Liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: *HE 95/2023 vp Hallituksen esitys laiksi raideliikennelain ja liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta*

Paikallisliikenneliitto lausuu muutoksesta, minkä mukaan **ratamaksun perusmaksun 500 % korotus olisi mahdollinen, ja vastustaa muutosta.**

Investointien kustannukset tulisi olla tiedossa niistä päättämisen vaiheessa, sillä ne vaikuttavat liikennetaloudellisiin laskelmiin sekä päätöksiin käynnistää ja kehittää palveluja.

Ratamaksujen korotus ei ole hyvä ja investointihankkeiden kokoon suhteutettuna merkittävä rahoitusväline. **Radat tulisi toteuttaa tiehankkeiden tapaan investointirahoituksella**.

Ratamaksun korotuksella olisi vaikutusta kohdentumaansa kaupunkiseutujen lähiliikenteeseen, alueellisen raideliikenteen sekä kaukoliikennepalvelujen muuttuville kustannuksille ja edelleen lippujen asiakashinnoille sekä jo päätetyille ja päätöksenteon alla oleville ratahankkeille kaupunkiseuduilla ja alueiden välillä.

Viisinkertaista maksua perustellaan esityksessä pienenä. HSL on arvioinut, että nykyisellä kustannusrakenteella **muutos ratamaksun perusmaksutasossa johtaisi noin 20 prosentin korotuspaineeseen lähiliikenteen palvelun hinnoittelussa.**

Investointikustannusten kattamiseksi mahdollisesti perittävän **korotuksen vaihteluväli on suuri,** ja ainoan rajoitteen muodostaa katto, jonka todelliset investointikustannukset asettavat. Nyt ehdotetun mukaan **viranomaisella on laaja harkintavalta korotuksen perimisestä ja sen suuruudesta.**

Esityksessä todetaan, että lausunnonantajat olisivat ymmärtäneet väärin korotuksen luonteen, ja että se antaa vain mahdollisuuden. Kuitenkin kerrotaan, että **muutoksen tavoitteena on saada ratamaksun perusmaksun investointiperusteisesta korotuksesta nykyistä toimivampi rahoituskeino rataverkon investointien rahoitukseen.**

Esityksessä perustellaan, että verkkoselostuksen mukainen vuotta ennen tietoon tuleva maksukorotus olisi riittävä aika varautua. Näin ei ole, vaan **pitkäkestoisessa ja isoja investointeja vaativassa palvelukehityksessä tarvitaan lainsäädännön, verojen ja maksujen muodostaman toimintaympäristön vakautta.**

Julkisesti palvelusopimusasetuksen mukaan rahoitettavan ostoliikennesopimuksen maksimikesto on kymmenen vuotta, minkä aikana isot kalustoinvestoinnit on pystyttävä rahoittamaan. Erityisen merkittäviä investointeja vaativat henkilöliikennepalvelujen ostot voidaan tehdä tätäkin pidemmillä sopimuksilla.

Julkisen talouden pidossa tulisi olla useamman vuoden näkymä ennakoitavissa oleviin kustannuksiin. On ehdittävä suunnitella muutoksia ja etsiä ostoliikenteen kustannusnousuille rahoitusta. Julkisessa liikenteen hankkimisessa on rajoitteita sille, minkälaisia muutosvaroja sopimuksiin voidaan sisällyttää. On voitava luottaa, että tietty osuus liikennöinnistä toteutuu ja investoinnit saadaan rahoitettua.

Henkilöliikenteelle ei Suomessa ole useinkaan vaihtoehtoisia reittejä eikä raiteille saada muutoinkaan tasapuolisen kilpailun edellytyksiä Suomen lähtötilanteessa. Ratamaksujen korotukset vähentäisivät markkinaehtoisen junaliikenteen tarjontaa, vaikeuttaisivat julkisesti tuetun liikennetarjonnan kehittämistä sekä estäisi entisestään kilpailun toteutumista ja uusien liikenteenharjoittajien tuloa Suomen raideliikennemarkkinoille.

Rautatieliikenteen harjoittamisen muuttuvien kustannusten nousu heikentäisi kaikkein vähäpäästöisimmän ja turvallisimman liikennemuodon kilpailukykyä ja käyttöä suhteessa

tie- ja lentoliikenteeseen. Tarvitaan kokonaisvaltaista liikenteen kehityksen ohjausta, ennakoitavuutta toimintaympäristön kehitykseen ja näkemystä olosuhteisiimme tarvittavista vero- ja rahoituskeinoista.

Valtion tavoitteena on aidosti avata raidemarkkinaa ja mahdollistaa alueellinen henkilöraideliikenne. Mahdolliset korotetut ratamaksut kohdentuisivat ostoliikenteen osalta palvelun rahoittajille eli valtiolle itselleen raideliikenteen toimivaltaisena viranomaisena, HSL:lle toimivaltaisena viranomaisena raideliikenteessä alueellaan ja todennäköisesti enenevästi kuntaorganisaatioille ja niiden toimivaltaisille viranomaisille alueellisen ostoliikenteen mahdollisina sopimuskumppaneina.

Minna Soininen, toiminnanjohtaja, Paikallisliikenneliitto.

Paikallisliikenneliitto edustaa 15 toimivaltaista joukkoliikenneviranomaista, jotka järjestävät liikennepalveluja kaupungeissa ja kaupunkiseuduilla ja vastaavat yli 80 %:sta Suomen maajoukkoliikenteen matkoista. Jäseniämme ovat Helsingin seudun liikenne (HSL), Hämeenlinnan, Joensuun, Jyväskylän, Kuopion, Kouvolan, Lahden, Lappeenrannan, Oulun, Porin, Salon ja Raaseporin kaupungit, Meri-Lappi sekä Tampereen ja Turun joukkoliikenneyksiköt. Yhteistyöjäseniämme ovat neljä ELY-keskusta, Kaupunkiliikenne Oy, Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy, Tampereen Raitiotie Oy ja Waltti Solutions Oy.