätt att nyttja det samt som är registrerad som fordonets innehavare i det fordonsregister som förs av *Europeiska järnvägsbyrån, nedan EU-byrån, eller, om det är fråga om ett fordon som används i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland, i det trafik- och transportregister som avses i 216 § i lagen om transportservice (320/2017),*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
21) *den som ansöker om tjänster* varje offentlig eller privat sammanslutning eller verksamhetsutövare, såsom de som ansöker om bankapacitet, järnvägsoperatörer, behöriga myndigheter som avses i IV avd. 1 kap. 5 § i lagen om transportservice, läroanstalter som tillhandahåller utbildningstjänster, andra tjänsteleverantörer och andra som behöver tjänster, som för sitt eget eller en annan järnvägsoperatörs eller läroanstalts bruk ansöker om de stöd- och underhållstjänster för järn-	21) *den som ansöker om tjänster* varje offentlig och privat sammanslutning och verksamhetsutövare, såsom de som ansöker om bankapacitet, järnvägsoperatörer, behöriga myndigheter som avses i *182 §* i lagen om transportservice, läroanstalter som tillhandahåller utbildningstjänster, andra tjänsteleverantörer och andra som behöver tjänster, som för sitt eget eller en annan järnvägsoperatörs eller läroanstalts bruk ansöker om de stöd- och underhållstjänster för järnvägstrafiken som tjänsteleverantören tillhandahåller och på

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
vägstrafiken som tjänsteleverantören tillhandahåller och på vilka tillämpas kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/2177 om tillträde till anläggningar för tjänster och järnvägsrelaterade tjänster,	vilka kommissionens genomförandebeslut (EU) 2017/2177 om tillträde till anläggningar för tjänster och järnvägsrelaterade tjänster tillämpas,
22) *anläggning för tjänster* installationer, inklusive mark, byggnader och utrustning, som helt eller delvis iordningställts för att tillhandahålla järnvägsoperatörer sådana tjänster som avses i punkterna 2–4 i bilaga II till järnvägsmarknadsdirektivet,	22) *anläggning för tjänster* installationer, inklusive mark, byggnader, *spår inom en anläggning för tjänster och övrig* utrustning, som helt eller delvis iordningställts för att tillhandahålla järnvägsoperatörer sådana tjänster som avses i punkterna 2–4 i bilaga II till järnvägsmarknadsdirektivet,
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
27) *den som ansöker om bankapacitet* järnvägsoperatörer, behöriga myndigheter som avses i IV avd. 1 kap. 5 § i lagen om transportservice samt avlastare, avsändare, speditörer och operatörer för kombinerade transporter samt inrättningar som ger utbildning för järnvägsbranschen, vilka har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av att ansöka om bankapacitet,	27) *den som ansöker om bankapacitet* järnvägsoperatörer, behöriga myndigheter som avses i *182 §* i lagen om transportservice samt avlastare, avsändare, speditörer och operatörer för kombinerade transporter samt inrättningar som ger utbildning för järnvägsbranschen, vilka har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av att ansöka om bankapacitet,
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
29) *bannätsförvaltare* förvaltaren av statens bannät och förvaltare av privata spåranläggningar som särskilt ansvarar för att anlägga, förvalta och underhålla järnvägsinfrastruktur,	29) *bannätsförvaltare* förvaltaren av statens bannät och förvaltare av privata spåranläggningar *som omfattas av lagens tillämpningsområde och* som särskilt ansvarar för att anlägga, förvalta och underhålla järnvägsinfrastruktur,
30) *järnvägsinfrastruktur* bannät och fasta delar av banan enligt definitionen i bilaga I till järnvägsmarknadsdirektivet,	30) *järnvägsinfrastruktur det bannät som avses i denna lag och* fasta delar av banan enligt definitionen i bilaga I till järnvägsmarknadsdirektivet,
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
9 §	9 §
Anmälan av nationella rättsnormer om järnvägssäkerhet	*Anmälan av nationella rättsnormer om järnvägssäkerhet*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Om rättsnormen är av lokal karaktär geografiskt, behöver den inte anmälas. Däremot ska information om den lokala rättsnormen och var den offentliggörs inkluderas i banregistret eller beskrivningen av bannätet.	Om rättsnormen är av lokal karaktär geografiskt, behöver den inte anmälas. Däremot ska information om den lokala rättsnormen och var den offentliggörs inkluderas *i den banregisterapplikation som avses i 37 § eller i beskrivningen av bannätet.*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
18 §	18 §
Säkerhetsintyg	*Säkerhetsintyg*
Bannätet får bara användas av järnvägsoperatörer som har ett säkerhetsintyg för bedrivande av järnvägstrafik.	Bannätet får bara användas av järnvägsoperatörer som har ett säkerhetsintyg för bedrivande av järnvägstrafik. *Säkerhetsintyg krävs emellertid inte för sådan flyttning av fordon som sker i anslutning till lastning av fordon, underhåll av banan eller underhållstjänster och för vilken bannätsförvaltaren eller bannätsförvaltarna har spärrat tillträdet till bannätet eller en del av det för trafik samt gett anvisningar om förfarandet för flyttning inom det spärrade området.*
Säkerhetsintyg krävs inte av ett järnvägsföretag som har registrerats i någon annan stat än en EES-stat och som bedriver i den mellan Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering ingångna överenskommelsen om direkt internationell järnvägstrafik (FördrS 87/2016) avsedd järnvägsgränstrafik enbart på spåranläggningar mellan riksgränsen och en järnvägsgränsstation och på spåranläggningar på en järnvägsgränsstation.	Säkerhetsintyg krävs inte av ett järnvägsföretag som har registrerats i någon annan stat än en EES-stat och som bedriver i den mellan Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering ingångna överenskommelsen om direkt internationell järnvägstrafik (FördrS 87/2016) avsedd järnvägsgränstrafik enbart på spåranläggningar mellan riksgränsen och en järnvägsgränsstation och på spåranläggningar på en järnvägsgränsstation.
30 §	30 §
System för att hantera säkerheten	*System för att hantera säkerheten*
Förvaltare av privata spåranläggningar som avses i detta kapitel ska upprätthålla ett system för att hantera säkerheten i stället för det säkerhetsstyrningssystem som avses i 10 § och de rutiner för nödsituationer i säkerhetsstyrningssystemet som förutsätts i 11 §. I sitt system för att hantera säkerheten ska förvaltaren av privata spåranläggningar beskriva 1) verksamhetens art och omfattning, 2) organisationen och ansvarsfördelningen, 3) hur bannätets användbarhet och underhåll säkerställs, 4) vid behov förfaranden för trafik och flyttarbete samt underhåll av fordon, 5) en plan för egenkontroll och sätt att genomföra egenkontrollen,	Förvaltare av privata spåranläggningar som avses i detta kapitel ska upprätthålla ett system för att hantera säkerheten i stället för det säkerhetsstyrningssystem som avses i 10 § och de rutiner för nödsituationer i säkerhetsstyrningssystemet som förutsätts i 11 §. I sitt system för att hantera säkerheten ska förvaltaren av privata spåranläggningar beskriva 1) verksamhetens art och omfattning, 2) organisationen och ansvarsfördelningen, 3) hur bannätets användbarhet och underhåll säkerställs, 4) *förfaranden för trafik och flyttning av fordon,* 5) en plan för egenkontroll och sätt att genomföra egenkontrollen,

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
6) hanteringen av alla sådana risker i järnvägssystemet som ingår i organisationens verk-samhet.	6) hanteringen av alla sådana risker i järnvägssystemet som ingår i organisationens verksamhet.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
31§	31 §
Övriga krav på förvaltningen av privata spåranläggningar	*Övriga krav på förvaltningen av privata spåranläggningar*
En förvaltare av privata spåranläggningar som utför flyttarbete ska ha en tillräcklig ansvars-försäkring eller något annat motsvarande arrangemang för att utöva verksamheten.	
Förvaltaren av privata spåranläggningar ansvarar för en trygg användning av järnvägssystemet och för hantering av de risker som användningen medför med beaktande av verksamhetens omfattning.	Förvaltaren av privata spåranläggningar ansvarar för en trygg användning av järnvägssystemet och för hantering av de risker som användningen medför med beaktande av verksamhetens omfattning.
37 §	37 §
Banregister	*Banregisterapplikation*
Transport- och kommunikationsverket ska föra ett banregister i syfte att främja järnvägssystemets driftskompatibilitet. I banregistret införs uppgifter om egenskaperna hos delsystemen i bannätet och hos delsystemens delar samt om dessas kompatibilitet med de egenskaper som anges i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet.	Transport- och kommunikationsverket *är den nationella myndighet som övervakar att de bannätsförvaltare som har ett säkerhetstillstånd enligt 25 § för in uppgifter om egenskaperna hos delsystemen och hos delsystemens delar samt om dessas kompatibilitet med de egenskaper som anges i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet i EU-byråns banregisterapplikation.*
Bannätsförvaltare ska till registret lämna uppdaterade uppgifter om det bannät de förvaltar inom den tidsfrist som Transport- och kommunikationsverket fastställer. Dessutom ska ban-nätsförvaltarna till registret lämna uppdaterade uppgifter om ändringar i bannätet.	*De bannätsförvaltare som har ett säkerhetstillstånd ska i banregisterapplikationen lämna de uppdaterade uppgifter som avses i 1 mom. om det bannät som de förvaltar. Dessutom ska dessa bannätsförvaltare i banregisterapplikationen lämna uppdaterade uppgifter om ändringar i det bannät som de förvaltar.*
Närmare bestämmelser om hur uppgifterna ska lämnas till registret och inom vilka tidsfrister får utfärdas genom förordning av statsrådet.	Närmare bestämmelser om hur uppgifterna ska lämnas *i banregisterapplikationen och inom vilka tidsfrister* får utfärdas genom förordning av statsrådet.
40 §	40 §

