

Asia: VN/3785/2024

Lausuntopyyntö: hallituksen esitysluonnos eduskunnalle rautatieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia koskevaksi lainsäädännöksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Etelä-Savon kauppakamarin lausunto hallituksen esitysluonnoksesta eduskunnalle rautatieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia koskevaksi lainsäädännöksi

Etelä-Savon kauppakamari kiittää mahdollisuudesta lausua hallituksen esitysluonnoksesta, joka koskee rautatieliikenteen toimivaltaisten viranomaisten lainsäädännön muutoksia.

Luonnoksessa esitetään liikenne- ja viestintäministeriöllä olevan rautatieliikenteen toimivallan siirtämistä Liikenne- ja viestintävirastolle. Toimivallan siirtäminen ministeriöstä Traficomiin on kannatettava uudistus, sillä Traficom vastaa jo nykyisin lentoliikenteen ostoista ja aluehallinnon uudistuksessa virastolle siirtyvät myös aiemmin alueellisina toimivaltaisina viranomaisina toimineiden ELY-keskusten vastuulla oleva joukkoliikenteen suunnittelu ja hankinta. Traficom on luonteva julkisen liikenteen palvelujen valtakunnallinen toimivaltainen viranomainen. Eri liikennemuotojen liikennepalveluhankintojen keskittäminen virastoon vahvistaa palvelujen suunnittelun ja hankinnan liikennejärjestelmänäkökulmaa, lisää synergiaa henkilöliikennepalvelujen valtakunnallisessa hankinnassa ja samalla rikkoo eri liikennemuotojen välisiä raja-aitoja. Vastaavasti Kilpailu- ja kuluttajavirasto KKV soveltuu luontevasti rautatieliikenteen sääntelyelimeksi.

Esityksen perusteella alueelliset organisaatiot voisivat halutessaan hakeutua oman alueensa rautatieliikenteen toimivaltaisiksi viranomaisiksi. Menettelyn tulee jatkossakin perustua kuntien ja seutujen vapaaehtoisuuteen. Kynnys toimivaltaisen viranomaisen tehtävään ryhtymiseksi on HSL-alueen ulkopuolella korkea, sillä rautatieliikennepalvelujen hankinta edellyttää huomattavia resursseja ja erityisosaamista, jota nykyisillä joukkoliikenteen toimivaltaisilla viranomaisilla HSL-alueen ulkopuolella ei ole. Muista liikennepalveluista poiketen junapalvelujen hankintaan liittyy usein myös infrastruktuuri-investointeja, jotka liittyvät rataverkkoon, asemiin tai kalustoon.

Uudistuksen myötä ei tule siirtää valtion kustannuksia alueellisten toimijoiden vastuulle. Valmistelussa on syytä lisäksi huomioida, ettei uudet toimintatavat luo merkittäviä lisäkustannuksia henkilöliikenteen avaamiseen.

On tärkeää, että riittävin asiantuntijaresurssein organisoitunut Liikenne- ja viestintävirasto voi järjestää omalla toimivalta-alueellaan myös alueellista junaliikennettä, jonka lähtökohtana on valtion ja alueen kuntien yhteistyö palvelujen suunnittelussa ja rahoituksessa. Alueen kunnat on tärkeä osallistaa alueensa seisakkeiden ja asemien määrittelyyn sekä rautatieliikenteen kilpailuttamiseen. Liikenne- ja viestintäviraston rooli on tärkeä alueellisen junaliikenteen järjestämisessä, sillä sen luonne on HSL-alueen ulkopuolella pääosin maakunnallista ja seutukuntien rajat ylittävää. Liikenne- ja viestintävirastolla on lisäksi luonteva vuoropuhelurooli rataverkosta vastaavan Väyläviraston ja sen omistaman liikenteen ohjauksesta vastaavan Fintraffic Raide Oy:n kanssa.

Tällä hetkellä Etelä-Savossa on Liikenne- ja viestintäministeriön hankkimaa ostoliikennettä yhteysväleillä Pieksämäki-Varkaus-Joensuu ja Parikkala-Savonlinna. Liikenne näillä yhteysväleillä vertautuu enemmän kaukojunaliikenteeseen kuin alueelliseen tai lähijunaliikenteeseen ja tehtävät matkat osa kaukoliikenteen matkaketjua. Ostoliikenne täydentää markkinaehtoista liikennettä ja on elinehtoa alueiden kilpailukykyiselle ja kestäväälle saavutettavuudelle. On tärkeää, että valtion tukema liikenne turvataan myös tulevaisuudessa mahdollisen alueellisen liikenteen rinnalla. Nämä eivät ole toisiaan poissulkevia, vaan täydentäviä, kun alueelliset yhteydet toimivat syöttöliikenteenä myös valtakunnallisille yhteyksille. Vanhentuneiden henkilö- ja tavaraliikenteen tietojen ja investointitarpeiden päivittämiseksi radanvarren kunnat ja Etelä-Savon, Etelä-Karjalan ja Pohjois-Savon maakuntaliitot ovat tilanneet Pieksämäki – Savonlinna – Parikkala raideliikenneselvityksen, joka valmistuu huhtikuussa 2025. Selvitys käsittelee raidevälin henkilö- ja tavaraliikennettä, investointitarpeita sekä henkilö- ja tavaraliikenteen potentiaalia.

