

Plenum

Måndag 29.6.2015 kl. 14.04—17.01

8. Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av järnvägslagen och banlagen

Regeringens proposition RP 13/2015 rd

Remissdebatt

Förste vice talman Mauri Pekkarinen: Ärende 8 på dagordningen presenteras för remissdebatt. Talmanskonferensen föreslår att ärendet remitteras till kommunikationsutskottet.

Debatt

16.40 **Suna Kymäläinen sd:** Arvoisa herra puhemies! Tässä hallituksen esityksessä rautatielain ja ratalain muuttumisesta on vahvasti yksityistämisen ja vapaan kilpailun lisäämisestä kysymys, mitä en sinällään vastusta.

Viime hallituskauden lopulla liikenneministeri Risikko toi vastaavan esityksen eduskunnalle. Tuolloin esitys jätettiin liikennevaliokunnassa pöydälle, ja samoihin perusteisiin vedoten asia on edelleenkin perusteltua. Jätimme esityksen keväällä pöydälle liikennevaliokunnassa osaksi siitä syystä, että jos tämä hyväksyttäisiin, niin Suomi kulkisi direktiivin hyväksyjien kärkijoukossa. Tämä ei ole vielä muissa maissa laajasti käytössä oleva. Itse asiassa vielä on jäsenmaita, jotka eivät ole toteuttaneet edes 2003 tulleen raidelainkaan velvoitteita. Suomella ei siis ole tässä asiassa kiire. EU ei ole edellyttänyt meiltä lisätoimia kyseisessä asiassa, joten miksi me lähtisimme Suomessa kiirehtimään.

Esitys on hyvin ongelmallinen erityisesti Valtionrautateiden osalta. Myös VR:n yksityisraiteet ovat tulossa lain soveltamisalaan. Tämä tulisi kasvattamaan hallinnollista taakkaa merkittävästi sekä tuomaan mukanaan monia lisätehtäviä, jotka aiheutuisivat erityisesti palvelujen kirjanpidollisista eriyttämisen vaateista. Tiedämme taloudelliset puitteet, joiden keskellä elämme. Samaan aikakauteen ei sovi lisätehtävien, hallinnon ja byrokratian kasvattaminen. Tämä tulisi näkymään palveluissa tai palveluiden kustannusten nousuna, sillä hallinnosta ja lisätehtävistä vastaamaan tarvitaan aina lisäresursseja.

Kuten alussa totesin, muissa jäsenmaissa ei olla direktiivin kansallisessa voimaansaatamisessa juurikaan edetty. Meiltä puuttuu vertaileva tieto, kuinka muissa valtioissa tullaan käytännössä ratkaisemaan esimerkiksi se, että matkustaja-asemien, järjestelyratapihojen sekä huolto- ynnä muiden tilojen käyttö tullaan tarjoamaan myös kilpailevien yritysten käyttöön. Esitys ei myöskään pidä sisällään rataverkon käytön hinnoittelun arviointia, mikä on erittäin ongelmallista, sillä toiminnan harjoittajan on lähes mahdotonta arvioida etukäteen ratamaksun tulevaa määrää.

Kysymyksessä on EU-tasoinen direktiivi, jonka osana Suomen tulee eittämättä tulevaisuudessa olla. Nyt olisi kuitenkin vielä tarpeen aikalisä, vaikutusarvioiden selvittäminen ja

Punkt i protokollet PR 27/2015 rd

EU-tasojen asetustarkennusten odottaminen. Valiokuntakäsittelyssä tulee huomioida muun muassa nämä edellä mainitut tekijät ja arvioida aidosti kansallinen etumme siitä, missä aikataulussa direktiiviin tulisi vastata.

