

## Kommunikationsutskottet

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

#### INLEDNING

##### *Remiss*

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av spårtrafiklagen och lagen om transportservice (RP 95/2023 rd): Ärendet har remitterats till kommunikationsutskottet för betänkande.

##### *Utlåtande*

Utlåtande har lämnats av

- grundlagsutskottet GrUU 5/2024 rd

##### *Sakkunniga*

Utskottet har hört

- trafikråd Risto Saari, kommunikationsministeriet
- lagstiftningsråd Yrsa Nyman, justitieministeriet
- budgetråd Panu Kukkonen, finansministeriet
- ledande sakkunnig Une Tyynilä, Transport- och kommunikationsverket
- branschdirektör Juuso Kummala, Trafikledsverket
- jurist Marko Sillanpää, Regleringsorganet för järnvägssektorn
- direktör Jonna Juslin, VR-Group Ab
- utvecklingschef Kimmo Sinisalo, Samkommunen Helsingforsregionens trafik
- verkställande direktör Antero Alku, Suomen Lähijunat Oy
- direktör Jyrki Peisa, Skogsindustrin rf
- professor Juha Raitio, Helsingfors universitet
- professor Jukka Snell, Åbo universitet
- professor Emilia Korkea-aho.

Skriftligt yttrande har lämnats av

- North Rail Ab
- Byggnadsindustrin RT rf
- Suomen Paikallisliikenneliitto - Finlands Lokaltrafikförbund r.y.
- Finlands Hamnar rf
- Yhteinen Toimialaliitto ry.

## Betänkande KoUB 1/2024 rd

### PROPOSITIONEN

Regeringen föreslår ändringar i spårtrafiklagen och lagen om transportservice.

Den viktigaste ändring som föreslås i spårtrafiklagen är att grundavgiften kan förhöjas för att täcka investeringskostnader till högst fem gånger beloppet av den gällande grundavgiften. Syftet med den föreslagna ändringen är att förhöjningen av grundavgiften för att täcka investeringskostnader ska fungera bättre än för närvarande som metod för finansieringen av investeringar i ban-  
nätet.

Dessutom görs i lagen sådana ändringar som Europeiska kommissionen har föreslagit i samband med det så kallade Pilot-frågeformuläret när den har granskat hur rättsakterna i Europeiska unionens fjärde järnvägspaket har genomförts i Finland. Dessa ändringar hänför sig bland annat till de uppgifter och ansvar som ankommer på Transport- och kommunikationsverket och andra aktörer som avses i spårtrafiklagen. I lagen görs dessutom vissa ändringar av teknisk natur som har konstaterats vara behövliga under den tid lagen tillämpats. Sådana ändringar är bland annat ändringarna i de skyldigheter som förvaltare av privata spåranläggningar har med avseende på anmälningsförfarandet, ändringarna i de bestämmelser som gäller ibruktagande av rullande materiel samt ändringarna i kraven på underhåll av fordon.

De ändringar som görs i lagen om transportservice är preciseringar i bestämmelserna om koncession för järnvägsföretag och behandlingen av koncessionen. Enligt förslaget ska koncession alltid avkrävas företag som är verksamma i järnvägsgränstrafiken och som tar emot fordon från ett järnvägsföretag i en annan stat eller överlåter sådana tillbaka till detta företag. Den föreslagna ändringen motsvarar det som har avtalats i överenskommelsen mellan Finland och Ryssland om direkt internationell järnvägstrafik. Vidare ska ett järnvägsföretag enligt förslaget underrätta Transport- och kommunikationsverket om det byter ägare eller om de som sköter uppgifter inom den operativa ledningen byts, så att Transport- och kommunikationsverket har rättsliga förutsättningar att kontrollera att de nya ägarna och de som arbetar inom den operativa ledningen uppfyller villkoren för beviljande av koncession. Det föreslås också att Transport- och kommunikationsverkets befogenheter i anslutning till tillsynen över koncessioner ändras så att de bättre motsvarar kraven i Europeiska unionens lagstiftning.

