

Kommunikationsutskottet

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av lagen om transportservice och till vissa lagar som har samband med den

INLEDNING

Remiss

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av lagen om transportservice och till vissa lagar som har samband med den (RP 66/2025 rd): Ärendet har remitterats till kommunikationsutskottet för betänkande.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- konsultativ tjänsteman Emmi Nykänen, kommunikationsministeriet
- konsultativ tjänsteman Tiia Orjasniemi, kommunikationsministeriet
- specialsakkunnig Iiro Ihanamäki, arbets- och näringsministeriet
- specialsakkunnig Anna Pätynen, Transport- och kommunikationsverket
- forskningshandledare Riku Buri, Konkurrens- och konsumentverket
- förvaltningsjurist Kirsi Kemppi, Konkurrens- och konsumentverket
- chef för regleringsorganet för järnvägssektorn Juha Karjanlahti, Regleringsorganet för järnvägssektorn
- projektchef Soile Koskela, Närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland
- direktör Jonna Juslin, VR-Group Ab
- utvecklingschef Kimmo Sinisalo, Samkommunen Helsingforsregionens trafik
- planeringsdirektör Ruut-Maaria Rissanen, Birkalands förbund
- planeringsdirektör Markus Erkkilä, Norra Österbottens förbund
- utvecklingschef Johanna Vilkuna, Finlands Kommunförbund
- intressebevakningsdirektör Malla Rannikko-Laine, Egentliga Finlands förbund
- verkställande direktör Antero Alku, Suomen Lähijunat Oy
- ledande trafikexpert Hanna Kalenoja, Centralhandelskammaren
- verkställande direktör Mika Mäkilä, Linja-autoliitto ry
- expert Jouni Lind, Delegationen för bantrafiksbranschen (RAINE), företräder även Arbetsgivarna för servicebrancherna PALTA rf
- verksamhetsledare Minna Soininen, Suomen Paikallisliikenneliitto - Finlands Lokaltrafikförbund ry.

Skriftligt yttrande har lämnats av

- Mellersta Finlands förbund

Betänkande KoUB 14/2025 rd

- Lapplands förbund
- Satakuntaförbundet.

Inget yttrande av

- justitieministeriet
- Finnair Abp.

PROPOSITIONEN

Regeringen föreslår ändringar i lagen om transportservice, spårtrafiklagen, lagen om Transport- och kommunikationsverket och lagen om Konkurrens- och konsumentverket.

Genom propositionen genomförs målet i regeringsprogrammet för regeringen Orpo att göra det möjligt för kommuner, samkommuner och andra regionala myndigheter att ordna upphandlad trafik inom persontågtrafiken och på så sätt främja konkurrensen. I lagen om transportservice föreslås bestämmelser om de faktorer på basis av vilka en ändring av den regionala behörigheten för de behöriga myndigheterna för järnvägstrafiken ska bedömas.

Det föreslås att kommunikationsministeriets nuvarande behörighet för järnvägstrafiken överförs till Transport- och kommunikationsverket. Genom den föreslagna ändringen förbättras effektiviteten i kollektivtrafik som ordnas med olika transportformer och samordningen av den inom den flyg-, tåg- och busstrafik som ordnas av staten. Med anledning av ändringen föreslås det att spårtrafiklagen ändras så att regleringsorganet för järnvägssektorn flyttas i anslutning till Konkurrens- och konsumentverket. Samtidigt föreslås det att också lagen om Transport- och kommunikationsverket och lagen om Konkurrens- och konsumentverket ändras i fråga om bestämmelserna om regleringsorganet.

Dessutom föreslås sådana ändringar i lagen om transportservice som preciserar förfarandereglerna för ingående av avtal om järnvägs- och tunnelbanetrafik och koncessioner för spårvagns- och busstrafik. Genom de föreslagna ändringarna ges de behöriga myndigheterna mera heltäckande och tydligare normer för förfarandet som täcker de olika faserna av upphandlingsförfarandet.

I lagen om transportservice föreslås en ändring som gäller de behöriga vägtrafikmyndigheterna enligt Europeiska unionens förordning om kollektivtrafik på järnväg och väg. Genom ändringen fogas Karlö kommun till Uleåborgs stads behörighetsområde.

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2026 och avses bli behandlad i samband med den.

Lagarna avses träda i kraft den 1 januari 2026.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Allmänt

(1) Regeringen föreslår att lagen om transportservice (320/2017), spårtrafiklagen (1302/2018) och vissa andra lagar ändras. Syftet med propositionen är att förtydliga ordnandet av persontågstrafiken, vid behov möjliggöra överföring av befogenheter till kommuner och andra regionala myndigheter samt stödja utvecklingen av spårtrafiken och främja konkurrensen på marknaden.

