

Täysistunto

Keskiviikko 11.11.2015 klo 14.03—17.59

6. Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi rautatielain ja ratalain muuttamisesta

Hallituksen esitys HE 13/2015 vp
Valiokunnan mietintö LiVM 6/2015 vp

Ensimmäinen käsittely

Toinen varapuhemies Paula Risikko: Ensimmäiseen käsittelyyn esitellään päiväjärjestyksen 6. asia. Käsittelyn pohjana on liikenne- ja viestintävaliokunnan mietintö LiVM 6/2015 vp. Nyt päätetään lakiehdotusten sisällöstä.

Keskustelu

16.51 **Katja Taimela sd:** Arvoisa puhemies! Hyvät kollegat, hieman häkellyin, koska ajattelin, että yleensä näissä on tapana, että valiokunnan puheenjohtaja jollain tavalla esittelee nämä, kun nämä tulevat tänne ensimmäiseen käsittelyyn, mutta ei mitään, lähdetään eteenpäin. Me käsittelemme siis nyt hallituksen esitystä rautatielain ja ratalain muuttamisesta.

Jo lähetekeskustelussa kävi ilmi yli puoluerajojen, myös yli hallitus- ja oppositiorajojen, että tässä esityksessä on olemassa haasteensa ja omat vaaransa. Edustajakollega Timo Korhonen keskustapuolueesta mainitsi lähetekeskustelun puheenvuorossaan, että lakiesityksen ripeä eduskuntaan tuonti yllätti hänet. Hän peräsi myös sitä, kuinka järkevää tämä esitys on suomalaisen rautatieliikenteen kannalta. Hän päätti puheenvuoronsa: "Todennäköisesti vapaa kilpailutus johtaisi siihen, että kilpailijat tulevat ikään kuin ottamaan kerman päältä, ja sen jälkeen kysymys on siitä, millä tavalla hoidetaan Suomen harvaan asutut alueet." Myös Laura Huhtasaari perussuomalaisista totesi omassa puheenvuorossaan tässä lähetekeskustelussa, että meidän ei tule avata sisäistä henkilöliikennettä uusille toimijoille. Hän jatkaa: "Täytyy ottaa huomioon, että jos avaamme 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."

Arvoisa rouva puhemies! Me sosialidemokraatit näemme myös suuren vaaran siitä, että markkinoille tulevat toimijat keskittyvät vain muutamaiin tuottoisiin rataosuuksiin ja valtiollinen toimija hoitaa heikosti kannattavat osuudet. Me mietimme aidosti, miten käy harvaan asuttujen seutujen, kuka ne hoitaa jatkossa, hoitaako kukaan. Me haluamme, että Suomessa pidetään yhteisesti huolta siitä, että raideyhteydet pidetään toimivina koko maassa.

Avoimia kysymyksiä valiokuntakuulemisen jälkeen jäi varsin useita: Miten menetellään tulevaisuudessa terminaalien ja ratapihojen kohdalla muun muassa mahdollisten maksujen kanssa? Miten käy tämän muutoksen jälkeen rataverkon kehittymisen ja mahdollis-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 62/2015 vp

ten uusien investointien? Kuka ottaa vastuun kokonaisuudesta liittyen asiakasnäkökulmaan elikkä niihin meidän tärkeisiin palvelunkäyttäjiin, joiden asialla mekin täällä talossa teemme töitä? Kysymyksiä herää myös siitä, miten ratamaksut peritään ja voidaanko rataverkkoa ja ympäristöä kuluttavasta kalustosta periä muun muassa lisämaksua. Tässä vaarana ovat vielä erilaiset hinnat eri toimijoilla. Huomionarvoista on myös se, että Venäjältä tulevaan kalustoon sovelletaan Suomessa eri lainsäädäntöä kuin meidän olemassa olevaan omaan kalustoomme.

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 kermankuorinta liikennejärjestelmästä, joka on kuitenkin vahvasti julkisin varoin, veronmaksajien euroin, subventoitu.

Me olemme jättäneet tähän hallituksen esitykseen valiokunnassa vastalauseen, jossa mukana ovat SDP:n lisäksi vasemmistoliitto ja vihreät, eli toisessa käsittelyssä tulemme esittämään tämän hallituksen esityksen hylkäämistä.

16.55 Ari Jalonen ps: Arvoisa puhemies! Valiokunnan puheenjohtaja kun olen, niin otin onkeeni tuosta äskeisen puheen aloituksesta.

Mutta sinänsä tämä on varsin yksinkertainen asia. Tämä on EU:n rautatiepaketti nelosen tekninen osa, joka on valtaosassa Eurooppaa jo toimeenpantu, ja Suomi tulee tässä ikään kuin jälkijunassa eli ei ole toiminut EU:n tahdon mukaisesti kovinkaan ripeästi. Nyt tämä sitten toimeenpannaan, ja tosiaan tässä on tämä hylkyesitys.

16.56 Kalle Jokinen kok: Arvoisa rouva puhemies! EU:n neljäs rautatiepaketti tosiaan ohjaa siihen, että rautateiden kilpailua tulee avata, ja Suomenkin täytyy siinä kehityksessä olla menossa eteenpäin.