De föreslagna lagarna avses träda i kraft den 1 maj 2024.

### UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

(1) Propositionen går ut på att ändra den nationella lagstiftningen så att den stämmer överens med unionsrätten särskilt i fråga om grundavgiften.

(2) Under behandlingen av propositionen har det uttryckts oro över hur eventuella förhöjningar av grundavgiften påverkar investeringarna och därigenom rese- och transportkostnaderna. Oro har uttryckts över att de ökade kostnaderna för spärresande kan fördröja den rena omställningen av trafiken och att de ökade logistiska kostnaderna kan inverka negativt på Finlands konkurrenskraft. Enligt utredning planeras för närvarande inga investeringsprojekt som ska finansieras med

## Betänkande KoUB 1/2024 rd

en förhöjd grundavgift. Dessutom styr statsbudgeten investeringarna i spårtrafik, vilket betyder att riksdagen kan inverka på behovet att höja grundavgiften.

(3) Utskottet anser att propositionen behövs och fyller sitt syfte. Utskottet har tagit del av grundlagsutskottets utlåtande GrUU 5/2024 rd och föreslår utifrån det att lagförslag 1 godkänns med ändringar. Utskottet betonar att spårtrafiken är en central del av ett hållbart trafiksystem och utskottet ser det som viktigt att statsrådet följer konsekvenserna av lagstiftningen om banavgifter och säkerställer förutsättningarna för utveckling och underhåll av spårtrafiken.

### DETALJMOTIVERING

#### *Lagförslag 1. Lagen om ändring av spårtrafiklagen*

**140§. Rabatter på och förhöjning av grundavgiften.** Utskottet konstaterar att järnvägsmarknadsdirektivet inte fastställer något tak för förhöjningar av grundavgiften för att täcka investeringskostnader. Enligt utredning till utskottet har Europeiska kommissionen till denna del konstaterat att den förstår Finlands statsrättsliga behov att fastställa allmänna gränser för avgiftsförhöjningens storlek, men att den gällande möjligheten till förhöjning enligt 140 § i spårtrafiklagen är för begränsad för att bannätsförvaltaren genom en sådan förhöjning skulle kunna finansiera nödvändiga investeringar i bannätet.

Grundlagsutskottet har på begäran av kommunikationsutskottet lämnat utlåtande GrUU 5/2024 rd i frågan. Grundlagsutskottet har påpekat att grunderna för att fastställa den föreslagna förhöjningen av grundavgiften inte i lagen fästs vid något villkor. Lagen tillåter också överskridningar av förhöjningens maximibelopp, men några materiella grunder eller något maximibelopp för en överskridning anges inte där. Skyldigheten enligt bestämmelsen att motivera en sådan förhöjning innehåller inte eller förutsätter inga begränsningar av avgiftens maximibelopp.

Kommunikationsutskottet måste enligt grundlagsutskottets utlåtande noggrant utreda innehållet i den unionsrätt som är tillämplig på ärendet och om unionsrätten tillåter det ändra regleringen så att de allmänna grunderna för storleken på förhöjningen av grundavgiften anges i lag. Om den reglering som föreslås i propositionen inte till alla delar motsvarar unionslagstiftningen, är en sådan ändring en förutsättning för att lagförslag 1 ska kunna behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

Enligt utredning till utskottet tillåter unionsrätten att det genom nationell lag föreskrivs om de allmänna principerna för beslut om förhöjningar för att täcka investeringskostnader. I utredningen uppges dock att det inte är möjligt att nationellt föreskriva om en ovillkorlig maximigräns för förhöjningarna. I fråga om EU-domstolens dom i målet Intertanko konstateras: "Rättssäkerhetsprincipen utgör en grundläggande gemenskapsrättslig princip som bland annat fordrar att bestämmelser ska vara klara och precisa, så att enskilda på ett otvetydigt sätt kan få kännedom om sina rättigheter och skyldigheter och vidta åtgärder i enlighet därmed."<sup>1</sup> Enligt utredning till utskottet är

---

<sup>1</sup> Mål C-308/06 Intertanko (2008) ECR I-4057, punkt 69 och på motsvarande sätt mål C-110/03 Belgien mot kommissionen (2005) ECR I-2801, punkt 30

## Betänkande KoUB 1/2024 rd

det därmed bland annat möjligt att ställa krav på motiveringsskyldigheten som är strängare än i propositionen, vilket ökar noggrannheten i avgränsningen av avgifterna och gör dem mer förutsägbara.

