

Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi Valtionrautateista

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi laki Valtionrautateista. Lailla Valtionrautateista muodostetaan valtion liikelaitoksista annetun lain mukainen valtion liikelaitos. Kyseessä on sanotussa laissa tarkoitettu laitoskohtainen laki. Uusi organisaatiotyyppi sijoittuu lähinnä nykyisen virastomuotoisen liikelaitoksen ja valtioenemmistöisen yhtiön väliin.

Esityksen tavoitteena on selkeyttää Valtionrautateiden liiketoiminnallisten ja yhteiskunnallisten tehtävien hoitoa ja vastuuta, parantaa Valtionrautateiden liikennepoliittista ohjattavuutta sekä markkinaohjautuvuutta ja liiketoiminnan edellytyksiä ja sitä kautta Valtionrautateiden kilpailukykyä ja liiketaloudellista tuloa sekä palvelujen laatua. Liikelaitosuudistus keventää Valtionrautateiden hallintoa ja yksinkertaistaa sen päätöksentekoa. Edelleen liikelaitosmuoto tarjoaa paremmat mahdollisuudet kilpailukykyiseen henkilöstöpolitiikkaan.

Ehdotetussa laissa annettaisiin Valtionrautateiden ominaispiirteistä johtuvat mainittua valtion liikelaitoksia koskevaa yleislakia täydentävät säännökset.

Valtionrautateiden tulisi toimia liiketaloudellisten periaatteiden mukaisesti. Sen tulisi huolehtia rautatieliikenteen ja siihen liittyvien palvelujen kehittämisestä ja tarjonnasta asiakkaiden ja koko yhteiskunnan tarpeiden sekä liiketoiminnan edellytysten mukaisesti. Valtionrautateiden tulisi voida tuottaa henkilö- ja tavara-liikennepalvelut kilpailukykyisesti linja-autoliikenteeseen ja raskaaseen kuorma-autoliikenteeseen verrattuna. Rautatieliikenteen yhteiskunnalliset edut muihin liikennemuotoihin nähden tulisi ottaa huomioon liikennepoliittisia ohjauspäätöksiä tehtäessä.

Valtionrautateiden hoitamat radan ylläpito- ja rakentamistehtävät rahoitettaisiin valtion tulo- ja menoarviossa osoitetuin määrärahoihin. Näin voitaisiin radanpidon kustannukset erottaa muiden liikenneväylien tavoin varsinaisesta

liiketoiminnasta, liikenteen harjoittamisesta. Tulo- ja menoarvioon otettavien määrärahojen kautta ohjattaisiin rataverkon laajuutta ja tasoa. Valtioneuvosto päättäisi rataverkosta. Valtionrautatiet suoritaisi ratamaksua, jonka suuruus määrittäisiin vuosittain liikennepoliittisin perustein.

Valtionrautateiden talous järjestettäisiin muutoin pääpiirteissään valtion liikelaitoksia koskevan yleislain mukaisesti. Valtionrautatiet päättäisi lähtökohtaisesti itse hinnoittelustaan. Asetuksella olisi kuitenkin tarvittaessa mahdollista säätää, että valtioneuvosto päättää hinnoista tai hintojen yleisestä tasosta. Tämä olisi tarkoituksenmukaista lähinnä vain henkilöliikenteen tariffitason osalta. Jos Valtionrautateille määrätään merkittävä kannattamaton tehtävä tai velvoite, josta aiheutuvaa rasisusta ei oteta huomioon asetettaessa laitokselle tulos-tavoitetta, Valtionrautatiet hoitaa tehtävän siitä kertyvien tulojen ja laitokselle valtion tulo- ja menoarviossa osoitetusta määrärahasta myönnetyn korvauksen rajoissa.

Korvauksia myönnettäisiin ensi sijassa Valtionrautateiden henkilöliikenteen palvelutarjonnan ja kohderyhmälennusten turvaamiseksi nykyisessä laajuudessa. Myös henkilöliikenteen yleisen hintatason pitäminen reaalisesti nykyisellä tasolla edellyttää korvauksia.

Siirtymävaiheessa sekä tarvittaessa myöhemminkin liikenne- tai muista yhteiskuntapoliittisista syistä Valtionrautateille voitaisiin osoittaa valtion tulo- ja menoarviossa kehittämismäärärahaa.

