

Täysistunto

Torstai 8.2.2024 klo 15.58—18.28

7. Hallituksen esitys laiksi raideliikennelain ja liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Hallituksen esitys HE 95/2023 vp

Lähetekeskustelu

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Lähetekeskustelua varten esitellään päiväjärjestyksen 7. asia. Puhemiesneuvosto ehdottaa, että asia lähetetään liikenne- ja viestintävaliokuntaan.

Lähetekeskusteluun varataan tässä vaiheessa enintään 30 minuuttia. Jos puhujalistaa ei tässä ajassa kyetä käymään loppuun, niin asian käsittely keskeytetään ja sitä jatketaan muiden asiakohtien jälkeen. — Keskustelu alkaa. Ministeri Ranne, olkaa hyvä.

Keskustelu

18.03 Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne (esittelypuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Raideliikennelaki tuli voimaan 1.1.2019, ja laki on voimassa olevan EU-lainsäädännön mukainen puitelaki. Nyt raideliikennelakiin esitettävillä muutoksilla tehtäisiin raideliikennelakiin kolmas tarkastuskierrös sen jälkeen, kun laki tuli voimaan. Raideliikennelakiin esitetään muun muassa muutosta ratamaksun perusmaksun investointiperusteeseen korotukseen niin, että korotusmahdollisuus vastaisi nykyistä paremmin EU-lainsäädännön tavoitteita. Tämän vuoksi raideliikennelain 140 §:ään kirjattaisiin EU-lainsäädännön mukaiset kriteerit sille, milloin ratamaksun perusmaksua voitaisiin investointiperusteella korottaa. Näitä kriteerejä olisi ensinnäkin se, että investointihankkeen on oltava kustannusvaikuttava ja tehokas. Tämä tarkoittaa sitä, että investointihankkeen tulisi johtaa pitkällä aikavälillä esimerkiksi aika- ja kustannussäästöihin tai mahdollisuuteen lisätä rataverkolla rautatieliikenteen palveluita. Toiseksi investointiperusteisen korotuksen käyttöönoton pitää olla välttämätöntä investoinnin toteuttamisen kannalta, ja siksi maksukorotuksesta on ilmoitettava ennen hankkeen käynnistämistä.

Voimassa olevan lain mukaan ratamaksun perusmaksua voidaan korottaa 80 prosentilla investointiperusteella. EU-lainsäädäntö ei aseta mitään kattoa ratamaksun perusmaksun investointiperusteiselle korotukselle, mutta olemme sellaisen asettaneet kansallisista valtiösääntöoikeudellisista syistä, koska maksujen pitää olla riittävän tarkkarajaisia ja ennakoitavissa. Euroopan komissio on kiinnittänyt huomiota siihen, että Suomen kansallisista syistä asettama katto on kovin alhainen eikä 80 prosentin korotuksella mitenkään voida kannattavalla tavalla periä käyttäjä maksaa -periaatteen mukaisesti osaa rataverkon investointikuluista rataverkon käyttäjiltä.

Nyt ehdotettu muutos mahdollistaisi sen, että investointiperusteella korotetun ratamaksun perusmaksu voisi olla enimmillään viisinkertainen voimassa olevan ratamaksun perus-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 2/2024 vp

maksun tasoon verrattuna. Tämä muutos vastaisi siis paremmin EU-lainsäädännön tavoitetta. Ehdotettu muutos on mahdollistavaa lainsäädäntöä, eikä se velvoita rataverkon haltijaa ottamaan investointiperusteista korotusta käyttöön. Lisäksi korostan sitä, että viime kädessä aina eduskunta päättää valtion rataverkon jäseninvestointien rahoituksesta valtioneuvoston esittämän vuotuisen talousarvioesityksen käsittelyn yhteydessä. Näin ollen esimerkiksi Väylävirasto ei voi ilman valtioneuvoston ja eduskunnan tahtotilaa lähteä korotamaan ratamaksun perusmaksua. Jatkossakin valtion rataverkon uudistamiseen ja parantamiseen tähtäävät investoinnit rahoitetaan ensisijaisesti valtion talousarviosta eduskunnan päätöksellä.

Hallituksen esitykseen sisältyy toinenkin lakiehdotus, jolla muutettaisiin rautatieyrityksen edellyttämää toimilupasääntelyä liikenteen palveluista annetussa laissa. Muutokset tähtäävät siihen, että Liikenne- ja viestintävirastolla olisi paremmat edellytykset valvoa sitä, että rautatieyritys täyttää toimilupaedellytykset myös siinä tilanteessa, jossa rautatieyrityksen omistajat muuttuvat. Ehdotettujen muutosten avulla pyrimme valvomaan sitä, että Suomessa ja siten laajemmin Euroopan talousalueella toimivien rautatieyritysten omistus ei siirtyisi huomaamattamme Euroopan talousalueen jäsenvaltioiden ulkopuolelle kolmansille maille, esimerkiksi Venäjälle. — Kiitos.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Kiitokset ministerille. — Edustaja Autto.

