



Verkko- ja palveluosasto, liikennepalveluyksikkö

Lausuntoyhteenvedo: hallituksen esitysluonnos eduskunnalle rautatieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia koskevaksi lainsäädännöksi

Liikenne- ja viestintäministeriö lähetti 17.2.2025 lausuntokierrokselle hallituksen esitysluonnoksen eduskunnalle rautatieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia koskevaksi lainsäädännöksi. Liikenne- ja viestintäministeriö pyysi lausuntoa laajasti tahoilta, joiden toimintaan esitetyillä lakimuutoksilla olisi vaikutusta. Luonnos hallituksen esitykseksi lähetettiin lausuntokierrokselle lausuntopalvelu.fi – järjestelmän kautta.

Esitysluonnoksesta oli mahdollista antaa lausuntoja lausuntopalvelussa 17.2.2025-14.3.2025 välisenä aikana. Lausuntoja saatiin yhteensä 68 kappaletta. Lausunnon antoivat:

1. Ammattiliitto Pro ry
2. Etelä- Karjalan liitto
3. Etelä-Pohjanmaan liitto
4. Etelä-Savon kauppakamari
5. Etelä-Savon maakuntaliitto
6. Helsingin seudun liikenne- kuntayhtymä
7. Hollolan kunta
8. Hyvärinen Jani
9. Hämeen liitto
10. Invalidiliitto ry
11. Joensuun kaupunki
12. Järvenpään kaupunki
13. Kainuun liitto
14. Keski-Pohjanmaan liitto
15. Keski-Suomen liitto
16. Keskuskauppakamari
17. Kilpailu- ja kuluttajavirasto
18. Kuluttajaliitto ry
19. Kuopion kaupunki
20. Kuuloliitto ry
21. Kymenlaakson kauppakamari
22. Kymenlaakson liitto
23. Lahden kaupunki
24. Lahden seudun joukkoliikennelautakunta
25. Lapin liitto
26. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom
27. Linja-autoliitto ry
28. Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry
29. Mikkelin kaupunki



30. Mäntsälän kunta
31. Oikeusministeriö
32. Oulun Kaupunki, Oulun seutujen kunnat (Hailuoto, Ii, Kempele, Liminka, Lumijoki, Muhos, Oulu, Tyrnävä)
33. Paikallisliikenneliitto ry
34. Palvelualojen työnantajat Palta ry (Raidealan neuvottelukunta)
35. Pieksämäen kaupunki
36. Pirkanmaan liitto
37. Pohjanmaan kauppakamari
38. Pohjanmaan liitto
39. Pohjois-Karjalan maakuntaliitto
40. Pohjois-Pohjanmaan liitto
41. Pohjois-Savon liitto
42. Porin kaupunki
43. Pro Rautatie ry
44. Raahen kaupunki
45. Raaseporin kaupunki
46. Rauman kaupunki
47. Rautatiealan sääntelyelin
48. Rautatiealan Unioni RAU ry
49. Riihimäen kaupunki
50. Salon kaupunki
51. Satakuntaliitto
52. Savonlinnan kaupunki
53. Senaatin Asema-Alueet Oy
54. Suomen Kuntaliitto ry
55. Suomen Lähijunat Oy
56. Suomen Yrittäjät ry
57. Tampereen kaupunki
58. Tornion kaupunki
59. Työ- ja elinkeinoministeriö
60. Uudenkaupungin kaupunki
61. Urjalan kunta
62. Valtioneuvoston kanslia
63. Valtiovarainministeriö
64. Vammaisfoorumi ry
65. Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne-, ja ympäristökeskus: Ely-keskusten yhteinen lausunto
66. Varsinais-Suomen liitto
67. VR-Yhtymä Oyj
68. Väylävirasto

Lausunnonantajista Senaatin Asema-Alueet Oy ja valtiovarainministeriö ilmoittivat, että niillä ei ollut asiasta lausuttavaa.