Mutta tuohon edustaja Taimelan puheenvuoroon. Se herätti paljon kysymyksiä, ja siinä oli avoimia kysymyksiä ja uhkakuvia luotu. Kysymyshän on siitä, miten hyvin Suomessa tämä rautateiden kilpailu osataan avata, miten hyvin osaamme ottaa oppia epäonnistumisista niissä muissa maissa, joissa tämä on tehty, miten hyvin esimerkiksi nämä kilpailutusreitit paketoidaan: paketoidaanko ne niin, että siellä kilpailutuksessa on kannattavia reittejä mutta myös sitten niitä vähemmän kannattavia reittejä siinä samassa paketissa. Tällä lailla turvataan se liikenteen kokonaisuus, joka meillä on tässä maassa järkevää toteuttaa raitteilla.

Toisaalta on hyvä muistuttaa myös siitä, että kannattamattomallakin liikenteellä on joku rajansa. Joku aina maksaa sen kannattamattoman liikenteen — tähän ostoliikennekeskusteluun liittyen on hyvä huomauttaa, että joku aina maksaa sen kannattamattoman liikenteen. Ja missä kulkee se raja, kuinka paljon sitä subventoidaan muilta rata-osuuksilta tai muiden liikennemuotojen veronmaksajilta, ja mikä on sitten se kokonaisuus?

Tärkeintähän ihmisille on se, että ihmiset pääsevät liikkumaan. Ei niinkään sen liikennevälinesidonnaisuuden pitäisi olla se tärkein asia, vaan sen, että ihmiset pääsevät liikkumaan yhteysvälin luotettavasti, edullisesti ja turvallisesti jollakin liikennevälineellä, joka sitten heille tämän palvelun takaa. Ja tässä pitäisi päästä eteenpäin, irti näistä välinesidonnaisuuksista ja enemmän tässäkin tähän teknologianeutraalisuuteen. Eli ei tarvitse sitoutua pelkästään junaan, vaan liikenne voidaan järjestää myös muilla keinoin.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 62/2015 vp

16.58 **Ari Torniainen kesk:** Arvoisa rouva puhemies! Tässä hallituksen esityksessä ehdotetaan muutettavaksi rautatielakia ja ratalakia niin, että yhtenäistä eurooppalaista rautatiealuetta koskeva Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi pannaan kansallisesti täytäntöön. Suomi on jo itse asiassa tässä asiassa vähän myöhässäkin, ja on kiire laittaa tämä täytäntöön. Se on jo monissa muissa EU-maissa laitettu täytäntöön, ja meillä on kiire.

Tähän asiaan on jätetty tuolla valiokunnassa SDP:n vasemmiston ja vihreiden vastalause. Itse asiassa tähän hallituksen esitykseen ei sisälly nimenomaisesti kansallisen rautatiehenkilöliikenteen kilpailun avaamista koskevia säännöksiä. Ne ovat aivan eri asia sitten, jos ja kun ne tulevat käsittelyyn, niin että käytännössä tämä vastalause ei sisällöltään liity tähän hallituksen esitykseen.

16.59 **Satu Taavitsainen sd** (varsinainen puheenvuoro): Arvoisa puhemies! Monista näistä puheenvuoroista on tullut esille se, että vedotaan, että EU:sta sanotaan näin ja että meidän on pakko. Mielestäni pitää kuitenkin suhtautua Suomessa kriittisesti niin, että ei EU ole mikään semmoinen, että kritiikittömästi meidän pitää ottaa kaikki vastaan. Suomessa pitää ajatella meidän kansallista etuamme. Tiedämme kaikki, minkälainen maa Suomi on, minkälaiset liikenneyhteydet meillä täällä on. Ei meitä voi verrata esimerkiksi Keski-Euroopan maihin ja heidän raideliikenteeseensä.

Mielestäni meidän pitäisi myöskin pohtia enemmän sitä, minkä asioiden haluamme Suomessa olevan julkisia palveluita ja mitkä ovat liiketoimintaa. Nythän me olemme koko ajan menossa eteenpäin ja eteenpäin. Eli kun me kaikki tiedämme, mitä ajankohtaista keskustelua liittyy esimerkiksi Postiin — onko Posti meille julkista palvelua vai liiketoimintaa — niin ovatko meille liikenneyhteydet, liikkuvuus koko Suomessa ja kaikkien maakuntien pitäminen elinkelpoisina, tässä tapauksessa raideliikenne, julkista palvelua vai liiketoimintaa? Nythän puhumme myöskin sosiaali- ja terveyspalveluista. Ovatko ne julkista palvelua vai liiketoimintaa? Ja mihin asti vedämme tätä rajaa koko ajan? Puhummeko seuraavana, että kuntien vesilaitoksetkin pitää kilpailuttaa, onko se julkista palvelua vai liiketoimintaa, että ihmiset saavat puhdasta vettä? Eli kaipaisin myöskin keskustelua tästä, mitä me nykyään Suomessa pidämme julkisena palveluna.

17.01 **Timo V. Korhonen kesk:** Arvoisa puhemies! Kovasti arvostamani edustaja Taime-la tuossa viittasi omaan puheenvuorooni, jonka pidin tämän lakiesityksen lähetekeskustelun yhteydessä ilmeisesti joskus alkukesästä, ennen kesätaukoa. Aivan oikein, pakko tunnustaa, että yllätyin siitä, että lakiesitys tuli kovin, kovin nopeasti. Mutta sitten oli viittaus siihen, kun arvioin siinä vaiheessa, että tämä lakiesitys liittyisi jollakin tavalla henkilöjuna-liikenteen kilpailutukseen. Olen kovasti tyytyväinen siihen, että valiokunta tässä on nyt todennut ihan selkeästi: "Valiokunta toteaa, että sen saaman selvityksen mukaan nyt käsiteltävään esitykseen ei sisälly nimenomaisesti kansallisen rautatiehenkilöliikenteen kilpailun avaamista koskevia säännöksiä." Totean tämän suurella tyydytyksellä.

