

Plenum

Torsdag 11.4.2024 kl. 15.59—18.39

5. Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av spårtrafiklagen och lagen om transportservice

Regeringens proposition RP 95/2023 rd
Utskottets betänkande KoUB 1/2024 rd

Första behandlingen

Talman Jussi Halla-aho: Ärende 5 på dagordningen presenteras för första behandling. Till grund för behandlingen ligger kommunikationsutskottets betänkande KoUB 1/2024 rd. Nu ska riksdagen besluta om innehållet i lagförslagen. — Ledamot Ovaska, varsågod.

Debatt

17.37 **Jouni Ovaska kesk** (esittelypuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Siirrytään rajalta raiteisiin.

Hallituksen esityksessä 95/23 ehdotetaan muutettavaksi raideliikennelakia ja liikenteen palveluista annettua lakia. Hallituksen esityksessä on pitkälti kyse siitä, että kansallinen lainsäädäntö saatetaan vastaamaan EU-oikeutta erityisesti ratamaksun perusmaksun osalta.

Raideliikennelakiin tehtävistä muutoksista tärkein olisi se, että ratamaksun perusmaksua voitaisiin korottaa investointiperusteella enimmillään viisinkertaiseksi voimassa olevan ratamaksun perusmaksuun nähden. Ehdotetun muutoksen tavoitteena on saada ratamaksun perusmaksun investointiperusteisesta korotuksesta nykyistä toimivampi rahoituskeino rataverkon investointien rahoituksessa. Lisäksi lakiin tehtäisiin muutoksia, joita Euroopan komissio on esittänyt niin sanotun Pilot-kyselyn yhteydessä, kun se on tarkistanut Euroopan unionin neljännen rautatiepaketin säädösten täytäntöönpanoa Suomessa. Liikenteen palveluista annettuun lakiin tehtävät muutokset ovat tarkennuksia rautatieyritykseltä edellytettävään toimilupaan ja sen hallintaan.

Hallituksen esityksen käsittelyn aikana on tuotu esiin huoli ratamaksun perusmaksun mahdollisten korotusten vaikutuksista investointeihin ja sitä kautta matkustus- ja kuljetuskustannuksiin. On esitetty huoli siitä, että raidematkustamisen kustannusten nousu voi hidastaa liikenteen puhdasta siirtymää ja että logististen kustannusten nousu voi vaikuttaa kielteisesti Suomen kilpailukykyyn. Saadun selvityksen mukaan tällä hetkellä ei ole suunnitteilla investointihankkeita, joita suunnitellaan rahoitettavan korotetulla perusmaksulla. Tämän lisäksi valtion talousarvio ohjaa raideliikenteen investointeja, ja sitä kautta eduskunta voi vaikuttaa perusmaksun korotustarpeeseen.

Arvoisa puhemies! Valiokunta pitää esitystä tarpeellisena ja tarkoituksenmukaisena. Valiokunta on saanut perustuslakivaliokunnan lausunnon 5/24, jonka perusteella valiokunta esittää ensimmäisen lakiehdotuksen hyväksymistä muutettuna.

Punkt i protokollet PR 34/2024 rd

Valiokunnan saaman selvityksen mukaan EU-oikeus mahdollistaa sen, että kansallisella lailla säädetään niistä yleisistä periaatteista, joiden mukaisesti investointiperusteisesta korotuksesta päätetään. Valiokunta täsmentää tämän vuoksi pykälää perustuslakivaliokunnan edellyttämällä tavalla.

Valiokunta korostaa raideliikenteen merkitystä osana kestävästä liikennejärjestelmästä ja pitää tärkeänä, että valtioneuvosto seuraa ratamaksulainsäädännön vaikutuksia ja varmistaa raideliikenteen kehittämisen ja ylläpidon edellytykset.

Siispä liikenne- ja viestintävaliokunta on ehdottanut, että eduskunta hyväksyy muuttamattomana hallituksen esitykseen 95 sisältyvän toisen lakiehdotuksen ja eduskunta hyväksyy muutettuna hallituksen esitykseen 95 sisältyvän ensimmäinen lakiehdotuksen. Valiokunta oli yksimielinen.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Edustaja Kilpi, olkaa hyvä.

17.40 Marko Kilpi kok: Arvoisa puhemies! Tässä meillä on käsittelyssä esitys laiksi raideliikennelain ja liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta, ja tämä on pohjimmiltaan EU-lainsäädäntöä, jolla itse asiassa on varsin kiirekin toimeenpanna. Sikälikin on meidän kaikkien etujen mukaista, että tämä myös etenee täällä eduskunnassa nyt aikataulussaan, sillä mikäli näin tapahdu, niin EU pystyy kyllä siinä sitten myöskin käynnistämään Suomea vastaan rikkomusmenettelyjä. Sikälikin tämän lainsäädännön eteenpäin meneminen on varsin kannatettavaa.