Valtionrautateiden henkilöstö säilyttää esityksen mukaan nykyisiin palvelussuhteisiinsa kuuluvat oikeudet ja velvollisuudet.

Liikelaitosuudistuksen johdosta Valtionrautateiden valtiontaloudelle aiheuttama rasitus pienentyy.

Laki Valtionrautateista on tarkoitus saattaa voimaan 1 päivästä tammikuuta 1990.

SISÄLLYSLUETTELO

	Sivu		Sivu
YLEISPERUSTELUT	3	5. Suhde muuhun lainsäädäntöön	15
1. Esityksen yhteiskunnallinen merkitys	3	YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT	15
1.1. Tavoitteet	3	1. Laki Valtionrautateista	15
1.2. Keinot	4	1 § Hallinnollinen asema	15
2. Nykyinen tilanne	5	2 § Toimiala ja tehtävät	16
2.1. Lainsäädäntö	5	3 § Radanpito ja ratamaksu	16
2.2. Palvelut	6	4 § Palvelutavoitteet	17
2.2.1. Yleistä	6	5 § Hinnoittelu	18
2.2.2. Tavaraliikennepalvelut	6	6 § Lainanotto	19
2.2.3. Henkilöliikennepalvelut	7	7 § Korvaukset	19
2.2.4. Radanpidon tehtävät ja palvelut ...	8	8 § Kehittämismääräraha	20
2.3. Organisaatio ja henkilöstö	8	9 § Liikenneministeriön ohjaus	20
2.4. Eräiden ulkomaisten rautatielaitosten ke- hityspiirteitä	8	10 § Virkojen perustaminen ja lakkauttaminen	20
3. Uudistuksen valmistelu	9	11 § Virkamiehen asema viran lakkauttamisti- lanteessa	21
3.1. Valmistelu	9	12 § Tarkemmat säännökset	22
3.2. Pyydetyt lausunnot	9	13 § Voimaantulo	22
4. Esityksen hallinnolliset ja taloudelliset vaiku- tukset	9	14 § Siirtymäsäännökset	22
4.1. Hallinnolliset vaikutukset	9	2. Tarkemmat säännökset	23
4.2. Esityksen yhteiskunnalliset ja taloudelliset vaikutukset	10	3. Voimaantulo	23
4.2.1. Yhteiskunnalliset vaikutukset	10	4. Säättämisjärjestys	23
4.2.2. Vaikutukset valtion talouteen	11	LAKITEKSTI	23
4.2.3. Vaikutukset Valtionrautateiden ta- louteen	12		
4.2.4. Aloittava tase ja tuotto	13		

YLEISPERUSTELUT

1. Esityksen yhteiskunnallinen merkitys

1.1. Tavoitteet

Valtionrautateiden toimintaympäristössä tapahtuneet ja 1990-luvulla odotettavissa olevat muutokset ovat merkinneet ja merkitsevät haasteita Valtionrautateille. Valtionrautatiet hoiti 1950-luvun alussa Suomen tavaraliikenteen kuljetustyöstä yli 60 % ja henkilöliikenteen kuljetustyöstä noin 40 %. Vastaavat luvut ovat tällä hetkellä noin 25 % ja noin 6 %. Muiden liikennemuotojen kehittyminen sekä niiden kilpailukyvyyn ja -alueiden kasvu on muuttanut Valtionrautateiden lähes täydellisen monopoliaseman täyden kilpailun tilanteeksi. Valtionrautateilla ei ole enää monopolia minäkään kuljetustarpeen tyydyttämiseen. Se ei myöskään käytä julkista valtaa, eikä sillä ole viranomaistehtäviä palveluja tuottaessaan.

Kuljetusalan toimintaympäristössä tapahtuneet muutokset eivät ole vaikuttaneet Valtionrautateiden hallinnolliseen asemaan. Osana poliittishallinnollista järjestelmää ja budjettisidonnaisena liikelaitoksena Valtionrautatiet ei ole voinut reagoida kuljetusalan haasteisiin riittävän nopeasti eikä joustavasti. Toisaalta Valtionrautatiet ei ole voinut sopeuttaa palveluvalikoimaansa, esimerkiksi paikallisliikennettä, liiketaloudellisiin edellytyksiin ja mahdollisuuksiin.