16.43 Katja Taimela sd: Arvoisa herra puhemies! Ihan muutama sana tästä hallituksen esityksestä rautatielain ja ratalain muuttamisesta. Kysymyksen on siis laista, joka jäi viime vaalikaudella antamatta, ja nyt se on tuotu kiireellä lähetekeskusteluun ennen eduskunnan kesän istuntotaukoa. Sisältö on täysin sama, joka oli esityksessä, joka annettiin eduskunnalle 27. marraskuuta 2014, eikä ole mikään salaisuus, että me sosialidemokraatit emme halunneet viedä lakia viime vaalikaudella eteenpäin, ja käsitykseni mukaan osa perussuomalaisista ja keskustalaisista edusti myös tätä samaa kantaa.

Kaiken kaikkiaan terve kilpailu on kannatettavaa, mutta Suomi tarvitsee jatkossakin toimivan raideliikenteen ja meillä on tiedossa maita, joissa yksityistämisestä on maksettu aika kohtuukovat oppirahat. Koen, että meidän on syytä ne välttää, ja mikä tärkeintä, estää kerman kuorinta liikennejärjestelmästä, joka on kuitenkin vahvasti julkisin varoin, veronmaksajien euroin subventoitu. Jos tämä asia on tänään lähetekeskustelussa suht tyhjälle salille syystä, että komission aikaraja direktiivin käyttöönotolle meni jo puolessa välissä tätä kuluva kuuta, ihmettelen sitäkin — syystä, että monessa jäsenmaassa on edelleen tilanne, että implementointi ei ole käynnistynyt, ja 16.6. pidettävässä Euroopan rautatieyhteisön kokouksessa on todettu, että komissio ei ole vielä antamassa rautatiemarkkinadirektiivin artiklan 13 osalta täytäntöönpanosäädöstä, koska tämä implementointi ei ole edennyt näissä jäsenmaissa.

Sitten, mitä tulee tähän valmisteluun: lakiesitys pitää valmistella huolella ja vaikutukset pitää arvioida aidosti näiden asiantuntijakuulemisten kautta, hyvin perusteellisesti ja kiirehtimättä, komission aikamääreistä huolimatta. Auki on varsin monia asioita. Miten ratamaksut peritään ja voidaanko rataverkkoa ja ympäristöä kuluttavasta kalustosta periä muun muassa lisämaksua, voiko radanhaltija korottaa ratamaksua kerryttääkseen etupainotteisesti pääomaa radan parantamista varten, miten varmistetaan rataverkon kehittyminen tulevaisuudessa ja miten muutos vaikuttaa mahdollisten uusien toimijoiden markkinoille pääsyyn? Tässä muutamia kysymysmerkkejä, joita ainakin itselleni nousi. Kyse on rataverkon lisäksi muistakin palveluista, joihin kuuluvat muun muassa ratapihat ja terminaalit.

Kysymyksiä ja selvitettäviä asioita riittää siis aika rutkasti syksyn valiokuntatyöhön, ja se valiokuntatyö, jossa myös tähän selvitykseen tietysti paneudutaan, on tehtävä varsin huolella ennen kuin ollaan sitten ensimmäisessä tai toisessa käsittelyssä tässä salityössä.

16.47 Ville Tavio ps: Arvoisa puhemies! Uskon tuota aikaisempaa puheenvuoroa siitä, että tässä on paljon ongelmakohtia, joita sitten valiokunnassa tulee mietittäväksi, ja kenties sitten tuo mainittu muiden EU-maiden implementoinnin puute johtuu justiin näistä ongelmista. Henkilökohtaisesti olen kuitenkin sitä mieltä, että tässä asiassa juna kulkee oikeaan suuntaan, kulkee pois päin sääntelyn kulttuurista, vaikkakin nyt, kun EU:ssa ollaan, niin tätä sääntelyn kulttuuria tietenkin on ihan älyttömästi. Mutta sellaisesta ylisääntelyn kulttuurista, jota SDP:kin usein edustaa, tulee kuitenkin pyrkiä eroon. Tässä asiassa EU:n tavoite siitä, että lisätään vapaata kilpailua myös raideliikenteen osalta ja puretaan monopoleja, on varsin tavoiteltava ja hyvä tavoite. Tässä on otettava huomioon Suomen kansantaloudellinen aspekti, se kansantaloudellinen aspekti siis, mikä tällaisesta valtion monopoli-

Punkt i protokollet PR 27/2015 rd

lista on ainakin teoriassa syytä olla, koska sellaista ollaan ylläpidetty jo iät ja ajat. Mutta itse ainakin kiinnittäisin tässä ennen kaikkea kuluttajien etuun huomiota.

