

LAKIALOITE 105/2010 vp

Laki kiskoliikenteen kalustomarkkinoiden toimivuuden turvaamisesta ja eräiden markkinaoikeudellisten asioiden käsittelystä annetun lain 3 §:n muuttamisesta

Eduskunnalle

Suomen ainoa maan sisäistä henkilöjunaliikennettä harjoittava yritys on VR-Yhtymä Oy, joka myös hallitsee nykyisellään rautateiden tavaraliikennemarkkinoita. Yhteiskunnassa ollaan myös laajasti sitä mieltä, että rautatiet on ympäristöystävällinen liikennemuoto. On myös tiedossa, että vanhaa rautatiekalustoa voidaan kunnostaa entistä ympäristöystävällisemmäksi.

Etelä- ja Itä-Suomen väliset makuuvaunuyhteydet lakkautettiin 3.9.2006 Kerava—Lahti-oi-
koradan käyttöönnoton yhteydessä. Yöjunien palauttamisvaatimukset on kiistetty muun muassa siksi, että huonokuntoinen makuuvaunukalusto on ehditty romuttaa. Kuitenkin on saatavissa toisenlaista tietoa, että vanhat matkustajavaunut korjataan ja uusitaan Turun konepajassa. Tässä työssä vaunut saatetaan riisua alkutekijöihinsä. Asianmukaisen käsittelyn jälkeen peruskorjauksen läpikäyneestä vaunusta tulee aivan uuden veroinen.

Myös ulkomaiset esimerkit viittaavat siihen, että Suomessa on tuhottu ja tuhotaan vaunuja, joita voitaisiin vielä käyttää henkilöliikenteessä ainakin kunnostuksen jälkeen. Ilmastoamme vastaavassa Ruotsissa vuosina 1956—1959 rakennettuja makuuvaunuja käytetään muun muassa kansainvälisissä junissa osuudella Malmö—Berliini, joissa ne korvaavat saksalaisen kaluston. Britanniassa puolestaan käytetään 1930-luvulta peräisin olevia sähkömoottorijunia paikallisliikenteessä.

Rautatiet on ympäristöystävällinen liikennemuoto. Toisaalta junaliikenne vaatii runsaasti pääomaa muun muassa kaluston kalleuden vuoksi. Raideleveytemme (1 524 mm) poikkeaa vain hiukan venäläisestä (1 520 mm), mutta ero on selkeä verrattuna ns. normaaliraideleveyteen (1 435 mm). Kuormauttumamme sallii suuri-kokoisen kaluston sekä tavara- että henkilöliikenteessä, mikä mahdollistaa muun muassa korkean matkustusmukavuuden.

Ajatellen henkilöliikennettä kokoero voidaan havaita verrattaessa ns. sinisiä vaunuja keskieu-rooppalaisiin mittoihin tehtyihin Dm 12 -moot-torivaunuihin: sinisen vaunun "hattuhyllylle" mahtuva matkalaukku on vaarassa pudota "kiskobussin" kapeammalta hyllyltä. Samoin tämä kalusto olisi soveltuvaa taajamajunaliikenteeseen ainakin 10—20 vuoden ajaksi vähäliikenteisille radoille junavuorojen lisäämiseksi ja liikennetarjonnan parantamiseksi. Pääratojen pika-junaliikenteestä aikanaan vapautuva sininen vaunukalusto mahdollistaisi myös henkilöjuna-liikenteen palauttamisen kaluston osalta niille radoille, joilla ei nykyisellään ole tätä liikennettä. Kyseinen vaunukalusto on suunniteltu ja rakennettu Suomen olosuhteisiin soveltuvaksi ja on perusrakenteeltaan varsin kestävä. Käyttö-ikää voisi jatkaa usein hyvinkin edullisilla puhdistus- ja päällystepintojen kunnostustoimilla. Liikenteen ajonopeuksien osalta sininen vaunu-

kalusto olisi erittäin soveltuva pikajunakalustona eri tyyppiseen taajamajunaliikenteeseen.