Valtionrautatiet tarjoaa tavara- ja henkilöliikenteen kuljetus- ja matkustuspalveluja. Noin 70 % Valtionrautateiden tuotoista tulee tavaraliikenteestä. Tavaraliikenne voidaan jakaa kolmeen liiketoiminta-alueeseen: teollisuuspalveluihin, transpoint-liikenteeseen ja transitoliikenteeseen.

Henkilöliikenne jakautuu kahteen liiketoiminta-alueeseen, kotimaan ja kansainväliseen liikenteeseen. Kotimaan liikenne muodostuu lähinnä henkilökaukoliikenteestä ja pääkaupunkiseudun lähiliikenteestä.

Kuljetustoiminnallisten tehtävien lisäksi Valtionrautatiet hoitaa kuljetusväyliensä rakenta-

miseen ja ylläpitoon kuuluvat tehtävät, radanpidon. Tämä tarkoittaa kiskoliikenneväylien eliratojen ja niihin liittyvien laitteiden, rakennusten ja alueiden ylläpitämistä ja rakentamista. Näiden tehtävien vuoksi Valtionrautateiden toimintaa ja taloutta ei voida verrata kuljetusalan yrityksiin. Lisäksi Valtionrautatiet rakentaa itse lähes kaikki tavara- ja henkilöliikenteen vaunut sekä osan vetokalustoa.

Eduskunta ja valtioneuvosto ohjaavat Valtionrautateita tällä hetkellä ensisijaisesti päättämällä Valtionrautateiden resursseista. Lisäksi valtiovalta on päättänyt eräiden liiketaloudellisesti kannattamattomien tehtävien, kuten paikallisliikenteen, laajuudesta sekä hallintokoneistolle asetetuista yleisistä velvoitteista. Liiketaloudellisesti kannattamattomien tehtävien ja valtionhallinnollisten velvoitteiden hoito on rahoitettu valtaosin Valtionrautateiden alijäämän kautta kohdentamatta puheena olevien tehtävien laajuuden edellyttämiä korvauksia kyseisille tehtäville. Tämä on käytännössä johtanut ristiriitaan Valtionrautateiden toiminnallisten tehokkuus- ja taloudellisuusvaatimusten sekä liiketaloudellisten toimintamahdollisuuksien ja hinnoittelun kanssa.

Liikennepolitiikan eräänä tavoitteena on ohjata kuljetusmuotojen työnjako yhteiskuntataloudellisten tavoitteiden mukaisesti mahdollisimman tehokkaaksi ja taloudelliseksi. Tämä ohjaus edellyttää, että Valtionrautateille ei ilman korvauksia aseteta sellaisia velvoitteita, jotka eivät ole liiketaloudellisesti kannattavasti hoidettavissa. Toisaalta on edellytettävä, että valtio panostaessaan yhteiskunnalle kuuluviin perustehtäviin, liikenneväylien ylläpitoon ja rakentamiseen, voi arvioida panostuksensa riittävyyttä ja vaikuttavuutta myös sellaisten tekijöiden osalta, jotka eivät ilmene yritystaloudellisista laskelmista. Näitä tekijöitä ovat liikenteen onnettomuus- ja valvontakustannukset, hyvinvoinnin menetykset sekä vaikutukset maankäyttöön ja ympäristöön.

Valtion liikelaitoksista annetun lain (627/87), jäljempänä yleislaki, säätämiseen johtaneen hallituksen esityksen (hall.es. 137/1986

vp.) perusteluissa määritellään liikelaitosuudistuksen yleiset tavoitteet. Näiden perusteella Valtionrautateiden liikelaitosuudistuksen tavoitteena on ensinnäkin poliittisen päätöksenteon ja liikkeenjohdollisen vastuun selkeyttäminen liiketaloudellisten tehtävien ja yleisten rasitteiden välillä sekä tästä seuraava toiminnan laajuuden määrittelyn ja rahoituksen vastuun tarkistaminen. Eduskunta ja valtioneuvosto hyväksyisivät Valtionrautateiden palveluja toimintatavoitteet, mikä parantaa Valtionrautateiden ulkoista ohjattavuutta. Eduskunta ja valtioneuvosto määrittelisivät myös liiketaloudellisesti kannattamattomien mutta yhteiskuntapoliittisesti tarpeellisten tehtävien laajuuden ja rahoituksen. Tämä selkeyttää poliittista vastuuta suhteessa Valtionrautateiden liikkeenjohdon vastuuseen ja korostaa Valtionrautateiden omaa taloudellista vastuuta.