17.02 **Ari Jalonen ps:** Arvoisa puhemies! Jos otan hetkeksi puheenjohtajan hatun pois päästäni ja vastaan perussuomalaisena kansanedustajana. Edustaja Taavitsainen tuossa nosti esille tämän, että ei kaikkea pidä hyväksyä suorilta käsin, mitä EU:n suunnalta tulee. Tervehdin ilolla tätä. Sinänsä on kyllä perussuomalaisittain katsottuna ihan kiva, että joku muukin kiinnittää huomiota EU:n ongelmakohtiin kuin perussuomalaiset. Tämä on kyllä kohtalaisen räväkkä alkua, koska tämä on hylkiesitys: ei toimeenpanna kansallisesti sitä,

Pöytäkirjan asiakohta PTK 62/2015 vp

mitä muu EU on yhteisesti sopinut ja jo toimeenpannut valtaosassa Eurooppaa. Se on kohdallaisen radikaali ratkaisu tässä kohtaa.

17.03 Maria Tolppanen ps: Arvoisa rouva puhemies! Arvoisa ministeri, ihan henkilökohtaisena kantana ylipäättään tämänhetkisistä suunnitelmista, mitä rautatieliikennettä kohtaan on, pyytäisin kyllä, että ministeri miettisi vielä näitä tiettyjä supistuksia, mitä on tulossa, tai ehkä niitä tarjotaan kenties yksityisille ajettavaksi, muun muassa Vaasa—Seinäjäki-väli. Vaasahan on melkein ainoa vientivetoinen kaupunki tässä maassa, se on kasvava kaupunki, meillä on energiaklusteri. Me tarvitsemme hyvät ja toimivat liikenneyhteydet, niin lentoyhteydet kuin raideyhteydet, ja ne pitää pystyä pitämään siellä. Työntekijöitten täytyy päästä töihin ja päästä sieltä myöskin sitten maakuntaan asumaan. Vaasa elättää hyvin paljon myös ympäristöään, osa onkin Vaasan kaupunkia, mutta myöskin ympäristökuntien ihmisiä, ja sitä varten on erittäin tärkeää, että pidetään mielessä ne vetovoima-alueet, joita meillä on, eikä tapeta niitä näin.

17.05 Mikko Kärnä kesk: Arvoisa rouva puhemies! Aivan samoin kuin edustaja Korhonen tuossa omassa puheenvuorossaan, tervehdin kyllä ilolla sitä valiokunnan kantaa, että tähän esitykseen ei nyt sisälly näitä henkilöliikenteen avaamiseen liittyviä kysymyksiä.

Edustaja Taavitsainen käytti tässä kyllä erinomaisen puheenvuoron — kiitoksia siitä. On äärettömän, äärettömän tärkeää, että nyt kun Euroopan unionin tasolla neuvotellaan — sieltä tulee totta kai meitä velvoittavaa lainsäädäntöä — meidän olisi suomalaisina hyvä oppia kysymään sieltä EU:n suunnalta, ei niinkään, voimmeko me toimia näin, vaan miten me voimme toimia näin. Tämän tulisi olla se kysymyksenasettelu aina silloin, kun tätä velvoittavaa lainsäädäntöä sieltä EU:sta tulee ja sitä aletaan tänne meidän kansalliseen lainsäädäntöömme sitten implementoimaan, koska yleensä ne unionisäädökset ovat kuitenkin sellaisia, että ne jättävät hyvinkin suuren kansallisen liikkumavaran, jota minunkin mielestäni tulisi hyödyntää huomattavasti nykyistä laajemmin.

17.06 Mikko Alatalo kesk (varsinainen puheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Tässä hän tosiaan on kyse teknisestä osasta, jossa jo valmistaudutaan siihen, että kilpailua voidaan avata tulevaisuudessa, tässä otetaan huomioon nämä seikat. Itse asiassa olisi erittäin toivottavaa tietysti, että niillä henkilöliikenteen linjoilla voitaisiin vielä ensi vuoden aikana jatkaa liikennettä nykyisellä toimijalla VR:llä, mutta sitten voitaisiin valmistautua huolellisesti siihen, että kilpailua voitaisiin myös avata. Uskon, että näitä operaattoreita varmasti on tulossa. Oikeastaan kysyisinkin ministeriltä, mikä kiinnostus tällä puolella on, vaikkakin tosiaan tässä on kysymys teknisestä puolesta, joka luo edellytykset sille, että kilpailua voidaan avata. Näkisin, että totta kai bussiliikenteellä voidaan korvata paljon, mutta silloinhan me saamme tuplatuloksen, jos meillä sekä on hyvä bussiliikenne että myös saataisiin sitten tuo rautatieliikenne toimimaan jatkossakin. Silloin meillä on tuplavoitto tässä mielessä, ja itse asiassa maaseudun joukkoliikenne voisi parantua tällä tavalla.