Utskottet preciserar därför paragrafen på det sätt som grundlagsutskottet förutsätter. I paragrafen ändras 5 mom. så att förutsättningarna för förhöjning av grundavgiften framgår tydligt och i 6 mom. preciseras förhöjningens storlek och de förfaranden som hänför sig till den.

Utskottet preciserar 5 mom. så att en grundavgift kan tas ut för att täcka långsiktiga kostnader. Som villkor för en förhöjd grundavgift nämns att förhöjningen ska vara nödvändig för att investeringsprojektet ska kunna genomföras och att investeringsprojektet ska öka effektiviteten eller kostnadseffektiviteten.

Utskottet riktar i 6 mom. den skriftliga motiveringsskyldigheten såväl till en förhöjning som är högst fem gånger så hög som den gällande avgiften som till en förhöjning som är större än så. Bannätsförvaltaren måste kunna motivera en överskridande förhöjning med att den är nödvändig för att investeringsprojektet ska kunna genomföras. Av motiveringen ska dessutom framgå vilka konsekvenser förhöjningen har för de järnvägsoperatörer som använder ifrågavarande del av bannätet och för deras kunder.

**185§. Järnvägsföretags verksamhetsplan och bokföring.** Regleringsorganet har föreslagit ett tillägg till 185 § i spårtrafiklagen enligt vilket de separata resultaträkningar och balansräkningar som ska presenteras för affärsverksamhet som gäller tillhandahållande av godstransport och persontrafik på järnvägarna även ska offentliggöras separat. Utskottet har därför kompletterat paragrafen med ett tillägg om detta.

## FÖRSLAG TILL BESLUT

Kommunikationsutskottets förslag till beslut:

*Riksdagen godkänner lagförslag 2 i proposition RP 95/2023 rd utan ändringar.*

*Riksdagen godkänner lagförslag 1 i proposition RP 95/2023 rd med ändringar. (Utskottets ändringsförslag)*

## Betänkande KoUB 1/2024 rd

### *Utskottets ändringsförslag*

1.

## Lag

### om ändring av spårtrafiklagen

I enlighet med riksdagens beslut

*ändras* i spårtrafiklagen (1302/2018) 6 § 3 mom., 15 § 1 mom. 6 punkten, 26 § 1 mom., 29—31 §, rubriken för 74 §, 74 § 2 och 4 mom., 79 §, 123 § 1 mom., 138 § 2 mom., 140 §, 185 § 2 och 3 mom. och 186 a §, av dem 30 och 79 § sådana de lyder delvis ändrade i lag 1254/2020, 31 §, 74 § 4 mom. och 186 a § sådana de lyder i lag 1254/2020 och 140 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 476/2022, samt

*fogas* till 15 § 1 mom., sådant det lyder delvis ändrat i lag 476/2022, en ny 7 punkt och ett nytt 2 mom., varvid de nuvarande 2 och 3 mom. blir 3 och 4 mom., samt till 171 §, sådan den lyder i lag 1507/2019, ett nytt 2 mom., varvid det nuvarande 2 mom. blir 3 mom., som följer:

#### 6 §

*Järnvägsoperatörers, bannätsförvaltares och andra verksamhetsutövares ansvar vid utvecklingen och kontrollen av säkerheten*

De enheter som ansvarar för underhåll av fordon samt tillverkare, underhållsleverantörer, fordonsinnehavare, tjänsteleverantörer, upphandlande enheter, trafikutövare, avsändare, mottagare, lastare, lossare, fyllare och tömmare och andra verksamhetsutövare vars verksamhet påverkar järnvägssystemets säkerhet ska i samråd med andra vidta behövliga riskhanteringsåtgärder och säkerställa att de delsystem, den tilläggsutrustning och det material som de levererar och de tjänster som de tillhandahåller följer bestämmelser och föreskrifter om dem och deras användning, för att produkterna eller tjänsterna i fråga ska kunna användas på ett säkert sätt i järnvägssystemet.