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
Anmälan av nationella tekniska rättsnormer	*Anmälan av nationella tekniska rättsnormer*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Geografiskt lokala rättsnormer och begränsningar behöver inte anmälas, men de ska införas i banregistret.	Geografiskt lokala rättsnormer och begränsningar behöver inte anmälas, men de ska införas *i den banregisterapplikation som avses i 37 §.*
65 §	65 §
Kontroller före användning av fordon som beviljats tillstånd	*Kontroller före användning av fordon som beviljats tillstånd*
Innan en järnvägsoperatör använder ett fordon, ska den kontrollera att 1) fordonet har beviljats tillstånd för utsläppande på marknaden på användningsområdet i fråga och att det är vederbörligen registrerat, 2) fordonet är kompatibelt med järnvägslinjen utifrån det banregister som avses i 37 § och de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet eller all annan relevant information som kostnadsfritt och inom rimlig tid lämnas av bannätsförvaltaren om ett sådant register inte finns eller är ofullständigt, 3) fordonet är vederbörligt integrerat i den tågsammansättning i vilken det är avsett att användas, med beaktande av det aktuella järnvägsföretagets säkerhetsstyrningssystem och den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet i fråga om drift och trafikledning.	Innan en järnvägsoperatör använder ett fordon, ska den kontrollera att 1) fordonet har beviljats tillstånd för utsläppande på marknaden på användningsområdet i fråga och att det är vederbörligen registrerat, 2) fordonet är kompatibelt med järnvägslinjen utifrån *den banregisterapplikation som avses i 37 §* och de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet eller all annan relevant information som kostnadsfritt och inom rimlig tid lämnas av bannätsförvaltaren *om uppgifterna i banregisterapplikationen är ofullständiga,* 3) fordonet är vederbörligt integrerat i den tågsammansättning i vilken det är avsett att användas, med beaktande av det aktuella järnvägsföretagets säkerhetsstyrningssystem och den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet i fråga om drift och trafikledning.
68 §	68 §
Fordonsnummersystem	*Fordonsnummersystem*
Ett fordon som beviljats tillstånd för utsläppande på marknaden eller tillstånd för ibruktagande enligt 14 kap. ska registreras i ett fordonsregister innan det tas i bruk. Om fordonets användningsområde är begränsat till bannätet i Finland, ska det registreras i Finland i det trafik- och transportregister som avses i V avd. 1 kap. 1 § i lagen om transportservice. Om fordonets an-vändningsområde utöver Finland innefattar ett eller flera andra EES-	Ett fordon som beviljats tillstånd för utsläppande på marknaden eller tillstånd för ibruktagande enligt *79 § ska registreras i EU-byråns fordonsregister innan det tas i bruk.*

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
staters territorium, ska det registreras i en av de berörda medlemsstaterna.	
Transport- och kommunikationsverket tilldelar fordonet ett fordonsnummer i samband med att verket första gången registrerar fordonet i trafik- och transportregistret.	*Transport- och kommunikationsverket är den nationella fordonsregistreringsmyndighet som ansvarar för behandlingen av fordonsregistreringsansökningar riktade till den samt för behandlingen och förvaltningen av uppgifter i EU-byråns fordonsregister om fordon som är registrerade i Finland.*
Den som ansöker om första tillstånd för utsläppande på marknaden eller ibruktagande av ett fordon som avses i 14 kap. ansvarar för att fordonet i fråga märks med sitt fordonsnummer. Transport- och kommunikationsverket kan vid behov ändra ett fordonsnummer och kräva att fordonsinnehavaren ändrar märkningen av fordonet.	*Om fordonets användningsområde är begränsat till bannätet i Finland, ska Transport- och kommunikationsverket registrera det i EU-byråns fordonsregister. Om fordonets användningsområde utöver Finland innefattar en eller flera andra EES-staters territorium, ska det registreras i en av de berörda medlemsstaterna. Fordonsinnehavaren ska omedelbart underrätta Transport- och kommunikationsverket om ändringar i registeruppgifterna för ett i Finland registrerat fordon så att Transport- och kommunikationsverket kan göra de behövliga ändringarna i EU-byråns fordonsregister.*
På fordon som används i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland kan det användas fordonsnummer som tilldelats i ett tredjeland.	*Transport- och kommunikationsverket tilldelar fordonet ett fordonsnummer i samband med att verket första gången registrerar fordonet i EU-byråns fordonsregister.*
	Den som ansöker om första tillstånd för utsläppande på marknaden eller ibruktagande av ett fordon som avses i 79 § ansvarar för att fordonet i fråga märks med sitt fordonsnummer. Transport- och kommunikationsverket kan vid behov ändra ett fordonsnummer och kräva att fordonsinnehavaren ändrar märkningen av fordonet.
Fordon som används i museitrafik behöver inte märkas med ett fordonsnummer som avses i denna paragraf, om de har ett gammalt nummer som grundar sig på ett nationellt nummersystem och som entydigt specificerar dem.	Ett fordon som används i museitrafik behöver inte märkas med ett fordonsnummer som avses i denna paragraf, om fordonet har ett gammalt nummer som grundar sig på ett nationellt nummersystem och som entydigt specificerar det.
72 §	72 §
Enheter som ansvarar för underhåll av fordon	*Enheter som ansvarar för underhåll av fordon*
Innan ett fordon används på bannätet i Finland ska det anvisas en enhet som ansvarar för	Innan ett fordon används på bannätet i Finland ska det anvisas en enhet som ansvarar för

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
dess underhåll. Den underhållsansvariga enheten för ett fordon som registreras i Finland ska vara registrerad i det trafik- och transportregister som avses i V avd. 1 kap. 1 § i lagen om transportservice.	dess underhåll. *Den underhållsansvariga enheten för fordonet ska vara registrerad i EU-byråns fordonsregister.*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
74 §	74 §
Certifieringsorgan och certifiering av underhållsansvariga enheter	*Certifieringsorgan och certifiering av underhållsansvariga enheter*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Certifiering och intyg som avses i denna paragraf krävs inte av underhållsansvariga enheter med ansvar för fordon som endast används i musei- eller växlingstrafik *eller för flyttarbete.*	Certifiering och intyg som avses i denna paragraf krävs inte av underhållsansvariga enheter med ansvar för fordon som endast används i musei- eller växlingstrafik.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
14 kap	14 kap
Ibruktagande av fasta delsystem på privata spåranläggningar enligt 5 kap. och ibruktagande av rullande materiel i trafik till Ryssland, museitrafik *och vid flyttabete*	**Ibruktagande av fasta delsystem på privata spåranläggningar enligt 5 kap. och ibruktagande av rullande materiel i trafik till Ryssland och i museitrafik**
79 §	79 §
Ibruktagande av rullande materiel på privata spåranläggningar och i museitrafik	*Ibruktagande av rullande materiel i museitrafik*
En museitrafikoperatör ska ansöka om tillstånd för ibruktagande för ett fordon som används i museitrafik hos Transport- och kommunikationsverket innan fordonet får användas på bannätet. *En förvaltare av privata spåranläggningar ska ansöka om tillstånd för ibruktagande för ett fordon hos Transport- och kommunikationsverket innan fordonet får användas för flyttarbete enligt 32 §.*	En museitrafikoperatör ska ansöka om tillstånd för ibruktagande för ett fordon som används i museitrafik hos Transport- och kommunikationsverket innan fordonet får användas på bannätet.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
80 §	80 §

Gällande lydelse

Fordon som anländer från Ryska federationen

Fordon som används i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland och som anländer från Ryska federationen ska ha Transport- och kommunikationsverkets tillstånd för ibruktagande. Verket beviljar tillstånd för sådana fordon och fordonstyper som i Ryska federationen eller i en annan stat som hör till organisationen för järnvägssamarbete (OSJD, Organisation for Co-operation of Railways), nedan *OSJD-stat*, har ett giltigt tillstånd för ibruktagande eller ett därmed jämförbart tillstånd. Fordonen får gå i trafik endast i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland. Bestämmelser om kraven på fordon finns i den mellan Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering ingångna överenskommelsen om direkt internationell järnvägstrafik och i den med stöd av den överenskommelsen ingångna överenskommelsen mellan kommunikationsministeriet i Finland och Ryska federationens transportministerium och dess bilagor.