(2) Utskottet stöder propositionens syften. Propositionen skapar förutsättningar för att utveckla närtågstrafiken och gör det möjligt för regionala aktörer att inta en starkare roll om de så önskar. Utskottet konstaterar dock att uppnåendet av målen för regleringen i fortsättningen i betydande grad beror på finansieringen, kommunernas och statens roller och lösningarna i fråga om materielen. Under sakkunnigutfrågningen efterlystes dessutom incitament för att påskynda utvecklingen.

(3) Enligt inkommen utredning baserar sig propositionens ändringsförslag om behöriga vägtrafikmyndigheter på regionala behov och på regionernas eget initiativ.

Förslag till ändringar angående regionala behörigheter

(4) Utskottet välkomnar att propositionen i fortsättningen gör det möjligt för kommuner, samkommuner, landskapsförbund eller sammanslutningar av flera kommuner att, om de så önskar, ansöka om att bli regional behörig myndighet för järnvägstrafiken.

(5) Under utfrågningen har dock sakkunniga uttryckt oro över att finansieringsansvaret för tågtrafiken i allt högre grad överförs från staten till den lokala nivån. För att inleda och upprätthålla närtågstrafik förutsätts betydande satsningar och kommunernas ekonomiska bärkraft är begränsad. Utskottet anser att statens upphandlade trafik även i fortsättningen kommer att ha en central betydelse för att trygga och utveckla behövliga tågtrafikförbindelser.

(6) Vid utfrågningen lyfte sakkunniga fram att all regional tågtrafik inte följer landskapens gränser och att gränsdragningen mellan fjärrtågstrafik och regional tågtrafik inte alltid är tydlig. Även kompetensbrist ansågs vara en utmaning för utvecklingen i en del regioner. Dessutom betonades det att staten, kommunerna och regionerna alltid behöver samarbeta när det gäller att utveckla och genomföra spårtrafiken.

(7) Enligt inkommen utredning har statsrådet beslutat att när Transport- och kommunikationsverket nästa gång förbereder en konkurrensutsättning av upphandlad trafik ska utgångspunkten vara samma omfattning och servicenivå som i nuläget. Kommunerna ska fatta bindande beslut om finansiering av eventuell regional tilläggstrafik före utgången av januari 2026 för att tilläggstrafiken ska kunna konkurrensupphandlas som en del av statens upphandlingar. Under utfrågningen har sakkunniga ansett att denna tidsplan är utmanande. Enligt inhämtad utredning behöver de regionala aktörerna tillräckligt med information bland annat om materielbolagets prissättningsprinciper och de totala kostnaderna för ordnandet av trafiken för att kunna förbinda sig till behövligt finansieringsansvar.

Betänkande KoUB 14/2025 rd

Direktupphandling

(8) Utskottet välkomnar att propositionen möjliggör små offentliga upphandlingar av tjänster genom direktupphandling inom de gränser som trafikavtalsförordningen, dvs. förordning (EG) nr 1370/2007, tillåter. I synnerhet vid mindre upphandlingar kan direktupphandling minska den administrativa bördan och kostnaderna för konkurrensutsättningen samt snabba upp processerna.

Transport- och kommunikationsverkets roll

(9) Enligt propositionen överförs uppgiften som behörig myndighet för järnvägstrafik från Kommunikationsministeriet till Transport- och kommunikationsverket Traficom. Dessutom överförs regleringsorganet för järnvägssektorn till Konkurrens- och konsumentverket för att organets oberoende ska kunna garanteras.

(10) Enligt inhämtad utredning kommer statens upphandling av tågtrafik, som under de följande åren konkurrensupphandlas i enlighet med EU:s rättsakter, att öka den behöriga myndighetens uppgifter i sin helhet och öka de resurser som behövs för uppgiften jämfört med nuläget.

(11) Utifrån inkommen utredning anser utskottet att Transport- och kommunikationsverkets nya roll kan främja en helhetssyn och effektivisera samordningen. Enligt uppgift har Transport- och kommunikationsverket i fortsättningen bättre möjligheter än för närvarande att samordna de trafiktjänster som staten upphandlar inom olika trafikformer och att skapa synergieffekter när det gäller ordnandet av flyg-, tåg- och busstrafiken och genomförandet av upphandlingarna.

Utvecklingen av marknaden för järnvägstrafik

(12) Utskottet anser att en växande och mångsidigare marknad för spårtrafiken är en önskvärd utveckling med tanke på trafiksystemet som helhet och serviceutbudet. Enligt utredning har det emellertid ännu inte kommit fram några nya aktörer som konkret är intresserade av den finländska marknaden. Under utfrågningen har sakkunniga betonat att det utöver tydliga spelregler också behövs tillräckliga incitament för att marknaden ska utvecklas och konkurrens uppstå. Utskottet betonar att också bannätets skick och upprätthållandet av dess skick är centrala förutsättningar för att spårtrafiken ska vara tillförlitlig och attraktiv.