Meillä ollaan joukkoliikenteessä siirrytty isoissa välimatkoissa nyt vähän bussiliikennettä suosiviin käytäntöihin, joissa bussiliikkeet hinnoittelevat itseään ja kilpailevat tämän raideliikenteen kanssa niin, että tämä ei pärjää. Eli jos rataverkolla on tilaa, niin kuluttajan edun mukaista on, että tätä tilaa käytetään. Ja kun me peräänkuulutamme jatkuvasti täällä näissä talouskeskusteluissa näitä foreign direct investmentsejä, että saataisiin Suomeen investointeja, niin sen puolesta toivottaisiin kyllä tähänkin uusia toimijoita tervetulleeksi.

16.49 Laura Huhtasaari ps: Arvoisa puhemies! On hyvä ottaa huomioon, että EU joka alalla tapahtuvan integraation vimmassa ei yleensäkään osaa ottaa huomioon Suomen erityispiirteitä. Suomessa on pitkät välimatkat, joten raideliikenne ei ole joka puolella Suomessa kannattavaa verrattuna esim. Belgiaan, jossa pääsee joka paikkaan junalla ja jokainen vuoro on kannattava. Suomessa on myös erilainen ilmasto kuin monessa Euroopan maassa. EU:n ei ylipäätään pitäisi ylettää sääntelyä Suomen rautateihinkin. Meidän ei tule avata sisäistä henkilöliikennettä uusille toimijoille.

Täytyy ottaa huomioon, että jos avamme rautatiet kilpailulle, ilmaantuu vilkkaimmille rataosuuksille varmasti uusia yrittäjiä. VR on pystynyt ylläpitämään syrjäseutujen palveluita juuri vilkkaampien rataosuuksien tuomalla voitolla. Jos tuo voitto annetaan yksityisille, todennäköisesti ulkomaisille yrityksille, ei VR:lle jää käteen muuta kuin tappiota tuottavat linjat. On tärkeää, että Suomessa pidetään huolta siitä, että raideyhteydet pidetään toimivina koko Suomessa.

16.50 Timo V. Korhonen kesk: Arvoisa puhemies! Täytyy minunkin sanoa, että minulle on ainakin pienoinen yllätys se, että tämä lakiesitys kaiken kaikkiaan tuotiin eduskuntaan, ainakin se, että se tuotiin jo tässä vaiheessa. Meillä on se tilanne, niin kuin tässä ovat jo muutkin puhujat todenneet, että muut EU:n jäsenmaat eivät ole ilmeisestikään kovin innostuneita tämän lain toteuttamisesta, ja siitä taas seuraa se, että meidän on hiukan vaikea viedä tätä lakiesitystä eteenpäin ilman, että tiedetään millä tavalla muut jäsenmaat tätä lainsäädäntöä kaiken kaikkiaan sitten toteuttavat.

Tämä laki esitetään pistettäväksi voimaan mahdollisimman pian, mutta itse ainakin näen sillä tavalla, että tällä ei ole mitään sellaista kiirettä, että eduskunnan tulisi saattaa tämä voimaan mahdollisimman pian. Minusta tähän pitää perehtyä erityisen huolellisesti ja arvioida, että kuinka järkevä tämä on suomalaisen rautatieliikenteen kannalta.