Järnvägsföretag som i Finland bedriver i 1 mom. avsedd direkt internationell järnvägstrafik ska ansöka om tillstånd för ibruktagande hos Transport- och kommunikationsverket innan de inleder trafik med fordon på bannätet i Finland. Överensstämmelsen hos fordon ska påvisas med en anmälan som sökanden ger in till verket. Sökanden ska anmäla att fordonet eller fordonstypen har beviljats tillstånd för ibruktagande eller ett därmed jämförbart tillstånd i Ryska federationen eller någon annan OSJD-stat. Verket avgör ansökan om tillstånd för ibruktagande på basis av den anmälan som sökanden lämnat in. Tillstånd kan beviljas elektroniskt.

Ett lokomotiv som anländer från Ryska federationen och som endast används i direkt internationell trafik mellan Finland och Ryssland får anlända till järnvägsgränsstationen i Finland utan ett sådant tillstånd för ibruktagande som avses i 1 mom., om det har ett gällande tillstånd för ibruktagande eller ett därmed jämförbart tillstånd i Ryska federationen

Föreslagen lydelse

Fordon som anländer från Ryska federationen

Fordon som används i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland och som anländer från Ryska federationen ska ha Transport- och kommunikationsverkets tillstånd för ibruktagande. Verket beviljar tillstånd för sådana fordon och fordonstyper som i Ryska federationen eller i en annan stat som hör till organisationen för järnvägssamarbete (OSJD, Organisation for Co-operation of Railways), nedan *OSJD-stat*, har ett giltigt tillstånd för ibruktagande eller ett därmed jämförbart tillstånd. Fordonen får gå i trafik endast i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland. Bestämmelser om kraven på fordon finns i den mellan Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering ingångna överenskommelsen om direkt internationell järnvägstrafik och i den med stöd av den överenskommelsen ingångna överenskommelsen mellan kommunikationsministeriet i Finland och Ryska federationens transportministerium och dess bilagor.

Järnvägsföretag som i Finland bedriver i 1 mom. avsedd direkt internationell järnvägstrafik ska ansöka om tillstånd för ibruktagande hos Transport- och kommunikationsverket innan de inleder trafik med fordon på bannätet i Finland. Överensstämmelsen hos fordon ska påvisas med en anmälan som sökanden ger in till verket. Sökanden ska anmäla att fordonet eller fordonstypen har beviljats tillstånd för ibruktagande eller ett därmed jämförbart tillstånd i Ryska federationen eller någon annan OSJD-stat. Verket avgör ansökan om tillstånd för ibruktagande på basis av den anmälan som sökanden lämnat in. Tillstånd kan beviljas elektroniskt.

Ett lokomotiv som anländer från Ryska federationen och som endast används i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland får anlända till järnvägsgränsstationen i Finland utan ett sådant tillstånd för ibruktagande som avses i 1 mom., om det har ett gällande tillstånd för ibruktagande eller ett

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
eller någon annan OSJD-stat. Bestämmelser om kraven på lokomotiv finns i den mellan Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering ingångna överenskommelsen om direkt internationell järnvägstrafik och i den med stöd av den överenskommelsen ingångna överenskommelsen mellan kommunikationsministeriet i Finland och Ryska federationens transportministerium och dess bilagor.	därmed jämförbart tillstånd i Ryska federationen eller någon annan OSJD-stat. Bestämmelser om kraven på lokomotiv finns i den mellan Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering ingångna överenskommelsen om direkt internationell järnvägstrafik och i den med stöd av den överenskommelsen ingångna överenskommelsen mellan kommunikationsministeriet i Finland och Ryska federationens transportministerium och dess bilagor.
Järnvägsföretag som i Finland bedriver direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland ska utan obefogat dröjsmål så snart de fått de uppgifter som avses i V avd. 2 kap. 3 § i lagen om transportservice och senast i sin ansökan om tillstånd för ibruktagande enligt 1 mom. lämna följande uppgifter om fordon som anländer från Ryska federationen, till Transport- och kommunikationsverket för anteckning i trafik- och transportregistret:	*Ett fordon som anländer från Ryska federationen och som används i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland ska registreras i det trafik- och transportregister som avses i 216 § i lagen om transportservice. För detta ändamål ska järnvägsföretag som i Finland bedriver direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland utan obefogat dröjsmål så snart de fått de uppgifter som avses i 218 § i den lagen och senast i sin ansökan om tillstånd* för ibruktagande enligt 1 mom. till Transport- och kommunikationsverket lämna följande uppgifter om fordon som anländer från Ryska federationen för anteckning i trafik- och transportregistret:
1) fordonets ägare eller innehavare,	1) fordonets ägare eller innehavare,
2) begränsningar som gäller användningen av fordonet,	*2) tekniska egenskaper,*
3) uppgifter som gäller fordonets underhållsplan och som är relevanta med tanke på säkerheten.	3) begränsningar som gäller användningen av fordonet,
	4) omständigheter som gäller underhållsplanen och som är relevanta för säkerheten.
	På fordon som används i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland kan det användas fordonsnummer som tilldelats i ett tredjeland.
108 §	108 §
Utläggning av bannätsförvaltares uppgifter på entreprenad och fördelning av uppgifterna	*Utläggning av bannätsförvaltares uppgifter på entreprenad och fördelning av uppgifterna*
En bannätsförvaltare får lägga ut sina uppgifter på entreprenad till en annan part som	En bannätsförvaltare får lägga ut sina uppgifter på entreprenad till en annan part som

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
inte får vara ett järnvägsföretag eller ett företag som har bestämmande inflytande över ett järnvägsföretag. Bannätsförvaltaren ska se till att utläggningen av uppgifterna inte orsakar intressekonflikter och se till att konfidentialiteten hos kommersiellt känslig information garanteras.	inte får vara ett järnvägsföretag eller ett företag som har bestämmande inflytande över ett järnvägsföretag *eller ett företag som ett järnvägsföretag har bestämmande inflytande över*. Bannätsförvaltaren ska se till att utläggningen av uppgifterna inte orsakar intressekonflikter och se till att konfidentialiteten hos kommersiellt känslig information garanteras.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
111 §	111 §
Vertikal integration	*Vertikal integration*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Utöver vad som föreskrivs i 109 § ska villkoren i artikel 7d.4–7d.10 i det direktiv som nämns i 1 mom. iakttas vid finansiella lån mellan olika enheter i ett vertikalt integrerat företag.	Utöver vad som föreskrivs i 109 § ska villkoren i artikel 7d.4–7d.10 i det direktiv som nämns i 1 mom. iakttas vid finansiella lån mellan olika enheter *och i övriga ekonomiska angelägenheter i* ett vertikalt integrerat företag.
113 §	113 §
Tillträde till bannätet och rätt att använda det	*Tillträde till bannätet och rätt att använda det*
Sådan bankapacitet på bannätet som beviljats enligt detta kapitel får användas för järnvägstrafik av järnvägsföretag som fått koncession av Transport- och kommunikationsverket enligt II avd. 5 kap. 1 § 1 mom. 1 punkten i lagen om transportservice eller som fått koncession för järnvägstrafik i en EES-stat och som också i andra avseenden uppfyller förutsättningarna för bedrivande av järnvägstrafik enligt den paragrafen. Också andra järnvägsoperatörer får för att bedriva trafik använda bankapacitet som beviljats enligt detta kapitel, om förutsättningarna för bedrivande av trafik enligt nämnda paragraf uppfylls.	Sådan bankapacitet på bannätet som beviljats enligt detta kapitel får användas för järnvägstrafik av järnvägsföretag som fått koncession av Transport- och kommunikationsverket enligt *53 §* 1 mom. 1 punkten i lagen om transportservice eller som fått koncession för järnvägstrafik i en EES-stat och som också i andra avseenden uppfyller förutsättningarna för bedrivande av järnvägstrafik enligt den paragrafen. Också andra järnvägsoperatörer får för att bedriva trafik använda bankapacitet som beviljats enligt detta kapitel, om förutsättningarna för bedrivande av trafik enligt nämnda paragraf uppfylls.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
121 §	121 §
Upprättande av tågplaneförslag och hörande av parter	*Upprättande av tågplaneförslag och hörande av parter*