(13) Utskottet instämmer i den ståndpunkt som framförts under sakkunnigutfrågningen om att avtal om markanvändning, boende och trafik (MBT-avtal) erbjuder en god möjlighet att överväga lösningar för utveckling av trafiksystemet. Avtalen kan stödja både lokala och riksomfattande mål.

(14) Utskottet anser det vara viktigt att också biljettprodukterna och resekedjorna utvecklas även i fortsättningen. Under utfrågningen har sakkunniga uttryckt oro bland annat över differentieringen av väg- och spårtrafiken. Utskottet anser att det i fortsättningen är nödvändigt att åtminstone regionalt göra biljettsystemen enhetligare för att kollektivtrafiktjänsterna ska vara tillräckligt attraktiva, användarvänliga och interoperabla. Under sakkunnigutfrågningen framfördes det också att det vore förnuftigt att koppla ihop resekortet för regional arbetstrafik med ordnandet av trafiken. Kortet kan användas för olika former av kollektivtrafik.

Betänkande KoUB 14/2025 rd

(15) Utskottet anser att propositionen skapar förutsättningar och alternativ för att utveckla när-tågstrafiken, men att uppnåendet av de uppställda målen är förenat med osäkerhetsfaktorer. Också den strama tidsplanen för kommande konkurrensupphandlingar medför utmaningar.

(16) Utskottet föreslår att riksdagen godkänner följande uttalande:

Riksdagen förutsätter att man noga ger akt på hur den föreslagna regleringen fungerar och vilka konsekvenser den har och vid behov snabbt vidtar åtgärder för att ändra och komplettera regleringen. (Utskottets förslag till uttalande)

DETALJMOTIVERING

1. Lagen om ändring av lagen om transportservice

164 §. Upphandlingsförfaranden och annonsering av upphandling. Utskottet gör en teknisk korrigerande i 3 mom. i den finska texten genom att stryka den onödiga upprepningen av orden ”toimitettava julkaistavaksi”.

164 a §. Uppdelning av upphandlingskontrakt i delar. Utskottet har utifrån sakkunnigutfrågningen och inkommen utredning fogat ett nytt, preciserande 4 mom. till paragrafen. Enligt momentet får ett beslut eller något annat avgörande av en behörig myndighet som gäller att ett upphandlingskontrakt inte delas upp i delar med stöd av paragrafen inte föras till marknadsdomstolen genom besvär.

166 §. Val av anbudssökande och anbudsgivare. Under utfrågningen har sakkunniga påpekat att det i 2 mom. förblir oklart om bedömningen av de obligatoriska grunderna för uteslutning endast gäller trafikidkaren själv eller också medlemmarna i dess förvaltnings-, lednings- eller tillsynsorgan eller personer som utövar representations-, beslutande- eller övervakningsmakt. Utskottet ändrar inte ordalydelsen i den föreslagna paragrafen, men konstaterar för att undvika oklarheter i tolkningen att bedömningen av obligatoriska och av prövning beroende grunder för uteslutning endast gäller trafikidkaren.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Kommunikationsutskottets förslag till beslut:

Riksdagen godkänner lagförslag 2—4 i proposition RP 66/2025 rd utan ändringar.

Riksdagen godkänner lagförslag 1 i proposition RP 66/2025 rd med ändringar. (Utskottets ändringsförslag)

Riksdagen godkänner ett uttalande. (Utskottets förslag till uttalande)

Utskottets ändringsförslag

1.

Lag

om ändring av lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om transportservice (320/2017) rubriken för 19 kap., 162–168 och 171 §, 181 § 3 mom. 9 punkten, 182 och 260 §,
av dem 162 och 171 § sådana de lyder delvis ändrade i lagarna 371/2019 och 1256/2020, 163 § sådan den lyder delvis ändrad i lagarna 371/2019 och 301/2018, 181 § 3 mom. 9 punkten sådan den lyder i lag 1087/2023, 182 § sådan den lyder i lag 371/2018 och 260 § sådan den lyder i lag 1256/2020, samt
fogas till lagen nya 164 a och 182 a § som följer:

19 kap.

Förfaranderegler vid upphandling av kollektivtrafiktjänster

162 §

Bestämmelser som ska tillämpas på upphandling av kollektivtrafiktjänster

Upphandlingsförfaranden enligt detta kapitel används vid ingåendet av koncessionsavtal om busstrafik och spårvagnstrafik samt avtal om järnvägstrafik och metrotrafik som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70, *nedantrafikavtalsförordningen*.

