

**Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av lagen om transport-service**

**PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås det att lagen om transportservice ändras.

Syftet med propositionen är att göra det möjligt att samla in den information om järnvägsstationers tillgänglighet som Transport- och kommunikationsverket ansvarar för och att skaffa den därmed anslutna informationstjänsten av Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab och därigenom främja utvecklingen av hållbara och rättvisa informationstjänster inom transport.

Dessutom görs de ändringar som gäller de behöriga vägtrafikmyndigheterna enligt Europeiska unionens förordning om kollektivtrafik på järnväg och väg.

Den föreslagna lagen avses träda i kraft den 1 januari 2024.

---

## INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL .....	1
MOTIVERING .....	3
1 Bakgrund och beredning .....	3
1.1 Bakgrund .....	3
1.2 Beredning .....	3
2 Nuläge och bedömning av nuläget .....	3
2.1 Information om tillgänglighet .....	3
3 Målsättning .....	8
4 Förslagen och deras konsekvenser .....	9
4.1 De viktigaste förslagen .....	9
4.2 De huvudsakliga konsekvenserna .....	9
5 Alternativa handlingsvägar .....	11
5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser .....	11
5.2 Lagstiftning och andra handlingsmodeller i utlandet .....	13
6 Remissvar .....	13
7 Specialmotivering .....	14
8 Ikraftträdande .....	16
9 Verkställighet och uppföljning .....	16
10 Förhållande till andra propositioner .....	16
11 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning .....	16
11.1 Överföring av offentliga förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter .....	16
11.2 Anskaffning av tjänsten för information om tillgänglighet av Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab med tanke på den allmänna dataskyddsförordningen .....	19
11.3 Lagstiftningsordning .....	19
LAGFÖRSLAG .....	21
Lag om ändring av lagen om transportservice .....	21
BILAGA .....	23
PARALLELLTEXT .....	23
Lag om ändring av lagen om transportservice .....	23

## **MOTIVERING**

### **1 Bakgrund och beredning**

#### **1.1 Bakgrund**

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

#### **1.2 Beredning**

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

Utkastet till regeringsproposition var ute på öppen remiss på webbplatsen [www.utlatande.fi](http://www.utlatande.fi) den 2 maj– 22 juni 2023.

Det kom in sammanlagt 15 remissvar. Remissvaren har beaktats vid den fortsatta beredningen.

### **2 Nuläge och bedömning av nuläget**

#### **2.1 Information om tillgänglighet**

##### *Information om stationers tillgänglighet*

Den information som samlas in i Europeiska unionens järnvägsbyrås ERSAD-databas är information om järnvägsstationers tillgänglighet. Den information som samlas in gäller till exempel den fysiska tillgängligheten vad gäller plattformsområden, en stations tjänster, toaletter och parkering, men också tillgången till tjänster. Informationen gäller bland annat öppettiderna för stationers tjänster, informationsskyltars tillgänglighet och huruvida plattformsområden och anknyttande linjer är tillgängliga. En del av informationen finns redan i digital form. Till exempel Trafikledsverket innehar den information om plattformsområden som krävs. All den information om tillgänglighet som ska samlas in i ERSAD-databasen finns dock ännu inte tillgänglig hos enskilda aktörer, utan även helt ny information ska samlas in för databasen.

På formatering och utbyte av ERSAD-tillgänglighetsinformation tillämpas NeTex- och Transmodel-standarder. Syftet med användningen av enhetliga standarder är att säkerställa informationens kompatibilitet och lämplighet på EU-nivå med tanke på den slutliga ERSAD-databasen.

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

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

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

#### *Fastställande av ansvarig aktör*

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

#### *Förteckning över tillgångar*

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

Enligt artikel 7 om förteckning över tillgångar ska förteckningen över tillgångar uppdateras för att införliva uppgifter om ny infrastruktur och rullande materiel och om moderniserings- eller ombyggnadsarbeten som utförts på befintlig infrastruktur och rullande materiel. Medlemsstaterna får själva bestämma om modellen för hur informationen uppdateras. Den information som samlas in i ERSAD-databasen är huvudsakligen så kallad statisk information, det vill säga dess innehåll ändras i huvudsak till exempel i samband med reoveringar. Nationellt har det ansetts att information kan samlas in antingen genom att upprätta och genomföra en förteckning med jämna mellanrum eller genom att ålägga dem som äger informationen, såsom aktörerna på stationerna, att lämna information till databasen.

#### *Organisering av uppgifter samt ansvariga aktörer*

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

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

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

Transport- och kommunikationsverket är den aktör som anmälts till kommissionen som ansvarigt organ för informationsutbytet. Det är mest ändamålsenligt att Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab organiserar insamlingen av information samt inrättandet och underhållet av databasen. Fintraffic ska också se till att en förteckning över tillgångar upprättas och genomförs.

Det statsägda Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab har redan i nuläget liknande uppgifter. Bolaget sköter bland annat de uppgifter med att producera, underhålla och utveckla informationstjänsten som den nationella åtkomstpunkten (National Access Point, NAP) har enligt kommissionens delegerade förordning (EU) 2017/1926 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster. Dessutom pågår vid Fintraffic ett projekt för sammanställning av reseinformation och datautveckling, och syftet med projektet är att utreda bland annat dessa processer, tillgången till och framtagandet av information samt fullgörandet av skyldigheterna enligt EU-förordningar (inklusive sådan information om tillgänglighet som ingår i reseinformation). Fintraffic utvecklar ett register över knutpunkter, och den information som ska lämnas till ERSAD-tillgänglighetsdatabasen ska bli en del av det.

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

Inom förvaltningsområdet finns det också andra uppgifter där Transport- och kommunikationsverket har en så kallad dubbel roll som tillsynsmyndighet och som aktör som sköter myndighetsuppgifter. Transport- och kommunikationsverket utarbetade tidigare själv Katalogen över mobilitetstjänster, som är en av de NAP-tjänster som verket övervakar. Situationen förtydligades genom att lagen om transportservice (320/2017) ändrades så att Transport- och kommunikationsverket fick möjlighet att skaffa tjänsten av Fintraffic (RP 202/2020 rd). Avsikten har varit att verket ska kunna koncentrera sig på rollen som tillsynsmyndighet och myndighet som följer marknaden, utan något operativt systemansvar.