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Bannätsförvaltaren ska sända tågplaneförslaget för kännedom till dem som har ansökt om bankapacitet och till övriga berörda parter inom den tid som avses i 1 mom. och höra parterna om tågplaneförslaget samt ge dem en tidsfrist på minst en månad för att framföra sina synpunkter på tågplaneförslaget.	Bannätsförvaltaren ska sända tågplaneförslaget för kännedom till dem som har ansökt om bankapacitet och till övriga berörda parter inom den tidsfrist som avses i *2 mom*. och höra parterna om tågplaneförslaget samt ge dem en tidsfrist på minst en månad för att framföra sina synpunkter på tågplaneförslaget.
122 §	122 §
Tilldelning av bankapacitet	*Tilldelning av bankapacitet*
En bannätsförvaltare ska utifrån tågplaneförslaget samt hörandet enligt 121 § 4 mom. besluta om tilldelning av bankapacitet på likvärdiga och icke-diskriminerande grunder för en tågplaneperiod. Bannätsförvaltaren ska då särskilt se till persontrafikens, godstrafikens samt banunderhållets behov och att bannätet utnyttjas på ett effektivt sätt. Beslutet ska, om inte annat följer av detta kapitel, fattas också med beaktande av prioritetsordningen för en särskild eller en överbelastad järnvägslinje eller en del av den. Beslut om att ändra eller omfördela bankapacitet för regelbunden trafik under tågplaneperioden ska fattas på de grunder som anges i 121 § 1 mom. med iakttagande av den förordning av statsrådet som utfärdats med stöd av 117 § 4 mom.	En bannätsförvaltare ska utifrån tågplaneförslaget samt hörandet enligt 121 § 4 mom. besluta om tilldelning av bankapacitet på likvärdiga och icke-diskriminerande grunder för en tågplaneperiod. Bannätsförvaltaren ska då särskilt se till persontrafikens, godstrafikens samt banunderhållets behov och att bannätet utnyttjas på ett effektivt sätt. *När beslutet om tilldelningen av bankapacitet med stöd av 118 § eller 120 § fattas ska banförvaltaren,* om inte annat följer av detta kapitel, också beakta prioritetsordningen för en särskild eller en överbelastad järnvägslinje eller en del av den. Beslut om att ändra eller omfördela bankapacitet för regelbunden trafik under tågplaneperioden ska fattas på de grunder som anges i 121 § 1 mom. med iakttagande av den förordning av statsrådet som utfärdats med stöd av 117 § 4 mom.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
129 §	129 §
Avtal om användning av bannät	*Avtal om användning av bannät*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Bannätsförvaltare får inte ingå avtal om användning av bannätet förrän järnvägsföretaget uppfyller de förutsättningar för bedrivande av järnvägstrafik som anges i II avd. 5 kap. 1 § 1 mom. 1–3 och 5 punkten i lagen om transportservice. Bannätsförvaltare får inte ingå avtal om användning av bannätet med en annan järnvägsoperatör förrän järnvägsoperatören har ett i 18 § avsett säkerhetsintyg och i övrigt uppfyller förutsättningarna för bedrivande av	Bannätsförvaltare får inte ingå avtal om användning av bannätet förrän järnvägsföretaget uppfyller de förutsättningar för bedrivande av järnvägstrafik som anges i *53 §* 1 mom. 1–3 och 5 punkten i lagen om transportservice. Bannätsförvaltare får inte ingå avtal om användning av bannätet med en annan järnvägsoperatör förrän järnvägsoperatören har ett i 18 § avsett säkerhetsintyg och i övrigt uppfyller

Gällande lydelse

järnvägs-trafik. Andra som ansöker om bankapacitet ska ange den järnvägsoperatör som ska utnyttja bankapaciteten som tilldelas sökanden. Bannätsförvaltaren ska i detta fall ingå avtal om an-vändning av bannätet med den angivna järnvägsoperatören i fråga.

130 §

Verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande

I syfte att effektivisera användningen av bannätet och främja järnvägstrafikens punktlighet samt minska sådana driftavbrott i bannätet som beror på järnvägstrafik och banhållning ska järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare motiveras att begränsa störningar som beror på deras verksamhet och höja bannätets prestanda med hjälp av verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande i enlighet med denna paragraf. Systemet ska vara opartiskt, icke-diskriminerande och förenligt med proportionalitetsprincipen. Bannätsförvaltarna och järn-vägsoperatörerna ska vid verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande följa grund-principerna i punkt 2 i bilaga VI till järnvägsmarknadsdirektivet.

En järnvägsoperatör ska betala bannätsförvaltaren ersättning i enlighet med verksamhetsstyrningen genom kvalitetskrav på utförande, om den trafik som järnvägsföretaget bedriver, av skäl som beror på järnvägsföretaget, väsentligt avviker från den bankapacitet som beviljats företaget. Bannätsförvaltaren ska betala järnvägsoperatören ersättning i enlighet med verksamhetsstyrningen genom kvalitetskrav på utförande, om bannätets användbarhet på grund av trafikstörningar som beror på bannätsförvaltaren avviker väsentligt från den bankapacitet som tilldelats järnvägsoperatören och om detta inverkar negativt på järnvägssystemets funktionsduglighet.

Om järnvägsoperatören och bannätsförvaltaren är av olika åsikt i en fråga som gäller verk-samhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande, ska de begära att regleringsorganet avgör ärendet. Regleringsorganet ska fatta ett

Föreslagen lydelse

förutsättningarna för bedrivande av järnvägstrafik. Andra som ansöker om bankapacitet ska ange den järnvägsoperatör som ska utnyttja bankapaciteten som tilldelas sökanden. Bannätsförvaltaren ska i detta fall ingå avtal om användning av bannätet med den angivna järnvägsoperatören i fråga.

130 §

Verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande

I syfte att effektivisera användningen av bannätet och främja järnvägstrafikens punktlighet samt minska sådana driftavbrott i bannätet som beror på järnvägstrafik och banhållning ska bannätsförvaltare och *järnvägsföretag* motiveras att begränsa störningar som beror på deras verksamhet och höja bannätets prestanda med hjälp av verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande i enlighet med denna paragraf. Systemet ska vara opartiskt, icke-diskriminerande och förenligt med proportionalitetsprincipen. Bannätsförvaltarna och *järnvägsföretagen* ska vid verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande följa grundprinciperna i punkt 2 i bilaga VI till järnvägsmarknadsdirektivet.

Ett järnvägsföretag ska betala bannätsförvaltaren ersättning i enlighet med verksamhetsstyrningen genom kvalitetskrav på utförande, om den trafik som järnvägsföretaget bedriver, av skäl som beror på järnvägsföretaget, väsentligt avviker från den bankapacitet som beviljats företaget. Bannätsförvaltaren ska betala *järnvägsföretaget* ersättning i enlighet med verksamhetsstyrningen genom kvalitetskrav på utförande, om bannätets användbarhet på grund av trafikstörningar som beror på bannätsförvaltaren avviker väsentligt från den bankapacitet som tilldelats *järnvägsföretaget* och om detta inverkar negativt på järnvägssystemets funktionsduglighet.

Om bannätsförvaltaren och *järnvägsföretaget* är av olika åsikt i en fråga som gäller verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande, ska de begära att regleringsorganet avgör ärendet. Regleringsorganet ska fatta ett

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
beslut inom tio arbetsdagar efter det att järnvägsoperatören eller bannätsförvaltaren har sänt alla de dokument som rör ärendet till regleringsorganet.	beslut inom tio arbetsdagar efter det att bannätsförvaltaren eller *järnvägsföretaget* har sänt alla de dokument som rör ärendet till regleringsorganet.
132 §	132 §
Minimipaket av tillträdestjänster samt tilläggstjänster och extra tjänster	*Minimipaket av tillträdestjänster samt tilläggstjänster och extra tjänster*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Även de förvaltare av privata spåranläggningar som avses i 3 § 1 mom. ska garantera ett öp-pet och icke-diskriminerande tillträde till sitt bannät och till de minimipaket av tillträdestjänster som tillhandahålls där. Prissättningen av användningen av privata spåranläggningar och de tjänster som tillhandahålls på dem ska vara skälig och likvärdig. Regleringsorganet har rätt till information om tilldelning av kapacitet, tjänsteutbud och prissättning av tjänster på privata spåranläggningar.	Även de förvaltare av privata spåranläggningar som avses i 3 § *2 mom.* med undantag för anläggningarna för tjänster, ska garantera ett öppet och icke-diskriminerande tillträde till sitt bannät och till de minimipaket av tillträdestjänster som tillhandahålls där. Prissättningen av användningen av privata spåranläggningar och de tjänster som tillhandahålls på dem ska vara skälig och likvärdig. Regleringsorganet har rätt till information om tilldelning av kapacitet, tjänsteutbud och prissättning av tjänster på privata spåranläggningar.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
133 §	133 §
Tjänster som omfattas av skyldigheten att tillhandahålla tjänster	*Tjänster som omfattas av skyldigheten att tillhandahålla tjänster*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Tjänsteleverantörer ska så fort som möjligt svara på den anhållan om att få tillgång till de tjänster och spårförbindelser som avses i 1 mom. eller om att utnyttja en anläggning för tjänster som framställts av den som ansöker om tjänster, även i det fall att det föreligger flera an-hållanden om tillgång till tjänster eller utnyttjande av en anläggning för tjänster. Regleringsorganet ska sätta ut en tid inom vilken en tjänsteleverantör ska besvara anhållan från den som ansöker om en tjänst. En tjänsteleverantör får avslå anhållan om tjänster endast om det finns sådana praktiskt möjliga alternativ till tjänsten i enlighet med marknadsförhållandena som möjliggör bedrivande av persontrafiken eller godstrafiken i fråga på samma	Tjänsteleverantörer ska så fort som möjligt svara på den anhållan om att få tillgång till de tjänster och spårförbindelser som avses i 1 mom. eller om att utnyttja en anläggning för tjänster som framställts av den som ansöker om tjänster, även i det fall att det föreligger flera anhållanden om tillgång till tjänster eller utnyttjande av en anläggning för tjänster. Regleringsorganet ska sätta ut en tid inom vilken en tjänsteleverantör ska besvara anhållan från den som ansöker om en tjänst. *Regleringsorganet kan utfärda närmare föreskrifter om maximitiderna för att besvara ansökningarna om tillgång till en tjänst.* En tjänsteleverantör får avslå anhållan om tjänster endast om det finns sådana praktiskt möjliga alternativ till