#### 15 §

*Tillsyn över järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet*

Transport- och kommunikationsverket övervakar

6) delsystemen för trafikstyrning och signalering samt energi och infrastruktur i anslutning till banan och säkerställer att dessa uppfyller kraven,

## Betänkande KoUB 1/2024 rd

7) efterlevnaden av denna lag samt de förordningar, föreskrifter och beslut som utfärdats med stöd av den, om inte något annat föreskrivs i denna lag.

Under tillsynen över järnvägsoperatörerna och bannätsförvaltarna ska Transport- och kommunikationsverket utnyttja de uppgifter och handlingar som verket fått tillgång till när järnvägsoperatören har ansökt om det säkerhetsintyg som avses i 18 § och när bannätsförvaltaren ansökt om det säkerhetstillstånd som avses i 25 §.

-----

### 26 §

#### *Beviljande av säkerhetstillstånd*

Om sökandens säkerhetsstyrningssystem uppfyller kraven i 10 och 11 § och sökanden visar att denne med sitt säkerhetsstyrningssystem och sina övriga interna förfaranden kan trygga en säker konstruktion, ett säkert underhåll och en säker användning av bannätet, ska Transport- och kommunikationsverket bevilja sökanden säkerhetstillstånd. Säkerhetstillståndet är i kraft i fem år. Genom sitt säkerhetstillstånd godkänner Transport- och kommunikationsverket bannätsförvaltarens säkerhetsstyrningssystem och de åtgärder som bannätsförvaltaren har vidtagit för att följa de bestämmelser och föreskrifter som gäller bannätet.

-----

### 29 §

#### *Anmälan om förvaltning av privata spåranläggningar*

Om en sådan förvaltare av privata spåranläggningar som avses i 3 § 1 mom. väljer ett anmälningsförfarande enligt detta kapitel i stället för det säkerhetstillstånd som avses i 25 §, ska förvaltaren anmäla sin verksamhet skriftligen till Transport- och kommunikationsverket. Förvaltaren av privata spåranläggningar ska anmäla varje spåranläggning som denne förvaltar separat. Om det är fråga om en ny förvaltare av privata spåranläggningar, ska denne göra en anmälan senast två månader innan verksamheten inleds.

En anmälan om förvaltningen av en privat spåranläggning ska innehålla namnet på och kontaktuppgifterna till förvaltaren av den privata spåranläggningen. Till anmälan ska fogas en skriftlig beskrivning av systemet för att hantera säkerheten, för att påvisa att anmälaren kan trygga en säker förvaltning och användning av den privata spåranläggningen. Förvaltaren av den privata spåranläggningen ska vid anmälan försäkra att verksamheten uppfyller kraven på förvaltning av privata spåranläggningar i 30 och 31 §.

Förvaltaren av privata spåranläggningar ska utan dröjsmål skriftligen underrätta Transport- och kommunikationsverket om förändringar i de uppgifter som avses i 2 mom. Anmälan ska även göras om förändringar i företags- och kontaktuppgifterna samt om avslutande av verksamheten.

Om anmälan är bristfällig, ska Transport- och kommunikationsverket utan dröjsmål ge förvaltaren av privata spåranläggningar möjlighet att komplettera sin anmälan inom en rimlig tid som inte får vara kortare än två veckor.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i de uppgifter som ska anmälas enligt denna paragraf och om hur de ska ges in till Transport- och kommunikationsverket.