#### *Annan lagstiftning som gäller information om hållplatser och terminaler*

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

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

Bestämmelserna i 154 § i lagen om transportservice har samband med Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag (*ITS-direktivet*) och med kommissionens delegerade förordning (EU) 2017/1926 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster (*förordningen om multimodala reseinformationstjänster*), och enligt dessa ska information om mobilitetstjänster tillhandahållas. Enligt artikel 3 i förordningen om multimodala reseinformationstjänster ska medlemsstaterna inrätta en nationell åtkomstpunkt där de som använder data får åtminstone de data som förordningen gäller och som tillhandahålls av transportmyndigheter, trafikföretag, infrastrukturförvaltare och leverantörer av behovsstyrda transporttjänster.

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

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

#### *Register över knutpunkter*

Fintraffic har gjort en utredning om ett register över knutpunkter, som det nationella genomförandet av ERSAD-informationen kan bli en del av. Tanken är att registret över knutpunkter för multimodal reseinformation ska utgöra ett omfattande basmaterial för multimodala trafik tjänsters digitala hållplats- och stationsinformation med attributinformation. Enligt planerna ska registret över knutpunkter inte bara innehålla information om ett objekts läge utan också en betydande mängd attributinformation om trafikleder, tjänster och tillgänglighet som är bunden till

en funktionell helhet, såsom en enskild landsväghållplats, passagerarhamn eller järnvägsstation, i anslutning till hållplatsfunktionerna. Registret över knutpunkter för reseinformation kompletterar de nuvarande och kommande systemen för hantering av information om infrastrukturer. Dessutom är avsikten att informationen i registret över knutpunkter ska finnas tillgänglig i realtid och i de standarder som EU kräver. Datamaterial ska enligt planerna i framtiden finnas tillgängligt särskilt om sådana objekt och områden där utbudet av trafiktjänster är stort. Från det nationella registret över knutpunkter ska det centraliserat tas in material som en del av hanteringen av information om infrastrukturer och Digiroad-informationen.

### *Främjande av likabehandling och rättigheterna för personer med funktionsnedsättning*

Syftet med propositionen är att främja likabehandlingen av personer med funktionsnedsättning. Jämlikhet är en central grundläggande rättighet. Enligt 6 § 1 mom. i Finlands grundlag är alla lika inför lagen. Detta är en central princip som gäller jämlikhet och jämställdhet. I 6 § 2 mom. i grundlagen föreskrivs det om förbud mot diskriminering. Enligt det momentet får ingen utan godtagbart skäl särbehandlas på grund av kön, ålder, ursprung, språk, religion, övertygelse, åsikt, hälsotillstånd eller handikapp eller av någon annan orsak som gäller hans eller hennes person.

Även genom internationella människorättskonventioner strävar man efter att trygga lika rättigheter för personer med funktionsnedsättning och möjligheterna att tillgodose dessa rättigheter. Den viktigaste av dessa konventioner är konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning, som trädde i kraft internationellt 2008. I Finland fick konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning och dess fakultativa protokoll riksdagens godkännande i mars 2015. Finland ratificerade konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning och dess fakultativa protokoll den 11 maj 2016, och de trädde i kraft i Finland den 10 juni 2016. I Finland inrättades kontaktpunkter i enlighet med kraven i konventionen, ett statligt samordningssystem och en oberoende mekanism. Finland rapporterade första gången 2019 om genomförandet av konventionen till kommittén för rättigheter för personer med funktionsnedsättning, som övervakar genomförandet. Även EU har anslutit sig till konventionen.

Syftet med konventionen är att främja, skydda och säkerställa det fulla och lika åtnjutandet av alla mänskliga rättigheter och grundläggande friheter för alla personer med funktionsnedsättning. Jämlikhet främjas av tillgänglighet, förbud mot diskriminering samt skäliga anpassningar och behövliga tjänster, stödåtgärder och hjälpmedel. För att förverkliga detta har konventionsstaterna bland annat åtagit sig att vidta alla ändamålsenliga lagstiftningsåtgärder, administrativa och andra åtgärder för att uppfylla de rättigheter som erkänns i konventionen och att vidta alla ändamålsenliga åtgärder, inklusive lagstiftning, för att ändra eller avskaffa gällande lagar, bestämmelser, sedvänjor och bruk som är diskriminerande mot personer med funktionsnedsättning.

### **3 Målsättning**

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

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



ERSAD-informationen ska utgöra en del av den information om järnvägsstationer som samlats in med tanke på registret över knutpunkter.

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

## **4 Förslagen och deras konsekvenser**

### **4.1 De viktigaste förslagen**

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

I lagen föreslås dessutom sådana ändringar som gäller vägtrafikmyndigheterna enligt trafikavtalsförordningen och som innebär att Pekar fogas till Åbo stads behörighetsområde och Hankasalmi, Petäjävesi, Toivakka och Äänekoski kommuner fogas till Jyväskylä stads behörighetsområde. Det föreslås även ändringar som gör det möjligt för Villmanstrand stad att i fortsättningen vara behörig myndighet inom kollektivtrafiken i städerna Imatra och Villmanstrand.

### **4.2 De huvudsakliga konsekvenserna**

#### *Ekonomiska konsekvenser*

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

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

De föreslagna ändringarna som gäller tjänsten för information om tillgänglighet bedöms inte öka de direkta verksamhetskostnaderna för företag som tillhandahåller kollektivtrafik. Om tillgången till information om tillgänglighet förbättras i fortsättningen, kan detta för sin del främja företagens möjligheter att utveckla tjänster som lämpar sig för alla resenärer samt att få fler kunder och mer kundinkomster.