Tällä hetkellä on jo ilmeistä kalustovajetta henkilöliikenteen lisäämiseksi ns. vähäliikenteisillä radoilla sekä vaunu- että vetokaluston osalta. Korjauksen tilanteeseen juuri lähitulevaisuudessa tarjoaisi se vaunu- ja vetokalusto, joka on vapautumassa pääratojen liikennekaluston uusiutuksessa ja ratojen sähköistyksen lisääntyessä.

Erityisesti Suomen poikittaisuuntainen henkilöliikenne olisi voimakkaan lisäämisen ja kehittämisen tarpeessa mm. välillä Joensuu/Parikka—Pieksämäki—Haapamäki—Vaasa. Jos tälle maan pisimmälle länsi-itä-länsireitille saataisiin kaksi sinisillä vaunulla liikennöivää pikajunaparia ravintola- ja mahdollisesti makuuvaunupalveluin nykyisen liikenteen lisäksi, korvaisi junaliikenne sitä vajetta, joka eri liikennemuotojen osalta on maamme poikittaisessa julkisessa liikenteessä. Myös muilla radoilla olisi liikennetarjonnan lisäyksen tarvetta, jotta Suomi voisi täyttää ilmasto- ja ympäristöpoliittiset sitoutumisensa. Tavaraliikenteen osalta on myös ongelmana vaunu- ja vetokaluston puute. Siksi liikennekelpoinen tavaravaunukalusto tulee säilyttää mahdollisimman pitkään liikennekelpoisena kunnostamisen avulla.

On kysymys sitten tavara- tai henkilöliikenteestä, rautatiekalustomme on kansallisaarre, jota ei tule perusteettomasti hävittää. Suomen

kansa omistaa valtion omistaman yhtiön kautta rautatietieteenkaluston yksityisradoilla osin liikennöitävää kalustoa lukuun ottamatta.

Perusteltavissa on, että julkisen vallan pitää muun muassa ympäristösyistä luoda lainsäädäntö, joka estää kunnostus- ja käyttökelpoisen rautatiekaluston romuttamisen. Tälle vaunukalustolle voi ilmaantua tarvetta jo nyt yksityisyritysten liikenteessä, mikä on mahdollista niillä radoilla, joilla VR ei harjoita henkilöliikennettä, sekä matkailu- ja museoliikenteen osalta.

Lakiehdotus sivuaa perustuslaillista omaisuusdensuojaa, mutta ei ole pakkolunastusta. Valittu keino myös varmistaa, ettei omaisuus vaihda omistajaa käypää hintaa alemmasta arvosta. Eistystä vastaava menettely tunnetaan myös pakko- huutokaupalla myytävien kiinteistöjen lunastamisesta valtiolle annetun lain (23/1938) 1 §:ssä. Sen mukaan kiinteistön tultua ulosottotoimin myydyksi viranomaisilla on mahdollisuus tiettyissä tapauksissa kolmenkymmenen päivän kuluessa huutokaupan toimittamisesta lukien lunastaa myyty kiinteistö sen huutokauppahinnasta. Siksi laki voidaan säätää yksinkertaisessa lainsäätämisjärjestyksessä.

Edellä olevan perusteella ehdotan,

että eduskunta hyväksyy seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki

kiskoliikenteen kalustomarkkinoiden toimivuuden turvaamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Lain tarkoitus ja soveltamisala

Tämän lain tarkoituksena on turvata kiskoliikennekaluston säilyminen ensisijaisesti kiskoliikenteen käytössä.

Lakia sovelletaan rautatielain (555/2006) 2 §:n 1 kohdassa tarkoitettuihin yrityksiin, muihin yhteisöihin, jotka harjoittavat pääasiassa muuta kuin museoliikennettä (*kiskoliikenteen harjoittaja*), sekä yrityksiin, jotka harjoittavat kiskokaluston jälleenmarkkinointia tai vuokrausta (*kalustoyritys*).