17.07 Kalle Jokinen kok: Arvoisa rouva puhemies! Tosiaan kysymys on tämän EU:n neljännen rautatiepaketin mukaisesta teknisestä esityksestä. Meillä on tehty tämänsuuntaisia lainsäädäntömuutoksia jo aiemmin useita, muun muassa rautatiealan koulutukseen liittyvä siirto Kymenlaakson ammattioppilaitokseen. Aiemmin se oli pelkästään VR:n sisäistä koulutusta, nyt se on mahdollista myös muille. Myös yksityisraiteiden käyttöön liittyvää

Pöytäkirjan asiakohta PTK 62/2015 vp

ja niihin korvauksiin liittyvää sääntelyä on ollut, ja on hyvä, että siihen varaudutaan, että meillä on sääntelypohja kunnossa.

Mutta sitten ovat nämä yksityiset toimijat, jotka harkitsevat alalle tuloa, ja esimerkiksi tällä rahtipuolella nyt on hyvin pitkään kestänyt ja ollut hyvin vaikeata se tulo sinne liittyen tietysti kalustohankintoihin ja tähän meidän erikoiseen raidelevyyteen ja muuhun. Mutta heidän viestinsä on ollut, että he pystyvät tarjoamaan tätä samaa palvelua jopa 25 prosenttia halvemmalla kuin mitä VR:n palvelut tällä hetkellä maksavat. Kyllähän se on jo, jos se pitää paikkansa, valtava kustannussäästö, mikä voidaan siirtää esimerkiksi meidän elinkeinoelämälle. Tällä hetkellä vientiteollisuuden suuri kustannuserä ovat kuljetuskustannukset, ja jos sieltä saadaan pois jotain siivua sillä, että me saamme laajempaa palvelua myös raiteilla, niin totta kai se mahdollisuus pitää katsoa ja harkita.

Kaiken kaikkiaan meidän täytyy kehittää ja lisätä rautatieliikennettä, koska se infra on olemassa ja siitä verkostosta pitää ottaa maksimaalinen hyöty, ja meidän tulee tehdä myös raideinvestointeja niin, että niillä lisäinvestoinneilla, joita tullaan tekemään, parannetaan sitä hyötyä, mikä raideverkon käytöstä voidaan ottaa, ja voidaan lisätä rautatieliikennettä ympäristöystävällisenä liikennemuotona.

17.09 Harry Wallin sd: Arvoisa rouva puhemies! Mielenkiintoista kuunnella tätä loppukeskustelua, varsinkin tätä edustaja Jokisen esille nostamaa ajatusta siitä, että yksityinen voisi jopa 25 prosenttia halvemmalla tehdä. Kysyisinkin teiltä, mihinkä tämä perustuu, sillä tällä hetkellä rautatieliikennettä säädetään sekä kaluston että henkilökunnan koulutuksen osalta EU-tasoisesti. Eli oli sitten yksityinen tai valtio, joka toimii, sillä pitää olla samantasoinen kalusto, henkilökunnalla sama koulutus, ja kun Veturimiesten liitolla on yleissitova työehtosopimus esimerkiksi veturinkuljettajien osalta, niin pitää vähintään maksaa sama, mutta voi maksaa enemmänkin.

Täällä on paljon hehkutettu tätä OnniBusin hienoa liikeideaa — viimeisin tieto on, että se tuottaa tappiota 6 miljoonaa tänä vuonna. Eli käytännössä käy hyvin todennäköisesti helposti samalla lailla kuin Ryanairille, joka kohinalla tuli Tampereelle, edustaja Alatalo. Tänä talvena sieltä ei lennä yksikään Ryanairin kone, se on lopetettu. Ja sanottiin, että nyt on tullut hieno Finnairin vaihtoehto Ryanair, joka halvalla ja edullisesti vie ihmisiä eri puolille Eurooppaa. Aina logistiikka maksaa, ja kustannukset ovat suurin piirtein samoja. Mutta sen myönnän, kun olen ollut 30 vuotta VR:llä töissä ja pääkonttorillakin useita vuosia töissä, että kehitettävää on hallinnossa ja myöskin järjestelmissä.

Kysyisin ministeriltä, kun tämä nyt näin hätäisesti tuotiin tänne eduskuntaan ja liikenne- ja viestintäministeriökin sen nopeasti käsitteli: minkä takia tämä on näin nopeasti viety? Meillä on joukkoliikenne pohdinnassa ensi vuonna kokonaisuudessaan, ja tässä lähdetään etunojassa viemään rautatieliikenteen kilpailun avaamista Euroopassa. Ja kun perussuomalaiset aina ennen sanoivat, ettei Suomen pidä olla aina edelläkulkija ja mallioppilas, niin nyt te, puheenjohtaja Jalonen, olette viemässä tätä asiaa eteenpäin etunojassa. Jos sitä aikaisempaa logiikkaa olisi noudattanut, silloinhan olisi tietenkin pitänyt odottaa, että muutkin maat avaavat tämän keskustelun.