Att de behöriga vägtrafikmyndigheterna utvidgas i regionerna Åbo och Jyväskylä samt att det inrättas en ny regional myndighet i Villmanstrand kan medföra att de kostnader som orsakas kommunerna för ordnandet av kollektivtrafiken kan öka i målområdena, om servicenivån inom kollektivtrafiken höjs. Kommunerna inom behörighetsområdet ansvarar fortfarande själva för kostnaderna för trafiken inom kommunen, och kostnaderna för den regionala trafiken mellan kommunerna fördelas i förhållande till det kommunspecifika resandet. Ändringarna bedöms också öka användningen av kollektivtrafik och därmed biljettintäkterna. De nettokostnader som ändringarna orsakar kommunerna är små inom målområdena. De fördelar som ändringarna medför är ett bättre serviceutbud för kommuninvånarna, en bättre intern tillgänglighet och därmed en förbättrad livskraft och attraktivitet.

#### *Konsekvenser för myndigheternas verksamhet*

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

I och med de ändringar som föreslås i lagens 181 § överförs Pemarkningar från Närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finlands område till den regionala kollektivtrafiken i Åbo, och Hankasalmi, Petäjävesi, Toivakka och Äänekoski överförs från Närings-, trafik- och miljöcentralen i Mellersta Finland till den regionala kollektivtrafiken i Jyväskylä. Genom de föreslagna ändringarna möjliggörs det dessutom att Villmanstrand stad är kollektivtrafikmyndighet i det området som Villmanstrand och Imatra bildar. Planeringen och upphandlingen av kollektivtrafiken effektiviseras när upphandlingshelheten är mer omfattande än i nuläget. Transportservicen kan utvecklas och tas i bruk regionalt.

#### *Samhälleliga konsekvenser*

Propositionen har samband med den jämlikhet som avses i 6 § 1 mom. i grundlagen. Den kan i sig också anses främja att principerna i konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning genomförs i Finland. Utvecklingen av tillgängligheten inom kollektivtrafiken är en omfattande och mångsidig helhet som kan medföra flera fördelar för användarna och samhället liksom även aktörerna inom branschen. Informationen om tillgängligheten i fråga om stationers infrastruktur och tjänster är en liten del av denna helhet och de föreslagna ändringarna bedöms ha endast ringa konsekvenser. Det finns mer än 180 järnvägsstationer i Finland i fråga om vilka tillgången till tillgänglighetsinformation nu förbättras.

Att information om tillgänglighet samlas in från stationer och tas in i gränssnitt och därigenom till exempel i ruttguider ökar den mängd reseinformation som användarna har tillgång till. För många resenärer är förhandsinformation om en resas tillgänglighet av avgörande betydelse och påverkar beslutet om huruvida en viss resa kan göras. Genom att öka informationen om resors tillgänglighet kan man förbättra alla användares möjligheter att använda trafiksystemet och kol-

ektivtrafiktjänsterna. Även om en ökad mängd information om tillgänglighet främjar i synnerhet möjligheterna för personer med nedsatt rörelse- och funktionsförmåga att använda kollektivtrafiken, förbättrar detta dock allmänt trafiksystemets attraktionskraft för alla användare. Den åldrande befolkningen behöver tillgängliga tjänster. De är också till nytta för till exempel familjer eller personer som rör sig med tungt bagage.

När allt fler personer i och med bättre tillgänglighetsinformation har en lägre tröskel än tidigare att självständigt använda kollektivtrafiken, förbättras möjligheterna för olika användargrupper, såsom personer med funktionsnedsättning och äldre, att tillgodose sina behov och delta i samhällsverksamhet. Detta kan till exempel göra det möjligt att arbeta och delta i andra aktiviteter i större utsträckning än i nuläget. Konsekvenserna kan vara positiva för såväl enskilda medborgares välfärd som samhällsekonomin. Det var till denna del inte möjligt att bedöma de kvantitativa konsekvenserna.

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

De ändringar som föreslås i behörighetsområdena för de behöriga vägtrafikmyndigheterna bedöms medföra liknande fördelar i både Åboregionen och Jväsckyläreregionen. Inrättandet av den regionala myndigheten i Villmanstrand beräknas även medföra liknande fördelar. Inom behörighetsområdena kan kommuninvånarna smidigare röra sig inom ett större enhetligt område än i nuläget, vilket bedöms öka användningen av kollektivtrafiken och därmed invånarnas verksamhetsmöjligheter. I och med utvidgningen av behörighetsområdena kan kollektivtrafiken planeras som en regionalt sett större helhet, vilket motsvarar den regionala mobilitetens behov och förbättrar tillgången till regionens tjänster, arbetsplatser och turistmål via kollektivtrafiken.

## **5 Alternativa handlingsvägar**

### **5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser**

#### *Bedömning av alternativa genomförandemodeller*

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

#### *Trafikledsverket som ansvarig aktör*

I de flesta europeiska länder är det infrastrukturförvaltaren som ansvarar för att den information som ska föras in i ERSAD-databasen lämnas till ERA och förvaltaren sköter ofta också den så kallade stationsförvaltarens uppgifter (se avsnitt 5). I Finland är förvaltaren av baninfrastrukturen Trafikledsverket. Således skulle det att Trafikledsverket åläggs denna skyldighet ha varit i linje med internationell praxis. Trafikledsverket har en betydande roll vid främjandet av tillgängligheten när det gäller planering, utveckling och underhåll av trafikleder och trafikinfrastruktur. Nationellt har det dock ansetts att Trafikledsverkets grundläggande uppgift är att utveckla baninfrastrukturen och att sköta de uppgifter som är direkt kopplade till den. Uppgifter

som hänför sig till insamlingen av information om tillgänglighet eller den allmänna utvecklingen av trafik tjänster har inte ansetts höra till Trafikledsverkets uppgiftsområde.

#### *Fintraffic som ansvarig aktör*

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

Att finansieringen styrs till Fintraffic, som är ett bolag som sköter statliga specialuppgifter, direkt från statsbudgeten är inte nödvändigtvis möjligt inom ramen för EU:s regler om statligt stöd. När det gäller finansieringen ska det i fortsättningen bedömas huruvida Fintraffic kan ta ut avgifter av ägarna av informationen för upprättandet av en förteckning eller för annan insamling av information. Detta är dock en ny verksamhetsmodell och det krävs ytterligare utredningar för att den ska kunna genomföras.

