



Keskuskauppakamari

Eduskunta

Liikenne- ja viestintävaliokunta

17.9.2025

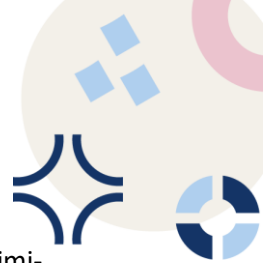
Asia: HE 66/2025 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi

Lausunto

Keskuskauppakamari kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto hallituksen esityksestä, joka koskee rautatieliikenteen toimivaltaisten viranomaisten lainsäädännön muutoksia ja ostoliikenteen hankintasopimusten menettelysääntöjen tarkentamista.

Lakiesityksessä esitetään liikenne- ja viestintäministeriöllä olevan rautatieliikenteen toimivallan siirtämistä Liikenne- ja viestintävirasto Traficomille. Toimivallan siirtäminen ministeriöstä Traficomiin on kannatettava uudistus, sillä Traficom vastaa jo nykyisin lentoliikenteen ostoista ja aluehallinnon uudistuksessa sinne siirtyvät myös aiemmin alueellisina linja-autoliikenteen toimivaltaisina viranomaisina toimineiden ELY-keskusten vastuulla oleva joukkoliikenteen suunnittelu ja hankinta. Traficom soveltuu luontevasti julkisen liikenteen palvelujen valtakunnalliseksi toimivaltaiseksi viranomaiseksi. 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 rautatiealan sääntelyelimen siirtäminen Kilpailu- ja kuluttajavirastoon on luonteva muutos.

Keskuskauppakamari kannattaa lainsäädäntöön esitettyä muutosta, jonka perusteella seudulliset joukkoliikenneorganisaatiot voisivat halutessaan hakeutua oman alueensa raideliikenteen toimivaltaisiksi viranomaisiksi. On kuitenkin huomattava, että kynnys 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 mittavia infrastruktuuri-investointeja, jotka liittyvät rataverkkoon, asemiin tai kalustoon. Näin ollen HSL-alueen ulkopuolisilla kaupunkiseuduilla ei todennäköisesti ole vielä lähivuosina resursseja ryhtyä oman toimialueensa toimivaltaiseksi raideliikenteen viranomaiseksi. Kuntien ja kaupunkiseutujen hakeutumista toimivaltaisiksi viranomaisiksi ei edistä myöskään se, että päätöksiä valtion avustuksista rautatieliikenteen toimivaltaisille viranomaisille ei ole tehty, ja päätökset valtion avustuksista tehtäisiin vasta uusien rautatieliikenteen toimivaltaisten viranomaisten syntyminen jälkeen. Luonteeltaan mahdollistava lakimuutos on tästä huolimatta erittäin tarpeellinen ja perusteltu, sillä se luo tulevaisuudessa mahdollisuuksia alueellisen raideliikenteen kehittämiseen osana kaupunkiseutujen joukkoliikennejärjestelmää. Esitetty lakimuutos edustaa hyvää sääntelyperiaatetta, joka mahdollistaa eri liikennemuotojen yhteensovittamisen ja seudullisten liikennepalvelujen kehittämisen.



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 alueellisten joukkoliikennepalvelujen luonne on HSL-alueen ulkopuolella pääosin maakunnallista ja seutukuntien rajat ylittävää. Liikenne- ja viestintävirastolla on luonteva vuoropuheluasema rataverkosta vastaavan Vöyläviraston ja sen hallinnoiman liikenteen ohjauksesta vastaavan Fintraffic Raide Oy:n kanssa. Lisäksi Traficomilla on hyvä keskusteluyhteys kaupunkiseutujen kanssa muun muassa alueellisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien ja MAL-sopimusten (Maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimukset) yhtenä osapuolena. Tulevaisuudessa mahdolliset seudulliset raide liikenteen toimivaltamuutokset olisi perusteltua valmistella osana MAL-sopimusten valmisteluprosessia.