163 §

Beslut om skyldighet att tillhandahålla allmännyttiga tjänster enligt trafikavtalsförordningen

Den behöriga myndighet för väg- och järnvägstrafiken som avses i trafikavtalsförordningen får besluta att ordna de offentliga persontrafiktjänsterna inom sitt behörighetsområde eller inom en del av det i enlighet med trafikavtalsförordningen för att se till att det tillhandahålls sådana allmännyttiga tjänster som är tätare, säkrare, av bättre kvalitet eller förmånligare än de tjänster som kan tillhandahållas enbart på marknadsvillkor.

Betänkande KoUB 14/2025 rd

Skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster kan gälla offentliga persontrafiktjänster över Europeiska unionens medlemsstaters gränser med samtycke av de behöriga myndigheterna i de medlemsstater på vars territorium tjänsterna tillhandahålls.

Innan ett upphandlingsförfarande inleds kan den behöriga myndigheten genomföra en marknadsundersökning enligt 65 § i upphandlingslagen. Det uppskattade värdet av en upphandling av tjänster som omfattas av skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster beräknas på det sätt som föreskrivs i 27 § i den lagen. Det uppskattade värdet av koncessioner beräknas på det sätt som föreskrivs i 28 § i samma lag. Upphandlingar får inte delas upp eller kombineras på ett konstgjort sätt i avsikt att kringgå bestämmelserna i denna lag.

164 §

Upphandlingsförfaranden och annonsering om upphandling

De behöriga myndigheterna enligt trafikavtalsförordningen kan när koncessionsavtal ingås tillämpa ett förfarande där alla trafikidkare som avses i trafikavtalsförordningen kan lämna anbud (förfarande i ett steg) eller ett förfarande där alla de nämnda trafikidkarna kan lämna ansökan om deltagande och den behöriga myndigheten därefter bland dem som lämnat in en ansökan väljer ut dem som får lämna anbud i förfarandets följande steg (förfarande i två steg).

Den upphandlande enheten ska behandla deltagare i upphandlingsförfaranden och andra leverantörer på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt samt förfara öppet och med beaktande av proportionalitetskraven. Om en anbudssökande eller anbudsgivare i anbudsförfarandet är en enhet som hör till den upphandlande enhetens organisation, en sammanslutning eller en inrättning som ägs av den upphandlande enheten eller är en annan upphandlande enhet, ska denna behandlas på samma sätt som övriga anbudssökande och anbudsgivare.

Den behöriga myndigheten ska offentliggöra uppgifter om upphandlingen i enlighet med artikel 7 i trafikavtalsförordningen. Dessutom ska den behöriga myndigheten offentligt informera om koncessionsavtal som ingås genom ett förfarande i ett eller två steg. Annonserna ska elektroniskt sändas för publicering på webbadressen www.hankintailmoitukset.fi. På informationsutbyte i anslutning till upphandlingar tillämpas dessutom 8 kap. i upphandlingslagen. I annonserna om upphandlingen kan standardformulär användas på det sätt som föreskrivs i 59 § i den lagen.

När tidsfristerna för upphandlingsförfarandet bestäms ska hänsyn tas till upphandlingens storlek och avtalets längd samt hur lång tid som behövs för att utarbeta och sända anbudet. Tidsfristerna beräknas från den dag som följer på den då upphandlingsannonsen sändes för publicering. Vid ett förfarande i två steg räknas anbudstiden från den dag då anbudsförfrågan sändes. Vid ett förfarande i två steg ska den behöriga myndigheten på det sätt som föreskrivs i 70 § i upphandlingslagen samtidigt och skriftligt bjuda in alla utvalda anbudssökande att lämna anbud eller att delta i förhandlingarna. Anbudstiden ska förlängas på det sätt som föreskrivs i 56 § 5 mom. i den lagen, om väsentliga ändringar görs i anbudsförfrågan eller de övriga upphandlingsdokumenten.

Vid ett förfarande i två steg ska minst 30 dagar reserveras för att lämna en ansökan om deltagande. Vid ett förfarande i ett steg ska anbudstiden vara minst 30 dagar och vid ett förfarande i två steg minst 25 dagar.

Tidsfristerna enligt 5 mom. får förkortas om det i praktiken är omöjligt att iaktta tidsfristerna i dessa förfaranden till följd av en brådska som den behöriga myndigheten bestyrker på behörigt sätt. Vid ett förfarande i ett steg ska anbudstiden dock vara minst 15 dagar. Vid ett förfarande i två steg ska minst 15 dagar reserveras för att lämna en ansökan om deltagande. Vid ett förfarande i

Betänkande KoUB 14/2025 rd

två steg ska anbudstiden vara minst 10 dagar. Anbudstiden vid ett förfarande i ett steg får förkortas till minst 15 dagar och vid ett förfarande i två steg till minst 10 dagar, om den behöriga myndigheten har sänt en förhandsannons för publicering på det sätt som föreskrivs i 61 § i upphandlingslagen.