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
eller ett alternativt linjeavsnitt under ekonomiskt godtagbara förutsättningar. Den som vägrar tillhandahålla tjänster är skyldig att skriftligen motivera det nekande beslutet och ska instruera den som ansöker om tjänster var och på vilka villkor praktiskt möjliga alternativ finns att tillgå. En tjänsteleveran-tör är inte skyldig att investera i tjänster för att kunna bemöta alla anhållanden om tjänster på det sätt som anges i ansökningarna. Den som ansöker om tjänster kan begära avgörande av regleringsorganet, om en tjänsteleverantör vägrar tillhandahålla tjänster. Regleringsorganet kan vidta de åtgärder det anser behövliga för att se till att en lämplig andel av kapaciteten för tillhandahållande av tjänster tilldelas utomstående sökande.	tjänsten i enlighet med marknadsförhållandena som möjliggör bedrivande av persontrafiken eller godstrafiken i fråga på samma eller ett alternativt linjeavsnitt under ekonomiskt godtagbara förutsättningar. Den som vägrar tillhandahålla tjänster är skyldig att skriftligen motivera det nekande beslutet och ska instruera den som ansöker om tjänster var och på vilka villkor praktiskt möjliga alternativ finns att tillgå. En tjänsteleverantör är inte skyldig att investera i tjänster för att kunna bemöta alla anhållanden om tjänster på det sätt som anges i ansökningarna. Den som ansöker om tjänster kan begära avgörande av regleringsorganet, om en tjänsteleverantör vägrar tillhandahålla tjänster. Regleringsorganet kan vidta de åtgärder det anser behövliga för att se till att en lämplig andel av kapaciteten för tillhandahållande av tjänster tilldelas utomstående sökande.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
135 §	135 §
Tillhandahållande av utbildningstjänster	*Tillhandahållande av utbildningstjänster*
En läroanstalt som avses i II avd. 8 kap. 3 § i lagen om transportservice ska på ett likvärdigt och ickediskriminerande sätt mot ersättning tillhandahålla utbildningstjänster till bolag och andra sammanslutningar som bedriver verksamhet enligt denna lag, om utbildningen behövs för uppfyllande av kraven för erhållande av säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd. Ersättningen ska vara likvärdig och rimlig i förhållande till kostnaderna för utbildningen och en skälig avkastning.	En läroanstalt som avses i *90 §* i lagen om transportservice ska på ett likvärdigt och ickediskriminerande sätt mot ersättning tillhandahålla utbildningstjänster till bolag och andra sammanslutningar som bedriver verksamhet enligt denna lag, om utbildningen behövs för uppfyllande av kraven för erhållande av säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd. Ersättningen ska vara likvärdig och rimlig i förhållande till kostnaderna för utbildningen och en skälig avkastning.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
149 §	149 §
Regleringsorganets uppgifter	*Regleringsorganets uppgifter*
Regleringsorganet ska övervaka, kontrollera och främja att järnvägsmarknaden är fungerande, opartisk och icke-diskriminerande. Regleringsorganet ska utöver vad som föreskrivs någon annanstans i denna lag	Regleringsorganet ska övervaka, kontrollera och främja att järnvägsmarknaden är fungerande, opartisk och icke-diskriminerande. Regleringsorganet ska utöver vad som föreskrivs någon annanstans i denna lag

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
1) utöva tillsyn över efterlevnaden av denna lag och krav som utfärdats med stöd av den,	1) utöva tillsyn över efterlevnaden av denna lag och krav som utfärdats med stöd av den *samt av järnvägsmarknadsdirektivet och kraven i de genomförandeordningar som utfärdats med stöd av det*,
2) fungera som myndighet som behandlar begäranden om omprövning och besvär på järn-vägsmarknaden,	2) fungera som myndighet som behandlar begäranden om omprövning och besvär på järnvägsmarknaden,
3) särskilt säkerställa att förfarandena för beviljande av tillträdesrätt till bannätet och de avgifter som tas ut för tillträdesrätten, de tjänster som tillhandahålls aktörer inom järnvägssektorn och prissättningen av tjänsterna, trafikledningen, planeringen av arbeten för att modernisera bannätet, planerat och oplanerat banunderhåll samt beskrivningen av bannätet och informationen om alla ovan nämnda frågor i beskrivningen av bannätet är icke-diskriminerande och motsvarar föreskrivna krav,	3) särskilt säkerställa att förfarandena för beviljande av tillträdesrätt till bannätet och de avgifter som tas ut för tillträdesrätten, de tjänster som tillhandahålls aktörer inom järnvägssektorn och prissättningen av tjänsterna, trafikledningen, planeringen av arbeten för att modernisera bannätet, planerat och oplanerat banunderhåll samt beskrivningen av bannätet och informationen om alla ovan nämnda frågor i beskrivningen av bannätet är icke-diskriminerande och motsvarar föreskrivna krav,
4) övervaka bannätsförvaltarnas oberoende och att bannätsförvaltarnas uppgifter har ordnats på det sätt som föreskrivs i 16 kap.,	4) övervaka bannätsförvaltarnas oberoende och att bannätsförvaltarnas uppgifter har ordnats på det sätt som föreskrivs i 16 kap.,
5) avgöra meningsskiljaktigheter mellan järnvägsoperatörer, dem som ansöker om bankapacitet, bannätsförvaltare, tjänsteleverantörer, dem som ansöker om tjänster, läroanstalter som tillhandahåller utbildningstjänster och som avses i II avd. 8 kap. 3 § i lagen om transportservice, företag som behöver utbildningstjänster och de behöriga myndigheter som avses i IV avd. 1 kap. 5 § i lagen om transportservice,	5) avgöra meningsskiljaktigheter mellan järnvägsoperatörer, dem som ansöker om bankapacitet, bannätsförvaltare, tjänsteleverantörer, dem som ansöker om tjänster, läroanstalter som tillhandahåller utbildningstjänster och som avses i *90 §* i lagen om transportservice, företag som behöver utbildningstjänster och de behöriga myndigheter som avses i *182 §* i den lagen,
6) övervaka konkurrenssituationen på järnvägsmarknaden, inklusive särskilt marknaden för persontrafik med höghastighetståg,	6) övervaka konkurrenssituationen på järnvägsmarknaden, inklusive särskilt marknaden för persontrafik med höghastighetståg,
7) besluta om åtgärder för att motverka snedvridning av konkurrensen på järnvägsmarknaden, diskriminering och all annan icke önskvärd utveckling, dock utan att detta påverkar konkurrensmyndighetens behörighet,	7) besluta om åtgärder för att motverka snedvridning av konkurrensen på järnvägsmarknaden, diskriminering och all annan icke önskvärd utveckling, dock utan att detta påverkar konkurrensmyndighetens behörighet,
8) granska statsägda järnvägsföretags bokföring och lämna uppgifter till statsunderstöds-myndigheterna, om organet upptäcker missbruk av understöd, dock utan att detta påverkar statsunderstödsmyndigheternas behörighet,	8) granska statsägda järnvägsföretags bokföring och lämna uppgifter till statsunderstödsmyndigheterna, om organet upptäcker missbruk av understöd, dock utan att detta påverkar statsunderstödsmyndigheternas behörighet,
9) sköta övriga uppgifter enligt denna lag, järnvägsmarknadsdirektivet och genomförandeförordningar som utfärdats med stöd av det, i vilka ingår rätten att utöva tillsyn över och	9) sköta övriga uppgifter enligt denna lag, järnvägsmarknadsdirektivet och genomförandeförordningar som utfärdats med stöd av det, i vilka ingår rätten att utöva tillsyn över och