Erytisesti infrastruktuuriin liittyvät investoinnit tulisi harkita valtion tasolla kokonaisuutena eikä siirtää yksittäisten alueellisten toimivaltaisten viranomaisten vastuulle ja rahoitettavaksi. Näin voidaan varmistaa johdonmukainen ja kattava lähestymistapa investointien toteuttamiseen. Kokonaisuuden ollessa valtion hallinnoima ja investoima, voidaan taata esimerkiksi tavara- ja henkilöliikennettä, huoltovarmuutta sekä turvallisuutta koskevien tavoitteiden yhteensovittaminen. Infraa koskevissa investoinneissa tulee huomioida myös elinkeinoelämän tarpeet radan käytölle.

Esityksen mukaan, 182 a §:n 2 momentti, Liikenne ja viestintäministeriö ottaa toimivaltamuutoksissa huomioon selvitykset henkilöjunaliikenteen edellyttämistä infrastruktuuritarpeista sekä viranomaisen tekemät päätökset henkilöjunaliikenteen järjestämisestä ja palveluiden rahoittamisesta suunnitellun sopimuskauden ajan. Juuri lausunnoilla olleessa Liikenne12-suunnitelmaluonnoksessa oli esitetty, että valtio varautuu tulevan junaliikenteen ostopalvelusopimuksen/sopimusten (niin kauko- kuin alueellisen lähijunaliikenteen) vaatimien infratoimenpiteiden yhteensovittamiseen niin suunnitteluohjelmassa kuin investointiohjelmassakin. Kunnat ja kaupungit osallistuvat kustannuksiin ja kustannusjaoista sovitaan samalla kun kunnat päättävät osallistumisesta ostoliikenteen hankkimiseen. Kyseiset esitykset tuovat merkittäviä lisäkustannuksia kunnille. Lainsäädännön muutokset ja Liikenne12-suunnitelmassa esitetyt

toimenpiteet eivät saa johtaa tilanteeseen, jossa valtio siirtää kustannuksia ratainfraan ylläpidosta ja kehittämisestä kunnille ja alueille. Valtio ei voi myöskään vetäytyä vastuustaan järjestää julkisesti tuettua ostoliikennettä yhteysväleillä, joilla kaukojunaliikenne ei markkinaehtoisesti toteudu. Valtion on kannettava erityinen liikennemuodosta johdettava vastuunsa juuri raideliikenteen infraan kehittämisestä ja vastuunsa alueiden henkilöliikenteen ja materiaaliavirtojen saavutettavuudesta.

Kannatamme kilpailun lisäämistä edistäviä toimia henkilö- ja tavarajunaliikenteessä. Suurin este alalle tulolle on junakaluston tilanne – uudelle toimijalle tai ulkomailla toimiville liikennöitsijöille investointikustannukset ovat suuret, sillä EU-maista poikkeavan raidelevyden takia Suomeen hankittua kalustoa voidaan käyttää vain Suomessa. Nykyisin Suomessa toimii kilpailutuksen mahdollistavana kalustoyhtiönä Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy, joka hankkii ja ylläpitää ainoastaan HSL-alueen liikenteessä tarvittavaa junakalustoa. Hallitusohjelman mukainen julkisesti tuetun ostoliikenteen kalustoyhtiön perustaminen on tärkein yksittäinen toimenpide kilpailuedellytysten parantamiselle.

Vaikka kilpailun edistäminen on lähtökohtaisesti kannatettavaa, suhtaudumme varauksella esitettyyn EU-lainsäädännön mahdollistaman rautateiden julkisten henkilöliikennepalvelujen suorahankintarajan (alle 7,5 milj. euroa tai 0,5 milj. km vuodessa) poistamiseen. Nykyisessä junaliikennepalvelujen markkinatilanteessa rajan poistaminen lisäisi kilpailuttamisen työmäärää, pidentäisi hankintaprosessia ja lisäisi julkisen sektorin kustannuksia liikenteen järjestämisestä. Pienten hankintojen kilpailuttaminen ei todennäköisesti helpottaisi markkinoille pääsyä, sillä uudet toimijat eivät ensisijaisesti lähde rautatieliikenteen palvelumarkkinaan pienten hankintakokonaisuuksien houkuttelemana. Markkinoille pääsyn helpottamisen näkökulmasta tilanne olisi toinen, mikäli markkinassa toimisi jo useampia kaupallisia toimijoita. Kilpailutettavien liikennekokonaisuuksien kokoa tulisi mahdollisuuksien mukaan kasvattaa, jotta useammat tarjoajat olisivat kiinnostuneita tarjoamaan junaliikenteen palveluja. Kynnysrajan poistaminen ei ole perusteltua myöskään siitä syystä, että toimivaltaiset viranomaiset voivat jo nyt halutessaan kilpailuttaa myös pienemmät hankinnat, mikäli he tilaajan roolissa arvioivat kilpailutuksesta syntyvän taloudellista hyötyä tai mahdollisuuksia avata markkinaa uusille toimijoille.

Alueellisten ja valtakunnallisten tarpeiden yhdistäminen luo edellytyksiä koostaa julkisesti tuetusta liikenteestä kokonaisuuksia, jotka voivat olla riittävän suuria myös muiden kuin valtionomisteisen VR:n saamiselle Suomen markkinaan. Myös tässä Traficomien koordinoiva rooli valtakunnallisena toimivaltaisena viranomaisena korostuu.

Ylönen Tiina
Etelä-Savon kauppakamari