

Asia: VN/1559/2023

Lausuntopyyntö: Luonnos hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi raideliikennelain ja liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Paikallisliikenneliitto lausuu muutoksesta, minkä mukaan ratamaksun perusmaksun 500 % korotus olisi mahdollinen.

Esitykseen tulisi tehdä taloudellista arviointia, mitä korotuksen käyttäminen vaikuttaisi kaupunkiseutujen lähiliikenteelle, alueellisen raideliikenteen ja kaukoliikennepalvelujen muuttuville kustannuksille ja edelleen palvelujen asiakashinnoille sekä jo päätetyille ja päätöksenteon alla oleville ratakankkeille kaupunkiseuduilla ja alueiden välillä.

Tulisi arvioida muutoksen käyttöönoton vaikutusta raideliikenteen kilpailukykyyn tie- ja lentoliikenteeseen nähden. EU säätelee yhtenäisestä joukkoliikennemarkkinasta EU alueella. Kansallisilla rahoitus-, vero- ja maksupäätöksillä joukkoliikennettä voidaan joko edistää tai sen kehitystä haitata.

Digiradalle oli ainoana joukkoliikennehankkeena mukana Suomen elpymis- ja palautumissuunnitelmassa, kun moni muu maa on käyttänyt elpymisrahoitusinstrumenttia laajamittaisemmin joukkoliikenteen tukemiseen, muun muassa investointeina sähköbussihin. Arvonlisäverokanta on monissa EU maissa joukkoliikenteelle alennettu esimerkkinä kansallisesta joukkoliikenteen kilpailukykyyn edistämisestä ja pyrkimyksestä huolehtia kansalaisten liikkumisen kustannuksista ja mahdollisuuksista. Energiaverotusta voidaan toteuttaa palvelujen ja vihreän siirtymä kehitykselle myönteisellä tavalla.

Vihreä siirtymä edellyttää vähemmän liikenteen CO2 päästöjä ja siirtymää tieliikenteestä joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn, autoilusta ja tavaraliikenteessä siirtymää raiteille.

Rautatieliikenteen harjoittamisen muuttuvien kustannusten nousu heikentäisi kaikkein vähäpäästöisimmän ja turvallisimman liikennemuodon kilpailukykyä ja käyttöä suhteessa tie- ja lentoliikenteeseen.

Nyt parhaillaan valmistelussa olevilla politiikkatoimilla turvataan autoilun ja ammattimaisen kuljettamisen tiellä kustannusten tason pysymistä ennallaan, mutta henkilökuljetuspalvelujen kustannuksia nostetaan montaa kautta. Mikäli tavoitellaan enemmän yhteyksiä ja sujuvia matkaketjuja, erilaisia maksuja ja veroja ei tulisi korottaa suhteessa autoiluun ja tavaraliikenteeseen teillä. Tarvitaan kokonaisvaltaista liikenteen vihreän siirtymän politiikkaa, ennakoitavuutta toimintaympäristön kehitykseen, määrätietoista joukkoliikennepolitiikkaa ja näkemystä olosuhteisiimme tarvittavista vero- ja rahoituskeinoista.

Valtion tavoitteena on aidosti avata raidemarkkinaa ja mahdollistaa alueellinen henkilöraideliikenne. Mahdolliset korotetut ratamaksut kohdentuisivat ostoliikenteen osalta palvelun rahoittajille eli valtiolle itselleen raideliikenteen toimivaltaisena viranomaisena, HSL:lle toimivaltaisena viranomaisena raideliikenteessä alueellaan ja todennäköisesti enenevästi kuntaorganisaatioille ja niiden toimivaltaisille viranomaisille alueellisen ostoliikenteen mahdollisina sopimuskumppaneina. Muutos vähentäisi markkinaehtoisen junaliikenteen tarjontaa, vaikeuttaisi julkisesti tuetun liikennetarjonnan kehittämistä sekä estäisi kilpailun toteutumista ja uusien liikenteenharjoittajien tuloa Suomen raideliikennemarkkinoille. Lisäksi se alentaisi uusien ratainvestointien yhteiskuntataloudellista kannattavuutta.

Joukkoliikenne- ja raidehankkeet häviävät lähtökohtaisesti yhteiskuntataloudellisessa hyödyn arvioinnissa tieliikenteelle, koska eri liikennemuotojen kaikkia vaikutuksia ei oteta huomioon. Vähenevän väestön maassamme ennakoidaan tieliikenteen jatkuvasti kasvavan, mikä lisää tiehankkeiden kannattavuutta. Tieliikenteessä päätieverkolla tavoitellaan huipputunnille hyvää ja sujuvaa palvelutasoa. Joukkoliikenteessä peruseriaate on pääosin, että henkilökuljetuspalvelut toteutuvat markkinaehtoisesti. Täydentämistä tai alueiden välisen peruspalvelun toteutumista ei käytännössä taata ja osoiteta siihen riittävää rahoitusta.

Esityksessä todetaan, että nykyinen ratamaksun taso on edullinen. Tämä on Suomen rataverkon ainoa suhteellinen etu sekä verrattuna muihin Euroopan maihin että muihin liikennemuotoihin. Pieni markkina ja kysyntäpotentiaali, harva asutus, poikkeava raideleveys, puuttuvat yhteydet eurooppalaiseen rataverkkoon, kapasiteetin rajoitteet ja tämänhetkinen markkinatilanne, missä henkilöjunaliikenteessä yksi toimija, heikentävät Suomen rautatiemarkkinan houkuttelevuutta ja toimintaedellytyksiä ratkaisevasti. Edullisen ratamaksun säilyttäminen olisi välttämätöntä, jotta rautatieliikenteen tarjonnan ja markkinoiden kehittyminen voisi tukea vihreää siirtymää, kestävästä yhdyskuntarakennetta ja toimivia kuljetuksia.

Soininen Minna
Paikallisliikenneliitto ry