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
avgöra ärenden som hör samman med dessa uppgifter samt rätten att få information av aktörer på järnvägsmarknaden för skötseln av uppgifterna i fråga,	avgöra ärenden som hör samman med dessa uppgifter samt rätten att få information av aktörer på järnvägsmarknaden för skötseln av uppgifterna i fråga,
10) delta i samarbetet mellan regleringsorganen inom Europeiska unionen och vid behov i beredningen av beslut om internationella järnvägslinjer.	10) delta i samarbetet mellan regleringsorganen inom Europeiska unionen och vid behov i beredningen av beslut om internationella järnvägslinjer,
	11) fungera som det i artikel 5.7 i trafikavtalsförordningen avsedda oberoende organ vars uppgift det är att bedöma den i 182 § i lagen om transportservice avsedda behöriga myndighetens beslut om att upphandla tjänster inom persontrafik på järnväg som omfattas av den allmänna trafikplikten genom direktupphandling i sådana fall som avses i artikel 5.4a och 5.4b i trafikavtalsförordningen.
Regleringsorganet prövar och avgör ärenden som hör till dess behörighet på eget initiativ eller på initiativ av järnvägsoperatörer, bannätsförvaltare, dem som ansöker om bankapacitet, tjänsteleverantörer, dem som ansöker om tjänster, läroanstalter som tillhandahåller utbildningstjänster, företag som behöver utbildningstjänster, de behöriga myndigheter som avses i IV avd. 1 kap. 5 § i lagen om transportservice eller andra vars rättigheter ärendet kan gälla. Regleringsorganet ska i samband med avgörandet av ett ärende besluta om lämpliga åtgärder för att motverka diskriminering, snedvridning av konkurrensen på marknaden och all an-nan icke önskvärd utveckling.	Regleringsorganet prövar och avgör ärenden som hör till dess behörighet på eget initiativ eller på initiativ av järnvägsoperatörer, bannätsförvaltare, dem som ansöker om bankapacitet, tjänsteleverantörer, dem som ansöker om tjänster, läroanstalter som tillhandahåller utbildningstjänster, företag som behöver utbildningstjänster, de behöriga myndigheter som avses i *182 §* i lagen om transportservice eller andra vars rättigheter ärendet kan gälla. Regleringsorganet ska i samband med avgörandet av ett ärende besluta om lämpliga åtgärder för att motverka diskriminering, snedvridning av konkurrensen på marknaden och all annan icke önskvärd utveckling.
Regleringsorganet får använda de metoder som Transport- och kommunikationsverket enligt 16 § har rätt att använda i sitt tillsynsuppdrag.	Regleringsorganet får använda de metoder som Transport- och kommunikationsverket enligt 16 § har rätt att använda i sitt tillsynsuppdrag.
Regleringsorganet ska minst en gång vartannat år rådfråga företrädare för användare av järnvägstjänster för godstransport och persontrafik i syfte att ta hänsyn till deras syn på järn-vägsmarknaden.	Regleringsorganet ska minst en gång vartannat år rådfråga företrädare för användare av järnvägstjänster för godstransport och persontrafik i syfte att ta hänsyn till deras syn på järnvägsmarknaden.
150 §	150 §
Regleringsorganets rätt att få uppgifter samt beslutsfattande	*Regleringsorganets rätt att få uppgifter samt beslutsfattande*

Gällande lydelse

Regleringsorganet har trots sekretessbestämmelserna rätt att utan obefogat dröjsmål av järn-vägsoperatörer, bannätsförvaltare, dem som ansöker om bankapacitet, sådana läroanstalter som avses i II avd. 8 kap. 3 § i lagen om transportservice, företag som behöver utbildnings-tjänster, tjänsteleverantörer, dem som ansöker om tjänster, sådana behöriga myndigheter som avses i IV avd. 1 kap. 5 § i lagen om transportservice och andra berörda aktörer få de uppgifter och utredningar som behövs för tillsynen över och uppföljningen av järnvägsmark-naden eller för behandlingen av ärenden som organet fått i uppgift eller på eget initiativ åtagit sig att avgöra.

Föreslagen lydelse

Regleringsorganet har trots sekretessbestämmelserna rätt att utan obefogat dröjsmål av järnvägsoperatörer, bannätsförvaltare, dem som ansöker om bankapacitet, sådana läroanstalter som avses i *90 §* i lagen om transportservice, företag som behöver utbildningstjänster, tjänsteleverantörer, dem som ansöker om tjänster, sådana behöriga myndigheter som avses i *182 §* i den lagen och andra berörda aktörer få de uppgifter och utredningar som behövs för tillsynen över och uppföljningen av järnvägsmarknaden eller för behandlingen av ärenden som organet fått i uppgift eller på eget initiativ åtagit sig att avgöra.

152 §

Andra meningsskiljaktigheter

Järnvägsoperatörer, de som ansöker om bankapacitet, de som ansöker om tjänster, företag som behöver utbildningstjänster, bannätsförvaltare, tjänsteleverantörer och andra som tillhandahåller tjänster och sådana behöriga myndigheter som avses i IV avd. 1 kap. 5 § i lagen om transportservice kan föra andra ärenden än sådana som avses i 151 § till regleringsorganet för prövning och avgörande, om de anser att någon handlar i strid med denna lag eller krav som utfärdats med stöd av den eller i strid med kravet på icke-diskriminering och opartiskhet. Regleringsorganet kan också på eget initiativ ta ett ärende till prövning.

Ett ärende som gäller meningsskiljaktigheter och som förts till regleringsorganet för prövning ska i första hand avgöras genom medling. Om medlingen inte leder till resultat, ska regleringsorganet ge sitt avgörande inom sex veckor efter att ha fått tillgång till den utredning som behövs för att avgöra ärendet.

152 §

Andra meningsskiljaktigheter och utredningar på eget initiativ

Järnvägsoperatörer, de som ansöker om bankapacitet, de som ansöker om tjänster, företag som behöver utbildningstjänster, bannätsförvaltare, tjänsteleverantörer och andra som tillhandahåller tjänster och sådana behöriga myndigheter som avses *i 182* § i lagen om transportservice kan föra andra ärenden än sådana som avses i 151 § i den lagen till regleringsorganet för prövning och avgörande, om de anser att någon handlar i strid med denna lag eller krav som utfärdats med stöd av den, *i strid med den EU-lagstiftning som avses i 149 § 1 mom. 1 punkten i denna lag* eller i strid med kravet på icke-diskriminering och opartiskhet. Regleringsorganet kan också på eget initiativ ta ett ärende till prövning.

Ett ärende som gäller meningsskiljaktigheter och som förts till regleringsorganet för prövning ska i första hand avgöras genom medling, *om regleringsorganet anser att medling är ändamålsenligt med hänsyn till ärendet. I övriga fall eller om medlingen inte leder till resultat, ska regleringsorganet ge sitt avgörande inom sex veckor efter att ha fått tillgång till den utredning som behövs för att avgöra ärendet.*

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
Ett ärende som regleringsorganet på eget initiativ åtagit sig att avgöra ska i första hand avgöras genom förhandlingar. Om förhandlingarna inte leder till resultat, ska regleringsorganet ge sitt avgörande inom sex veckor efter att ha fått tillgång till den utredning som behövs för att avgöra ärendet.	Ett ärende som regleringsorganet på eget initiativ åtagit sig att avgöra ska i första hand avgöras genom förhandlingar *om regleringsorganet anser att förhandlingarna är ändamålsenliga med hänsyn till ärendet. I övriga fall eller om förhandlingarna inte leder till resultat, ska regleringsorganet ge sitt avgörande inom sex veckor efter att ha fått tillgång till den utredning som behövs för att avgöra ärendet.*
(ny)	*152 a §* *Bedömning av den behöriga myndighetens beslut om direktupphandling* *Om en behörig myndighet enligt 182 § i lagen om transportservice har beslutat att enligt artikel 5.4a eller 5.4b i trafikavtalsförordningen upphandla sådana tjänster inom persontrafik på järnväg som omfattas av den allmänna trafikplikten på järnväg genom direktupphandling i stället för genom anbudsförfarande, ska den behöriga myndigheten omedelbart när beslutet offentliggjorts sända det motiverade beslutet till regleringsorganet.* *Regleringsorganet bedömer den behöriga myndighetens beslut i egenskap av det oberoende organ som avses i 149 § 11 punkten. Regleringsorganet ska göra sin bedömning och offentliggöra sitt beslut i enlighet med den inom sex veckor efter att ha fått tillgång till alla de uppgifter som behövs för att för att göra bedömningen. Regleringsorganet ska i samband med avgörandet av ärendet besluta om vilka åtgärder som krävs för att motverka diskriminering, snedvridning av konkurrensen på marknaden och all annan icke önskvärd utveckling. Regleringsorganets bedömning och beslut i enlighet med bedömningen ska meddelas till den behöriga myndigheten och därefter offentliggöras på regleringsorganets webbplats.* *Omprövning får begäras i fråga om beslut som regleringsorganet fattat med stöd av denna paragraf. Om omprövning föreskrivs i förvaltningslagen och om sökande av ändring*