## Betänkande KoUB 1/2024 rd

### 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) verksamhetsmiljön och verksamhetens omfattning,
- 2) organisationen och ansvarsfördelningen,
- 3) hanteringen av alla sådana risker i järnvägssystemet som ingår i organisationens verksamhet,
- 4) förfarandena för att säkerställa planeringen, byggandet, ibruktagandet och underhållet av bannätet,
- 5) de förfaranden och det samarbete genom vilka en säker trafik och annan säker verksamhet tryggas på spåranläggningen,
- 6) förfarandena för egenkontroll.

Information om centrala förfaranden inom systemet för att hantera säkerheten ska ges till den personal som arbetar med järnvägssystemet hos förvaltaren av privata spåranläggningar samt till intressentgrupper i anslutning till järnvägssystemets funktioner. Verkställande direktören hos förvaltaren eller någon annan med ansvar för den operativa ledningen eller en person som utsetts av dessa ansvarar för att systemet för att hantera säkerheten tas i bruk och upprätthålls på ett effektivt sätt.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i systemet för att hantera säkerheten.

### 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. Förvaltaren av privata spåranläggningar ska samarbeta med de aktörer som är verksamma på den privata spåranläggningen för att säkerställa en trygg användning av järnvägssystemet.

### 74 §

#### *Certifieringsorgan och certifiering av enheter som ansvarar för underhåll av fordon*

---

Certifiering av enheter som ansvarar för underhåll av fordon eller en separat underhållsfunktion ska ansökas hos ett behörigt certifieringsorgan i en EES-stat. I Finland är Transport- och kommunikationsverket och organ som särskilt ackrediterats för certifieringsuppgiften certifieringsorgan.

---

## Betänkande KoUB 1/2024 rd

Certifiering som avses i denna paragraf krävs inte av underhållsansvariga enheter som är järnvägsoperatörer med ansvar för fordon som endast används i museitrafik eller växlingsarbete. Dessa aktörer ska i sitt säkerhetsstyrningssystem visa förfarandena för underhåll av rullande materiel i enlighet med kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/779 om fastställande av detaljerade bestämmelser om certifiering av enheter som ansvarar för underhåll av fordon i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 och om upphävande av kommissionens förordning (EU) nr 445/2011, med undantag för certifiering.

— — — — —

### 79 §

#### *Ibruktagande av rullande materiel*

Tillstånd för ibruktagande av ett fordon som inte omfattas av tillämpningsområdet för den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet som gäller delsystem för rullande materiel ska sökas hos Transport- och kommunikationsverket innan fordonet får användas på bannätet.

Transport- och kommunikationsverket ska bevilja tillstånd för ibruktagande eller underrätta sökanden om ett avslag inom fyra månader från mottagandet av all relevant information från sökanden.

I tillståndet för ibruktagande ska ingå uppgifter om

- 1) fordonets innehavare eller ägare,
- 2) fordonets användningsområde,
- 3) begränsningar som gäller användningen av fordonet,
- 4) underhåll av fordonet.

Om fordonet bara används på ett sådant spärrat område som avses i 18 § 2 mom., krävs inget tillstånd för ibruktagande eller tillstånd för utsläppande på marknaden enligt 11 kap.

För fordon som redan har tillstånd för ibruktagande ska ett nytt tillstånd för ibruktagande sökas om de uppgifter som ligger till grund för tillståndet ändras på grund av ändringar som planerats i fordonet eller de planerade ändringarna har negativa konsekvenser med avseende på den övergripande säkerhetsnivån för det berörda fordonet.

Innan tillstånd för ibruktagande av fordon söks kan sökanden lämna Transport- och kommunikationsverket en plan för tillverkning, ombyggnad eller modernisering av fordonet. Trafiksäkerhetsverket ger ett utlåtande om planen.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om krav på fordon som avses i denna paragraf.

### 123 §

#### *Brådskanie bankapacitet*

Den som ansöker om bankapacitet och behöver tillfällig bankapacitet för en eller flera järnvägslinjer kan hos en bannätsförvaltare ansöka om brådskanie bankapacitet också utanför den tid för ansökan om bankapacitet för regelbunden trafik som anges i 117 § 1 mom. De ansökningar om bankapacitet som lämnas av museitrafikoperatörer ska alltid behandlas skyndsamt. Bannätsförvaltaren ska avgöra ansökan om bankapacitet inom fem arbetsdagar efter det att ansökan har läm-



## Betänkande KoUB 1/2024 rd

nats in. Närmare bestämmelser om ansökan om brådsökande bankapacitet får utfärdas genom förordning av statsrådet.