18.07 Heikki Autto kok: Arvoisa rouva puhemies! Kiitos ministeri Ranteelle hyvästä hallituksen esityksen esittelystä eduskunnalle. Liikenne- ja viestintävaliokunta varmasti laatii tästä hyvän mietinnön aikanaan.

Oikeastaan yksi kysymys tässä salissa lähetekeskustelussa. Kun tosiaan tätä ratamaksua voidaan investointiperusteisesti tämän lain hyväksymisen jälkeen sitten lain tultua voimaan korottaa, niin voivatko tähän sisältyä myös senkaltaiset investoinnit, joita rataverkolle tehtäisiin esimerkiksi yhteistoiminnassa teleoperaattorien kanssa, että junien matkustajien mahdollisuus käyttää nopeaa internetyhteyttä junamatkan aikana paranisi? Tätä kysymystä perustelen sillä, että jos netti toimii junissa kattavasti ja se mahdollistaa esimerkiksi työnteon koko junamatkan ajan hyvin täysipainoisesti tai sitten vaikkapa vapaa-ajan matkalla esimerkiksi striimitasaisen televisio-ohjelman seuraamisen, niin näillä olisi varmasti merkittävä vaikutus siihen, että saamme ymmärrystä, kuinka juna matkustustapana voi tulevaisuudessa kehittyä, kuinka suuri potentiaali junamatkustamisella on Suomen kaltaisesa hyvin harvaan asutussa maassa tulevaisuudessa kerätä kasvavaa matkustajamäärää. Tällä, että tätä nopeaa internetyhteyttä kehitettäisiin koko päärataverkolla, olisi tietysti sillä tavoin merkittävä vaikutus, että se lisäisi etätyön mahdollisuuksia, ylipäätään se lisäisi työn tuottavuutta Suomessa, kun työmatkojakin pystyttäisiin sitten tehokkaammin hyödyksi käyttämään. Mutta sillä olisi varmasti myös se vaikutus, että kun tämä itse ratojen välityskyvyn parantaminen ja myöskin matka-aikojen lyhentäminen sen fyysisen infrastruktuurin parantamisella on valtavan kallista ja meillä on valtavan suuria investointitarpeita päitsi rataverkolla myös muun liikenneinfrastruktuurin kehittämisen suhteen, niin sillä, että netti toimii, nopea nettiyhteys joka puolella maata koko päärataverkolla, voidaan varmasti saavuttaa myös niitä vastaavia hyötyjä, mitä muuten tavoiteltaisiin sillä junaradan välityskyvyn ja matka-ajan lyhentämisellä. Silloinhan, jos pystyt vaikkapa netissä täysipainoisesti olemaan ja työskentelemään koko matkan ajan, katoaa sen merkitys, oletko kymmenen minuuttia nopeammin vai hitaammin sitten toimistolla siellä toisessa maakunnassa, jonne

Pöytäkirjan asiakohta PTK 2/2024 vp

vaikkapa työn puolesta pendelöit. Elikkä tässä mielessä tätä kysyisin: mahdollistaako tämä nopeiden nettiyhteyksien kehittämisen junarataverkolle?

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Eskelinen.

18.11 Seppo Eskelinen sd: Arvoisa rouva puhemies! Kiitos ministerille esittelystä. Täsähän tämä perusosan korotus ratamaksuun on ihan perusteltu pelkästään jo kustannustason nousun myötä.

Sitten ehkä kysymyksiä herättää tämä ratamaksun investointiosan katon raju korotus. Sitä 80 prosenttiahan, mikä väylällä on tällä hetkellä ollut, ei ole käytetty. En tiedä, miksi sitä ei ole käytetty. Mutta itse pohdin lähinnä sitä, että meillä nyt kumminkin raideliikenteen kasvua tavoitellaan monistakin syistä ja tietysti isona on myös nämä ilmastoperusteet, ja nyt tulee tämmöinen viisinkertainen maksun korotus, joka nyt kumminkin kohdennetaan tiettyyn investointiin. Täsähän on erikoista, että Väylävirasto periaatteessa tekee tämän korotuksen, jonka sitten hallitus voi LVM:n budjetissaan paikata sieltä perusväylänpidon tai investointien kautta, miten sitten kulloinkin menee.