Ja meillä on ensi viikolla sitten välikysymyskeskustelu, ja toivonkin, että me siinä laajasti ja perusteellisesti sitten käymme tämän keskustelun liikennepolitiikasta yleensäkin mutta myöskin erityisesti tämän rautatieliikenteen osalta, ja uskonkin, että siitä tulee hyvin värikäs.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 62/2015 vp

17.11 **Kalle Jokinen kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Edustaja Wallin tuossa vankalla rautatiealan kokemuksella ja ammattitaidolla — jota hyvin arvostan, tunnen hänet ja tiedän vankaksi ammattilaiseksi pitkän kokemuksen myötä — käytti tuon puheenvuoronsa ja toi siinä esille tämän yhden kohdan, jonka omassa puheenvuorossani nostin esille, eli että rautatiealalle tulevat yritykset ovat ilmoittaneet, että he voivat tarjota tätä palvelua jopa 25 prosenttia halvemmalla. Se ei ole minun keksimääni, vaan se oli viime kaudella liikennevaliokunnan asiantuntijakuulemisessa esille tuotu arvio, ja nämä toimijat ovat siihen perustaneet myös liiketoimintasuunnitelmiaan, ja kyllä siellä täytyy olla takana jotain — en tunne, mitä yksityiskohtia ne ovat, mitä siihen laskelmaan sisältyy, mutta tämmöinen asiantuntijatieto ja -arvio liikennevaliokunnalle on viime kaudella annettu. Se tietysti herättää kysymyksen, onko tämä mahdollista, ja mikäli se on mahdollista, näen siinä suuren mahdollisuuden myös Suomen vientiteollisuuden kuljetuskustannusten alentamiseen — jos se on mahdollista.

Mutta pitää nähdä tämä rautateiden liikenteen avaaminen kilpailulle myös mahdollisuutena. Se voi olla myös mahdollisuus, niin että jos niillä rataosuuksilla, joilla tällä hetkellä ei ole liikennettä, pystytään kustannustehokkaasti järjestämään liikennettä, niin se tukee myös VR:n runkoliikennettä, se voi toimia syöttöliikenteenä sinne, tai sitten rahtipuolella niillä ikään kuin kootaan terminaaleihin, vaikkapa puutavaraa isompiin terminaaleihin, ja se syöttö voi toimia sitten siihen isompaan kokonaisuuteen, ja siitä taas mennään eteenpäin. Eli kyllä tässä pitää tutkia nämä mahdollisuudet, joita tämä voi tarjota.

Toinen varapuhemies Paula Risikko: Siellä oli vastauspuheenvuoropyyntöjä. Edustaja Kärnä ensiksi, ja sitten otetaan muitakin.

17.13 **Mikko Kärnä kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Olisin hive-nen nyt oikaissut tätä edustaja Wallinin tänne tuomaa tietoa, että OnniBus olisi tehnyt 6 miljoonan euron tappion. Itse asiassa yhtiön liiketoiminta oli 1,1 miljoonaa euroa tappiolista ja sen koko liikevaihto oli 6,7 miljoonaa euroa. Nyt on totta kai tässä tarkastelussa huomioitava se, että tämä liiketoiminnan käynnistäminen ja polkaiseminen käyntiin lähetsulkoon tyhjistä on ollut erittäin massiivinen ja kallis operaatio, joka vaikuttaa tähän tulokseen. Ja meidän on kyllä luotettava myös siihen tietoon, mitä OnniBus on antanut, että kaikki sen ajamat reitit ovat tällä hetkellä kannattavia. Eli kyllä tässä on niin kuin positiivinen yhtiö kyseessä.

17.14 **Ari Torniainen kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Tällä hallituksen esityksellä pannaan eurooppalaista rautatiealuetta koskeva direktiivi täytäntöön Suomessa, ja sen tavoitteena on muun muassa rautatieliikenteen kilpailukyvyyn edistäminen, markkinoilletulon helpottaminen, liikenteen harjoittamiseen liittyvien palvelujen tasapuolisen saatavuuden varmistaminen ja ratamaksusääntelyn uudistaminen.

Arvoisa edustaja Wallin, mitä huonoja asioita nämä ovat? Miksi SDP vastustaa tällaisia asioita? Kun te sanoitte, että tällä asialla on ollut kiire, että nyt tämä on kiireessä tuotu, niin itse asiassa tätä asiaa, tätä hallituksen esitystä, on jo edellisessä eduskunnassa valmisteltu ja se on ollut jo siellä käsittelyssä. Ja kun te sanoitte, että Suomi on etujoukoissa viemässä tätä Euroopassa, se ei pidä paikkaansa. Suomi on oikeastaan jälkijoukoissa (Puhemies koputtaa) vasta toteuttamassa tätä. Monet muut Euroopan maat ovat jo tehneet tämän.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 62/2015 vp

Toinen varapuhemies Paula Risikko: Vastauspuheenvuoroja vielä kaksi, eli edustaja Alatalo ja edustaja Wallin Harry, ja sen jälkeen puhujalistaan.

17.15 **Mikko Alatalo kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Todellakin edustaja Wallinille, kun nimi mainittiin, täytyy vastata.

Olen itse ollut Tampere-Pirkkalan kakkosterminalille rahaa hankkimassa, ja se on ollut tosi sääli, että Ryanair nyt näin toimii. He toimivat tietysti bisneslogiikan mukaan. Mutta väittäisin niin, että se on myös tilaajasta kiinni eli siitä, miten ministeriö valvoo niitä operaattoreita, miten he toimivat, ja totta kai siis halpabussi- ja halpalentofirmoilla on sama logiikka, ne pyrkivät tavallaan myös pudotuspeliin, mutta tämmöisiä halpajunayhtiöitä täytyy tietenkin valvoa — heillä on yhteiskuntavastuu — että he liikennöivät ja maksavat myös palkat tänne kotimaahan.