-----

### 138 §

#### *Ramverk för avgifter samt behörig myndighet*

-----

En bannätsförvaltares praxis för uttag av avgifter ska vara enhetlig på hela bannätet, med undantag för den i 140 § 5 mom. avsedda förhöjning av grundavgiften som tas ut för att täcka investeringskostnaderna för modernisering eller ombyggnad av bannätet. Bannätsförvaltare får inte fastställa avgifter som strider mot EU-lagstiftningen, denna lag och bestämmelser som utfärdats med stöd av den.

### 140 §

#### *Rabatter på och förhöjning av grundavgiften*

Bannätsförvaltare får uppmuntra järnvägsoperatörer att minska bullret från järnvägstrafiken genom att bevilja rabatt för tågmateriel som förorsakar lite buller och för utrustande i efterhand med bromsteknik för låga bullernivåer. Bannätsförvaltarna får även uppmuntra till att det system som följer den europeiska standarden för automatisk tågkontroll installeras i tågen genom att bevilja rabatt på banavgiften. Bannätsförvaltarna får även höja grundavgiften för att nå de mål som avses i detta moment.

Bannätsförvaltarna får ta i bruk tidsbundna rabatter på banavgiften för att uppmuntra till utveckling av ny järnvägstrafik eller rabatter som uppmuntrar till utnyttjande av lågtrafikerade banor. Enhetliga rabattsystem ska tillämpas för likartade tjänster. Rabatter ska beviljas alla järnvägsoperatörer på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt, och de får gälla endast de avgifter som tas ut på delen av bannätet i fråga.

Om en del av bannätet är överbelastad i sin helhet eller under vissa tider, får bannätsförvaltare ta ut en förhöjd banavgift på den delen. Bannätsförvaltare ska använda den förhöjda banavgiften till att täcka kostnaderna för eliminering av överbelastningen.

De rabatter på och förhöjningar av grundavgiften som avses i 1–3 mom. är högst 80 procent av nivån på grundavgiften. Om en ännu större förhöjning av banavgiften dock krävs för att de mål som avses i 1 och 3 mom. ska kunna nås, ska bannätsförvaltaren skriftligen motivera förhöjningen av banavgiften. Av motiveringen ska framgå varför bannätsförvaltaren använder förhöjningar av i stället för rabatter på grundavgiften för att nå de mål som avses i 1 mom. Av motiveringen ska även framgå de åtgärder som bannätsförvaltaren vidtar för att eliminera den överbelastning som avses i 3 mom. samt den tidsperiod under vilken en förhöjd avgift tas ut.

Bannätsförvaltaren får även ta ut en förhöjd grundavgift för att täcka investeringskostnaderna för modernisering eller ombyggnad av bannätet. Bannätsförvaltaren får ta ut **en** förhöjd grundavgift ~~för investeringskostnaderna~~ för att täcka långsiktiga kostnader inom ett investeringsprojekt om **följande villkor uppfylls:**

- 1) förhöjningen är nödvändig för att investeringsprojektet ska kunna genomföras,
- 2) investeringsprojektet ökar effektiviteten eller kostnadseffektiviteten.

## Betänkande KoUB 1/2024 rd

En **enligt 5 mom.** förhöjd grundavgift för att täcka investeringskostnaderna får vara högst fem gånger så hög som den gällande grundavgiften. ~~Om en ännu större förhöjning krävs för att täcka investeringskostnaderna, ska~~ Bannätsförvaltaren ska skriftligen motivera förhöjningen av grundavgiften för att täcka investeringskostnaderna. Om det krävs en förhöjning som är mer än fem gånger så hög som den gällande grundavgiften för att täcka investeringskostnaderna, ska det av den skriftliga motiveringen särskilt framgå på vilka grunder som den högre förhöjningen av banavgiften är nödvändig för att investeringsprojektet ska kunna genomföras och vilka konsekvenser förhöjningen har för de järnvägsoperatörer som använder ifrågavarande del av bannätet och deras kunder.