Uudistuksen toisena tavoitteena on liikennepoliittisen ohjauksen selkeyttäminen siten, että Valtionrautateille turvataan tasavertaiset kilpailuedellytykset kilpaileviin liikennemuotoihin nähden. Valtionrautateiden liiketoiminnallisten tehtävien tehokkuutta ja taloudellisuutta voidaan tällöin verrata kilpaileviin liikennemuotoihin ja eduskunnalla ja valtioneuvostolla on keinot vaikuttaa väyläinvestointipoliittikalla liikennemuotojen työnjakoon liikennepoliittisten tavoitteiden mukaan. Valtionrautateiden yleiset toimintaedellytykset paranevat, kun valtioneuvosto valtion tulo- ja menoarviossa osoitetun rahoituksen mukaisesti päättää rataverkon laajuudesta ja tasosta ja kun tulo- ja menoarviossa rahoitetaan tämän infrastruktuuritehtävän hoito. Valtio voi aikaisempaa paremmin vertailla panostustaan eri liikennemuotojen väyläinvestointeihin ja ohjata tätä kautta kuljetusmuotojen työnjakoa. Valtionrautateiden kuljetustoiminnan vaikuttavuutta (tulokset/tavoitteet) ja taloudellisuutta (kustannukset/suoritteet) voidaan ohjauspäätöksiä tehtäessä verrata muihin liikennemuotoihin ja kuljetusalan yhtiöihin.

Kolmantena tavoitteena on Valtionrautateiden markkinaohjautuvuuden ja sen kautta liiketoiminnallisten edellytysten ja liiketaloudellisen tuloksen parantaminen. Poliittisen ja liikkeenjohdollisen vastuun selkeytyessä ja poliittisen ohjauksen kohdentuessa tavoitteisiin parantuvat Valtionrautateiden edellytykset parantaa kilpailukykyä ja kehittää palvelujen laatua. Tämä parantaa johtamisedellytyksiä ja edellytyksiä harjoittaa kilpailukykyistä henkilöstöpo-

liittikaa Valtionrautateiden erityispiirteistä lähtien.

Valtionrautateita koskeva laki luo hallinnolliset puitteet ja vastuusuhteet Valtionrautateita koskevalle aineelliselle päätöksenteolle. Pitkän ja keskipitkän aikavälin toimintaedellytyksiin vaikutetaan sekä liikennepoliittisilla että Valtionrautateiden investointipoliittikaa koskevilla päätöksillä. Investointipoliittikka vaikuttaa ratkaisevasti palvelutasoon ja palveluverkon laajuuteen. Vuositasolla keskeisin ohjauskeino on taloudellisen tulostavoitteen asettaminen sekä palvelu- ja muista toimintatavoitteista päättäminen.

1.2. Keinot

Tähän saakka valtio on harjoittanut liiketoimintaa Suomessa joko Valtionrautateiden tapaan virastomaisessa liikelaitosmuodossa tai valtioneemmistöisenä osakeyhtiönä. Myös eräät valtion virastot ja rahastot harjoittavat liiketoimintaa. Lisäksi on erityislaeilla perustettu joitakin yhteisöjä, kuten Valtion viljavarasto.

Valtion liikelaitoksia koskevalla yleislailla on Suomen hallintojärjestelmään luotu uusi organisaatiomuoto. Yleislain mukainen valtion liikelaitos sijoittuu valtioneemmistöisen osakeyhtiön ja hallinnollisen viraston väliin. Erona osakeyhtiöön nähden on lähinnä se, että liikelaitos on eduskunnan ja valtioneuvoston ohjauksessa osakeyhtiötä tiiviimmin. Toisaalta yleislain mukainen liikelaitos ei ole taloudessaan ja toiminnassaan hallinnollisen viraston tavoin valtion tulo- ja menoarvioon sidottu. Yleislain perusteella valmistelluista liikelaitoskohtaisista laeista on annettu lait Valtion painatuskeskuksesta (727/88), Valtion tietokonekeskuksesta (729/88) ja Valtion ravitsemiskeskuksesta (752/88). Näissä laeissa säännellyt laitokset ovat aloittaneet uusimuotoisina liikelaitoksina 1 päivänä tammikuuta 1989. Lisäksi eduskunta on hyväksynyt lepäämään lain Posti- ja telelaitoksesta sekä saanut kevätistuntoaudella 1989 käsiteltäväkseen hallituksen uuden esityksen laiksi Posti- ja telelaitoksesta (hall.es. 3/1989 vp.).