Kansallisesti tähän lakiin ja lakiesitykseen sisältyy monia ongelmia liittyen muun muassa olemassa oleviin vähäisiin VR:n yksityisraiteisiin, Suomen ja Venäjän väliseen liikenteeseen, palveluihin ja niistä perittäviin maksuihin, palvelupaikkojen tilinpidolliseen eriyttämiseen, rataverkon käytön hinnoitteluun ja niin edelleen ja niin edelleen. Eli toivon todella, että tätä käsitellään nyt ihan rauhassa ja huolellisesti täällä eduskunnassa.

Tämä liittyy osittain, totta kai, myös tähän kilpailutukseen, mutta, kuten kaikki ymmärrämme, Suomessa muun muassa rataverkko on hyvin kaukana siitä tilanteesta, että tällainen vapaa kilpailutus täällä toimisi. Todennäköisesti vapaa kilpailutus johtaisi siihen, että kilpailijat tulevat ikään kuin ottamaan kerman päältä, ja sen jälkeen kysymys on, että millä tavalla hoidetaan tämän Suomen harvaan asutut alueet.

Punkt i protokollet PR 27/2015 rd

16.53 **Harry Wallin sd:** Arvoisa herra puhemies! Kyllä oli ilo kuunnella kahta hallituspuolueiden kansanedustajaa, Timo Korhosta ja Huhtasaarta. Siinä näki sen, että näissä rautatie- ja yleensä postiasioissa ei ole hallitus—oppositio-rintamaa vaan yhdessä mietitään, mikä järjestelmä Suomelle olisi kaikista paras turvaten ihmisten palvelut ja valtion tulou-tuksen.

Tämä esitys, mikä nyt on tänne tullut, niin kuin Korhonenkin totesi, yllättäin ja äkkiä kun se viime kaudella jätettiin pöydälle, kertoo siitä, että jälleen liikenne- ja viestintämi-nisteriön virkamiehet ajavat jotakin asiaa väkisin läpi, vaikka eduskunta sitä vastustaa. Minä toivoisinkin, että liikenne- ja viestintävaliokunta perehtyy huolellisesti tähän asiaan ja suhtautuu siihen sillä periaatteellisella kannalla.

Minä olen itse ollut mukana VR:llä. Minä olen ollut veturinkuljettajana ja muistan hy-vin, kun 1.7.1995 VR yhtiöitettiin, mikä oli varmaankin järkevää. Silloin tuli käyttöön tämä ratamaksu, eli sen kautta VR Osakeyhtiö tulouttaa tänäkin päivänä valtion kassaan ra-haa.

Sitten minä olen ollut mukana säätämässä liikenne- ja viestintävaliokunnassa näitä eri direktiivejä, rautatiepaketti I:stä. Sen kautta avattiin maiden välinen, kansainvälinen tava-raliikenne. No, Suomihan ei siihen tullut mukaan sen takia, että meillä ei ole yhteistä rautatierajaa EU:n jäsenvaltion kanssa, vaan meillä on meri tuossa välissä. Se ei aiheutta-nut meille toimenpiteitä.

Sitten vuonna 2007 tuli kansallisen tavaraliikenteen kilpailun avaaminen, ja sitä haettiin erittäin voimakkaasti elinkeinoelämän ja liikenne- ja viestintäministeriön toimesta. Nyt nähdään, mikä tilanne on. Vieläkään ei ole käynnistetty yhtään yhtiötä, joka lähtisi kilpai-lemaan tavaraliikenteessä Suomessa. Mistä se joutuu? Se johtuu nimenomaan siitä, minkä edustaja Korhonenkin totesi, että me olemme laaja maa, vähäväkinen ja meidän volyymit ovat erittäin pienet. Ei tavaraliikenteessä synny sellaisia volyymeja, jotka olisivat kannat-tavia uudelle yritykselle, jonka pitäisi ostaa veturit, vaunut ja kaikki se infrastruktuuri, mikä siihen kuuluu. Sen takia sitä ei ole syntynyt, mutta oltiin siinä kuitenkin lainsäädän-nön etunenässä.