Tässä esitetään kuitenkin korotusmahdollisuuksia investointiperusteisella ratamaksun perusmaksun korottamiseen, mutta se kannattaa muistaa näissä asioissa, että tämä talo, eduskunta, päättää niistä korotuksista sitten loppupeleissä, eli mikäli koetaan tämän suhteen pelkotiloja, riskejä, että tulee automaattisesti korotusmaksuja raideliikenteeseen, niin se ei pidä paikkaansa. — Kiitos.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Edustaja Asell, olkaa hyvä.

17.42 Marko Asell sd: Arvoisa puhemies! Me SDP:n valiokuntaryhmänä olemme tyytyväisiä siihen, että pystyimme valiokunnassa saamaan tästä tärkeästä aiheesta yksimielisen mietinnön, vaikka pykäläiä pitikin viilata. Suomen rautatieliikenteen pitkäjänteisen kehittämisen olisi oltava jokaisen eduskuntaryhmän sydämen asia. Kaupungistuminen, muuttuvat työmarkkinat, vihreä siirtymä ja kehittyvä teollisuutemme nojaavat rautateiden varaan.

Hallituksen esitys ehti nostaa alan toimijoissa ja teollisuudessa huolen siitä, millä perusteella ja millä prosesseilla ratamaksujen korotuksista tulevaisuudessa päätetään. Korotettu ratamaksu, jota ei tälläkään hetkellä ole käytetty, esitettiin nostettavan 80 prosentista enintään viisinkertaiseksi. Kertakorotuksena tämä hätkähdytti varmasti suuruudellaan.

Kysymys on rautatiemarkkinadirektiivin kansallisesta toimeenpanosta, johon kilpailuneutraliteetin mukaan kuuluu markkinatoimijoiden eriyttäminen ja voimakas itsenäinen asema. Meidän talousarviopohjaiseen päätöskäytäntöömme uusista investoinneista nämä periaatteet istuvat hieman oudosti, vaikka Väylävirastolla on vahva itsenäinen vastuu muun muassa väyläverkon kunnosta. Direktiivi kuitenkin selkeästi rajaa korotuksen käyttöä hankkeisiin, joita ei voida toteuttaa ilman korotettua ratamaksua ja jotka parantavat rataosuuden tehokkuutta tai kustannusvastaavuutta. Vähemmän on keskusteltu direktiivin

Punkt i protokollet PR 34/2024 rd

mahdollistamista alennuksista ratamaksuun, joita voidaan käyttää muun muassa uuden kalustotekniikan käytön edistämiseen.

Valiokunnassa saatujen selvitysten mukaan tällä hetkellä ei ole suunnitteilla investointihankkeita, joita suunnitellaan rahoitettavan korotetulla perusmaksulla. Osallistuminen investointikustannuksiin ratamaksun kautta ei voi olla keinona poissuljettu. Se on tehtävä suunnitelmallisen prosessin kautta etukäteen, jolloin voidaan arvioida vaikutuksia. Kustannusten nousu voisi helposti ohjata liikennettä myös raiteilta pois ja vaikuttaa näin Suomen kilpailukykyyn.

Arvoisa puhemies! Hallituksen lainvalmistelusta ei voi tässä asiassa antaa kiitoksia, kun kuitenkin kohtalaisen yksinkertaisesta asiasta saatiin monimutkainen ja sekava lakiesitys, jonka eri kohdista saattoi saada täysin päinvastaisen käsityksen. Kiitämme perustuslakivaliokuntaa ja kuulemiamme asiantuntijoita, jotta esitys on saatu direktiivin mukaiseksi. Emme yritä säätää maksun korotuksille näennäistä kansallista kattoa, joka olisi direktiivin vastainen, vaan kirjaamme lakiin, mitkä ovat perusteet mahdolliselle korotukselle ja mitä perusteluita vaaditaan lisää, jos halutaan maksuja nostaa vielä yli viisinkertaiseksi. Ehkä kuulemme joskus, miksi esitys oli alun perin näin sekava ja miksi oli yritetty säätää kansallista lainsäädäntöä juuri sinne, mihin se ei kuulunut. — Kiitos.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Edustaja Lindén, olkaa hyvä.

17.45 Aki Lindén sd: Arvoisa puhemies! Harkittuani asiaa tässä hetken aikaa päätin ottaa sillä tavalla osaa tähän keskusteluun, koska tässä kysymys on nyt kuitenkin raideinvestoinneista ja niiden rahoituksesta ja edustamani Varsinais-Suomi on ollut viime aikoina keskustelussa hyvin voimakkaan riepottelun kohteena tämän länsiratahankkeen osalta. Siitä näyttää tulleen vähän sellainen heittopussi, jota vuorotellen sitten eri puolueet nuijivat ja näkevät siinä mahdollisuuden säästää ja rahoittaa siitä kertyvällä säästöillä kaikenlaisia muita hyviä hankkeita.