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

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

#### *Skyldighet för ägare av information att ta fram information*

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

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

## 5.2 Lagstiftning och andra handlingsmodeller i utlandet

### *Information om järnvägsstationers tillgänglighet*

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

I Schweiz är de aktörer som ansvarar för utbytet av uppgifter enligt artikel 7a i PRM-YTE-förordningen infrastrukturbolag som är stationsförvaltare. I Schweiz har man dock strävat efter ett övergripande resekedjetänkande i fråga om informationen om tillgänglighet. Alla järnvägsinfrastrukturföretag och buss-, spårvägs-, fartygs- och linbaneföretag är därför skyldiga att föra in information om sina stationers och hållplatsers tillgänglighet i databasen Didok, som sköts av Swiss Federal Railways. Aktörerna ska föra in informationen i databasen Didok och uppdatera informationen. Didok har genomförts så att det är möjligt att lämna information till ERA:s ERSAD-databas. Allmänheten har som så kallad rådata tillgång till all information som lagrats i databasen Didok och informationen utnyttjas också till exempel i Google Maps och andra ruttguider.

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

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

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

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

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

## 6 Remissvar

Utlåtande om utkastet till proposition begärdes av sammanlagt 62 aktörer under tiden den 2 maj–23 juni 2023. Dessutom var propositionen fritt tillgänglig för utlåtande på webbplatsen utlåtande.fi. Sammanlagt 15 utlåtanden lämnades. Utlåtanden lämnades av Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab, Transport- och kommunikationsverket Traficom, Finska Hörsselförbundet rf, Finlands Kommunförbund rf, SAMS - Samarbetsförbundet kring funktionshinder rf, Handikappforum rf, Pro Rautatie ry, Kuopio stad, social- och hälsovårdsministeriets delegation för

rättigheter för personer med funktionsnedsättning VANE, Suomen Paikallisliikenneliitto - Finlands Lokaltrafikförbund r.y., Samkommunen Helsingforsregionens trafik (HRT), Invalidförbundet rf, justitieministeriet, finansministeriet och Trafikledsverket.

Remissinstanserna ansåg att syftet med propositionen i huvudsak är bra. Enligt utlåtandena ökar den nya tjänsten för information om tillgänglighet mängden information om tillgänglighet och förbättrar jämlikheten och möjligheterna för personer med funktionsnedsättning att använda kollektiva färdmedel. Remissinstanserna ansåg det också viktigt att tjänsten för information om tillgänglighet samlar information om tillgänglighet i en och samma databas. I utlåtandena efterfrågades dock upprepade gånger ett förtydligande av vilken aktör som ansvarar för insamlingen av information om tillgänglighet till exempel på järnvägsstationer. Flera remissinstanser önskade att stationsförvaltaren eller ägaren av infrastrukturen ska ansvara för insamlingen av information om tillgänglighet, eftersom de ofta anses ha de bästa förutsättningarna att också överföra aktuella och korrekta uppgifter till databasen. Det önskades även att den definition av stationsförvaltare som finns i propositionen förtydligas. Enligt justitieministeriet bör det i propositionen bedömas om förvaltningen av informationstjänsten och dess direkta produktions-, underhålls- och utvecklingsuppgifter helt eller delvis är sådana offentliga förvaltningsuppgifter som avses i 124 § i grundlagen. Dessutom önskade justitieministeriet en mer omfattande motivering till hur propositionen främjar jämlikhet.

Den ändring som föreslås i utkastet och genom vilken ett bemyndigande att utfärda förordning om behöriga vägtrafikmyndigheter ska tas in i lagen ansågs ändamålsenlig. Justitieministeriet konstaterade i sitt utlåtande att förslaget är problematiskt med tanke på 2 § 3 mom. i grundlagen. Justitieministeriet anser att det med tanke på regleringens grundlagsenlighet är nödvändigt att det entydigt eller annars exakt framgår av lagen vilken myndighet som är behörig i respektive fall. Enligt de gällande bestämmelserna kan alla kommuner skaffa kollektivtrafik inom sitt område oberoende av om kommunen är den behöriga vägtrafikmyndighet som anges i lagen om transportservice. I flera kommuner har det ordnats lokaltrafik, även om kommunerna inte är behöriga myndigheter. Ordandet av kollektivtrafiken i form av en tjänst som innebär utövning av offentlig makt har inte begränsats till enbart de behöriga vägtrafikmyndigheterna. Endast de behöriga vägtrafikmyndigheterna kan dock bevilja ensamrätt enligt EU:s trafikavtalsförordning. Genom ett beslut om ensamrätt utesluts, med undantag för en särskilt utvald aktör som bedriver kollektivtrafik, andra eventuella trafikidkare från en viss rutt, ett visst nät eller ett visst område. Beslut om ensamrätt är sådan utövning av offentlig makt som alla kommuner inte har möjlighet till. Med anledning av remissvaren har det bemyndigande att utfärda förordning som föreslås i 181 § strukits.

## 7 Specialmotivering

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

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

Med informationstjänsten för tillgänglighet avses den nationella tjänst som möjliggör att information förs in i ERSAD-databasen och att aktörer och användare får tillgång till informationen via öppna gränssnitt. Fintraffic ska också utarbeta en systemapplikation via vilken information om stationers tillgänglighet eller ändringar i informationen kan tillhandahållas. Avsikten med lagen är att möjliggöra att Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab i fortsättningen producerar, underhåller och utvecklar informationstjänsten. I informationstjänsten kan man i fortsättningen, om man så önskar, inkludera också annan information från stationer än ERSAD-tillgänglighetsinformation. Fintraffic ansvarar även för att det upprättas och genomförs en engångsförteckning över tillgångar. Förteckningen över tillgångar ska enligt bedömningar till stor del göras genom att befintlig digital information analyseras och sammanställs, men till vissa delar kan det också krävas besök på järnvägsstationer för att samla in den information som saknas. Sådan information som redan finns i Tjänsten för mobilitetsinformation eller som annars finns att tillgå ska inte längre samlas in genom en förteckning. Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab kan samla in befintlig information från öppna gränssnitt och föra in den direkt i den nationella informationstjänsten och också lämna informationen vidare till ERA:s ERSAD-databas.