Valtionrautateilla on edelleen keskeinen merkitys kuljetuspalvelujen tuottajana sekä liikennepoliittisten ja osaltaan myös yhteiskuntapoliittisten tavoitteiden toteuttajana. Tämä edellyttää, että eduskunta ja valtioneuvosto voivat

osallistua Valtionrautateiden investointipolitiikan, tulostavoitteen, palvelutason ja yleisten toimintaperiaatteiden määrittämiseen. Yleislain mukaisen organisaatiomallin toteuttaminen on keino korostaa eduskunnan ja valtioneuvoston asemaa tulosohjauksessa sekä palvelu- ja toimintatavoitteiden määrittelyssä.

Tulosohjauksen voimistaminen on myös keino selkeyttää ja vahvistaa Valtionrautateiden liikkeenjohdon vastuuta palvelujen kehittämisessä ja kilpailukyvyyn parantamisessa sekä toiminnan resurssiohjauksessa. Viimeksi mainittu koskee erityisesti henkilöstön kehittämistä ja Valtionrautateiden erityispiirteisiin sopivan henkilöstöpolitiikan määrittelyä.

Kuljetustoiminnan ja radanpidon erottaminen on keino, joka tukee kaikkien edellä selostettujen tavoitteiden saavuttamista. Tämä merkitsee, että valtiovalta päättäisi rataverkon laajuudesta ja tasosta sekä rahoittaisi radanpidon kokonaisuudessaan.

Radanpitoon sisältyisi rataverkon rakentaminen ja ylläpito ratoineen, rataan liittyvine laitteineen (mukaan lukien ohjaus- ja turvalaitteet), rakennuksineen, alueineen ja kalustoineen. Lisäksi sen piiriin kuuluisi rataverkon sähköistys. Radanpidon laajuutta ja rahoitusta koskeva päätöksenteko olisi tällöin osa valtion liikenneväylästäöpolitiikkaa ja sillä ohjattaisiin osaltaan liikennemuotojen työnjakoa.

Radanpidon rahoituksen vastikkeeksi valtiovalta perisi kuljetustoiminnalta ratamaksun. Se määrittäisiin ottaen huomioon radanpidosta valtiolle aiheutuvat kustannukset sekä eri liikennemuotojen tarkoituksenmukaisen ja tasapuolisen kehittämisen vaatimukset. Ratamaksun taso kuljetussuoritetta kohden voitaisiin määrätä suhteellisesti samantasoiseksi kuin kilpailivilta liikennemuodoilta (raskas kuorma-autoliikenne, linja-autoliikenne) tienpidon katteeksi perittävät erillisverot ja -maksut. Ratamaksun suuruutta vuosittain sääntelemällä valtiovalta voisi vaikuttaa Valtionrautateiden hinnoitteluun ja sitä kautta siihen, kuinka suuri osuus väyläkustannuksista perittäisiin kuljetusten käyttäjiltä.

Valtionrautatiet hoitaisi edelleen radanpidon tehtävät. Radanpitoa ei erotettaisi hallinnollisesti eri viraston tehtäväksi. Tämä on tarkoituksenmukaista kuljetuspalvelujen tuotannon ja radanpidon moninaisten riippuvuuksien hallitsemiseksi sekä yhteisten voimavarojen tehokkaammaksi käyttämiseksi.

Esityksen mukaan Valtionrautatiet muutettaisiin yleislain mukaiseksi liikelaitokseksi. Laissa annettaisiin lisäksi Valtionrautateiden ominaispiirteistä ja erityislaadusta johtuvat ulkoista ohjausta sekä hallintoa ja taloutta koskevat säännökset, jotka täydentävät yleislain säännöksiä.

2. Nykyinen tilanne

2.1. Lainsäädäntö

Valtion liiketoiminnan perussäännös on hallitusmuodon 63 §. Sen mukaan valtion tuloa tuottavaa omaisuutta ja liikeyrityksiä hoidetaan ja käytetään lailla vahvistettujen yleisten perusteiden mukaan. Liikelaitoksia koskeva uusi perussäädos on edellä mainittu laki valtion liikelaitoksista. Sitä sovelletaan niihin valtion liikelaitoksiin, joista laitoskohtaisella lailla on niin säädetty. Tämä esitys sisältää ehdotuksen Valtionrautateita koskevaksi laitoskohtaiseksi laiksi.