Olen huomannut keskustellessani eri puolilla Suomea asuvien ihmisten kanssa, että yleisesti ottaen ei tunneta tätä hanketta. Kenties alun perin se väärä slogan, Turun tunnin juna, antoi jollakin lailla tämmöisen elitistisen käsityksen jostain tällaisesta erityisradasta. Kysymyshän on siitä, että 120 vuotta sitten rakennettiin Turun ja Helsingin välille rata, joka kiertää Suomenlahden rannikon kautta yli 200 kilometrin matkan, kun matka olisi linnuntietä 160 kilometriä. Kävin eräänä päivänä puhetilaisuudessa Tampereella. Menin täältä Helsingistä kätevästi junalla Tampereelle, tunti 30 minuuttia. Tällä hetkellä kotipaikkakuntani Turun ja eduskuntatyön välillä käytän pääasiassa omaa henkilöautoa, koska se on merkittävästi nopeampi. Ensinnäkin Turun kaupungin sisällä on siirtyminen tällä hetkellä vain käytössä olevalle Kupittaaan asemalle, kun päärautatieasema on suljettuna, ja sitten tulo epävarmalla junayhteydellä, joka usein pysähtelee tuon huonokuntoisen radan varrella — yksiraiteinen rata, mutkainen, tekee 50 kilometriä ylimääräistä matkaa. Kysymys on yksinkertaisesti siitä, että saataisiin kaksi raidetta ja saataisiin Salon ja Lohjan välille nopeampi yhteys. Kyllä Suomella tänä päivänä tulee olla rahaa tällaisiin raideinvestointeihin eteläisessä Suomessa, kun 120 vuotta sittenkin sellaisiin on ollut mahdollisuus.

Eli tässä lakiesityksessä nyt ei tästä asiasta sillä tavalla ole suoraan kysymys mutta on kuitenkin kysymys raideinvestoinneista, ja tällä tavalla halusin nostaa tämän asian ja siihen liittyvät väärät käsitykset esille. — Kiitoksia.

Punkt i protokollet PR 34/2024 rd

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Edustaja Ovaska, olkaa hyvä.

17.47 **Jouni Ovaska kesk:** Arvoisa herra puhemies! Tosiaan tämä lainsäädäntö nyt, niin kuin todettua, päivittää vaan sitä EU-oikeutta Suomen osalta, ja varmasti tarve tällaisille investoinneille ja korotetuille ratamaksuille on tullut keskisestä Euroopasta. Siellä ollaan oltu aloitteellisia tämän lakiuudistuksen kautta, joka nyt sitten Suomen pitää omalta osaltaan hoitaa. Tämä esitys ei myöskään näyttäisi vielä ainakaan asiantuntijaselvitysten mukaan vaikuttavan siihen, että näitä korotuksia tulisi Suomen raideverkkoon lähiaikoina. Ja jos niitä hankkeisiin tulee, niin eduskunta ne päättää.

Tämä lakiesitys ei — tämän sanon liikennevaliokunnan jäsenenä, en edusta puheenjohtajana vaan jäsenenä — edistä muttei myöskään hidasta Turun tunnin juna -hanketta. Todella toivon, että tämä hallitus ei sitä toteuta.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Ja edustaja Kilpi, olkaa hyvä.

17.49 **Marko Kilpi kok:** Arvoisa puhemies! Pitää vielä liikenne- ja viestintävaliokunnan puheenjohtaja Ovaskan hyvää puheenvuoroa tässä tukea. Näin juuri on, kuten Ovaska tuossa juuri sen esitti. Asia ei koskettele tältä osin millään tavalla Turun, mikä se nyt onkaan, [Aki Lindén: Länsirata!] — länsirataa elikkä tunnin junaa. Näiltä osin totta kai tuossa käsittelyn aikana asiantuntijakuulemisissa on nostettu esiin juurikin näitä kohtia muun muassa teollisuuden osalta, että tällaiset korotukset tulevat vaikuttamaan merkittäväällä tavalla Suomen teollisuuden kilpailukykyyn, ja kuten tässä on todettukin, niin näin ei tule tapahtumaan. Hallituksella ei ole minkäänkään suunnitelmia tämän käyttämiseen. Kysymys on todellakin enemmänkin EU:n lainsäädännöstä ja tarpeellisuudesta siellä päin. — Kiitos.

Riksdagen avslutade den allmänna debatten.

Riksdagen godkände innehållet i lagförslag 1 och 2 i proposition RP 95/2023 rd enligt betänkandet. Första behandlingen av lagförslagen avslutades.