

VN:/3785/2024

TRE:1127/08.01.00/2025 Lausunto rautatieliikenteen toimivaltaisista viranomaisista koskeva lainsäädännön

Tampereen kaupunki kiittää mahdollisuudesta lausua luonnoksesta hallituksen esitykseksi rautatieliikenteen toimivaltaisista viranomaisista koskeva lainsäädännön.

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi liikenteen palveluista annettua lakia. Lisäksi esityksessä ehdotetaan muutoksia raideliikennelakiin, Liikenne- ja viestintävirastosta sekä Kilpailu- ja kuluttajavirastosta annettuun lakiin sekä rikosrekisterilakiin.

Esityksellä toteutetaan tavoitetta mahdollistaa alueellisille viranomaisille ostoliikenteen järjestäminen ja siten edistää kilpailua henkilöjunaliikenteessä. Muutoksilla säädetään perusteista, joita vasten rautatieliikenteen toimivalta-alueiden muutoksia arvioitaisiin. Rautatieliikenteen toimivalta siirretään Liikenne- ja viestintävirastolle, jolloin rautatiealan sääntelyelin siirtyy Kilpailu- ja kuluttajaviraston yhteyteen. Lisäksi liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotetaan muutoksia, joilla tarkennetaan rautatieliikenteen sopimusten sekä raitiovaunu- ja linja-autoliikenteen käyttöoikeussopimusten tekemiseen liittyviä menettelysääntöjä. Rikosrekisterilakia ehdotetaan täydennettäväksi siten, että ehdokkaan tai tarjoajan johto- ja vastuuhenkilöä koskeva ote rikosrekisteristä voitaisiin luovuttaa toimivaltaisille viranomaisille samalla tavalla kuin voimassa olevan sääntelyn mukaan muille hankintayksiköille.

Tampereen kaupunki kiinnittää lausunnossaan huomiota erityisesti seuraaviin seikkoihin:

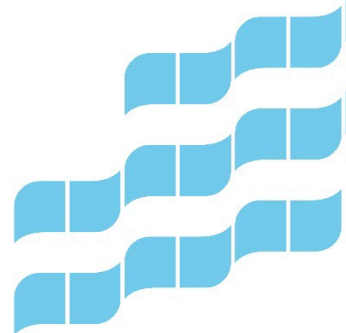
1. Valtakunnallisen toimivallan siirto Liikenne- ja viestintävirasto Traficomiin

Valtakunnallisen toimivallan siirtäminen Liikenne- ja viestintävirasto Traficomiin on perusteltu ja hyvä ratkaisu. Traficomiin siirtyy myös ELY-keskusten lakkauttamisten myötä näillä oleva linja-autoliikenteen toimivalta. Henkilöjunaliikenteen onnistunut ja tuloksellinen tilaaminen edellyttävät riittävien ja asiantuntevien henkilöresurssien varaamista Traficomtiin.

2. Suorahankinnan kieltäminen kansallisesti

Lakiluonnoksen sisältämä ehdotus kieltää EU:n palvelusopimusasetuksen mukainen suorahankintaa koskeva poikkeus kynnysarvot alittavissa pienissä liikennöintisopimuksissa ei ole perusteltu eikä edistäisi käytännössä kilpailua, vaan päinvastoin hidastaisi sekä henkilöjunaliikenteen palvelutarjonnan joustavaa kehittämistä että toimivan kilpailun kehittymistä Suomen rautatiemarkkinoille pitkällä aikavälillä.

Henkilöjunaliikenne on toimiala, johon liittyvät suuret pääomakustannukset, mittakaava-edut ja kiinteät kynnyskustannukset. Pienet erilliset liikennöintikohteet eivät ole realistisia kilpailutuskohteita, vaan ainoastaan alueella jo toimiva liikenteenharjoittaja voisi antaa tarjouksen.



Lakiehdotuksessa vedotaan mahdollisuuteen tehdä lyhytaikaisia sopimuksia ilman tarjouskilpailumenettelyä epätavallisissa olosuhteissa. Kilpailun puuttuminen pienten erilliskohteiden hankinnoissa ei ole epätavallista, vaan se on rautatieliikenteessä vallitseva ja pysyvä tilanne. Siksi myös poikkeusperusteiden tulee vastata todellisiin markkinoiden toimintaedellytyksiin. Henkilöjunaliikenteen hankintoja ei voi verrata linja-autoliikenteeseen, jossa on Suomessa kuitenkin kaikilla alueilla useita eri kokoisia liikenteenharjoittajia ja jossa ei ole vastaavia merkittäviä mittakaavahyötyjä tai kynnyskustannuksia toiminnan aloittamiselle. Junaliikenteen hankinnassa kilpailutusprosessin työmäärä ja hallinnolliset kustannukset ovat sekä tilaajalle että tarjoajille suuret ja se tekee pienistä kohteista mahdottomia kilpailuttaa kannattavasti kaikkien näkökulmasta. EU:n säätämä suoramarkkinapoikkeus on aiheellinen ja perusteltu, eikä sen poistaminen kansallisessa lainsäädännössä edistäisi kilpailua. Lisäksi neuvoteltu suoramarkkinat voi mahdollistaa pienimuotoisen liikennöinnin aloittamisen sellaiselle uudelle operaattorille, jolla ei olisi ilman olemassa olevaa liikennettä ja referenssiä kykyä menestyä tarjouskilpailussa. Tätä mahdollisuutta edistää kilpailun syntymistä Suomen rautatiemarkkinalle ei tulisi kansallisella lainsäädännöllä estää.

### 3. Rautatieliikenteen alueellista toimivaltaa koskevat muutokset

Lakiluonnoksen mukainen esitys alueellisille joukkoliikenneviranomaisille hakea toimivaltaa henkilöjunaliikenteen järjestämiseen on mahdollisuutena kannatettava. Tampereen kaupunki kuitenkin toteaa, että Suomen kokoisella markkinalla ei ole perusteltua hajauttaa junaliikenteen hankintoja usealle tilaajaorganisaatiolle pieniksi kilpailutuskohteiksi. Lisäksi junaliikenteen tilaaminen edellyttää erityisosaamista, jota ei myöskään kannata hajauttaa tarpeettomasti. Kaupunkiseuduilla ja alueilla tulee olla kuitenkin vahva rooli yhteistyössä junaliikenteen suunnittelussa ja hankinnassa. Traficomien tilaajayksikön tulisi toimia yhteistyön edistäjänä ja rakenteiden mahdollistajana.

Nyt esitetty uusi sääntely mahdollistajana on pääosin riittävä. Lisäksi olisi perusteltua, että jatkossa nimettyjen tilaajaviranomaisten toimivalta-alueeseen tulisi olla mahdollista tehdä muutoksia joustavammin ja alemmalla säädöstatasolla, valtioneuvoston tai liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Tämä edistäisi alueellisen junaliikenteen kehittämistä ja laajentamista kuntien sopimusjärjestelyillä ilman lakimuutosprosessin tuottamaa hallinnollista viivettä ja epävarmuutta, mutta mahdollistaisi riittävän koordinoinnin ja harkinnan valtion päätöksissä.

Lisäksi tulee varautua siihen, että henkilöjunaliikenteessä toimivalta-alueet voivat poiketa muun joukkoliikenteen järjestämisen toimivalta-alueesta. Käytännössä junaliikenteessä taroituksenmukainen liikennöntialue on yleensä laajempi sekä liikenteentuotannon että säännöllisten työ- ja asiointimatkojen pituuden kannalta.

Ilkka Porttikivi, apulaispormestari

Tiedoksi

Mika Periviita