Upphandlingsförfarandet får avbrytas endast av en faktisk och grundad anledning. På ett avgörande som gäller avbrytande av ett upphandlingsförfarande tillämpas vad som i 169 § föreskrivs om upphandlingsbeslut.

164 a §

Uppdelning av upphandlingskontrakt i delar

Den behöriga myndighet som avses i trafikavtalsförordningen får ingå ett upphandlingskontrakt i form av separata delar och ange storleken på och föremålet för dessa delar. Om den behöriga myndigheten inte delar upp upphandlingskontraktet i delar, ska den ange skälen till detta i upphandlingsdokumenten, upphandlingsbeslutet eller den särskilda rapporten om upphandlingsförfarandet.

Den behöriga myndigheten enligt trafikavtalsförordningen ska i upphandlingsannonsen ange om ett anbud får lämnas för en, flera eller alla delar. Om anbud får lämnas för flera eller alla delar får den behöriga myndigheten begränsa antalet delar som ett anbud från samma anbudsgivare kan väljas till. I detta fall ska den behöriga myndigheten i upphandlingsannonsen ange det högsta antalet delar som anbud från samma anbudsgivare kan väljas till. Den behöriga myndigheten ska i upphandlingsannonsen eller anbudsförfrågan ange de regler som den tillämpar när den avgör till vilken del en anbudsgivares anbud väljs, i det fall att en anbudsgivares anbud väljs till fler delar än det högsta tillåtna antalet delar som anges i upphandlingsannonsen.

Den behöriga myndigheten får sammanställa flera eller alla delar i ett och samma upphandlingskontrakt. Den behöriga myndigheten ska i upphandlingsannonsen ange de delar eller grupper av delar som kan sammanställas.

Ett beslut eller något annat avgörande av en behörig myndighet som gäller att ett upphandlingskontrakt inte delas upp i delar med stöd av denna paragraf får inte föras till marknadsdomstolen genom besvär. (Nytt)

165 §

Anbudsförfrågan

En anbudsförfrågan ska utarbetas skriftligen och så tydligt att det utifrån den är möjligt att lämna anbud som kan mätas med samma mått och är jämförbara. I anbudsförfrågan ombeds trafikidkarna lämna sina anbud inom utsatt tid.

Anbudsförfrågan och upphandlingsannonsen ska innehålla

1) ett angivande av föremålet för upphandlingen och minimikraven i fråga om kvaliteten på tjänsten,

2) en hänvisning till den publicerade upphandlingsannonsen,

3) tidsfristen för lämnande av anbud,

4) adress till vilken de skriftliga anbuden ska skickas,

5) det eller de språk som anbuden ska avfattas på,

Betänkande KoUB 14/2025 rd

6) krav som gäller trafikidkarnas ekonomiska och finansiella situation samt tekniska och yrkesmässiga kvalifikationer och övriga krav samt en förteckning över de handlingar som ska tillhandahållas,

7) grunden för valet av anbud,

8) anbudens giltighetstid.

Vid upphandling tillämpas dessutom bestämmelserna i 71–74, 76 och 77 § i upphandlingslagen om beskrivning av föremålet för upphandlingen, användning av märken vid beskrivningen av föremålet för upphandlingen, teknisk utredning, påvisande av att anbudet svarar mot kraven, alternativa och parallella anbud samt underentreprenad. På andra avtal som gäller järnvägstrafik än koncessionsavtal tillämpas dessutom vad som i 58 § i den lagen föreskrivs om annonseringsskyldighet i efterhand.

166 §

Val av anbudssökande och anbudsgivare

Vid ett förfarande i två steg ska anbudsgivare väljas samt vid ett förfarande i ett steg anbudsgivarnas lämplighet bedömas utifrån förhandsanmälda grunder som hänför sig till anbudsgivarnas ekonomiska och finansiella situation, tekniska prestationsförmåga och yrkesmässiga kvalifikationer eller utifrån andra objektiva och icke-diskriminerande grunder. Krav enligt 85 § i upphandlingslagen kan ställas på anbudsgivarna för att säkerställa att anbudssökandena och anbudsgivarna har de ekonomiska och finansiella resurser som behövs för att fullgöra ett upphandlingskontrakt. Trafikidkare får lämna anbud eller anmäla sig som anbudssökande i grupp på det sätt som föreskrivs i 92 § i upphandlingslagen.