2 §

Kiskoliikennekaluston tarjoaminen myytäväksi

Kiskoliikenteen harjoittaja ja kalustoyritys eivät saa romuttaa omistamaansa kiskoliikennekalustoa tarjoamatta sitä myytäväksi. Mikäli kiskoliikennekalustoa on pitkään ollut käyttämättömänä eikä omistajalla ole pätevää perustetta kaluston käyttämättä pitämiseksi, markkinaoikeus voi kiskoliikenteen harjoittajan, kalustoyrityksen tai elinkeinonharjoittajien etujen valvomiseksi toimivan rekisteröidyn yhdistyksen hakemuksesta velvoittaa omistajan tarjoamaan kalusto myytäväksi.

Kaluston myynnistä on ilmoitettava virallisessa lehdessä vähintään kaksi viikkoa ennen tarjousten viimeistä jättöaikaa. Myynnistä on samassa määräajassa ilmoitettava myyjän internet-sivuilla tai vastaavassa ja ajantasaisessa julkisessa viestijärjestelmässä.

3 §

Myyntin tarkempi järjestäminen

Myynti-ilmoituksessa on mainittava kalustoyksikön entinen ja nykyinen tyyppimerkintä ja tunnistenumero. Mikäli luettelo on pitkä, vähintään on ilmoitettava kaluston laji ja määrä sekä se, mistä tarkemmat yksilöintitiedot ovat saatavissa. Ilmoituksessa on myös mainittava, miten myynnissä olevaan kalustoon on mahdollisuus tutustua.

Tarjoukset on pyydettyä antamaan kirjallisesti, teleksinä, telekopiona, sähköpostina tai vastaavalla menetelmällä.

4 §

Tarjousten käsitleminen

Myöhästynyttä tarjousta ei saa hyväksyä. Kuitenkin myöhästynyt, mutta ennen tarjousten avaamista saapunut tarjous on otettava huomioon, jos on ilmeistä, että myöhästymistä ei voida lukea tarjoajan syyksi.

Tarjousten avaamisen yhteydessä on tehtävä luettelo saaduista tarjouksista.

Mikäli korkeimman tarjouksen on tehnyt joku muu tai samanhintaisia korkeimpia tarjouksia on useita, korkeimman tarjouksen tehneellä kiskoliikenteen harjoittajalla tai kalustoyrityksellä on oikeus ostaa kalusto korkeimman tarjouksen mukaisin ehdoin. Mikäli etuosto-oikeuden käyttäjiäkin on useita, voittaja ratkaistaan arvalla. Korkeimman tarjouksen tehneen kiskoliikenteen harjoittajan tai kalustoyrityksen on ilmoitettava, käyttääkö se etuosto-oikeuttaan viikon kuluessa siitä, kun sille on ilmoitettu etuosto-oikeudesta. Ilmoitus on tehtävä tämän lain 4 §:n 2 momentin mukaisesti.

Mikäli kiskoliikenteen harjoittaja tai kalustoyritys on tehnyt tarjouksen kalustoyksiköstä, josta joku muu ei ole tehnyt yksilöityä tarjousta, kiskoliikenteen harjoittajan tarjous on hyväksyttävä.

5 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä helmikuuta 2011.

2.

Laki

eräiden markkinaoikeudellisten asioiden käsittelystä annetun lain 3 § muuttamisesta

edukunnan päätöksen mukaisesti

lisätään eräiden markkinaoikeudellisten asioiden käsittelystä annetun lain (1528/2001) 3 §:n 1 momenttiin, sellaisena kuin se on osaksi laeissa 1497/2001, 917/2008 ja 295/2010, uusi 4 a kohta seuraavasti:

3 §

Asian vireillepano

Markkinaoikeudessa tulee vireille:

4 a) kiskoliikenteen kalustemarkkinoiden toimivuuden turvaamisesta annetun lain nojalla kä-

siteltävä asia kiskoliikenteen harjoittajan, kalustoyrityksen tai elinkeinonharjoittajien etujen valvomiseksi toimivan rekisteröidyn yhdistyksen hakemuksella;

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä helmikuuta 2011.

Helsingissä 12 päivänä marraskuuta 2010

Lauri Oinonen /kesk