

Asia: VN/3785/2024

## **Lausuntopyyntö: hallituksen esitysluonnos eduskunnalle rautatieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia koskevaksi lainsäädännöksi**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Esityksellä toteutetaan pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelman tavoitetta edistää kilpailua henkilöjunaliikenteessä mahdollistamalla kunnille, kuntayhtymille ja alueille ostoliikenteen järjestäminen.

Lakiesityksessä on kyse mahdollistavasta sääntelystä, jolla luodaan puitteet sille, miten uusia alueellisia rautatieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia voidaan muodostaa. Uudessa 182 a §:ssä säädettäisiin tavasta, jolla toimivaltamuutoksia voitaisiin tehdä. Lähtökohtana olisivat alueiden omat liikkumistarpeet. Kunnalliset ja seudulliset viranomaiset tekisivät itse aloitteen rautatieliikenteen alueellisen toimivallan muutoksista. LVM valmistelisi muutoksen vaatiman lainsäädännön saamiensa aloitteiden ja 182 a §:ssä säädettyjen edellytysten perusteella.

Pidämme hyvänä sitä, että uusien alueellisten toimivaltaisten viranomaisten muodostaminen mahdollistetaan, mutta painotamme, että käytännössä tämä edellyttäisi myös sitä, että valtion tuki tehtävälle ja yhteistyökäytännöt ovat kunnossa. Palveluiden järjestämisen edellytyksiä ovat mm. infra, kalusto tai sopimukset valtion kalustoyhtiön kanssa, esteettömyys, osaaminen ja resurssit kilpailuttamiseen ja sopimusten hallintaan, lippu- ja maksujärjestelmät, liikenteen sovittaminen muihin palveluihin sekä rahoituspohja ja taloudenpito. Lakiesityksen vaikutusarviointia tulee täydentää tällä näkökulmalla. Esitetty toimintatapa merkitsisi huomattavia lisäkustannuksia kunnille.

Esitys on rakennettu ajatuksella, että alueellinen henkilöjunaliikenne palvelee ensisijaisesti vain alueellisia liikkumistarpeita. Termillä alueellinen junaliikenne viitataan esityksessä junaliikenteeseen, jossa matkustetaan tyypillisesti lyhyitä asiointi- ja työmatkoja ja missä pysähdyspaikat sijaitsevat suhteellisen lähellä toisiaan. LVM:n ostoliikennesopimuksen sanotaan sisältävän alueellista junaliikennettä. Esityksestä ei kuitenkaan selviä, mitä tällä tarkoitetaan, sillä valtion järjestämä Etelä-

Suomen taajamajunaliikenne kuten myös kiskobussiliikenne ulottuvat maakuntarajojen yli ja ovat myös syöttöliikennettä kaukoliikenteeseen. Esityksestä välittyikin tavoite tarjota junaliikenteen järjestämistä kuntapohjaisten alueellisten viranomaisten tehtäväksi ja rahoitettavaksi valtion sijaan.

Onkin todennäköistä, että kunnat ja niiden tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset eivät pidä tehtävää itselleen mahdollisena nykyisten tehtäviensä kuten paikallisen joukkoliikenteen järjestämisen ja rahoittamisen lisäksi. Huomioitava myös on, että kunnat ja alueet ovat erilaisessa asemassa suhteessa henkilöjunaliikenteeseen riippuen tarpeistaan (kasvavat kaupunkiseudut) ja sijainnistaan (vilkas risteysasema/radan varren asema/junayhteyden pääteposte).

Kaupunkiseudut voivat halutessaan kehittää lähijunaliikennettä osana joukkoliikennejärjestelmäänsä kuten niistä osa on tehnytkin. Alueilla ja kunnilla tulee olla mahdollisuus täydentää junaliikenteen tarjontaa yhteistyössä valtion kanssa.

Hallituksen tulisi linjata, millaiseen henkilöjunaliikenteen palvelu- ja rahoitustasoon valtio sitoutuu 2030-luvulla ja miten se mahdollistaa kilpailuneutraalin toimintaympäristön. Tarkoitukseen on välttämätöntä kohdentaa nykyistä VR:n ostoliikennettä (34 Me/v) enemmän rahoitusta. Tarjonnan ylläpitäminen ja kehittäminen kasvattaa kustannuksia kalustoyhtiön, investointien, inflaation ja uuden toimintamallin vuoksi. Valtion nykyinen budjettirahoituksen taso merkitsisi 2030-luvulla palvelutason laskua ja alueiden saavutettavuuden heikkenemistä. Tavoitteena tulisi olla raideliikenteen kilpailukyvyyn ja kysynnän vahvistaminen.

EU:n palvelusopimusasetuksen perusteella ns. pienhankinnat voidaan tehdä suorahankintana. Emme kannata esitystä siitä, että poikkeusmahdollisuus kansallisesti kiellettäisiin. Junaliikenteen järjestäjille tulee pitkien sopimuskausien aikana tilanteita, joissa suorahankinnoille on tarve. Pienten kokonaisuuksien kilpailuttamisvelvoite johtaisi siihen, että hankintayksiköt oletettavasti toteuttaisivat vain isoja kilpailutuskokonaisuuksia. Tämä toimisi esteenä uusien toimijoiden houkuttelemiseksi markkinoille. Poikkeamiskielto ei edistäisi kilpailua rautatieliikenteessä.

Kuntaliitto pitää tarkoituksenmukaisena Liikenne- ja viestintäministeriöllä nykyisin olevan rautatieliikenteen toimivallan siirtämistä Liikenne- ja viestintävirastolle. Tämä parantaa mahdollisuuksia eri alueiden liikennepalveluiden yhteensovittamiseen. Kuntaliitto kannattaa myös rautatiealan sääntelyelimen siirtämistä Kilpailu- ja kuluttajaviraston yhteyteen.

Huomioita liikennepalvelulakiin ehdotettuihin pykäläteksteihin:

- 167 §:n sanamuoto on epäselvä sen osalta, onko mainittujen vertailuperusteiden lista esimerkinomainen vai sulkeeko se pois muiden vertailuperusteiden käytön. Toivomme, että kohtaa selkeytetään ja tuodaan selvästi esille, että kyseessä on esimerkinomainen lista ja hankintayksikkö voi käyttää myös muita vertailuperusteita kuin 167 §:ssä mainittuja.

- 165 §:ssä on maininta, että hankintailmoitus on toimitettava julkaistavaksi julkisten hankintojen palvelussa. Selvyyden vuoksi tulisi käyttää samaa sanamuotoa kuin hankintalaissa eli [www.hankintailmoitukset.fi](http://www.hankintailmoitukset.fi).
- 182 §:n seuraava lause tulee selkeyttää: Muuta raideliikennettä koskevissa asioissa toimivaltaisia viranomaisia ovat 181 §:n 2 ja 3 momentissa mainitut kunnalliset ja seudulliset viranomaiset omalla toimivalta-alueellaan. Jos muu raideliikenne viittaa kaupunkiraide-liikenteeseen (metro-, pikaratikkaliikenne), tulee tämä tuoda pykä-lässä tai perusteluissa esille.

Toteamme, että hallituksen esitys tulee käsitellä Kuntatalouden ja hallinnon neuvottelukunnassa ennen sen antamista eduskunnalle.

## SUOMEN KUNTALIITTO

Paavo Taipale

Johanna Vilkuna

Va. johtaja, Yhdyskunta ja ympäristö

Kehittämispäällikkö

Vilkuna Johanna  
Suomen Kuntaliitto ry