LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

Hallituksen esitys laiksi raideliikennelain ja liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta (HE 95/2023 vp)

PeV, 29.2.2024

Risto Saari, LVM

Voimassa oleva sääntely (1/2)

- Raideliikennelain 140 § koskee ratamaksun perusmaksun alennuksia ja korotuksia.
- Sääntely perustuu yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin eli ns. rautatiemarkkinadirektiivin (2012/34/EU) 30-32 artikloihin.
  - Direktiivi pantu kansallisesti täytäntöön lailla rautatielain muuttamisesta (1394/2015), joka tuli voimaan 8.12.2015.
- Ratamaksun perusmaksuun voidaan tehdä:
  - Korotuksia investointiperusteella.
  - Korotuksia tai alennuksia eurooppalaisen junien kulunvalvontajärjestelmän käyttöönoton edistämiseksi tai rautatiemelun vähentämiseksi.
  - Alennuksia uusien palvelujen käyttöönoton edistämiseksi.
- Unionilainsäädäntö edellyttää, että kaikki direktiivin mukaiset maksuelementit korotuksineen ja alennuksineen tehdään rataverkon haltijan päätöksellä, rataverkon hinnoittelua ei voida periä veroina.

Voimassa oleva sääntely (2/2)

- Unionilainsäädäntö ei aseta korotuksille tai alennuksille minkäänlaisia rajoituksia.
- Kun ratamaksun alennuksia ja korotuksia koskevat säännökset pantiin kansallisesti täytäntöön 2015 (HE 13/2015 vp), päädyttiin ratkaisuun, että ratamaksun perusmaksun korotuksille ja alennuksille on asetettava puitteet (raja-arvot/katto):
  - Maksun korotukset ja alennukset ennakoitavissa ja ne ovat tarkkarajaisia ja siten täyttävät PL 81 §:n mukaiset edellytykset maksuille.
- Voimassa olevan RLL 140 §:n 5 mom. mukaan korotukset ja alennukset voivat olla korkeintaan 80 prosenttia voimassa olevaan maksutasoon verrattuna.

Ehdotetut muutokset 140 §:ään

- RLL 140 §:ään sisällytetään rautatiemarkkinadirektiivin 32 artiklan 3 kohdan mukaiset kriteerit siitä, milloin investointiperusteella korotettua ratamaksun perusmaksua voitaisiin periä:
  - Maksukorotuksen on oltava välttämätön investointihankkeen rahoittamiseksi (ja siitä on etukäteen ilmoitettu investointi- ja rahoitussuunnitelmissa);
  - Investointihankkeen on oltava kustannusvaikuttava ja/tai tehokas: pitkällä aikavälillä aika- ja kustannussäästöjä tai uusia palveluita rataverkolla;
  - Investointiperusteisen korotuksen ”vastike maksulle” (PL 81 § maksu) on siis se, että vastineeksi rataverkon käyttäjät saavat aika- ja kustannussäästöä ja enemmän ratakapasiteettia palvelujen tarjontaa varten.
- Euroopan komissio sinällään on ymmärtänyt Suomen tarpeen asettaa korotuksille ja alennuksille katto, mutta on huomauttanut, että 80 %:n katto on aivan liian alhainen, jotta korotuksella voitaisiin rahoittaa rataverkon investointeja.
  - Ehdotetaan, että investointiperusteella ratamaksun perusmaksun korotus voisi olla viisinkertainen voimassa olevaan ratamaksun perusmaksun tasoon verrattuna.
  - Korotusmahdollisuus vastaisi sitä, mitä aikoinaan perittiin rataverolain (605/2003) 5 §:n 2 momentin mukaisena investointiverona (0,5 snt/brtnkm) Kerava-Lahti-oikoradan rahoittamiseksi.

Perustelut muutokselle

- Tavoitteena on parempi unionilainsäädännön täytäntöönpano.
- OM todennut lausunnossaan, että rataverkon haltijan harkintavalta suuri ja toivonut asiaan PeV:n kantaa:
  - Unionilainsäädäntö ei lähtökohtaisesti salli minkäänlaisen katon asettamista rajoittamaan rataverkon haltijan päätösvaltaa ja komissio on todennut nykyisen korotuskaton liian rajoittavaksi.
  - Tarve löytää tasapaino unionilainsäädännön ja PL 81 §:n välillä ja se saavutettaisiin ehdotetun kaltaisella nykyistä suuremmalla liikkumavaralla.
  - Korotus on vastikkeellinen: rataverkon käyttäjät saavat investoinnin tuloksena enemmän ratakapasiteettia ja pitkällä aikavälillä aikasäästöjä.
  - Prof. Ojanen totesi antamassaan lausunnossa (LiVp 104/2014) mm., että direktiivin ja PL 81 §:n välille ei tulisi luoda jännitettä, etenkin kun sääntely on teknistä luonteeltaan ja kohdistuu ihmisten sijasta rautatiealan ammattilaisiin.
- Kyse on mahdollistavasta lainsäädännöstä, ei velvoittavasta sääntelystä.
  - Väylävirasto ei ole toistaiseksi turvautunut ratamaksun korotuksiin tai alennuksiin, mutta sille on annettava unionilainsäädännön mukainen mahdollisuus niihin.
- Väylävirasto valtion rataverkon haltijana on keskusvirasto:
  - Rataverkon rahoituksesta päätetään TAE:n käsittelyn yhteydessä ja eduskunta päättää jatkossakin rataverkon rahoituksesta.
  - Väylävirasto ei voi ottaa korotettua maksua käyttöön, jos siitä ei ole tehty päätöstä jo suunnittelu- ja rahoituksen päätösvaiheessa.

Vaikutuksista

- Ratamaksun perusmaksu on unionilainsäädännössä asetettu ns. suorien kustannusten tasolle, jolloin sillä voidaan kattaa vain junaliikenteen rataverkolle aiheuttama kuluminen, eikä sillä siten kateta rataverkon ylläpito- ja investointikustannuksia.
  - Perusmaksun taso on erittäin alhainen 0,1341 snt/brtnkm.
- Ehdotetun kaltainen investointiperusteinen korotus sallisi enimmillään sen, että ratamaksun perusmaksu olisi 0,735 snt/brtnkm, mikä vastaisi sitä maksutasoa, joka perittiin vuosina 2006-18 Kerava-Lahti-oikoradalla.
  - Investointiveroa ei ole voitu enää periä 15.6.2019 jälkeen, jolloin EU:n ratamaksusääntely voimaan.
  - Maksukorotuksen katto ehdotetaan asetettavaksi Kerava-Lahti-oikoradalta saadun empiirisen datan perusteella.
  - Kerava-Lahti-oikoradan maksutaso (perusmaksu + investointivero) ei johtanut liikenteen olennaiseen kiertämiseen tai siihen, että matkalippujen tai kuljetusten maksut olisivat olennaisesti nousseet.
  - Kerava-Lahti-oikoradalla investointiverolla ja ratamaksulla katettiin noin 15 prosenttia investointikustannuksista (vrt. tie- ja lentoliikenne, jossa investointi- ja ylläpitokustannukset katetaan täysimääräisesti kerättävillä maksuilla ja veroilla).
  - Korotettua maksua saisi periä vain siltä rataosalta, jolla investointi toteutetaan direktiivin mukaisilla edellytyksillä: maksukorotuksen vaikutukset jäisivät vähäiseksi koko rataverkon laajuisessa liikenteessä.

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

Kiitos

Risto Saari, LVM