1. Toimivallan siirron mahdollistava sääntely nähtiin pääosin tarkoituksenmukaisena, kuntien aloiteautonomiamia korostettiin

Erityisesti useat kunnallisia viranomaisia ja maakuntaliittoja edustavat lausunnonantajat pitivät tärkeänä, että rautatieliikenteen toimivaltaisen viranomaisten määrittelyn tulee jatkossakin perustua kuntien ja seutujen vapaaehtoisuuteen. Toisaalta **Suomen Lähijunat Oy** ehdotti lausunnossaan ratkaisua, jossa valtiolle jätettäisiin toimivalta ainoastaan valtakunnallisessa alueiden välisessä rautatieliikenteessä ja jossa muu toimivalta siirrettäisiin alueellisille viranomaisille.

Toimivallan siirron aloiteautonomiamia painottivat lausunnoissaan muun muassa **Etelä-Pohjanmaan liitto, Etelä-Savon kauppakamari, Etelä-Savon maakuntaliitto, Joensuun kaupunki, Kainuun liitto, Keski-Suomen liitto, Kuopion kaupunki, Mikkelin kaupunki, Mäntsälän kunta, Pieksämäen kaupunki, Pohjois-Karjalan maakuntaliitto ja Raaseporin kaupunki.**

Monet lausunnon jättäneistä kunnista, kaupungeista ja maakuntaliitoista olivat huolissaan ostoliikenteen palvelutason madaltumisesta suhteessa nykyiseen palvelutasoon. Esitysluonnoksen muutosehdotuksissa nähtiin piilevänä riskinä se, että valtio osoittaa suuremman osan nykyisistä ostoliikennekustannuksistaan alueellisille viranomaisille. Muun muassa **Kymenlaakson kauppakamari** katsoi, että valtion tulisi jatkossakin säilyttää kokonaisvastuunsa alueellisesta junaliikenteestä ja turvata rautatieliikenteen rahoitus, jotta kilpailun avaaminen ei johda palvelutason laskuun. Riskinä nähdään palvelutason heikkeneminen, ja julkisen liikenteen käyttäjien määrän vähentyminen. Myös **Järvenpään kaupungin** lausunnossa korostettiin, että muutokset eivät missään tapauksessa saisi johtaa tilanteeseen, jossa valtio edellyttäisi kuntien osallistumista junaliikenteen kustannuksiin, suorien liikennehankintojen, kalustoyhtiön, tai esimerkiksi infrastruktuurin kustannusten muodossa.

Vaikka lausunnonantajat pääosin kannattivat toimivaltamuutosten lähtökohtana sitä, että toimivalta-alueisiin tehtävät muutokset perustuisivat kuntien ja seutujen tekemiin aloitteisiin, lausunnoissa tuotiin esille myös epäselvyyttä alueellisen junaliikenteen määritelmästä. Muun muassa **Suomen Kuntaliitto ry:n** mukaan esitysluonnoksesta ei selviä, mikä katsottaisiin alueelliseksi junaliikenteeksi, sillä valtion järjestämä Etelä-Suomen taajamajunaliikenne kuten myös kiskobussiliikenne ulottuvat maakuntarajojen yli ja ovat myös syöttöliikennettä kaukoliikenteeseen. Lausunnoissa kommentoitiin alueellista junaliikennettä valtion nykyisen ostoliikenteen näkökulmasta. Useissa lausunnoissa esitettiin myös, että kaukojunien ostoliikenteen tulisi olla edelleenkin valtion vastuulla.

Yksittäiset lausunnonantajat, kuten **Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) sekä Oulun kaupunki ja Oulun seudun kunnat** ehdottivat toimivallan siirron osalta joustavaa sääntelymallia, jossa toimivaltaisen viranomaisen toimivalta-alueet olisi mahdollista määritellä lakia alemman asteisella normilla, kuten asetuksella. HSL totesi, että tällainen sääntelymalli edistäisi alueellisen junaliikenteen kehittämistä ja laajentamista kuntien sopimusjärjestelyillä ilman lakimuutosprosessin tuottamaa hallinnollista viivettä.