Kun näitä sidosryhmiä on kuultu, niin metsäteollisuus suhtautuu tähän erittäin kriittisesti. Ymmärrän sen. Heidän kilpailukykynsä on tällä hetkellä kovalla koetuksella, ja särähti korvaan vähän tämä ministerin lausuma ”kuluttaja maksaa”. Tätä juuri metsäteollisuus pelkää, että vyörytetään sitten näitä kustannuksia rajustikin raideliikenteen puolelle, ja meillä ei ole varaa metsäteollisuuden kuljetuksia esimerkiksi kumipyörille kokonaan siirtää missään tapauksessa. VR:hän kiinnitti huomion siihen, ja näin varmaan tulee, että nämä päätökset sitten aikanaan tulevat määräaikaisina ja hankekohtaisina, jos tämä korotus tehdään.

Ymmärrän, että hallitus hakee niitä keinoja, millä vastataan tähän paineeseen, kun hallitusohjelmassa ja teillä investointiohjelmassa on raideliikennepainotteisuus — mikä on hieno asia, sitä ei missään tapauksessa pidä vastustaa eikä kieltää, mutta ymmärrän, että tänne investointien puolelle haetaan eri maksuelementtejä, ja tietysti verotuksen osaltahan työryhmä on olemassakin. Mutta onko tämä se oikea tapa, niin sitä sopii arvioida. Erityisesti tuolla valiokunnassa kyllä minusta tätä vaikutusten arviointia tässä vielä pitää kovastikin tehdä ja pohtia, mitkä vaikutukset tällä on siihen raideliikenteen isoon kuvaan ja tulevaisuuskuvaan.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Hoskonen.

18.14 Hannu Hoskonen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Samaan asiaan kiinnitän huomiota, mihin edustaja Eskelinen edellisessä puheenvuorossaan oman huolensa esitti, eli juuri nimenomaan tämä ratamaksujen nousu, josta investointiperusteisesti lähdetään nostamaan rajusti niitä hintoja, ja nimenomaan iskemme niihin kuljetusintensiivisiin aloihin, niin kuin metsäteollisuus parhaimmillaan on.

Tämä Venäjän hyökkäyssota Ukrainan kimppuun aiheutti sen, että kun puuliikenne loppui tuolta Venäjän puolelta tännepäin ja sitten ennen kaikkea Saimaan kanava meni kiinni, niin olemme tilanteessa, jossa kuljetuskustannukset ovat nousseet aivan rajusti. Olen jo kahden vuosikymmenen ajan puhunut siitä eri tilaisuuksissa, eri tilanteissa, että Suomen on käynnistettävä aidosti Kymijoen kanavan rakentaminen.

Minua aina huvittaa tämä tilanne, että kun siitä keskustellaan, se on vähän samanlainen asia kuin alkaisi puhua... Kaikki ihmiset tietävät, että kanavan verkon rakentaminen, mikä

Pöytäkirjan asiakohta PTK 2/2024 vp

Euroopassa on jo 200—300 vuotta sitten ymmärretty, on erittäin tärkeä hanke, jos me haluamme raskasta liikennettä vähentää maanteiltä ja alemmalta tieverkolta. Käykää Tona-
van rannalla, vaikka Budapestissa, istumassa, näette, mitä on sisävesiliikenne. Suomessa tästä ei uskalla edes puhua, ja ne, jotka puhuvat, niin heidät leimataan enempi tai vähem-
min löyhäpuheisiksi ihmisiksi, joilla ei vastuunkantoa ole. Juuri päinvastoin. Rataverkkoa
pitää kyllä kunnostaa, ja niin kuin edustaja Eskelinen hyvin kuvasi, niin nämä huolet on pi-
dettävä mielessä koko ajan, mutta jos kehitämme kuljetuskapasiteettia Kymijoen kanavaa
ja Mäntyharjun kanavaa rakentamalla, eli yhdistämällä Päijänne ja Saimaa, niin olemme
silloin valtavan paljon pitemmällä, koska silloin 80 prosenttia Suomen metsäteollisuuden
kuljetuksista tulisi sisävesireittien piiriin, joka olisi aivan valtava kustannusetu kilpailuilla
markkinoilla. Ruotsi käyttää tätä erinomaisesti hyväksi, Keski-Euroopassa se on osattu jo
300—400 vuotta. Jos ette puhettani usko, niin käykääpä siellä Budapestissa tai jossakin
Tonavan rannalla lomalla tai Reinin varrella, niin näette, mitä se oikeasti on. Olen hyvin
pahoillani tästä tilanteesta, että Suomi on tällaiseksi mennyt.