Bannätsförvaltarna ska innan de tar i bruk de rabatter och förhöjningar som avses i denna paragraf höra de järnvägsoperatörer som bedriver trafik på det bannät som omfattas av rabatten eller förhöjningen, dem som ansöker om bankapacitet och vill bedriva trafik på bannätet i fråga samt regleringorganet och kommunikationsministeriet.

171 §

### *Beredskap*

---

Om en sådan kritisk tjänsteleverantör som avses i 132 § 2 och 3 mom. och 133 § inte är en bannätsförvaltare, ett bolag som tillhandahåller trafikledningstjänster eller en verksamhetsutövare enligt 1 mom., ska också den utvärdera risker och eventuella störningar i anslutning till sin verksamhet och förbereda sig för dem i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2557 om kritiska entiteters motståndskraft och om upphävande av rådets direktiv 2008/114/EG.

---

185 §

### *Järnvägsföretags verksamhetsplan och bokföring*

---

Järnvägsföretag ska i sin bokföring och sina särredovisningskalkyler iaktta relevant EU-lagstiftning och relevant nationell lagstiftning. Järnvägsföretag ska i bokföringen presentera separata resultaträkningar och balansräkningar för affärsverksamhet som gäller bedrivande av järnvägstrafik och för affärsverksamhet som gäller förvaltning av bannätet. Dessa resultaträkningar och balansräkningar ska också offentliggöras separat. Dessutom ska separata resultaträkningar och balansräkningar presenteras **och offentliggöras separat** för affärsverksamhet som gäller tillhandahållande av godstransport och persontrafik på järnvägarna. Offentlig finansiering till sådana persontrafiktjänster på järnvägarna som tillhandahålls som offentliga tjänster ska bokföras på separata konton enligt artikel 7 i trafikavtalsförordningen och får inte överföras till affärsverksamhet som gäller tillhandahållande av järnvägsföretagets övriga trafiktjänster eller till annan affärsverksamhet.

Järnvägsföretagen ska lämna de resultaträkningar och balansräkningar som avses i 2 mom. och på begäran den övriga bokföringsinformation som avses i bilaga VIII till järnvägsmarknadsdirektivet till regleringsorganet, som kontrollerar att järnvägsföretagens bokföring följer särredovis-

## Betänkande KoUB 1/2024 rd

ning av funktionerna samt att offentligt stöd inte överförs till stöd av annan affärsverksamhet och att inte inkomster från någon verksamhet har använts för att täcka kostnader för annan affärsverksamhet. Om regleringsorganet anser att det inte på ett tillräckligt sätt kan kontrollera ett järnvägsföretags bokföring och den särredovisning som avses i 2 mom., ska järnvägsföretaget genomföra de ändringar i åtskillnaden av funktionerna och i bokföringen över dem som regleringsorganet kräver.

### 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, 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 registret antecknas också uppgifter om tillstånd för ibruktagande av fasta strukturella delsystem som Transport- och kommunikationsverket beviljar med stöd av 52 och 78 § samt de användningstillstånd för byggtiden som verket beviljar med stöd av 57 §. I registret antecknas tillståndshavarens namn, företagsnummer eller organisationsnummer samt adressuppgifter och andra kontaktuppgifter.

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 och 3 mom. och hur de ska lämnas.

På förvaring och radering av uppgifter i registret tillämpas 224 § i lagen om transportservice.

Denna lag träder i kraft den

20 .

2.