Valtionrautateista ei ole aikaisemmin säädetty yhtenäisellä lailla. Valtionrautateiden talouden hoidon yleisistä perusteista annetulla lailla (242/50), jäljempänä talouslaki, on säädetty toiminnan ja talouden keskeisistä perusteista. Lain mukaan valtionrautateiden taloutta on hoidettava terveiden liikeperiaatteiden mukaan laitoksen kannattavuutta ja maan yleistä etua silmällä pitäen. Laki sisältää säännöksiä muualla kuljetusten hinnoitteluperusteista, alennuksista ja korvauksista sekä tulo- ja menoarviomenettelystä.

Talouselain nojalla Valtionrautateiden liiketoimintaa hoidetaan valtion tulo- ja menoarviossa myönnettävien määrärahojen puitteissa. Jos valtiovalta asettaa Valtionrautateille kustannuksia lisääviä velvoitteita, tulisi lain mukaan valtion tulo- ja menoarviossa osoittaa määräraha näiden kustannusten korvaamiseksi valtion yleisistä varoista. Talouselain edellyttämä korvausmenettely ei ole käytännössä kuitenkaan toiminut, koska korvauksia ei aina ole määritelty taikka korvaukset ovat olleet riittämättömät tehtävien laajuuteen nähden.

Valtionrautateiden hallinto on järjestetty Valtionrautateiden hallinnosta annetulla asetuksella (273/87), jäljempänä hallintoasetus, sekä työjärjestyksellä. Hallintoasetuksessa on määritelty myös Valtionrautateiden tehtävät ja toimiala.

Rautatien käytöstä johtuvan vahingon vastuusta helmikuun 19 päivänä 1898 annetulla lailla, jäljempänä rautatievahinkovastuulaki, on annettu säännökset rautatieliikenteen harjoittamisen vastuukysymyksistä.

Rautatiekuljetusasetuksella (714/75) on säädetty rautatiekuljetuksien ehdoista sekä kuljetuksiin liittyvistä vastuukysymyksistä.

Hinnoittelusta on säädetty asetuksella (asetus sisältävä valtionrautateiden tariffisäännön, 596/45), jota on tarkistettu yleensä vuosittain. Myös pääkaupunkiseudun henkilöliikenteen tariffeista on säädetty asetuksella (167/74). Sotilaskuljetustariffeista on niin ikään säädetty asetuksella (23/52).

Lisäksi on asetustasoisesti säädetty Valtionrautateiden vapaalipuista sekä rautatiehenkilökunnan terveydenhoitopalveluista.

2.2. Palvelut

2.2.1. Yleistä

Vuonna 1988 Valtionrautateiden liikevaihto oli 2 841 miljoonaa markkaa. Liikevaihdosta noin 70 % tulee tavaraliikenteestä ja noin 30 % henkilöliikenteestä.

Sekä tavara- että henkilöliikenteen palvelut tuotetaan kilpailutilanteessa. Valtionrautateilla ei ole monopolia minkään kuljetustarpeen tyydyttämiseen, vaikka sillä onkin monopoli kiskoliikenteeseen. Asiakkailla on — harvoja poikkeuksia lukuun ottamatta — vaihtoehtoisia kuljetusmuotoja käytettävissään. Valtionrautateilla ei ole kuljetuspalveluja tuottaessaan mitään asiakkaisiinsa kohdistuvia julkisen vallan käyttö- eikä viranomaistehtäviä.

Välillisesti Valtionrautatiet palvelee valtion hallintokoneistolleen asettamia moninaisia tavoitteita talous-, hinta-, alue-, työllisyys-, sosiaali-, henkilöstö-, kauppa-, hankinta-, kotimaisuus-, energia-, ympäristö-, kulttuuri- (suojeltavat rakennukset) ynnä muiden toimintapolitiikkojen alueilla. Näiden tavoitteiden toteuttaminen on merkinnyt kasvavaa ristiriitaa kuljetusalan liiketoiminnan edellytysten kanssa joko suoraan tai välillisesti. Lisäksi Valtionrautatiet antaa ammatillisen peruskoulutuksen niihin tehtäviin, joihin yleinen koulutusjärjestelmä ei tuota valmiuksia. Ammatillisen peruskoulutuksen osuus koulutuksen kokonaiskustannuksista, noin 50 miljoonasta markasta, on kaksi kolmasosaa.