Vid anbudsförfarande ska sådana trafikidkare uteslutas som inte har tekniska, ekonomiska eller andra förutsättningar att genomföra upphandlingen eller som gjort sig skyldiga till brott som nämns i 80 § i upphandlingslagen. En trafikidkare kan uteslutas med stöd av 81 § i den lagen. På byte av underleverantörer tillämpas 78 § i upphandlingslagen. I fråga om trafikidkarens avhjälpande åtgärder tillämpas 82 § i den lagen.

167 §

Val av anbud

Det anbud ska antas som för den behöriga myndigheten totalekonomiskt sett är det mest fördelaktiga utifrån bedömningsgrunder som är kopplade till föremålet för upphandlingen eller det som har det lägsta priset. Som bedömningsgrunder för valet av det totalekonomiskt mest fördelaktiga anbudet kan användas kvaliteten på den tjänst som anbudet gäller, fordonens kvalitet, fordonens tillgänglighet, integrering av tjänsten, priset, utbudets volym, passagerarpriser, miljöegenskaper samt uppfyllande av miljökrav. På valet av anbud tillämpas dessutom bestämmelserna om alternativa och parallella anbud i 76 § samt bestämmelserna om onormalt låga anbud i 96 § i upphandlingslagen.

När det som är totalekonomiskt mest fördelaktigt används som grund för valet ska jämförelsegrunderna och deras inbördes viktning nämnas i upphandlingsannonsen eller förfrågningsunderlaget. Viktningen kan anges också i form av ett skäligt variationsintervall. Om en relativ vikt-

Betänkande KoUB 14/2025 rd

ning av jämförelsegrunderna av motiverad anledning inte kan anges, ska jämförelsegrunderna anges i prioritetsordning.

168 §

Direktupphandling och beviljande av ensamrätt

Bestämmelser om direkttilldelning av avtal finns i artiklarna 4, 5, 5 a och 6–8 i trafikavtalsförordningen. På upphandling enligt trafikavtalsförordningen som görs genom direkttilldelning tillämpas dessutom bestämmelserna om annonsering om direktupphandling i 58, 60 och 131 § i upphandlingslagen.

Den behöriga myndigheten kan vid behov besluta att bevilja ensamrätt i enlighet med trafikavtalsförordningen. Genom ett beslut om ensamrätt ges den som bedriver offentlig trafik och som väljs särskilt en möjlighet att bedriva offentlig persontrafik på en viss rutt, inom ett visst nät eller inom ett visst område utan att andra eventuella trafikidkare har en sådan rätt. Den behöriga myndigheten ska publicera beslutet om beviljande av ensamrätt på sin webbplats och delge beslutet på det sätt som föreskrivs i 55 och 62 § i förvaltningslagen (434/2003).

Ensamrätt kan beviljas i samband med alla slag av avtal om offentlig upphandling.

171 §

Avtalsändringar

Den behöriga myndigheten kan göra en tilläggsbeställning utan något anbudsförfarande, om tilläggsbeställningen motsvarar en tidigare upphandling genom ett förfarande i ett steg eller ett förfarande i två steg. En ytterligare förutsättning är att en eventuell senare upphandling utan anbudsförfarande har nämnts i den ursprungliga upphandlingsannonsen och att avtalets längd med beaktande av tilläggsbeställningens tid inte överskrider den maximitid som anges i artikel 4.3 i trafikavtalsförordningen.

Ett koncessionsavtal kan innehålla avtalsvillkor för de mål enligt vilka trafiken utvecklas under avtalsperioden. Målen kan gälla uppnående av nivå på tjänsten eller ökning av antalet passagerare. I avtalsvillkoren kan trafikidkaren åläggas att delvis eller helt och hållet ansvara för valet av metoder som behövs för att målen ska uppnås.

Den ursprungliga giltighetstiden för ett koncessionsavtal kan förlängas om avtalet innehåller villkor som avses i 2 mom. och de mål som anges i villkoren eller en del av dem har uppnåtts genom trafikidkarens åtgärder. En ytterligare förutsättning är att möjligheten att förlänga avtalet har nämnts i den ursprungliga upphandlingsannonsen, att avtalets längd med beaktande av förlängningen av giltighetstiden inte överskrider maximitiden enligt 1 mom. och att trafikidkaren inte får någon annan gottgörelse för måluppfyllelsen.

På ändringar i avtal under avtalsperioden tillämpas 136 § i upphandlingslagen.

Betänkande KoUB 14/2025 rd

181 §

Behöriga vägtrafikmyndigheter enligt trafikavtalsförordningen

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

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

Om de behöriga myndigheterna är verksamma inom den offentliga persontrafiken på det sätt som avses i 163 §, ska de planera tjänster som i första hand bildar helheter som består av en region eller ett område och eftersträva en samordning av samtliga persontransporter. De tjänster som uppstår på marknadsvillkor utifrån kundernas mobilitetsbehov ska vid planeringen samordnas med offentligt upphandlade tjänster. Vid planeringen av trafiken ska myndigheterna höra dem som tillhandahåller persontrafiktjänster i området och samarbeta med övriga myndigheter och med kommunerna.