Arvoisat edustajakollegat, — vaikka vähälukuisena olette paikalla, mutta uskon, että
huoneissa seurataan innolla tätä puheenvuoroa — jos me tällä keinoin jatkamme, niin me
joudumme tottumaan, arvoisat edustajakollegat, siihen, että meidän metsäteollisuus lähtee
pikkuhiljaa vetäytymään tästä maasta pois. Nyt on jo Stora Ensolla menossa tuhatta ihmis-
tä koskeva yt-neuvottelu parhaillaan. Tätäkö me aidosti haluamme? Minä pelkään sitä päi-
vää, kun nämä lähtevät. Kun seuraava päätöksenteko, joka koskee teollisuuslaitosten lak-
kauttamista, tulee, niin tässä salissa on paljon totisempaa porukkaa, ja sille me emme mah-
da mitään. Kaksi kolmesta suuresta metsäteollisuusyrityksestä tällä hetkellä on jo ulko-
mailla omistettuja, enemmistö osakkeista ulkomailla. Elikkä tämän huoli pitää nyt meidän
kantaa, ja tämä on täysin meidän vastuulla. Me voimme tämän tehdä. Jos me tällä keinoin
vetkuttelemme ja annamme infran, mikä lisää tehoja kuljetuksiinsa, rapautua, niin sitten
joudumme sietämään seuraukset. — Ei muuta.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Kiljunen.

18.17 Kimmo Kiljunen sd: Arvoisa puhemies! Arvostan sitä, että olitte joustava: keskus-
telupuheenvuoron salliessa mentiin jo vesiliikenteen puolelle. Ymmärrän, että kun liiken-
neministeri on paikalla, niin hetkeä voidaan käyttää hyväksi. Minä rajaan oman puheen-
vuoroni kyllä raideliikenteeseen. Otan siitä kuitenkin yhden esimerkkitapauksen.

Arvostan hallitusta hyvin siitä, että te panostatte raideliikenteeseen. Te näette sen mer-
kityksen Suomessa. Siinä ovat ympäristölliset tekijät aivan varmasti mukana — fossiilises-
ta polttoaineesta ja fossiilisesta liikenteestä irtipääsyn tavoitteet ovat siellä hyvin selkeästi
mukana — mutta myöskin matkustusmukavuus pitkien etäisyyksien Suomessa. Haja-asu-
tusalueidenkin Suomessa raideliikenne on yksi — ja ei ainoastaan yksi vaan keskeinen —
runkoverkko. Tähän pitää panostaa. Puhutaan raideinvestoinneista, kyllä, mutta eiväthän
pelkästään investoinnit ratoihin ole se juttu. Yhtä tärkeää, että on pysähdyspaikkoja, missä
ne junat pysähtyvät, eikö niin? Eli tämä on se keskeinen kysymys. Nyt tässä on matkan ku-
luessa tapahtunut sellaisia muutoksia, että kun on haluttu nopeuttaa tietyiltä alueilta toisil-
le siirtymisiä, isoista keskuksista toisiin, niin me olemme haja-asutusalueilla panneet sel-
laisia paikkoja kiinni, että se on tuntunut arkijärjellä — tänään käytettiin termiä ”arkijärki”
— täysin järjettömältä.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 2/2024 vp

Otan yhden esimerkin, kun liikenneministeri on tässä paikalla. Haluaisin kuvata, missä kohdassa me näemme sen, miksi me teemme ratkaisun, joka tuntuu täysin mielettömältä. Kysymys on itäisen radan suunnasta. Rata lähtee Kouvolasta Joensuuhun, junat säännöllisesti eteenpäin. Kouvolasta mennään myöskin Kuopion suuntaan. On häkellyttävää, että siitä Kouvolasta eteenpäin kun lähdetään, siinä on lähes sadan kilometrin pätkä, josta se ainoa iso asema on poistettu — on muitakin asemia — eli Luumäen asema. Siinä on iso keskusalue, yli 10 000 käyttäjää on vuosittain ollut sillä alueella, ja se on aivan keskeinen elementti sen alueen elinvoiman kannalta. Ja nyt on väkisin siirretty liikennöinti kumipyörien varaan. Minkä takia Luumäeltä asema pantiin pois? Siitä on jo reilusti toistakymmentä vuotta aikaa. Eikö voisi harkita uudelleen investointeja siihen, jossa on aito elinvoima tällaiselle keskukselle keskeisesti? Outoahan siinä on se, että siis Kouvolasta Lappeenrantaan on lähes sata kilometriä. Kun Lappeenrannasta mennään Imatralle, niin kaukojunat, jotka tulevat Joensuusta, kyllä pysähtyvät Joutsenossa, joka on käytännössä tämän ison Saimaan alueen keskellä siten, että siitä on 15 kilometriä Lappeenrannan keskustaan ja 15 kilometriä Imatran keskustaan. Junat pysähtyvät siinä, ja Imatralta eteenpäin tulevat sitten Simpele, Parikkala, Kesälahti ja niin edelleen. Ihan oikein. Ihan oikein, että ne junat pysähtyvätkin siellä, koska sillä pidetään elinvoimaisina nämä rajaseudun kunnat.