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

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

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

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

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

**181 §.** *Behöriga vägtrafikmyndigheter enligt trafikavtalsförordningen.* I paragrafens 3 mom. fogas Pemark till Åbo stads behörighetsområde och Hankasalmi, Petäjävesi, Toivakka och Äänekoski kommuner fogas till Jyväskylä stads behörighetsområde. Dessutom ändras 181 § 2 och 3 mom. så att till förteckningen över regionala myndigheter fogas som en ny 14 punkt Villmanstrand stad, som ska vara behörig myndighet inom det område som städerna Imatra och Villmanstrand bildar. Kommunerna i områdena har våren 2023 sänt kommunikationsministeriet förslag till ändringar av behörighetsområdena. Ändringarna stöder den regionala utvecklingen av kollektivtrafiken och skapar förutsättningar för en effektivare organisering av persontransporter.

I paragrafen görs också tekniska uppdateringar med beaktande av kommunsammanslagningar så att i 3 mom. stryks Hämeenkoski, som har anslutit sig till Hollola kommun, och Nastola, som har anslutit sig till Lahtis stad. De tekniska uppdateringarna ändrar inte det faktiska sättet att ordna kollektivtrafiken, eftersom den behöriga myndigheten i regionen är Lahtis stad.

## **8 Ikraftträdande**

Det föreslås att lagen träder i kraft den 1 januari 2024.

## **9 Verkställighet och uppföljning**

Kommunikationsministeriet följer tillsammans med Transport- och kommunikationsverket upp hur ändringarna fungerar. Det att uppgifter ges direkt till Fintraffic och den därmed anslutna organiseringsmodellen kan i framtiden ses över på nytt i samband med revideringen av den övriga informationsregleringen. Också skyldigheten för stationsförvaltare att producera information på stationerna bedöms i samband med utvecklandet av den övriga regleringen.

## **10 Förhållande till andra propositioner**

Vid kommunikationsministeriet bereds en regeringsproposition genom vilken 53 och 57 § i lagen om transportservice ändras i fråga om bestämmelserna om järnvägsföretags koncession. Propositionen i fråga har inget direkt samband med de ändringar som föreslås i denna regeringsproposition. De bestämmelser som föreslås i propositionen har inga konsekvenser för propositionen om statsbudgeten.

## **11 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning**

### **11.1 Överföring av offentliga förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter**

Enligt 124 § i grundlagen kan offentliga förvaltningsuppgifter anförtros andra än myndigheter endast genom lag eller med stöd av lag, om det behövs för en ändamålsenlig skötsel av uppgifterna och det inte äventyrar de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten eller andra krav på god förvaltning. Uppgifter som innebär betydande utövning av offentlig makt får dock ges endast myndigheter. Enligt förarbetena till grundlagen används begreppet offentliga förvalt-



ningsuppgifter” i detta sammanhang i en relativt vidsträckt bemärkelse, så att det omfattar uppgifter som hänför sig till t.ex. verkställigheten av lagar samt beslutsfattande om enskilda personers och sammanslutningars rättigheter, skyldigheter och förmåner”<sup>1</sup>.

Eftersom det är fråga om att en uppgiftshelhet som ska skötas av Transport- och kommunikationsverket överförs till att utföras i bolagsform av ett helt statsägt specialuppgiftsbolag, ska helheten bedömas mot 124 § i grundlagen. Uppgiftshelheten har ett nära samband med tjänsten för mobilitetsinformation och de uppgifter i anslutning till den som redan nu har överförs till bolaget genom motsvarande arrangemang. I fråga om tjänsten för mobilitetsinformation har överföringen av den offentliga förvaltningsuppgiften till Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab behandlats i samband med ett tidigare förslag till ändring av lagen om transportservice<sup>2</sup>. Också när det gäller tjänsten för information om stationers tillgänglighet bedöms det att det i uppgiften är fråga om en offentlig förvaltningsuppgift och överföring av den till bolaget.

Grundlagsutskottet har tidigare i sitt utlåtande bedömt överföringen av offentliga förvaltningsuppgifter till aktiebolag<sup>3</sup>. I utlåtandet sägs det att enligt förarbetena till 124 § i grundlagen är utgångspunkten att offentliga förvaltningsuppgifter endast genom lag kan anförtros andra än myndigheter. Det kan dock också med stöd av lag genom föreskrifter eller beslut bestämmas om överföring av förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter, även om befogenheten att överföra uppgiften också då ska grunda sig på lag<sup>4</sup>. Grundlagsutskottet har konstaterat att en offentlig förvaltningsuppgift kan anförtros andra än myndigheter också genom avtal som ingås med stöd av lag<sup>5</sup>.

I den nya 154 a § som föreslås i lagen om transportservice föreslås bestämmelser om att Transport- och kommunikationsverket i fortsättningen självt ska kunna ta fram och samla in den information om stationers tillgänglighet som krävs i ERSAD-databasen eller skaffa produktionen av tjänsten och dess direkta produktions-, underhålls- och utvecklingsuppgifter av Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab i enlighet med 213 § (Avtal vid överföring av offentliga förvaltningsuppgifter) i lagen om transportservice. Syftet med propositionen är att möjliggöra att Fintraffic Ab i fortsättningen producerar, underhåller och utvecklar en databas över stationers tillgänglighet. Den föreslagna lagen syftar till att informationen om stationers tillgänglighet ska bli en del av den mer omfattande informationsplattform för transport som Fintraffic redan nu samordnar.