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse* *i ett beslut med anledning av omprövningsbegäran i lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019).*
164 §	164 §
Årsavgift	*Årsavgift*
Bannätsförvaltare och sådana verksamhetsutövare som avses i 159 § ska till Transport- och kommunikationsverket tillsammans betala en årsavgift som årligen anges i en förordning av kommunikationsministeriet, med iakttagande av vad som föreskrivs i lagen om grunderna för avgifter till staten. Varje verksamhetsutövare ska betala bara en årsavgift per år oavsett om utövaren bedriver verksamhet både som bannätsförvaltare och som trafikutövare. Med års-avgiften täcks de kostnader som orsakas verket av utveckling av och tillsyn över säkerheten i den spårbundna stadstrafiken samt för förande av det register över spårbunden stadstrafik som avses i 160 § och skötseln av de registeruppgifter inom spårbunden stadstrafik som ver-ket sköter med stöd av V avd. 1 kap. 1 § i lagen om transportservice samt för verkets andra administrativa myndighetsuppgifter inom den spårbundna stadstrafiken.	Bannätsförvaltare och sådana verksamhetsutövare som avses i 159 § ska till Transport- och kommunikationsverket tillsammans betala en årsavgift som årligen anges i en förordning av kommunikationsministeriet, med iakttagande av vad som föreskrivs i lagen om grunderna för avgifter till staten. Varje verksamhetsutövare ska betala bara en årsavgift per år oavsett om utövaren bedriver verksamhet både som bannätsförvaltare och som trafikutövare. Med årsavgiften täcks de kostnader som orsakas verket av utveckling av och tillsyn över säkerheten i den spårbundna stadstrafiken samt för förande av det register över spårbunden stadstrafik som avses i 160 § och skötseln av de registeruppgifter inom spårbunden stadstrafik som verket sköter med stöd av *178 och 216 §* i lagen om transportservice samt för verkets andra administrativa myndighetsuppgifter inom den spårbundna stadstrafiken.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
178 §	178 §
Anmärkning och varning	*Anmärkning och varning*
Transport- och kommunikationsverket och regleringsorganet kan ge järnvägsoperatörer, bannätsförvaltare, sådana verksamhetsutövare som avses i 159 § eller andra verksamhetsutövare som avses i denna lag en anmärkning eller varning, om de handlar i strid med denna lag eller de bestämmelser som utfärdats med stöd av den. En varning kan ges, om en anmärkning med beaktande av de omständigheter som framgår i ärendet som helhet inte kan anses vara tillräcklig.	Transport- och kommunikationsverket och regleringsorganet kan ge järnvägsoperatörer, bannätsförvaltare, sådana verksamhetsutövare som avses i 159 § eller andra verksamhetsutövare som avses i denna lag en anmärkning eller varning, om de handlar i strid med denna lag *eller de bestämmelser som utfärdats med stöd av den eller i strid med direkt tillämplig EU-lagstiftning*. En varning kan ges, om en anmärkning med beaktande av de omständigheter som framgår i ärendet som helhet inte kan anses vara tillräcklig.

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
180 §	180 §
Ingripande i åtgärd eller händelse	*Ingripande i åtgärd eller händelse*
Transport- och kommunikationsverket har rätt att avbryta en åtgärd eller annan händelse som hotar eller påverkar spårtrafiken, om det finns grundad anledning att anta att spårtrafiksystemets säkerhet eller människors liv eller hälsa är hotade. På samma grunder kan Transport- och kommunikationsverket eller regleringsorganet avbryta en åtgärd eller händelse som or-sakar betydande egendoms- eller miljöskador eller annan sådan verksamhet som inverkar negativt på verksamheten på spårtrafiksmarknaden.	Transport- och kommunikationsverket har rätt att avbryta *spårtrafiken eller begränsa den vid allvarliga störningar under normala förhållanden eller om spårtrafiksystemets säkerhet eller människors liv eller hälsa är hotade. På motsvarande grunder har verket också* rätt att avbryta eller begränsa en åtgärd eller annan händelse som hotar eller påverkar spårtrafiken. Transport- och kommunikationsverket eller regleringsorganet kan avbryta eller begränsa en åtgärd eller händelse som orsakar betydande egendoms- eller miljöskador eller annan sådan verksamhet som inverkar negativt på verksamheten på spårtrafiksmarknaden.
(ny)	182 §
	Försäkringsplikt
	— — — — — — — — — — — — — — —
	Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om beloppet av ansvarsförsäkringen och något annat motsvarande arrangemang samt om hur verket övervakar ansvarsförsäkringens tillräcklighet.
(ny)	*186 a §*
	Register över bannätsförvaltare
	Transport- och kommunikationsverket ska föra ett register över bannätsförvaltarna. Verket får använda registret vid fullgörandet av sina uppgifter och skyldigheter enligt denna lag.
	I registret antecknas bannätsförvaltarens namn och företags- och organisationsnummer, eventuell bifirma, adress- och andra kontaktuppgifter samt andra uppgifter som bannätsförvaltaren lämnat i sin ansökan om säkerhetstillstånd enligt 25 § 2 mom. eller i sin

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	anmälan enligt 29 § samt de viktigaste uppgifterna om bannätsförvaltare som är kritiska för försörjningsberedskapen. *Bannätsförvaltaren ska lämna uppgifterna genom teknisk anslutning eller på annat sätt i elektronisk form i enlighet med vad som avtalas med Transport- och kommunikationsverket. Innan en teknisk anslutning öppnas ska den som lämnar uppgifter lägga fram en redogörelse som visar att uppgifterna skyddas på behörigt sätt.* *Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om de uppgifter som avses i 2 mom. och hur de ska lämnas.*
188 §	188 §
Ändringssökande	*Ändringssökande*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Regleringsorganets beslut som meddelats med stöd av 151 § med anledning av en begäran om omprövning får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen. Regleringsorganets beslut som meddelats med stöd av 152 § i ett ärende som gäller meningsskiljaktigheter får överklagas genom besvär hos marknadsdomstolen.	Reglerginsorganets beslut som meddelats med stöd av 151 § med anledning av en begäran om omprövning får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen. Regleringsorganets beslut som meddelats med stöd av 152 § *får överklagas genom besvär hos marknadsdomstolen. Bestämmelser om sökande av ändring i marknadsdomstolens beslut finns i lagen om rättegång i marknadsdomstolen (100/2013).*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
189 §	189 §
Myndigheternas rätt att få upplysningar	*Myndigheternas rätt att få upplysningar*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare ska trots företagshemligheter ge regleringsorganet de upplysningar det behöver för skötseln av de uppgifter som avses i 18 kap.	Järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare ska trots företagshemligheter ge regleringsorganet de upplysningar det behöver för skötseln av de uppgifter som avses i *20* kap.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
	————
	Denna lag träder i kraft den 20 . *Bestämmelserna i 68 §, 72 § 1 mom. och 80 § träder dock i kraft först den 16 juni 2021.*
	————

Gällande lydelse *Föreslagen lydelse*

2.

Lag

om ändring av lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i lagen om transportservice (320/2017) 86 §, sådan den lyder i lag 301/2018,

ändras 69 och 87 §, 89 § 1 mom., 90 § 1 mom., 198 § 1 mom., 204 § 2 mom., 205 § 2 mom., 208 § 2 mom., 219 § 1 mom., 243 § 4 mom. och 260 §, sådana de lyder, 69 § och 89 § 1 mom. i lagarna 301/2018 och 371/2019, 87 § i lagarna 984/2018 och 371/2019, 90 § 1 mom., 198 § 1 mom., 204 § 2 mom., 205 § 2 mom., 208 § 2 mom. och 243 § 4 mom. i lag 984/2018 och 219 § 1 mom. i lag 301/2018, och

fogas till 53 §, sådan den lyder i lag 1505/2019, ett nytt 5 mom. som följer:

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	53 §
(ny)	*Förutsättningar för bedrivande av järnvägstrafik*
	— — — — — — — — — — — — — — — —
	Koncession krävs inte av ett järnvägsföretag som har registrerats i någon annan stat än en EES-stat och som bedriver i den mellan Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering ingångna överenskommelsen om direkt internationell järnvägstrafik (FördrS 87/2016) avsedd järnvägsgränstrafik enbart på spåranläggningar mellan riksgränsen och en järnvägsgränsstation och på spåranläggningar på en järnvägsgränsstation.
69§	69 §
Tillstånd som krävs av förare inom järnvägstrafiken (29.3.2019/371)	*Tillstånd som krävs av förare inom järnvägstrafiken*
För att framföra rullande materiel krävs tillstånd. Ett tillstånd kan styrkas genom ett förarbevis, som tillhör föraren. Föraren ska ha förarbeviset med sig när han eller hon framför	För att framföra rullande materiel krävs tillstånd. Ett tillstånd kan styrkas genom ett förarbevis, som tillhör föraren. Föraren ska ha förarbeviset med sig när han eller hon framför

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
rullande materiel, om inte tillståndets existens kan styrkas på annat sätt.	rullande materiel, om inte tillståndets existens kan styrkas på annat sätt. *Det krävs emellertid inget tillstånd för att framföra rullande materiel vid trafik i växlingsarbete inom en trafikplats, på en privat spåranläggning eller mellan en privat spåranläggning och den första trafikplatsen i statens bannät förutsatt att järnvägsoperatören och bannätsförvaltaren avtalar om det område där växlingsarbetet utförs utan förarbevis.*
Ett tillstånd som utfärdats i Finland är i kraft också i andra EES-stater för förare som har fyllt 20 år. På motsvarande villkor är ett förarbevis som utfärdats i någon annan EES-stat i kraft i Finland.	Ett tillstånd som utfärdats i Finland är i kraft också i andra EES-stater för förare som har fyllt 20 år. På motsvarande villkor är ett förarbevis som utfärdats i någon annan EES-stat i kraft i Finland.
87 §	87 §
Anmälningar som gäller anställningsförhållanden för förare inom järnvägstrafiken	*Anmälningar som gäller anställningsförhållanden för förare inom järnvägstrafiken*
En järnvägsoperatör ska utan dröjsmål meddela Transport- och kommunikationsverket eller någon annan som beviljat förarens förarbevis när anställningsförhållandet för en förare i dess tjänst eller verksamheten för en förare som deltar i dess verksamhet inleds eller upphör.	En järnvägsoperatör ska utan dröjsmål meddela Transport- och kommunikationsverket eller någon annan som beviljat förarens förarbevis när anställningsförhållandet för en förare i dess tjänst eller verksamheten för en förare som deltar i dess verksamhet inleds eller upphör.
Järnvägsoperatören ska också utan dröjsmål meddela Transport- och kommunikationsverket om arbetsoförmåga för en sådan förare som avses i 1 mom. räcker längre än tre månader.	Järnvägsoperatören ska också utan dröjsmål meddela Transport- och kommunikationsverket om arbetsoförmåga för en sådan förare som avses i 1 mom. räcker längre än tre månader. *Järnvägsoperatören ska utan dröjsmål meddela Transport- och kommunikationsverket också om andra ändringar som påverkar förarbevisets omfattning.*
	Transport- och kommunikationsverket är skyldigt att underrätta järnvägsoperatören om verket har vidtagit någon av de åtgärder som avses i 242 eller 243 § för att ändra, begränsa eller återkalla en förares förarbevis eller om det har utfärdat ett verksamhetsförbud enligt 249 §.
89 §	89 §
Prov för förare inom järnvägstrafiken	*Prov för förare inom järnvägstrafiken*