182 §

Behöriga järnvägstrafikmyndigheter enligt trafikavtalsförordningen

Behöriga järnvägstrafikmyndigheter enligt trafikavtalsförordningen är Transport- och kommunikationsverket och inom den regionala järnvägstrafiken Samkommunen Helsingforsregionens trafik inom det område som bildas av Esbo stad, Grankulla stad, Helsingfors stad, Kervo stad, Kyrksläotts kommun, Sibbo kommun, Sjundeå kommun, Tusby kommun och Vanda stad. Behöriga myndigheter i ärenden som gäller annan spårtrafik är inom sina behörighetsområden de kommunala och regionala myndigheter som nämns i 181 § 2 och 3 mom.

Om de behöriga myndigheterna är verksamma inom den offentliga persontrafiken på det sätt som avses i 163 §, ska de planera tjänster som i första hand bildar helheter som består av en region eller ett område och eftersträva en samordning av samtliga persontransporter. De tjänster som uppstår på marknadsvillkor utifrån kundernas mobilitetsbehov ska vid planeringen samordnas med offentligt upphandlade tjänster. Vid planeringen av trafiken ska myndigheterna höra dem som tillhandahåller persontrafiktjänster i området och samarbeta med övriga myndigheter och med kommunerna.

182 a §

Ändring av de behöriga järnvägstrafikmyndigheternas regionala behörighet

Kommunala och regionala myndigheter kan skriftligen för kommunikationsministeriet föreslå ändringar i den regionala behörigheten för de behöriga järnvägstrafikmyndigheterna.

När kommunikationsministeriet överväger ändringar som gäller den regionala behörigheten ska ministeriet beakta

Betänkande KoUB 14/2025 rd

- 1) planen för hur servicenivån för den offentligt understödda persontågtrafiken ska samordnas med övrig järnvägstrafik och andra trafiktjänster,
- 2) utredningar om den infrastruktur som behövs för den offentligt understödda persontågtrafiken,
- 3) en bedömning av åtgärder för att säkerställa effektivt och icke-diskriminerande tillträde till rullande materiel som lämpar sig för den planerade trafiken,
- 4) beslut av dem som deltar i upphandlingssamarbetet kring eller finansieringen av persontågtrafiken om ordnandet av persontågtrafik och finansiering av tjänsterna under den planerade avtalsperioden för upphandlingen av offentligt understödd persontågtrafik.

260 §

Ändringssökande i upphandlingsärenden

På upphandlingsärenden enligt 19 kap. tillämpas oberoende av upphandlingens värde följande bestämmelser i upphandlingslagen:

- 1) 132 § om upphandlingsrättelse, 133 § om hur en upphandlingsrättelse blir anhängig och 134 § om hur behandlingen av en upphandlingsrättelse påverkar behandlingen i marknadsdomstolen,
- 2) 145 § om vem som får söka ändring,
- 3) 146 § 1 och 2 mom. om föremålet för och begränsningar av ändringssökande,
- 4) 147 § 1, 3 och 4 mom. om tiden för ändringssökande,
- 5) 148 § om underrättelse om ändringssökandet till den upphandlande enheten och förteckning över upphandlingsärenden,
- 6) 149, 151 och 152 §, 154 § 1 mom. 1–4 punkten samt 155, 160–163, 165 och 167 § om behandlingen i marknadsdomstolen och därtill hörande omständigheter,
- 7) 169 § om skadestånd.

Utöver vad som föreskrivs i 145 § 2 mom. i upphandlingslagen kan kommunikationsministeriet föra ett upphandlingsärende till marknadsdomstolen, om ärendet gäller Europeiska unionens tillsynsförfarande.

Marknadsdomstolens beslut om en påföljd enligt 154 § 1 mom. 1–3 punkten i upphandlingslagen ska iakttas trots ändringssökande, om inte högsta förvaltningsdomstolen bestämmer något annat. Marknadsdomstolens beslut om att bestämma en påföljd enligt 4 punkten i det momentet får verkställas endast med stöd av ett beslut som vunnit laga kraft.

Vad som i 1–3 mom. föreskrivs om ändringssökande i upphandlingsärenden gäller också sådana i 168 § avsedda upphandlingskontrakt som har ingåtts genom direkttilldelning i enlighet med artiklarna 4, 5, 5 a och 6–8 i trafikavtalsförordningen.