## Lag

### om ändring av 53 och 57 § i lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om transportservice (320/2017) 53 § 5 mom. och 57 §, sådana de lyder, den förstnämnda bestämmelsen i lag 1255/2020 och den sistnämnda bestämmelsen i lagarna 301/2018, 984/2018 och 371/2019, 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 84 och 85/2016) avsedd järnvägsgränstrafik enbart på spåranläggningar mellan riksgränsen och en järnvägsgränsstation och på spåranläggningar på en järnvägsgränsstation. Koncession krävs dock av ett företag som i järnvägsgränstrafik tar emot fordon från ett ryskt järnvägsföretag eller överlämnar sådana till ett ryskt järnvägsföretag på en järnvägsgränsstation i Finland.

#### 57 §

##### *Giltighet för en koncession för järnvägstrafik och ändringar i den*

Ett järnvägsföretags koncession är giltig så länge järnvägsföretaget uppfyller förutsättningarna enligt detta kapitel. Om järnvägsföretaget dock byter ägare eller om de som sköter uppgifter inom den operativa ledningen byts, ska företaget omedelbart underrätta Transport- och kommunikationsverket om ändringarna så att verket kan kontrollera att järnvägsföretagets nya ägare och de personer som utsetts att sköta uppgifter inom den operativa ledningen uppfyller de villkor som föreskrivs i 54 och 55 §. På basis av den information som verket fått kan det kräva behövliga ytterligare uppgifter av järnvägsföretaget.

Järnvägsföretaget ska inleda sin trafik inom sex månader från det att koncessionen beviljades. Transport- och kommunikationsverket kan på begäran av koncessionshavaren, med beaktande av den speciella arten av de tjänster som ska tillhandahållas, besluta att trafiken får inledas senare. Om koncessionshavaren inte har börjat bedriva trafiken inom utsatt tid eller har avbrutit trafiken för minst sex månader i följd, kan Transport- och kommunikationsverket be koncessionshavaren lägga fram en tilläggsutredning för att utreda förutsättningarna för koncessionens giltighet.

Om ett järnvägsföretag avser att ändra eller utvidga sin verksamhet betydligt, ska det lämna in en ny ansökan till Transport- och kommunikationsverket eller lämna sådan tilläggsutredning som

## Betänkande KoUB 1/2024 rd

verket begärt. Transport- och kommunikationsverket kan på grundval av ansökan bevilja ny koncession eller ändra koncessionen eller utifrån tilläggsutredningen ge sitt samtycke till fortsatt verksamhet.

Transport- och kommunikationsverket kan kräva en utredning, om koncessionshavarens rättsliga ställning ändras på ett sätt som kan ha betydelse för den koncessionsenliga järnvägstrafiken. Verket ska bedöma förutsättningarna för fortsatt verksamhet så snart som möjligt efter att ha fått koncessionshavarens utredning. Om Transport- och kommunikationsverket har anledning att misstänka att järnvägsföretaget inte uppfyller förutsättningarna för koncession enligt 54 §, har verket rätt att kontrollera om förutsättningarna uppfylls. Om Transport- och kommunikationsverket konstaterar att förutsättningarna för koncession inte uppfylls, ska verket vidta de åtgärder som avses i 243 § för att koncessionen ska hållas i kraft eller återkallas.

Transport- och kommunikationsverket ska underrätta Europeiska unionens järnvägsbyrå, om verket gör ändringar i en koncession som det har beviljat ett järnvägsföretag.

Denna lag träder i kraft den

\_\_\_\_\_  
20 .  
\_\_\_\_\_

Helsingfors 4.4.2024

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Jouni Ovaska cent  
vice ordförande Timo Furuholm vänst  
medlem Pekka Aittakumpu cent  
medlem Marko Asell sd  
medlem Heikki Autto saml (delvis)  
medlem Seppo Eskelinen sd  
medlem Atte Harjanne gröna  
medlem Petri Huru saf  
medlem Aleksi Jäntti saml  
medlem Terhi Koulumies saml  
medlem Sheikki Laakso saf  
medlem Mats Löfström sv  
medlem Anna-Kristiina Mikkonen sd  
medlem Jani Mäkelä saf (delvis)  
medlem Pinja Perholehto sd  
medlem Anne Rintamäki saf.

Sekreterare var

utskottsråd Mika Boedeker.