EU joka tapauksessa edellyttää kilpailun avaamista, ja niin kuin tässä edustaja Torniaisen sanoi, on vain kolme maata Suomen lisäksi, jotka eivät ole vielä avanneet henkilöliikenteen kilpailua. Ruotsi on avannut, eikä siellä mitään katastrofia ole tapahtunut, niin että siinä mielessä minusta täytyy kokeilla yksityisiä operaattoreita ja antaa heille mahdollisuus toimia siten, että esimerkiksi annetaan joku pätkä siltä samalta reitiltä kannattavaa osuutta, jotta he voivat myös ajaa sitten sitä kannattamattomampaa osuutta. Eli tässä mielessä haluaisin suuntautua vähän ulkomaille, katsoa eteenpäin ja ottaa esimerkkiä tuolta ulkomailta.

17.17 **Harry Wallin sd** (vastauspuheenvuoro): Kiitos, arvoisa puhemies! Kiitos myöskin edustaja Kärnäälle tietojen oikaisemisesta, se on ihan paikallaan.

Toteaisin vain tähän, että pitää nyt kuitenkin muistaa, että VR:n voitto vuodelta 2013 oli 100 miljoonaa euroa, josta valtio otti valtaosan osinkoina. Viime vuonna se oli 30 miljoonaa euroa, ja taisi olla, että se otettiin kokonaan valtion budjetin katteeksi, eli VR on tuottanut omistajalleen erittäin hyvin. (Mikko Alatalo: Se on totta!) Ja nyt kun tavaraliikenne on avattu vuonna 2007, Fenniarail on ostanut kolme veturia. On kestänyt näin kauan ennen kuin se kilpailu on auennut. Minä en henkilökohtaisesti, eikä SDP, ole tästä vielä kantaa muodostanut, mutta en vastusta reilua kilpailua. Jokainen juna tarvitsee veturinkuljettajan ja muun henkilökunnan. Se lisää työllisyyttä, jos se toteutetaan reilulla tavalla, mutta ei niin kuin ministeri Sasin aikana, että tie auki taivasta myöten ja otetaan koko VR:n omaisuus valtion haltuun ja sitten (Puhemies koputtaa) sieltä vuokrataan kenelle tahansa sitä... (Puhemies koputtaa) — No joo, anteeksi.

Toinen varapuhemies Paula Risikko: Ja sitten mennään puhujalistaan.

17.18 **Satu Taavitsainen sd:** Arvoisa puhemies! Pyysin puheenvuoron — ehkä V-painike olisi ollut oikea.

Jokinen nosti esille tämän, että olisi 25 prosenttia halvempaa, ja hän myöskin käytti ilmaisua, että ei aina tarvitsisi raiteita käyttää. Ihmettelen kyllä vähän ja toivoisin, että vaikka ministeri voisi sitten tähän vastata. Kun on kuitenkin rakennettu valtion investoinneilla raiteet palvelemaan Suomea kokonaisuutena ja palvelemaan kansaa, niin ei kai nyt olla menossa tällaiseen ajattelumalliin, että ei aina tarvitse käyttää raiteita. Kun kuitenkin tiedetään se, että raideliikenne on hyvin kustannustehokasta ja ympäristöystävällistä sekä mahdollistaa maakuntien ihmisten työssäkäynnin ja asiointikäynnit ja opiskelun, kulkemi-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 62/2015 vp

sen sekä etelään että pohjoiseen ja itään ja länteen, niin emme kai me nyt Suomessa ole menossa tällaiseen, että ei aina tarvitse käyttää niitä raiteita. Itse ajattelen ainakin, että mahdollisimman paljon käytetään raiteita, kun vain voidaan, ja rakennetaan myöskin tarvittaessa kaksoisraiteita niille paikkakunnille, joilla raiteet ovat aivan tukossa.

Sitten tähän, että olisivat jotkut yksittäiset pätkät kannattavia ja jopa 25 prosenttia halvempia. Kuitenkin pitää ottaa huomioon, että VR:llä on tämä velvoite hoitaa tätä julkista liikennettä koko Suomeen ja siellä on varmasti sellaisia kannattamattomia reittejä, joista sitten tulee tappiota. Rupeaisiko kukaan yksityinen tällaista velvoitetta ottamaan harteilleen? Ei pidä ottaa sieltä mitään yksittäisiä pätkiä ja verrata sitä kustannusta ja sanoa, että yritykset (Puhemies koputtaa) hoitavat tämän edullisemmin.

17.20 Ari Jalonen ps: Arvoisa puhemies! Nyt siis hieman oikeaisen puheenjohtajana tässä näitä asioita. Tätä ei ole missään nimessä kiirehditty. Siis tämä ei ole tullut, niin kuin edustaja Wallin sanoi, nopeasti, vaan tämä on tosiasiallisesti pyörinyt valiokunnan pöydällä jo pitkään ja ollut käsittelyssä jo pitkään. Viime kaudella käsiteltiin EU:n rautatiepaketti nelonen, ja tämä on siihen liittyvä tekninen osa. Kuten varmasti edustaja Wallin ja muutkin löytävät mietinnöstä tämän direktiivin täytäntöönpanon aikataulun kohdasta hyvän selvityksen, mikä tämä vauhti on ollut, niin totean tässä kansallisen täytäntöönpanon takarajan olevan 15.6.2015, siis 15.6.2015. Se on ollut takaraja, jolloin tämä on ollut laitettava kuntoon.