Regleringsorganet bedömer på det sätt som föreskrivs i 152 a § i spårtrafiklagen beslut av den i 182 § i denna lag avsedda behöriga järnvägstrafikmyndigheten om att i situationer som avses i artikel 5.4 a och 5.4 b i trafikavtalsförordningen genom direktupphandling upphandla sådana tjänster inom persontrafik på järnväg som omfattas av den allmänna trafikplikten. Bestämmelser om sökande av ändring i regleringsorganets bedömning och beslut enligt bedömningen finns i lagen om rättegång i förvaltningsärenden.

Denna lag träder i kraft den 20 .

2.

Lag

om ändring av 147 och 148 § i spårtrafiklagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i spårtrafiklagen (1302/2018) 147 och 148 §, av dem 148 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 476/2022, som följer:

147 §

Regleringsorgan

I anslutning till Konkurrens- och konsumentverket finns ett regleringsorgan för järnvägssektorn. Regleringsorganet ska ordnas som organisatoriskt, funktionellt, hierarkiskt och i fråga om beslutsfattande rättsligt självständig myndighetsverksamhet vid Konkurrens- och konsumentverket.

Personalen vid regleringsorganet ska handla oberoende av och utan koppling till bannätsförvaltare, dem som ansöker om bankapacitet, järnvägsoperatörer och sådana myndigheter som deltar i tilldelning av ett avtal om allmän trafik.

Generaldirektören för Konkurrens- och konsumentverket har inte rätt att förbehålla sig rätten att avgöra ärenden som hör till regleringsorganets behörighet.

148 §

Regleringsorganets chef

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

Chefen för regleringsorganet får inte sägas upp av en orsak som har samband med hans eller hennes beslutsfattande. När tjänsteförhållandet för chefen för regleringsorganet upphör får han eller hon under de följande tolv månaderna inte övergå till anställning hos företag på järnvägsmarknaden, bannätsförvaltare eller sådana sammanslutningar eller företag som verkar som tjänsteleverantörer.

Chefen för regleringsorganet får vid skötseln av sitt uppdrag inte ta emot instruktioner av andra myndigheter eller andra offentliga eller privata sammanslutningar.

Betänkande KoUB 14/2025 rd

Chefen för regleringsorganet ska handla oberoende av alla marknadsintressen kopplade till järnvägssektorn och får inte ha någon koppling till några företag eller sammanslutningar som är föremål för regleringen inom järnvägssektorn. Chefen för regleringsorganet ska årligen senast den 31 december lämna en åtagande- och intresseförklaring till arbets- och näringsministeriet. Ur förklaringen ska framgå de direkta eller indirekta intressen och åtaganden som kan anses inverka negativt på hans eller hennes oberoende och som kan påverka utförandet av hans eller hennes uppgifter.

Utöver vad som i förvaltningslagen föreskrivs om jäv ska chefen för regleringsorganet inte delta i beslut i ärenden som rör ett företag till vilket han eller hon hade en direkt eller indirekt anknytning under de tolv månaderna före inledandet av ett förfarande.

Denna lag träder i kraft den 20 .

3.

Lag

om om upphävande av 6 § i lagen om Transport- och kommunikationsverket

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

Genom denna lag upphävs 6 § i lagen om Transport- och kommunikationsverket (935/2018).

2 §

Denna lag träder i kraft den 20 .

4.

Lag

om ändring av lagen om Konkurrens- och konsumentverket

I enlighet med riksdagens beslut
förogastill lagen om Konkurrens- och konsumentverket (661/2012) en ny 2 a § som följer:

2 a §

Regleringsorganet för järnvägssektorn

I samband med Konkurrens- och konsumentverket finns det självständiga och oberoende regleringsorgan för järnvägssektorn som avses i artikel 55 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde och om vars ställning, beslutanderätt och uppgifter det föreskrivs särskilt i spårtrafiklagen (1302/2018).

Denna lag träder i kraft den 20 .

Utskottets förslag till uttalande

Riksdagen förutsätter att man noga ger akt på hur den föreslagna regleringen fungerar och vilka konsekvenser den har och vid behov snabbt vidtar åtgärder för att ändra och komplettera regleringen.

Betänkande KoUB 14/2025 rd

Helsingfors 10.10.2025

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Jouni Ovaska cent
vice ordförande Timo Furuholm vänst
medlem Pekka Aittakumpu saf
medlem Marko Asell sd
medlem Heikki Autto saml
medlem Seppo Eskelinen sd
medlem Atte Harjanne gröna
medlem Petri Huru saf
medlem Aleksi Jäntti saml
medlem Marko Kilpi saml
medlem Mauri Kontu cent
medlem Sheikki Laakso saf
medlem Mats Löfström sv
medlem Jani Mäkelä saf
medlem Martin Paasi saml
medlem Pinja Perholehto sd.

Sekreterare var

utskottsråd Juha Perttula.