I denna proposition överförs till bolaget inga sådana uppgifter som innebär betydande utövning av offentlig makt. Till den del det är fråga om att anförtro bolaget en offentlig förvaltningsuppgift, utförs överföringen genom lag eller med stöd av lag och under sådana förutsättningar att garantierna för god förvaltning, de grundläggande fri- och rättigheterna och tillgodoseendet av olika aktörers rättssäkerhet kan säkerställas. Den information om tillgänglighet som samlas in på stationer omfattar inte personuppgifter eller känsliga uppgifter. Den information som samlas in är av sådan art att den offentligt och öppet kan konstateras på stationerna. I fortsättningen är det dock möjligt att information om tillgänglighet eller andra uppgifter som gäller stationers infrastruktur samlas in i informationstjänsten i större utsträckning än vad som nu föreslås. Avsikten är dock att personuppgifter inte heller i fortsättningen ska samlas in.

---

<sup>1</sup> RP 1/1998 rd, s. 179.

<sup>2</sup> RP 202/2020 rd, s. 87–90, KoUB 18/2020 rd.

<sup>3</sup> GrUU 16/2018 rd.

<sup>4</sup> RP 1/1998 rd, s. 179/II.

<sup>5</sup> GrUU 11/2004 rd, s. 2/II och GrUU 11/2002 rd, s. 5/I.

Enligt 124 § i grundlagen kan offentliga förvaltningsuppgifter anförtros andra än myndigheter endast i det fallet att det behövs för en ändamålsenlig skötsel av uppgifterna. Grundlagsutskottet har vid bedömningen av om ändamålsenlighetskriteriet uppfylls fäst uppmärksamhet bland annat vid den specialkompetens som behövs i uppgifterna eller resurserna<sup>6</sup>, det ökade servicebehovet<sup>7</sup>, den regionala tillgången till tjänster<sup>8</sup> och tjänsternas flexibilitet<sup>9</sup> samt verksamhetens effektivitet<sup>10</sup>. Grundlagsutskottet har konstaterat att kravet på ändamålsenlighet inte enbart handlar om ekonomisk ändamålsenlighet, även om det på behörigt sätt måste fästas adekvat hänseende vid ett arrangemangs ekonomiska konsekvenser<sup>11</sup>. Det har också kunnat beaktas att myndighetens personalresurser är tillräckliga<sup>12</sup>.

Det har ansetts att det är ändamålsenligt och konsekvent att den föreslagna tjänsten för information om järnvägsstationers tillgänglighet ordnas av Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab. Syftet med propositionen är att göra det möjligt att förmedla information till intressentgrupper samt att främja samordningen av ett dataekosystem. Genom de ändringar<sup>13</sup> som redan tidigare gjorts i lagen om transportservice har man strävat efter att göra det möjligt för bolaget att utveckla bättre och flexibla tjänster med beaktande av olika kundbehov samt att agera smidigt bland marknadsaktörerna. Det är ändamålsenligt att en enda aktör ansvarar för samordningen av olika slags information som produceras för resenärer.

Det hör inte till Transport- och kommunikationsverkets kärnfunktioner att verket självt producerar informationstjänster och verket har inte det specialkunnande som behövs för att producera och utveckla tjänsten för information om tillgänglighet. Verket är den tillsynsmyndighet för spårtrafiken som avses i 13 § i spårtrafiklagen (1302/2018). Det är motiverat att uppgifterna ordnas så att verket kan koncentrera sig på sin kärnuppgift som tillsynsmyndighet i stället för på att utveckla tjänsterna. Att verket självt administrerar och utvecklar tjänsten skulle leda till att liknande information splittras mellan flera olika tjänsteproducenter och öka mängden uppgifter som eventuellt är bristfälliga eller felaktiga. Man avviker då även från den nu redan etablerade arbetsfördelningen mellan verket och bolaget. Avsikten är att tjänsten för information om tillgänglighet ska utgöra en del av ett större dataekosystem för trafiken utöver sin självständiga funktion. Genom den ändring som nu föreslås stärks förutsättningarna för Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab att utveckla informationstjänsterna inom trafiken på ett övergripande sätt.

Ytterligare ett villkor för att offentliga förvaltningsuppgifter ska kunna anförtros andra än myndigheter är enligt 124 § i grundlagen att det inte äventyrar de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten eller andra krav på god förvaltning. Bestämmelsen understryker enligt motiveringen till den betydelsen av att de som sköter offentliga förvaltningsuppgifter ska vara utbildade för ändamålet och sakkunniga samt att de ska stå under tillräcklig offentlig tillsyn<sup>14</sup>. I sin tolkningspraxis har grundlagsutskottet ansett att det för att kraven på rättssäkerhet och god förvaltning ska anses vara uppfyllda i den bemärkelse som avses i 124 § i grundlagen krävs att

---

<sup>6</sup> GrUU 29/2013 rd, s. 2 och GrUU 37/2010 rd, s. 5/I.

<sup>7</sup> GrUU 6/2013 rd, s. 2/II och GrUU 16/2016 rd, s. 3.

<sup>8</sup> GrUU 11/2004 rd, s. 2/I.

<sup>9</sup> GrUU 6/2013 rd, s. 2/II.

<sup>10</sup> GrUU 3/2009 rd, s. 4/II.

<sup>11</sup> GrUU 11/2006 rd, s. 2–3 och GrUU 26/2017 rd, s. 49.

<sup>12</sup> GrUU 23/2013 rd, s. 3/II och GrUU 6/2013 rd, s. 2/II.

<sup>13</sup> RP 202/2020 rd.

<sup>14</sup> RP 1/1998 rd, s. 179/II.

ärendena behandlas i enlighet med de allmänna förvaltningslagarna och att personerna som behandlar ärendena handlar under tjänsteansvar<sup>15</sup>.