Ottaisiko liikenneministeri tämän pohdittavakseen, voitaisiinko se Luumäen asema siihen uudelleen sijoittaa ja rakentaa? Tiedän, että sen kunnan puitteissa siihen suhtaudutaan erinomaisen positiivisesti. Silloin saataisiin pieni kasvukeskus Kouvolan ja Lappeenrannan väliin. Tässä on kyllä omakin lehmä ojassa, mutta en avaa sitä lehmää.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Ei ole pyydettyjä puheenvuoroja. Haluaako ministeri kommentoida? — Olkaa hyvä.

18.20 Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne (vastauspuheenvuoro): Aloitan itse asiassa tästä, että kuinka näitä rahoja voitaisiin käyttää.

Ensinnäkin täytyy muistaa tässä, että EU velvoittaa meitä tähän ja tämä on mahdollistavaa lainsäädäntöä. Meillä ei ole minkäänlaisia tavoitteita hallituksella esimerkiksi aiheuttaa elinkeinoelämälle tai metsäteollisuudelle lisää kustannuksia. Tämä on nimenomaan mahdollistavaa.

Sitten kun näitä investointiperusteisia kriteerejä tarkastelee, niin täällähän todella on mahdollisuus lisätä rataverkolla rautatieliikenteen palveluja. Tämän investointihankkeen tulisi tätä tehdä, ja sitten, että tämän korotuksen käyttöönoton pitää olla välttämätön. Mutta tämä, mitä edustaja Autto kyseli junien tietoliikenneyhteyksien parantamisesta, niin minä en näe, että siihen on suoraa estettä, mutta tämä täytyy toki tarkistaa. Mutta hallituksella on tällä hetkellä käynnissä meidän junien tietoliikenneyhteyksien parantamiseen liittyvä hanke. Tämä on käynnissä. Meillä on jatkuvat neuvottelut: VR, teleyritykset, Traficom, Väylävirasto, VM. Eli meillä on nämä hyvin vaikeat, koska me tietenkin toivomme, että markkinaehtoisesti näihin lähdetään. Ja tämä olisi mahdollista saada tietenkin tätä kautta. Eli me valmistellaan ehdotus tietoliikenneyhteyksien parantamiseksi, ja sitten myöskin pohditaan tätä valtiontukisysteemiä tähän. Mutta tämä niin kuin kahdella kaistalla menee.

Sitten tämä huoli siitä, että onko tästä nyt syntymässä metsäteollisuudelle lisää kustannuksia — ei ole. Eli tämä on se pieni mahdollisuus, joka voidaan käyttää. Ja se, että miksi tämä korotus on niin suuri, niin itse asiassa meillä on esimerkki tällaisesta maksukorotuk-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 2/2024 vp

sesta Kerava—Lahti-oikoradan rakentamisen yhteydessä. Siellähän oli vastaava korotus, kun siellä haettiin niitä investointikustannuksia, ja siellä saatiin 15 prosenttia näillä ratamaksun perusmaksun tyypillisillä korotuksilla ja sitten loppu 85 tuli valtion budjetista. Eli sieltä lähdettiin hakemaan sitä. Ja onhan aivan selvää, että eihän näillä erilaisilla maksuilla voi näitä isoja investointeja kattaa.

Eli tässä jos miettii tätä kokonaisuutta: niin mahdollistavaa, ei velvoittavaa. Ja hallituksella on kuitenkin isona perälautana se, että me haluamme nimenomaan, että elinkeinoelämä hyötyy meidän toimistamme. Me emme halua missään nimessä heikentää kilpailukykyä emmekä aiheuttaa lisäkustannuksia niin, että me olisimme sitten omaa elinkeinoelämäämme tai raskasta teollisuutta tai sitä metsäteollisuutta sakottamassa.

Vielä tästä Luumäen asemasta. VR:ään kannattaa varmaan olla yhteydessä. Kyllä sitä kautta on saatu niitä palautettuaakin, mutta se ei valitettavasti ole minun omistajaohjaukseni. — Kiitoksia.

Keskustelu päättyi.

Asia lähetettiin liikenne- ja viestintävaliokuntaan.