2.2.2. Tavaraliikennepalvelut

Valtionrautateiden tavaraliikennepalvelut kohdistuvat tällä hetkellä kolmelle liiketoiminta-alueelle. *Teollisuuspalvelut* tarkoittavat teollisuusyritysten ja kaupan kuljetuksia, jotka yleensä hoidetaan vaunukuormina lähettäjän raiteelta vastaanottajan raiteelle. Teollisuuspalvelujen tonnimäärä oli vuonna 1988 noin 28,3 miljoonaa tonnia, mikä on noin 85 % Valtionrautateiden tavaraliikenteestä. Teollisuuspalvelujen liikenteeseen sisältyy myös kansainvälistä tavaraliikennettä. Itäisen yhdysliikenteen osuus koko tavaraliikenteestä on noin viidennes ja läntisen liikenteen noin 1,5 %. *Transitoliikenne* tarkoittaa vaunukuormina hoidettavia kuljetuksia Suomen kautta kolmansiin maihin. Transitoliikennettä oli vuonna 1988 3,5 miljoonaa tonnia. Ensi sijassa tämä koostuu Neuvostoliitosta saapuvista kuljetuksista, jotka suuntautuvat Kotkan ja Haminan satamien kautta eteenpäin. *Transpoint-kuljetukset* tarkoittavat kuljetuksia, joissa kuljetettavat erät ovat yleensä vaunukuormia pienemmät ja joissa Valtionrautatiet hoitaa nouto- ja jakeliikenteen, joko omin tai aliurakoitsijoiden autoin (Pohjolan Liikenne Oy, KTK-kuljetukset). Transpoint-liikenteessä kuljetettiin vuonna 1988 1,14 miljoonaa tonnia. Transpoint-liikenteeseen sisällytetään myös kuorma-autojen ja niiden perävaunujen kuljettaminen rautateitse. Vuonna 1988 yhdistettyjä kuljetuksia oli noin 7 500.

Koko tavaraliikenteen tärkeimmät tuoterhyt ovat puu ja puuteokset (29 %), paperiteollisuuden tuotteet (19 %), kemian teollisuuden tuotteet (16 %), kivennäistuotteet (15 %) ja metalliteollisuuden tuotteet (12 %).

Kuljetusten rakenteessa tapahtuneet muutokset ovat merkinneet haasteita Valtionrauteille. Kivennäistuotteiden kuljetukset ovat vähentyneet (kaivosten sulkeminen), puutavarakuljetukset ovat keskittyneet (metsäalan fuusiot), tuotteiden jalostusaste on kasvanut ja kertaerät ovat pienentyneet (paperi- ja metalliteollisuus) sekä vaarallisten aineiden kuljetusvarmuusvaatimukset ovat kasvaneet (kemian teollisuus). Kuljetusten ohjausta, ajoitusta ja taloudellisuutta koskevan tiedon merkitys on korostunut.

Haasteisiin vastaamiseksi Valtionrautatiet on kehittänyt kuljetuksiin liittyviä liitännäispalveluja, joiden määrää ja laatua sovitetaan asiakaskohtaisesti. Tällaisia palveluja ovat muun muassa vaunukuormien nouto- ja kotiinkulje-

tus, kuormauksen ja purkamisen suorittaminen, varastoalueiden ja -rakennusten vuokraaminen, raideinvestointien suunnittelu ja toteutus, atk-palvelujen käyttö (esimerkiksi kuljetuskustannusten seurantatietojen laskenta) sekä kuljetusvälineiden ja -järjestelmien suunnittelu yhteistoiminnassa asiakkaiden kanssa (esimerkiksi AJA-järjestelmä).

Liitännäispalveluista vastaa yleensä Valtionrautatiet. Ne tuotetaan joko Valtionrautateiden taikka Valtionrautateiden ja aliurakoitsijoiden voimin. Eri yhtiöiden kanssa on myös tehty yhteistoimintasopimuksia. Niinpä esimerkiksi Suomen ja Keski-Euroopan väliset lauttaliikennepalvelut ovat sopimusliikennettä. Palvelut tuottaa Oy Railship Ab, joka on saksalais-suomalainen osakeyhtiö. Idän liikenteen huolintaa varten on perustettu Oy Railtrans Ltd, jossa Suomen valtio on osakkaana.