På leverantörerna av informationstjänsten och deras personal tillämpas med stöd av 210 § i lagen om transportservice bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när de fullgör de uppgifter som avses i 154 a §. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen. De allmänna förvaltningslagarna tillämpas, med stöd av sina bestämmelser om tillämpningsområde, myndighetsdefinition eller skyldigheten för en enskild att betjäna på ett visst språk, även på enskilda när de fullgör offentliga förvaltningsuppgifter. Bestämmelser om myndighetstillsyn över bolaget och produktionen av den tjänst som föreslås bli överförd finns i lagen om transportservice. Enligt 178 § i lagen om transportservice utövar Transport- och kommunikationsverket tillsyn över att lagen om transportservice samt bestämmelser som utfärdats och föreskrifter och beslut som meddelats med stöd av den iakttas, om inte något annat föreskrivs i lagen. Av betydelse med tanke på tryggandet av de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten och kraven på god förvaltning är också de krav enligt 138 § i lagen om transportservice som avser leverantörer av vägtrafikstyrnings- och vägtrafikledningstjänster och som gäller i synnerhet leverantörernas tillförlitlighet och verksamhetsförutsättningar och personalens kompetens.

På de grunder som anförts ovan anses bestämmelsen inte vara problematisk med tanke på 124 § i grundlagen.

### **11.2 Anskaffning av tjänsten för information om tillgänglighet av Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab med tanke på den allmänna dataskyddsförordningen**

Enligt 10 § i grundlagen utfärdas bestämmelser om skydd för personuppgifter genom lag. Den information om tillgänglighet som samlas in på stationerna innehåller inga personuppgifter. När Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab samlar in information om stationers tillgänglighet uppkommer det dock logguppgifter i informationssystemet, vilka också kan innehålla personuppgifter. Behandlingen av personuppgifter grundar sig på de allmänna bestämmelserna om dataskydd, det vill säga EU:s allmänna dataskyddsförordning (EU) 2016/679 och dataskyddslagen (1050/2018) som preciserar och kompletterar förordningen. När uppgiften överförs från verket till Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab avtalar verket och bolaget om ansvarsfördelningen i anslutning till dataskyddet i enlighet med vad som föreskrivs i dataskyddsförordningen. Det anses inte behövligt att utfärda nationella specialbestämmelser om behandling av personuppgifter i fråga om informationstjänsten för tillgänglighet.

### **11.3 Lagstiftningsordning**

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

*Kläm*

Eftersom Europeiska kommissionens förordning (EU) nr 1300/2014 om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet avseende tillgängligheten till Europeiska unionens järnvägssystem för personer med funktionsnedsättningar och personer med nedsatt rörlighet innehåller

---

<sup>15</sup> GrUU 33/2004 rd, s. 7/II, GrUU 46/2002 rd, s. 10.

bestämmelser som föreslås bli kompletterade genom lag, föreläggs riksdagen följande lagförslag:

## Lag

### om ändring av lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut  
ändras i lagen om transportservice (320/2017) 181 § 2 och 3 mom., sådana de lyder i lag  
60/2022, och  
fogas till lagen en ny 154 a § som följer:

#### 154 a §

##### *Tjänsten för information om järnvägsstationers tillgänglighet*

Transport- och kommunikationsverket ansvarar för insamling, lagring och utbyte av information om stationers tillgänglighet. Transport- och kommunikationsverket kan också skaffa den ovan avsedda informationstjänsten för tillgänglighet och dess direkta produktions-, underhålls- och utvecklingsuppgifter av Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab.

#### 181 §

##### *Behöriga vägtrafikmyndigheter enligt trafikavtalsförordningen*

---

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

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

1) Samkommunen Helsingforsregionens trafik inom det område som Esbo stad, Grankulla stad, Helsingfors stad, Kervo stad, Kyrksläotts kommun, Sibbo kommun, Sjundeå kommun, Tusby kommun och Vanda stad bildar,

2) Tavastehus stad inom det område som Hattula kommun, Janakkala kommun och Tavastehus stad bildar,

3) Joensuu stad inom det område som Joensuu stad, Kontiolax kommun och Libelits kommun bildar,

4) Jyväskylä stad inom det område som Hankasalmi kommun, Jyväskylä stad, Laukas kommun, Muurame kommun, Petäjävesi kommun, Toivakka kommun och Äänekoski stad bildar,

5) Kotka stad inom det område som Fredrikshamn stad, Kotka stad och Pyttis kommun bildar,

6) Kuopio stad inom det område som Kuopio stad och Siilinjärvi kommun bildar,

7) Lahtis stad inom det område som Asikkala kommun, Hartola kommun, Heinola stad, Hollola kommun, Itis kommun, Kärkölä kommun, Lahtis stad, Orimattila stad, Padasjoki kommun och Sysmä kommun bildar,

8) Havslapplands regionala kollektivtrafikmyndighet inom det område som Kemi stad, Kemina kommun, Simo kommun, Tervola kommun och Torneå stad bildar,

9) Uleåborgs stad inom det område som Ijo kommun, Kempele kommun, Limingo kommun, Lumijoki kommun, Muhos kommun, Tyrnävä kommun och Uleåborgs stad bildar,

10) Björneborgs stad inom det område som Björneborgs stad, Harjavalta stad, Kumo stad, Nakkila kommun och Ulvsby stad bildar,

11) Tammerfors stad inom det område som Birkala kommun, Kangasala stad, Lempäälä kommun, Nokia stad, Orivesi stad, Tammerfors stad, Vesilahti kommun och Ylöjärvi stad bildar,

12) Åbo stad inom det område som Lundo stad, Nådendals stad, Pemars stad, Reso stad, Rusko kommun, S:t Karins stad och Åbo stad bildar,

13) Vasa stad inom det område som Korsholms kommun och Vasa stad bildar,

14) Villmanstrands stad inom det område som Imatra stad och Villmanstrands stad bildar.

