

Asia: VN/3785/2024

Lausuntopyyntö: hallituksen esitysluonnos eduskunnalle rautatieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia koskevaksi lainsäädännöksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Esityksellä mahdollisestaan ostoliikenteen järjestämisen alueellisille viranomaisille ja viranomaisten hakeutuminen rautatieliikenteen alueelliseksi viranomaiseksi. Samalla siirretään liikenne- ja viestintäministeriöllä nykyisin oleva toimivalta rautatieliikenteen ostoista Liikenne- ja viestintävirastolle. Liikenne- ja viestintävirastosta tulee rautatieliikenteen toimivaltainen pääosaan Suomea, mikäli muita hakeutumisia viranomaiseksi ei toteudu.

Ostoliikenteen hankintamenettelyt ja tilaajaohjaus sopinevat käytännön liikennepalvelujen toteutus tehtävänä ministeriötä paremmin Traficomiin, jolla on jo samankaltaisia tehtäviä mm. lentoliikenteen ostoissa ja aluehallintouudistuksen myötä joukkoliikenteessä teillä. Syntyy mahdollisuudet yhteensovittaa ja parantaa eri liikennemuodoilla järjestetyn julkisen liikenteen tehokkuutta.

Viranomaiselle tulee varmistaa riittävät henkilöresurssit, asiantuntemus ja rahoitus palveluihin riittävän pitkäjänteisesti. Sääntelyelimen sijoittaminen erilleen viranomaistehtävästä on tarpeellinen ratkaisu. Sääntelyelimelle tulee kilpailuoikeudellisen osaamisen lisäksi varmistaa toimialan tuntemusta rautatieliikenteen operoinnista ja liiketoiminnasta.

Toimivaltamuutoksia ehdottavia ja rautatieliikenteen toimivaltaiseksi viranomaiseksi hakeutuvia viranomaisia voivat esityksen mukaan olla julkisyhteisöt kuten kunnat, kuntayhtymät, maakuntaliitot tai 181 §:n kaltaiset seudulliset viranomaiset, joissa yhdellä kunnalla on vastuu liikenteen järjestämisestä usean kunnan alueella.

On perusteltua mahdollistaa hakeutuminen rautatieliikenteen toimivaltaiseksi viranomaiseksi. Käytännössä raideliikenteen verkostoa ei pystytä rakentamaan yhtä joustavasti kuin bussiliikenteen verkostoa. Merkittävin hyöty palveluista syntyy asemien välittömään vaikutuspiiriin, mutta parempi alueellinen saavutettavuus liityntäyhteyksien myötä laajemmin. Kunnalliset ja seudulliset viranomaiset voivat siis tehdä esityksiä rautatieliikenteen toimivaltaisiin viranomaisiin poiketen tieliikenteen toimivalta-alueista.

Lain ja yhteistyömenettelyjen tulisi mahdollistaa myös rahoitusjärjestelyt toimivalta-alueetta laajemmin.

Ainoastaan HSL:llä on tällä hetkellä tosiasiallinen osaaminen ja resurssit toimia alueellisen rautatieliikenteen toimivaltaisena viranomaisena Suomessa. Todennäköisesti moni tieliikenteen toimivaltainen viranomainen ei hae rautatieliikenteen toimivaltaa, vaan valtion tulee varautua olemaan pääasiallinen tilaajatehtävien ja hankintojen asiantuntija muualla Suomessa. Sopimuskoon ja tilaajatoimintojen työmäärän takia keskitetty tilaajatoiminta on tarpeellinen.

Mikäli tieliikenteen toimivaltainen viranomainen hakeutuisi rautatieliikenteen toimivaltaiseksi viranomaiseksi päivitettäisiin varmasti liikennejärjestelmä- ja joukkoliikennejärjestelmäsuunnitteluun liittyviä yhteistoimintasopimuksia kattamaan yhteistoiminta rautatieliikenteessä.

Riippumatta hakeutumisesta viranomaiseksi tärkeintä alueellisen rautatieliikenteen kehittämisessä on palvelujen vaikutuspiirissä oleville kunnille ja kaupungeille mahdollisuus vaikuttaa palvelutasoon. Yhteyksien kehittämisen myötä tulisi varmasti myös palvelujen rahoittamisen tehtävä yhteistyössä valtion toimivaltaisen hankintaviranomaisen kanssa.

Muutokseen suhtauduttaneen kahtalaisin odotuksin; nähdään kehitysmahdollisuuksia tai toisaalta uhkia nykyisten palvelujen rahoittamisen vastuunsiirrosta valtiolta kunnille. Alueellisen rautatieliikenteen kehitykselle olisi tarpeen, että valtio huolehtisi selkeistä kehitysaskelista ja niiden kuvaamisesta markkinan avaamiseksi, rahoituksen varaamiseksi ja palvelujen järjestämiseksi.

Tulisi harkita, pitäisikö rautatieliikenne ja muu raideliikenne määritellä liikennepalvelulaissa.

Hankintamenettelyjen ja lakikirjausten tulisi olla selkeitä. Viittaukset laeissa lisäävät väärinymmärryksen mahdollisuuksia.

Palvelusopimusasetuksen suora hankintapoikkeuksen kieltäminen kansallisesti

Henkilöjunaliikenne vaatii suuria pääomakustannuksia, mittakaavaetuja ja siinä on kiinteitä kynnyskustannuksia. Kynnyskustannukset toiminnan aloittamiselle Suomessa ovat suuret.

Tarjousten laatiminen on yrityksille työmäärältään iso tehtävä ja kulu. Prosessi on vaativa ja iso tehtävä myös tilaajalle. EU:n säätämä suora hankintapoikkeus on aiheellinen, eikä sen poistaminen edistäisi kilpailua.

Suomen pieneen, vasta avautumassa olevaan markkinaan ja ensimmäisiin uusiin ostoihin ei ole tarkoituksenmukaista ottaa kansallisia suora hankintoja estäviä säädöksiä. Pienten kynnysarvot alittavien liikennöintisopimusten tulisi olla mahdollisia. Suora hankintakielto haittaisi ja hidastaisi henkilöjunaliikenteen palvelutarjonnan joustavaa kehittämistä

Pienissä erillisissä kilpailutuskohteita alueella jo toimivalla liikenteenharjoittajalla olisi parhaat edellytykset antaa tarjous. Nykyisellä määrävissä markkina-asemassa olevalla yrityksellä olisi hinnoitteluvoimaa tai mahdollisuus jättää tarjoamatta. Todellisen kilpailun puuttuessa pienissä kohteissa, ei tilaajalla ole mahdollisuutta tarjouskilpailun kautta ostaa liikennettä kohtuulliseen

hintaan. HSL on lausunnossaan kuvannut markkinakartoituksessa saatua käsitystä optimikoosta kilpailutettaville sopimuksille.

Mikäli markkinan avautumista todella halutaan, kannattaa mahdollistetaan markkinoille tulo myös yrityksille, joilta puuttuu referenssit menestyä isommissa kilpailuissa.

Soininen Minna
Paikallisliikenneliitto ry