2. Lausunnoissa tuettiin rautatieliikenteen toimivallan siirtoa Liikenne- ja viestintäministeriöstä Liikenne- ja viestintävirasto Traficomiin sekä rautatiealan sääntelyelimen siirtoa Kilpailu- ja kuluttajaviraston yhteyteen

Ehdotetun toimivallan siirron Liikenne- ja viestintäministeriöstä Liikenne- ja viestintävirasto Traficomiin katsottiin mahdollistavan synergiaetuja, kun myös muuta valtion kustantamaa ostoliikennettä on keskitetty samaan virastoon. Ehdotusta tuettiin hyvin laajasti lausunnoissa. Joukkoliikennevastuiden keskittäminen Traficomiin nähtiin mahdollistavan joukkoliikennetoiminnan sekä matkakettujen vaikuttavamman tarkastelun. Toimivallan siirto nähtiin kannatettavana ja perusteltuna ratkaisuna yli 30:ssä lausunnonantajan lausunnossa. **Ammattiliitto Pro ry** nosti esille lausunnossaan toimivallan siirron vaikutuksia Traficomien resurssien tarpeeseen. Se totesi siirron sitovan viraston henkilöresursseja muun muassa henkilöjunaliikenteen ostojen valmisteluun, kilpailutukseen ja sopimusten hallinnointiin ja nosti yleisen huolen siitä, kuinka Liikenne- ja viestintäviraston lakisääteisiä tehtäviä lisätään samaan aikaan, kun siihen kohdistetaan huomattavia säästövelvoitteita valtiontalouden tasapainottamiseksi.

Traficomilta Kilpailu- ja kuluttajavirastolle siirtyvän rautatiealan sääntelyelimen siirto katsottiin lausunnoissa niin ikään asianmukaiseksi. EU:n rautatiemarkkinadirektiivin mukaan kansallisen sääntelyelimen on oltava toiminnallisesti riippumaton kaikista toimivaltaisista viranomaisista, jotka osallistuvat julkista palveluhankintaa koskevan sopimuksen tekemiseen. Kilpailu- ja kuluttajavirasto korosti omassa lausunnossaan sen roolia yleisenä kilpailuviranomaisena suhteessa rautatiealan sääntelyelimen tehtäviin sektorikohtaisena regulaatioelimenä ja nosti epäilyksensä esitetyistä synergiaeduista organisaatioiden välillä. Lisäksi virasto korosti sääntelyelimelle säädettyä vahvaa organisatorista, toiminnallista ja päätöksentekoon liittyvää itsenäisyyttä.

Kilpailu ja Kuluttajaviraston, Kuluttajaliitto ry:n, työ- ja elinkeinoministeriön, Liikenne- ja viestintäviraston sekä rautatiealan sääntelyelimen lausunnoissa nostettiin esille sääntelyelimen virkojen siirtyminen sekä määrärahatarpeiden varmistaminen siirron yhteydessä.

3. Useat lausunnonantajat kritisoivat pienten hankintojen suorahankintamahdollisuuden poistamista

Useissa lausunnoissa käsiteltiin esitysluonnoksessa ehdotettua kansallista rajoitusta palvelusopimusasetuksen mukaisten kynnysarvojen (alle 7,5 miljoonaa euroa vuodessa tai alle 500 000 kilometriä vuodessa) alittavien sopimusten suorahankintamahdollisuuteen. Valtaosa suorahankintapoikkeuksen rajoittamista koskevista lausunnoista vastusti esitysluonnoksen mukaista ehdotusta.

Rautatiealan Unioni RAU Ry:n sekä **Uudenkaupungin kaupunki** katsoivat, että kilpailuttamisen hallinnollisesti raskaan prosessin takia suorahankinta voi kynnysarvot alittavissa tilanteissa olla kokonaistaloudellisin ratkaisu hankinnan toteuttamiseksi. Muun muassa **Keskuskauppakamarin** sekä **Suomen Yrittäjien** lausunnoissa nähtiin, että esitetty suorahankintojen kieltö ei helpottaisi uusien toimijoiden markkinoille pääsyä ja lisäisi kilpailua kynnysarvot alittavien hankkeiden osalta.