---

Denna lag träder i kraft den 20 . \_\_\_\_\_

Helsingfors 5.10.2023

**Statsminister**

**Petteri Orpo**

Kommunikationsminister Lulu Ranne

## Lag

### om ändring av lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut  
ändras i lagen om transportservice (320/2017) 181 § 2 och 3 mom., sådana de lyder i lag  
60/2022, och  
fogas till lagen en ny 154 a § som följer:

*Gällande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*(nya)*

154 a §

*Tjänsten för information om järnvägsstation-  
ers tillgänglighet*

*Transport- och kommunikationsverket an-  
svarar för insamling, lagring och utbyte av in-  
formation om stationers tillgänglighet. Trans-  
port- och kommunikationsverket kan också  
skaffa den ovan avsedda informationstjänsten  
för tillgänglighet och dess direkta produkt-  
ions-, underhålls- och utvecklingsuppgifter av  
Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab.*

181 §

181 §

*Behöriga vägtrafikmyndigheter enligt trafik-  
avtalsförordningen*

*Behöriga vägtrafikmyndigheter enligt trafik-  
avtalsförordningen*

Hyvinge, Imatra, Kajana, Karleby, Kou-  
vola, Nyslott, Raseborg, Raumo, Riihimäki,  
Rovaniemi, Salo, S:t Michel, Seinäjoki och  
Villmanstrand är inom sitt område sådana be-  
höriga vägtrafikmyndigheter som avses i tra-  
fikavtalsförordningen.

Följande regionala myndigheter är inom sitt  
behörighetsområde sådana behöriga vägtra-  
fikmyndigheter som avses i trafikavtalsför-  
ordningen:

Hyvinge, Kajana, Karleby, Kouvola,  
Nyslott, Raseborg, Raumo, Riihimäki, Ro-  
vaniemi, Salo, S:t Michel och Seinäjoki är  
inom sitt område sådana behöriga vägtrafik-  
myndigheter som avses i trafikavtalsförord-  
ningen.

Följande regionala myndigheter är inom sitt  
behörighetsområde sådana behöriga vägtra-  
fikmyndigheter som avses i trafikavtalsför-  
ordningen:

### Gällande lydelse

1) Samkommunen Helsingforsregionens trafik inom det område som bildas av kommunerna Esbo, Grankulla, Helsingfors, Kervo, Kyrkslätt, Sibbo, Sjundeå, Tusby och Vanda,

2) Tavastehus stad inom det område som kommunerna Hattula, Janakkala och Tavastehus bildar,

3) Joensuu stad inom det område som kommunerna Joensuu, Kontiolahti och Liperi bildar,

4) Jyväskylä stad inom det område som kommunerna Jyväskylä, Laukaa och Muurame bildar,

5) Kotka stad inom det område som kommunerna Fredrikshamn, Kotka och Pyttis bildar,

6) Kuopio stad inom det område som kommunerna Kuopio och Siilinjärvi bildar,

7) Lahtis stad inom det område som kommunerna Asikkala, Hartola, Heinola, Hollola, Hämeenkoski, Itis, Kärkölä, Lahtis, Nastola, Orimattila, Padasjoki och Sysmä bildar,

8) Havslapplands regionala *kommunala* kollektivtrafikmyndighet inom det område som kommunerna Kemi, Keminmaa, Simo, Tervola och Torneå bildar,

9) Uleåborgs stad inom det område som kommunerna Ii, Kempele, Limingo, Lumijoki, Muhos, Tyrnävä och Uleåborg bildar,

10) Björneborgs stad inom det område som kommunerna Björneborg, Harjavalta, Kumo, Nakkila och Ulvsby bildar,

11) Tammerfors stad inom det område som kommunerna Kangasala, Lempäälä, Nokia, Orivesi, Pirkkala, Tammerfors, Vesilahti och Ylöjärvi bildar,

12) Åbo stad inom det område som kommunerna Lundo, Nådendal, Reso, Rusko, S:t Karins och Åbo bildar,

13) Vasa stad inom det område som kommunerna Korsholm och Vasa bildar.

### Föreslagen lydelse

1) Samkommunen Helsingforsregionens trafik inom det område som Esbo *stad*, Grankulla *stad*, Helsingfors *stad*, Kervo *stad*, Kyrksläts *kommun*, Sibbo *kommun*, Sjundeå *kommun*, Tusby *kommun* och Vanda *stad* bildar,

2) Tavastehus stad inom det område som Hattula *kommun*, Janakkala *kommun* och Tavastehus *stad* bildar,

3) Joensuu stad inom det område som Joensuu *stad*, Kontiolax *kommun* och Libelits *kommun* bildar,

4) Jyväskylä stad inom det område som Hankasalmi *kommun*, Jyväskylä *stad*, Laukas *kommun*, Muurame *kommun*, Petäjävesi *kommun*, Toivakka *kommun* och Äänekoski *stad* bildar,

5) Kotka stad inom det område som Fredrikshamns *stad*, Kotka *stad* och Pyttis *kommun* bildar,

6) Kuopio stad inom det område som Kuopio *stad* och Siilinjärvi *kommun* bildar,

7) Lahtis stad inom det område som Asikkala *kommun*, Hartola *kommun*, Heinola *stad*, Hollola *kommun*, Itis *kommun*, Kärkölä *kommun*, Lahtis *stad*, Orimattila *stad*, Padasjoki *kommun* och Sysmä *kommun* bildar,

8) Havslapplands regionala kollektivtrafikmyndighet inom det område som Kemi *stad*, Keminmaa *kommun*, Simo *kommun*, Tervola *kommun* och Torneå *stad* bildar,

9) Uleåborgs stad inom det område som Ijo *kommun*, Kempele *kommun*, Limingo *kommun*, Lumijoki *kommun*, Muhos *kommun*, Tyrnävä *kommun* och Uleåborgs *stad* bildar,

10) Björneborgs stad inom det område som Björneborgs *stad*, Harjavalta *stad*, Kumo *stad*, Nakkila *kommun* och Ulvsby *stad* bildar,

11) Tammerfors stad inom det område som Birkala *kommun*, Kangasala *stad*, Lempäälä *kommun*, Nokia *stad*, Orivesi *stad*, Tammerfors *stad*, Vesilahti *kommun* och Ylöjärvi *stad* bildar,

12) Åbo stad inom det område som Lundo *stad*, Nådendals *stad*, Pemars *stad*, Reso *stad*, Rusko *kommun*, S:t Karins *stad* och Åbo *stad* bildar,

13) Vasa stad inom det område som Korsholms *kommun* och Vasa *stad* bildar,



*Gällande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*14) Villmanstrands stad inom det område som Imatra stad och Villmanstrands stad bildar.*

-----  
-----  
Denna lag träder i kraft den 20 .