Kolmas rautatiepaketti oli hyvä. Siinä tuli kuluttajansuoja, niin kuin te tiedätte tänä päi-vänä, mutta myöskin veturinkuljettajan pätevyudet todettiin EU-tasolla.

Ja nyt sitten tämä nelospaketti, joka on tänne tulossa, pohjautuu turvallisuuteen ja hen-kilöliikenteen vapaan kilpailun avaamiseen Suomessakin. Nyt kyllä kannattaa tarkkaan miettiä, annammeko me näille, niin kuin Huhtasaarikin totesi, kansainvälisille, ei-suoma-laisille yrityksille sen kermankuorintamahdollisuuden, koska on ilman muuta ihan selvää, että Suomessa rautatieliikenne ei ole kannattavaa muualla kuin täällä Etelä-Suomessa. Jos lähdetään siitä, että kaikki kilpailevat vapailla markkinoilla, niin kuka tuottaa rautatieli-iikenteen palvelut esimerkiksi väleillä Ylivieska—Iisalmi, Seinäjoki—Vaasa, Kouvola—Pieksämäki—Kajaani, Oulu—Kolari ja Oulu—Rovaniemi? Ei todennäköisesti kukaan, koska ei VR:nkään tarvitse enää sen jälkeen niitä liikennöidä kannattamattomina.

Eli kaikinensa minä toivoisin, että siinä hyvässä hengessä, mikä tässä salissa on ollut aina, kun kosketetaan ihmisten perusoikeuksia ja -palveluita, kuten esimerkiksi sosiaali- ja terveydenhuoltoa mutta myöskin näitä liikenneperuspalveluita, kuten rautatieliikenne ja posti, käytettäisiin hyvää harkintaa ja löydettäisiin oikea ratkaisu yli hallitus—oppositio-rajojen.

Punkt i protokollet PR 27/2015 rd

16.57 Satu Taavitsainen sd: Arvoisa puhemies! Rautatielain ja ratalain muuttamisessa on kyse EU:n rautatiemarkkinadirektiivin voimaansaattamisesta Suomessa. Mitään kiirettä tässä ei tulisi olla, vaan kannattaisi maltilla odottaa, kuinka muissa EU-maissa asia etenee. Ei Suomella ole tarvetta olla tässä mallioppilaina, ellei sitten hallituksella ole joitain erityisiä taka-ajatuksia. Ilolla kuuntelin edustaja Huhtasaaren äskeistä puheenvuoroa, ja olen hänen kanssaan täsmälleen samaa mieltä.

Mitenkään ongelmatonta tämän kilpailutuksen avaaminen ei ole, ja sen vuoksi asian käsittely on tärkeää ja edellyttää perusteellista valiokuntakäsittelyä ja huolellista vaikutusten arviointia. Uhkana on muun muassa VR:lle kasautuva turha hallinnollinen työ ja yksityisraiteiden kunnostaminen kilpailijoiden käyttöön. Tämä heikentäisi VR:n kykyä suoriutua palvelutehtävästään koko Suomen liikennöimiseen.

Ihmisten ja yritysten kannaltahan tärkeintä on, että junat pysähtyvät asemilla — toisin kuin nykyään esimerkiksi meillä Etelä-Savon maakunnassa — ja että matkat ja tavaroiden kuljetukset ovat kohtuuhintaisia ja henkilökunta on osaavaa, palvelu hyvää ja näin ollen ihmisten ja tavaroiden matkanteko on turvallista. Tätäkin asiaa käsitellessä tulee vaikutuksia arvioida ensisijaisesti ihmisten, työllisyyden ja verotulojen näkökulmasta. Valtionyhtiön on palveltava kansaa, eivätkä kilpailutuksen myötä jotkut voi vain ottaa rusinoita pullasta. Meidän pitää myös enemmän miettiä sitä, kuinka saada raiteet palvelemaan paremmin (Puhemies koputtaa) erityisesti tulevia sulkupolvia.

Riksdagen avslutade debatten.

Riksdagen remitterade ärendet till kommunikationsutskottet.