

Asia: VN/3785/2024

Lausuntopyyntö: hallituksen esitysluonnos eduskunnalle rautatieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia koskevaksi lainsäädännöksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Keskuskauppakamari kiittää mahdollisuudesta tutustua hallituksen esitysluonnokseen, 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. Myös ehdotus rautatiealan sääntelyelimen siirtämisestä Kilpailu- ja kuluttajavirastoon on luonteva.

Keskuskauppakamari puoltaa lainsäädäntöön esitettyä muutosta, jonka perusteella seudulliset joukkoliikenneorganisaatiot voisivat halutessaan hakeutua oman alueensa raideliikenteen toimivaltaisiksi viranomaisiksi. On kuitenkin huomattava, että kynnyksen junaliikenteen 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. Tämän vuoksi 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. 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.

On tärkeää, että liikennepalveluja koskevaan lakiin on lisätty täsmennys siitä, että palvelusopimusasetusta sovelletaan myös julkisen henkilöliikenteen kansainväliseen harjoittamiseen. Palvelusopimusasetuksen mukaisesti julkisen palvelun veloitteet voivat koskea rajat ylittäviä joukkoliikennepalveluja, jotka järjestetään jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten suostumuksella. Henkilöjunaliikenteessä palveluja ennakoidaan syntyvän Suomen ja Ruotsin välille Haaparanta-Tornio-rataosuudella.

Keskuskauppakamari kannattaa 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 julkisissa hankinnoissa 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 ne 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 kilpailun lisäämiseksi rautatiemarkkinassa. Traficomien rooli valtakunnallisena toimivaltaisena viranomaisena korostuu julkisesti tuettujen joukkoliikennepalvelujen kilpailutusten koordinoinnissa.

Kalenoja Hanna
Keskuskauppakamari