Suomen Yrittäjät perustelivat näkemystään myös sillä, että nykyisessä junaliikennepalvelujen markkinatilanteessa suora hankintamahdollisuuden poistaminen ei todennäköisesti helpottaisi markkinoille pääsyä, sillä uudet toimijat eivät ensisijaisesti lähde rautatieliikenteen palvelumarkkinaan pienten hankintakokonaisuuksien houkuttelemana. **Pro Rautatie ry** katsoi, että tarvetta rajoittaa palvelusopimusasetuksen mukaisia pieniä suora hankintoja voitaisiin tarkastella uudestaan myöhemmin, kun kokemusta alueellisen ostoliikenteen hankinnoista olisi enemmän ja markkinatilanne olisi kehittynyt.

Helsingin Seudun Liikenne -Kuntayhtymän (HSL) lausunnossa katsottiin, ettei ehdotettu kansallinen rajoitus ole perusteltu, eikä se edistäisi käytännössä kilpailua. Lausunnossa nostettiin esimerkkinä Ruotsin markkinatilanne, jossa palvelusopimusasetuksen kynnysarvot alittavia hankintakokonaisuuksia ei ole kilpailutettu kilpailullisesta markkinatilanteesta huolimatta.

Tampereen kaupunki katsoi suora hankintamahdollisuuden mahdollistavan pienimuotoisen liikennöinnin aloittamisen sellaiselle uudelle operaattorille, jolla ei muuten olisi olemassa olevaa liikennettä ja kykyä menestyä tarjouskilpailussa.

Kaikkiaan pienten suora hankintojen rajaamista osana esitystä vastustivat:

Etelä-Savon kauppakamari, Helsingin seudun liikenne- kuntayhtymä, Keskuskauppakamari, Oulun kaupunki, Oulun seudun kunnat (Hailuoto, Ii, Kempele, Liminka, Lumijoki, Muhos, Oulu, Tyrnävä), Palvelualojen työnantajat Palta ry, Paikallisliikenneliitto ry, Pro Rautatie ry, Satakuntaliitto, Suomen Kuntaliitto ry, Suomen Lähijunat Oy, Rauman kaupunki, Rautatiealan Unioni RAU ry, Suomen Yrittäjät ry, Tampereen kaupunki, Uudenkaupungin kaupunki sekä Varsinais-Suomen liitto. Näistä Satakuntaliitto sekä Rauman kaupunki ehdottavat poikkeuksesta luopumiseen siirtymäaikaa vuoteen 2030 asti.

Toisaalta lausunnoissa oli myös suora hankintapoikkeuksen rajaamista puoltavia kannanottoja. Poikkeuksen rajaamista kannatettiin **työ- ja elinkeinoministeriön, Kilpailu- ja kuluttajaviraston, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Vammaisfoorumin sekä rautatiealan sääntelyelimen** kannanotoissa. Vammaisfoorumin lausunnossa katsottiin, että suora hankinnoissa on suurempi riski, että esimerkiksi kaluston esteettömyysvaatimuksia ei huomioida riittävästi.

4. Raideliikennemarkkinan kilpailunavaamisen katsottiin olevan laaja kokonaisuus, jossa erityisesti kalustoyhtiön perustamisen merkitystä sekä ostoliikenteen rahoitus pohjaa painotettiin

Kalustoyhtiön perustamista pidetään keskeisenä osana kilpailunavaamisen kokonaisuutta. Se nousi esille 13 lausunnossa. **Suomen Yrittäjät ry** katsoi, että ostoliikenteen kalustoyhtiön perustaminen on kiireellinen ja keskeinen osa rautatieliikenteen kilpailunavaamisen kokonaisuutta. Myös **Palvelualojen työnantajat Palta ry** korosti kalustoyhtiön perustamisen merkitystä kilpailutusten järjestämisessä. **Varsinais-Suomen liitto** piti julkisesti tuetun ostoliikenteen kalustoyhtiötä merkittävänä tekijänä markkinan syntymisessä. **VR:n** mukaan ostoliikenteen kalustoyhtiön perustaminen madaltaa junaoperaattoreiden kynnystä osallistua kilpailutuksiin, parantaa kaluston saatavuutta ja varmistaa, että ostoliikenteen tilaajalla on käytettävissään kalusto, joka sitten annetaan/vuokrataan voittavan operaattorin käyttöön.