Alueellisten ja valtakunnallisten tarpeiden yhdistäminen luo edellytyksiä koostaa tulevana vuosina julkisesti tuetusta liikenteestä kokonaisuuksia, jotka voivat olla riittävän suuria kilpailun lisäämiseksi rautatiemarkkinassa. Traficomin rooli valtakunnallisena toimivaltaisena viranomaisena korostuu julkisesti tuettujen joukkoliikennepalvelujen kilpailutusten koordinoinnissa. Kilpailutettavien liikennekokonaisuuksien kokoa tulisi mahdollisuuksien mukaan kasvattaa, jotta useammat tarjoajat olisivat kiinnostuneita tarjoamaan junaliikenteen palveluja

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

Kannatamme lakiin esitettyjä muutoksia, jotka selkeyttävät hankintamenettelyjen sääntöjä ja yhtenäistävät käytäntöjä hankintalain mukaisiksi. Selkeät ja läpinäkyvät hankintamenettelysäännöt ovat tärkeä edellytys kilpailutuksiin osallistuvien yrityksille.

Keskuskauppakamari kannattaa lähtökohtaisesti kilpailun lisäämistä edistäviä toimia rautateiden henkilö- ja tavaraliikenteessä. Suurin este alalle tulolle nousee junakaluston asettamista vaatimuksista – uudelle toimijalle tai ulkomailla toimiville liikennöitsijöille investointikustannukset ja pääomariskit ovat kohtuuttoman suuret, sillä poikkeavan raidelevyden takia Suomeen hankittua kalustoa voidaan käyttää vain Suomessa. Käytännössä uusien toimijoiden olisi vaikeaa saada rahoitusta kalustohankinnoille, vaikka kyseessä olisi verrattain pitkä sopimuskausi. Nykyisin Suomessa toimii kilpailutuksen mahdollistavana kalustoyhtiönä Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy, joka hankkii ja ylläpitää ainoastaan HSL-alueen liikenteessä tarvittavaa junakalustoa. Tärkein yksittäinen toimenpide junaliikenteen kilpailuedellytysten parantamiselle on hallitusohjelman mukainen julkisesti tuetun ostoliikenteen kalustoyhtiön perustaminen. Ilman kalustoyhtiötä on epätodennäköistä, että tuleviin kilpailutuksiin saataisiin mukaan uusia junaliikenneoperaattoreita ja tosiasiallista kilpailua. Kalustoyhtiön irrottaminen VR:stä kuluvan vuoden aikana on tärkeää, jotta seuraaviin ostoliikenteen kilpailutuksiin osallistuville yrityksille olisi mahdollista luoda tasapuoliset ja syrjimättömät kilpailuedellytykset.



Kesäkuussa 2025 talouspoliittinen ministerivaliokunta linjasi vuosikymmenen lopulla toteutettavasta ostoliikenteen kilpailuttamisesta vuonna 2031 alkavalle kymmenvuotiskaudelle. Tähän kokonaisuuteen kuuluvat markkinaehtoista liikennettä täydentävä IC-liikenne, yöjunaliikenne, Etelä-Suomen taajamajunaliikenne sekä dieselvetoinen kiskobussiliikenne. Myös kunnille on jätetty mahdollisuus osallistua liikenteen ostoihin hankkimalla lisävuoroina hankittavaa lähijunaliikennettä omalle työssäkäyntialueelleen. Kuntien tulisi tehdä päätökset lähijunaliikenteen lisähankinnoista alkuvuoteen 2026 mennessä, vaikka vielä ei ole tiedossa, millaiset edellytykset uusi valtakunnallinen kalustoyhtiö antaa lisäliikenteelle ja millaisia kustannuksia kunnille aiheutuu lähijunaliikenteen lisäämisen aiheuttamien kalustohankintojen ja rataverkon kehittämishankkeiden yhteisrahoituksesta valtion kanssa. Tilanne on kuntien kannalta haastava, sillä sitoutuminen vuonna 2031 alkavaan ostoliikenteeseen ilman luotettavaa kustannusarviota on vaikeaa. Kalustoyhtiön resursoinnin tulisi olla selvillä ennen kuin kuntien edellytetään tekemään päätöksiä lisäliikenteen ostoista.

Kunnioittavasti,

Hanna Kalenoja
johtava liikenneasiantuntija
Keskuskauppakamari

hanna.kalenoja@chamber.fi

p. 050 5344 750