Gällande lydelse

Sedan en sådan utbildning som avses i 88 § har slutförts ska föraren med godkänt resultat avlägga prov för att fastställa att föraren har de kunskaper och färdigheter som uppgiften för-utsätter. Proven ska examineras av en examinator som har godkänts för uppgiften.

Föreslagen lydelse

Sedan en sådan utbildning som avses i 88 § har slutförts ska föraren med godkänt resultat avlägga prov för att fastställa att föraren har de kunskaper och färdigheter som uppgiften förutsätter. Proven ska examineras av en examinator som har godkänts för uppgiften. *Transport- och kommunikationsverket ska offentliggöra en förteckning över godkända examinatorer.*

90 §

Godkännande av läroanstalter inom järnvägstrafiken

Transport- och kommunikationsverket godkänner på ansökan och för högst fem år läroanstalter som avses i detta kapitel som anordnar utbildning för förare eller delar av utbildningen, om sökanden har god yrkeskunskap om järnvägssystemet och den kunskap och skicklighet upp-giften kräver samt ändamålsenligt undervisningsmaterial och ändamålsenliga lokaler.

90 §

Godkännande av läroanstalter inom järnvägstrafiken

Transport- och kommunikationsverket godkänner på ansökan och för högst fem år läroanstalter som avses i detta kapitel som anordnar utbildning för förare eller delar av utbildningen, om sökanden har god yrkeskunskap om järnvägssystemet och den kunskap och skicklighet uppgiften kräver samt ändamålsenligt undervisningsmaterial och ändamålsenliga lokaler. *Transport- och kommunikationsverket ska offentliggöra en förteckning över godkända läroanstalter.*

198 §

Myndighetens rätt att bestämma om prov eller andra undersökningar

Om Transport- och kommunikationsverket har särskilda skäl att misstänka att innehavaren av ett persontillstånd inte uppfyller kraven för att få och hålla i kraft tillståndet i fråga om kunskaper, skicklighet eller hälsotillstånd, kan verket förutsätta att innehavaren genom ett prov, en läkarundersökning eller någon annan undersökning visar att han eller hon fortfarande upp-fyller kraven och inom utsatt tid lämnar in ett intyg eller en annan utredning över ett sådant prov, en sådan läkarundersökning eller en sådan annan undersökning till Transport- och kommunikationsverket.

198 §

Myndighetens rätt att bestämma om prov eller andra undersökningar

Om Transport- och kommunikationsverket har särskilda skäl att misstänka att innehavaren av ett persontillstånd inte uppfyller kraven för att få och hålla i kraft tillståndet i fråga om kunskaper, skicklighet, hälsotillstånd *eller psykisk lämplighet*, kan verket förutsätta att innehavaren genom ett prov, en läkarundersökning eller någon annan undersökning visar att han eller hon fortfarande uppfyller kraven och inom utsatt tid lämnar in ett intyg eller en annan utredning över ett sådant prov, en sådan läkarundersökning eller en sådan annan undersökning till Transport- och kommunikationsverket.

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
204 §	204 §
Godkännande av järnvägsläkare	*Godkännande av järnvägsläkare*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Transport- och kommunikationsverket kan förnya godkännandet för en järnvägsläkare som uppfyller behörighetskraven enligt 1 mom. och har upprätthållit sin kompetens på behörigt sätt.	Transport- och kommunikationsverket kan förnya godkännandet för en järnvägsläkare som uppfyller behörighetskraven enligt 1 mom. och har upprätthållit sin kompetens på behörigt sätt. *Transport- och kommunikationsverket ska offentliggöra en förteckning över godkända järnvägsläkare.*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
205 §	205 §
Godkännande av järnvägspsykologer	*Godkännande av järnvägspsykologer*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Transport- och kommunikationsverket kan förnya godkännandet för en järnvägspsykolog som uppfyller behörighetskraven enligt 1 mom. och har upprätthållit sin kompetens på behörigt sätt.	Transport- och kommunikationsverket kan förnya godkännandet för en järnvägspsykolog som uppfyller behörighetskraven enligt 1 mom. och har upprätthållit sin kompetens på behörigt sätt. *Transport- och kommunikationsverket ska offentliggöra en förteckning över godkända järnvägspsykologer.*
208 §	208 §
Meddelanden om hälsotillstånd och psykologisk lämplighet	*Meddelanden om hälsotillstånd och psykisk lämplighet*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
De som avses i 1 mom. ska trots sekretessbestämmelserna och även utan en begäran under-rätta Transport- och kommunikationsverket vid misstanke om att den som söker eller innehar ett tillstånd inte uppfyller de medicinska förutsättningarna för tillståndet.	De som avses i 1 mom. ska trots sekretessbestämmelserna och även utan en begäran underrätta Transport- och kommunikationsverket vid misstanke om att den som söker eller innehar ett tillstånd inte uppfyller kraven i fråga om hälsotillstånd *eller psykisk lämplighet för tillståndet.*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
219 §	219 §

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
Allmänna uppgifter som förs in i trafik- och transportregistret	*Allmänna uppgifter som förs in i trafik- och transportregistret*
I fråga om fysiska personer får i registret föras in uppgift om 1) namn samt personbeteckning eller födelsetid, om personbeteckning saknas, 2) kön, 3) födelsehemkommun, födelsestat och nationalitet, 4) adress och andra kontaktuppgifter, 5) hemkommun, 6) modersmål och kontaktspråk, 7) en persons död, 8) fotografi och namnteckningsprov, 9) företags- och organisationsnummer, om personen är en enskild näringsidkare.	I fråga om fysiska personer får i registret föras in uppgift om 1) namn samt personbeteckning eller födelsetid, om personbeteckning saknas, 2) kön, 3) födelsehemkommun, födelsestat och nationalitet, 4) adress och andra kontaktuppgifter, 5) hemkommun, 6) modersmål och kontaktspråk, 7) en persons död, 8) fotografi och namnteckningsprov, 9) företags- och organisationsnummer, om personen är en enskild näringsidkare. *10) det företag eller den organisation som en person är anställd hos eller i vars verksamhet personen deltar.*
— — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — —
243 §	243 §
Särskilda bestämmelser om återkallande av tillstånd för järnvägstrafik	*Särskilda bestämmelser om återkallande av tillstånd för järnvägstrafik*
— — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — —
När Transport- och kommunikationsverket återkallar en lokförares tillstånd, ska lokföraren och den järnvägsoperatör i vars tjänst föraren är eller i vars verksamhet föraren deltar och som verket känner till utan dröjsmål underrättas om beslutet.	När Transport- och kommunikationsverket *inleder förfarandet för att återkalla förarbeviset för en förare av rullande materiel, ska föraren* och den järnvägsoperatör i vars tjänst föraren är eller i vars verksamhet föraren deltar och som verket känner till utan dröjsmål underrättas om detta.
— — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — —

Denna lag träder i kraft den 20 .

Förordningsutkast

Statsrådets förordning

om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet

I enlighet med statsrådets beslut
ändras i statsrådets förordning om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet (248/2019) 4 § som följer:

4 §

Uppgifter som införs i banregisterapplikationen

En bannätsförvaltare ska föra in de i 37 § i spårtrafiklagen avsedda uppgifterna i den banregisterapplikation som Europeiska järnvägsbyrån förvaltar. Banförvaltaren ska se till att uppgifterna i Europeiska järnvägsbyråns banregisterapplikation hålls aktuella. Om det sker ändringar i de uppgifter som förts in i banregisterapplikationen, ska bannätsförvaltaren uppdatera uppgifterna i banregisterapplikationen inom en månad från det att ändringarna skett.
Trafikledsverket ska dessutom alltid uppdatera uppgifterna i banregisterapplikationen i samband med att den beskrivning av bannätet som avses i 131 § i spårtrafiklagen offentliggörs.

———

Denna lag träder i kraft den 20 .