Esitysluonnos kytkettiin lausunnoissa myös laajempaan kilpailunavaamisen kokonaisuuteen.

Suomen Kuntaliitto ry:n mukaan hallituksen tulisi linjata, millaiseen henkilöjunaliikenteen palvelu- ja rahoitustasoon valtio sitoutuu 2030- luvulla ja miten se mahdollistaa kilpailuneutraalin toimintaympäristön. **Kuopion kaupunki** katsoi, ettei lainsäädännön muutos saa johtaa tilanteeseen, jossa valtio vetäytyy vastuustaan tai lisää kuntien vastuuta järjestää julkisesti tuettua ostoliikennettä. Myös esimerkiksi **Pohjanmaan kauppakamarin, Kainuun liiton Kuopion kaupungin, Kymenlaakson liiton, Keski-Pohjanmaan liiton, Pohjois-Savon liiton sekä Pohjois-Karjalan maakuntaliiton** lausunnoissa nostettiin huolta siitä, ettei kilpailun avaaminen henkilöjunaliikenteessä saisi johtaa palvelutason laskuun ja alueiden saavutettavuuden heikkenemiseen.

5. Muita erityisiä huomioita

Vammaisfoorumi ry, Kuuloliitto ry sekä Invalidiliitto ry korostivat esteettömyyskysymysten merkitystä osana henkilöjunaliikenteen hankinta- ja kilpailutusratkaisuja. Esteettömyyteen kiinnittivät launnonssaan huomiota myös **Suomen Kuntaliitto ry, Mäntsälän kunta sekä Savonlinnan kaupunki**. Kuuloliitto korosti launnonssaan sitä, kuinka liikennepalvelulain järjestelmässä kokonaistaloudellisesti edullisimman tarjouksen vertailuperusteina voidaan pitää myös esteettömyyttä. EU:n palvelusopimusasetuksen mukaisen toimivaltaisen viranomaisen tulee täyttää esteettömyyden ja saavutettavuuden kriteerit ja ottaa ne huomioon kilpailutusta järjestäessä, kokonaistaloudellisesti edullisimman tarjouksen valinnassa sekä osana mahdollisen ostoliikennesopimuksen valvontaa.

VR-Yhtymä Oyj (VR), HSL, Suomen Kuntaliitto ry sekä TEM tekivät yksityiskohtaisempia huomautuksia ehdotettuihin liikennepalvelulain 19 luvun säännösmuutoksiin. **HSL** katsoi, että hankintalain 75 § mukaista hankintasopimuksen jakamisen velvoitetta ei ole realistista soveltaa joukkoliikennepalvelujen hankintoihin, joissa on yleensä lähtökohtana kattava alueellinen liikennöintikorvaus. VR kiinnitti huomiota siihen, että hankintalakia ollaan samanaikaisesti uudistamassa mm. 75 §:n osalta niin, että hankintayksiköllä olisi tietyissä tilanteissa velvollisuus jakaa hankintoja.

Lisäksi VR sekä Suomen Kuntaliitto ry huomauttivat, että esitysluonnoksessa ehdotettu muutos, jossa liikennepalvelulain 164 §:n viittaus osoitteeseen "www.hankintailmoitukset.fi" muutettaisiin viittaukseksi "julkisten hankintojen palveluun" poikkeaa hankintalain käytännöstä, eikä ehdotettu ilmaus ole alalla vakiintunut ja yksiselitteinen.

Väylävirasto huomautti, että esitysluonnoksen sivulla 21 viitataan Väyläviraston vuoden 2021 alueellisen junaliikenteen selvitykseen, vaikka infrastruktuuritarpeita on tarkasteltu myös kattavasti uudemmassa Traficomin raportissa "Henkilöliikenteen raidemarkkinat ja palvelut Suomessa 2030-luvulla" (Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 5/2025)