Sitten kun tässä edustaja Wallin sanoi myös sitä, että tämä kilpailutilanne tuo työtä tosiaan Suomeen, tämä on varsinkin näille VR:ltä irtisanotuille hyvä uutinen, että jossain vaiheessa tämä kilpailu avautuu ja on vaihtoehtoisia työpaikkoja eli ylipäättänsä saadaan töitä tänne. Tämä markkinahan avautuu joka tapauksessa, halutaan tai ei, viime kauden päätöksen perusteella. Tämä on siis viime kauden päätöksen jatke, rautatiepaketti nelosen jatke ja sen tekninen osa, jossa sinänsä ei puhuta kilpailun avaamisesta mitään.

17.22 Harry Wallin sd: Arvoisa puhemies! On ollut hyvä keskustelu. Meillä silloin, kun minä olin kahdeksan vuotta liikenne- ja viestintävaliokunnassa, oli hyvä henki siellä, ja minä uskon, että nykyisessäkin liikenne- ja viestintävaliokunnassa löydetään hyviä ratkaisuja, koska meillä kansallisesti on tärkeätä se, että meillä toimii logistiikka, henkilöliikenne ja tavaraliikenne. Siinä ei ole mitään oppositiota eikä hallitusrintamaa. Tämä on ihan selvä asia, ja toivoisinkin, että tämä hyvä henki, mikä, minä uskon, tälläkin hetkellä on, voisi jatkua ja katsottaisiin yhdessä näitä asioita.

Minäpä nyt jonkin verran vielä kertaan asioita: Vuonna 2007, kun EU edellytti, että kansallinen tavaraliikenne avataan kilpailulle, me teimme — minä olin silloin valiokunnassa — EU:n mukaisen lainsäädännön. Sitä ennen oli jo avattu Euroopan sisäinen kansainvälinen tavaraliikenne, ja sitten avattiin 2007 tämä kansallinen. Sen jälkeen on nyt vasta ensimmäinen tavaraliikenneyhtiö Fenniarail tilannut kolme veturia, ja jonkun verran sitten siellä itärajalta tapahtuu senkin lisäksi myöskin tehdaskohtaisia tavaraliikennevaihtosuorituksia. Eli se on ollut ihan paikallaan, näin on toimittu. Ja nyt sitten tietysti nykyinen hallitus on nopeasti käynnistänyt tämän liikennejärjestelmien uudistamisen ja on tullut kysymykseen tämä henkilöliikenteen kilpailun avaaminen.

Minun mielestäni puheenjohtaja Jalosen puhe oli sikäli hyvä, että me olemme niin kuin samalla linjalla. Ei voi olla niin kuin Kimmo Sasin ministeriaikana ehdotettiin, että tie auki taivasta myöten, yli sadan vuoden aikana VR:n keräämä omaisuus — kalusto, vaunut, ve-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 62/2015 vp

turit, terminaalit, huoltoraiteet ja veturitallit — otettaisiin yhtäkkiä valtion omaisuudeksi ja kukin saisi sieltä vuokrata sitten tietyllä tai halvimalla hinnalla sitä kalustoa. Näin ei voi toimia.

Niin kuin puheenjohtaja Jalonenkin totesi — ja olen samaa mieltä — täytyy tulla lisää vuoroja, lisää yhteysvälejä nykyisten lisäksi — minä en muista sitä professoria, joka totesi silloin, kun tämä keskustelu käytiin, että näinhän sen pitää olla — ja tietenkin lisää kalustoa. Siitä seuraa se, että on reilu, hyvä kilpailu ja kansalaisten palvelut paranevat. Jos monopoli vaihtuu monopoliin, niin se ei ole mitään lisäarvoa, ja minä uskon, että tästä ensi tiistaina keskustellaan aika myöhään iltaan asti.

Eli nyt kun ottaa huomioon, että 34 junavuoroa VR lopetti lokakuun 28. päivä, siis omalla päätöksellään, omistajaohjaus ei siihen puuttunut pätkääkään, katsoi sivusta, tein kirjallisen kysymyksen, todettiin, ettei puututa, ja sitten maaliskuussa loppuvat maakuntien Suomen monet yhteysvälit Suomessa, niin kyllä tämä hämmästyttää, että keskustalainen pääministeri ja keskustalainen liikenneministeri lopettavat maakuntien Suomen kokonaisten yhdysvälien junaliikenteen. Ok, tulkoon sinne yrittäjiä, mutta minä uskon, että sinne ei kovin äkkiä tule.

Arvoisa puhemies! Näillä ajatuksilla sitten suuntaamme katseemme ensi tiistaihin.

17.26 Katja Taimela sd: Arvoisa rouva puhemies! Ihan muutama kommentti tähän käytyyn keskusteluun. Tässä on tullut esille puheenvuoroissa, edustaja Jokisen kohdalla ainakin, että ei tarvitse sitoutua pelkästään tähän junaan tai junaliikenteen kehittämiseen tai juna ei ole ainut vaihtoehto tähän matkustamiseen. Minä olen hänen kanssaan siinä mielessä samaa mieltä, että ei tarvitsekaan, mutta kun me puhumme joukkoliikenteestä, linja-autoliikenne on ajallisesti ja ympäristönäkökulmistakin ajatellen kovin erilainen matkustusmuoto kuin raiteilla kulkeva juna, ja minun mielestäni nämä molemmat matkustusmuodot tietysti jatkossakin tarvitaan.

