

Asia: VN/3785/2024

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

### Lausunnonantajan lausunto

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

Lakiehdotus liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta esittää, että 1.1.2026 alkaen ei voida tehdä suorahankintasopimuksia palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 4 kohdan perusteella. Kyseisessä palvelusopimusasetuksen kohdassa todetaan, että toimivaltainen viranomainen voi tehdä pienet julkiset rautatieliikenteen palveluhankinnat ilman kilpailutusta, kun hankinnan ennakoitu vuosittainen arvo on alle 7,5 milj. euroa tai määrältään alle 500 000 kilometriä vuodessa, ellei tätä kielletä kansallisessa lainsäädännössä. LVM:n esitys rajaa suorahankinnan käyttämisen rautatieliikenteen palveluhankinnoissa vain epätavanomaisin olosuhteisiin tai tilanteisiin, joissa palvelu on muuten keskeytymässä tai välittömässä vaarassa keskeytyä.

Käytännössä lakiluonnos johtaisi siihen, että 1.1.2026 alkaen uusia rautatieliikenteen palveluiden hankintoja saa tehdä vain kilpailuttamalla. Esitys on hyvin rajoittava, koska Suomessa ei ole vielä 1.1.2026 tosiasiallisia mahdollisuuksia rautatieliikenteen kilpailuttamiseen muualla kuin HSL-alueella. Rauman kaupunki vaatii, että palvelusopimusasetuksen 5 kohdan 4 artiklan poissulkemiseen asetetaan siirtymisaika, joka päättyy 31.12.2030.

Rauman kaupunki suunnittelee henkilöjunaliikennepalvelun hankintaa Rauman ja Tampereen välille. Kaupunki on tekemässä periaatepäätöstä henkilöjunaliikennepalvelun ja seisakkeen rahoittamisesta keväällä 2025. Kaupungin tavoitteena on, että Väylävirasto toteuttaa uuden seisakkeen Raumalle 2025–2027 kaupungin rahoituksella ja valtio hankkii liikennettä Rauman ja muiden mahdollisten osapuolten rahoittamana. Suunniteltu liikenne muodostuu yhden junayksikön liikennöinnissä alle palvelusopimusasetuksen 5 kohdan 4 artiklan (3–4 milj. euroa vuodessa ja 330 000 kilometriä vuodessa).

Hankinnan tueksi Rauma on järjestänyt markkinavuoropuhelun potentiaalisten operaattoreiden kanssa. Markkinavuoropuhelun johtopäätöksenä on todettu yhdessä Liikenne- ja viestintäministeriön kanssa, että liikenteen kilpailuttamiselle on hyvin heikot lähtökohdat. Kilpailuttamisen haasteena on se, että HSL-alueen ulkopuoliselle ostojunaliikenteelle ei ole vielä perustettu kalusto- ja kiinteistöyhtiöitä, joiden kalustoa ja tiloja hankinnassa voitaisiin hyödyntää. Valtio suunnittelee näiden yhtiöiden ja muiden kilpailuttamista tukemista valmiuksien perustamista, mutta vasta sellaisella aikataululla, että kilpailutettu ostojunaliikenne on mahdollista järjestää 2031 alkaen. Toisin sanoen, mahdollisen uuden junaliikenteen käynnistäminen ennen vuotta 2031 edellyttää sitä, että uuden liikenteen käynnistämiseen pyrkivät kunnat/alueet hankkivat itse kaluston ja tarvittavat kiinteistöt, jos liikennettä ei hankita suoraan tarvittavat kalustot ja tilat omistavalta operaattorilta.

Rauman liikenteen tapauksessa ei ole tarkoituksenmukaista hankkia omaa kalustoa ja huoltotiloja. Kokonaisuuden kannalta tehokkainta ja perusteltua on, että 2031 alkaen Rauman liikennettä järjestetään samassa hankinnassa kuin muuta Tampereen seudun ja Porin suunnan junaliikennettä. Tällöin erilliskaluston ja erillistilojen (joiden käyttöikä on kymmeniä vuosia) hankinta vuotta 2031 edeltävälle ajalle olisi todennäköisesti tehotonta ja suhteettoman kallista, kun kalusto ja tilat eivät todennäköisesti olisi tarpeen laajemmassa hankinnassa 2031 alkaen. Tällöin ainoaksi järkeväksi vaihtoehdoksi kokonaisuuden kannalta jää liikenteen hankinta suorahankintamenettelyllä.

Lakiehdotuksen toteutuessa sellaisenaan Rauman liikennettä tai muuta uutta vähäistä henkilöjunaliikennepalvelua ei voisi järjestää vuosina 2026–2030, koska kilpailuttamiseen ei ole edellytyksiä eikä laki mahdollistaisi suorahankinnan käyttöä uusiin liikennepalveluihin. Tämä asettaisi Suomessa eri alueet hyvin epätasa-arvoiseen asemaan. Niillä alueilla, joilla on jo ostojunaliikennettä, lisäliikennettä voidaan hankkia nykyisen ostoliikennesopimuksen lisäyksinä. Näin on toimittu muun muassa Tampereen seudulla ja Itä-Lapissa. Jos ministeriö tulkitsee, että nykyistä ostoliikennesopimusta ei voi laajentaa uusille reiteille (kuten Rauma–Kokemäki tai Tornio–Haaparanta) ja lakiluonnoksella kielletään vähäisten liikennepalvelujen hankinta suorahankintasopimuksella, henkilöjunaliikennepalveluiden kehittäminen nykyisen ostoliikennesopimuksen ulkopuolella tehdään käytännössä mahdottomaksi aikavälillä 2026–2030.

Jos lakiehdotukseen lisätään siirtymäaika palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 4 kohdan poissulkemiselle, junaliikenteen järjestäminen on jatkossakin mahdollista. Muutoksella varmistetaan, että uuden henkilöjunaliikenteen järjestämiselle lähivuosina ei aseteta tarpeettomia esteitä, mutta toisaalta voidaan tukea pitkän aikavälin siirtymää tarjouskilpailumenettelyn käyttöön kaikessa junaliikenteessä. Siirtymäaika voi päättyä aiemminkin, mutta erityisesti Rauman henkilöjunaliikenteen järjestämisen näkökulmasta siirtymäajan tulisi olla voimassa vähintään vuoden 2027 loppuun asti.

Kupiainen Kristiina  
Rauman kaupunki - Kaupunginjohtaja Esko Poikela