Edustaja Jokinen otti esiin, että tulee tehdä raideinvestointeja jatkossakin Suomessa — minä luulen, että tässä salissa ei ole kukaan siitä toista mieltä. Se vain, että kun voimassa oleva hallitus ja tulevat hallitukset löytäisivät euroja siihen, että meidän raiteet saisivat lisää paukkuja ja niitä euroja, koska suurin ongelmahan meillä on tällä hetkellä tuolla raide liikenteen puolella se, että — mistä tulee tämä epävarmuus ja se, että ihmiset eivät luota junaan — me menemme yksillä raiteilla. Meiltä puuttuu tämä kaksoisraidemahdollisuus, ja sitä kautta tulee epävarmuutta näihin aikatauluihin ja sen junan luotettavuuteen matkustusajoissa ja menemisissä.

Minä haluan kuitenkin todeta, että vaikka täällä on niin kovasti vakuutettu, että tässä ei nyt olla mihinkään markkinaehtoiseen liikenteeseen tämän lakiesityksen pohjalta menossa, niin hyvät rakkaat kollegat, kyllähän tämä on yksi portti tähän markkinaehtoiseen liikenteeseen ajamiseen meille Suomenmaahan, me emme pääse siitä yhtään mihinkään. Toisaalta minä haluan, että katsotaan näitä asioita myös ihan oikeasti silmästä silmään ja niin, että ollaan realistisia ja avoimia, mitä päätöksiä me olemme tekemässä.

Edustaja Tolppasta minä vielä olisin halunnut erikseen kiittää — hän tästä jo lähti — että hän vetosi maakuntien junaliikenteeseen, piti sen puolesta puheenvuoron. — Nyt loppuu aika.

Terve kilpailukyky on sosialidemokraateillekin tervetullutta, ja terveet kilpailutilanteet, (Puhemies koputtaa) mutta tässä on nyt kysymys jostain muusta.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 62/2015 vp

Toinen varapuhemies Paula Risikko: Ja sitten ministeri, olkaa hyvä, 3 minuuttia.

17.28 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner: Arvoisa puhemies! Hallituksen esityksellä rautatie- ja ratalain muuttamiseksi pantaisiin kansallisesti täytäntöön Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta eli niin sanottu rautatiemarkkinadirektiivi. Tämä olisi pitänyt panna kansallisesti täytäntöön 15.6.2015 mennessä, joten olemme jo neljä ja puoli kuukautta myöhässä direktiivissä annetusta täytäntöönpanoajasta.

Hallituksen esityksen mukaiset lait ovat puhtaasti unionilainsäädännön täytäntöönpanolakeja. Tästä näkökulmasta minun on vaikea ymmärtää liikenne- ja viestintävaliokunnan mietintöön jätettyjä eriäviä mielipiteitä. EU-direktiivi ja jopa sen nojalla annetut täytäntöönpanoasetukset on hyväksytty ja nyt on saatettava osaksi kansallista lainsäädäntöä, jotta täytämme EU-jäsenyysveloitteemme kuten muutkin jäsenvaltiot. Lähes kaikki muut EU:n jäsenvaltiot ovat sen jo tehneet.

Lakiehdotusten sääntely antaa rataverkon haltijalle myös mahdollisuuden ottaa käyttöön erilaisia maksuporrastuksia, jotka muun muassa kannustavat meluhaitan vähentämiseen, rautatieturvallisuuden parantamiseen ja uusien palveluiden kehittämiseen. Nämä maksujen alennukset tai korotukset antavat rataverkon haltijalle mahdollisuuden ohjata markkinoita ja toimintaa, mutta myös voidaan velvoittaa niiden käyttöönottoon, ja niitä ei laissa aseteta. Lisäksi rataverkon haltija voi halutessaan periä lisämaksuja tietyistä lisä- tai erityispalveluista, mikäli markkinat sen sallivat. Tällaisia lisäpalveluja ovat esimerkiksi vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyvä valvonta ja erikoiskuljetusten avustaminen. Lähelläkohtaisesti lakiesityksen hinnoitteluperiaatteet perustuvat siihen, että maksulla voidaan kattaa rataverkon ylläpidosta aiheutuvat kustannukset. Kustannuksia toisin sanoen kanavoidaan käyttäjille aina, aivan niin kuin vastalauseessa on edellytettykin.

Mitä tulee terminaalien, yksityisraiteiden ja rataverkon kilpailuneutraalisuuteen, se on rautatiemarkkinadirektiivissä ja edelleen hallituksen esityksessä yksiselitteisesti todettu, että näihin liittyviä palveluita on tarjottava kaikille tasapuolisesti yhtäläisin ehdoin ja kohdullista korvausta vastaan.

Suomessa ei ole lainsäädännöllisiä esteitä nykyiselläänkään rautateiden henkilö- ja tavariikemarkkinoille tulolle. Näin ollen tällä hallituksen esitykselläkään ei avata mitään uusia palvelumarkkinoita kilpailulle vaan pannaan vain ja ainoastaan kansallisesti täytäntöön unionilainsäädännön edellyttämät veloitteet palvelujen saatavuuden tasapuolisesta turvaamisesta sekä maksuperusteista. — Kiitos.

Yleiskeskustelu päättyi.

Eduskunta hyväksyi hallituksen esitykseen HE 13/2015 vp sisältyvien 1.—2. lakiehdotuksen sisällön mietinnön mukaisena. Lakiehdotusten ensimmäinen käsittely päättyi.