2.2.3. Henkilöliikennepalvelut

Valtionrautateiden henkilöliikennepalvelut ovat keskeinen osa Suomen joukkoliikennejärjestelmää. *Henkilökaukoliikenteellä* tarkoitetaan suurten asutuskeskusten välistä ja pitkämatkaista (yli 75 km) päivä- tai makuuvaununin tarjottavaa 1. ja 2. luokan matkustuspalvelua. Uusimmissa makuuvaunujunissa, erityisesti Ouluun ja sen pohjoispuolelle sekä sieltä Helsinkiin, Tampereelle ja Turkuun, voidaan kuljettaa myös henkilöautoja.

Henkilökaukoliikenteen palveluvalikoimaan kuuluvat myös junien ja asemien kahvila- ja ravintolapalvelut. Nämä palvelut tuottaa lähinnä Liikennerravintolat Oy, joka on valtioenemistöinen osakeyhtiö.

Myös henkilökaukoliikenteessä Valtionrautatiet on kehittännyt kokonaispalvelujen tarjontaa ja eri liikennemuotojen yhteistyötä tekemällä yhteistoimintasopimuksia henkilöliikenne- ja matkailualan yritysten ja organisaatioiden kanssa (matkailupaketit, rengasmatkat, messu- ja konferenssitapahtumien erikoisalennukset ja -järjestelyt, autojen vuokraus jne.). Kokous- ynnä muuhun käyttöön Valtionrautatiet tarjoaa erikoisvaunuja.

VR-matkapalvelun kautta myydään 12 toimipisteessä eri liikennemuotojen lippuja ja palveluja sekä kotimaan että ulkomaan liikenteessä. VR-matkapalveluun sisältyy myös yleistä matkailuun liittyvää palvelua ja neuvontaa.

Kansainvälisessä liikenteessä on päivittäiset junaparit välillä Helsinki—Leningrad, Helsinki—Moskova. Tornio—Haaparanta-välillä yhteydet hoidetaan linja-autoilla sopimusliikenteenä. Turun kautta Ruotsiin ja päinvastoin voi matkustaa yhdellä lipulla, joka koskee sekä juna- että laivamatkaa.

Henkilökaukoliikenteen jatko yhteyksien järjestämiseksi Valtionrautatiet toimii yhteistyössä läänien ja kuntien kanssa. Viime vuosina on tehty useita sopimuksia paikallisten liikennöitsijöiden kanssa Valtionrautateiden paikallisliikenteen korvaamisesta linja-autoliikenteellä siten, että rautatieliiput kelpaavat myös linja-autoissa.

Henkilökaukoliikenteessä on viime vuosina pyritty mitoittamaan palvelut paremmin sesonki- ja viikonpäivärytmeihin sopiviksi sekä kohdentamaan palvelujen tarjontaa ja laatutason paremmin eri käyttäjäryhmille sopivaksi (lapsiperhematkustajat/puuhavaunut, invalidien matkustamispaikkojen rakentaminen, expressjunat/liikematkustajat jne.).

Paikallisliikenteen merkitys omana liikennelajina on vähentynyt matkustajamäärien ja tarjonnan vähetessä. Lähes kaikkien lakkautettujen junavuorojen tilalle on järjestetty korvaavia linja-autovuoroja. Paikallisliikennevuorot on ensi sijassa kytketty henkilökaukoliikenteen syöttö- ja jatkoliikenteeksi.

Henkilöliikenteessä ja paikallisliikenteessä tehtiin vuonna 1988 yhteensä 10,6 miljoonaa matkaa. Henkilökilometrejä kertyi 2 500 miljoonaa. Paikallisliikenteen osuus matkoista oli 14 % ja henkilökilometreistä 2,4 %. Henkilökaukoliikenteen tuotoista, 696 miljoonasta markasta paikallisliikennetuottojen osuus oli ilman korvauksia 2,6 % ja korvausten kanssa 6,0 %. Junakilometrisuoritteista paikallisliikenteen osuus oli noin 25 %.

Pääkaupunkiseudun lähiliikenne tarkoittaa pääkaupunkiseudulla hoidettavaa ensi sijassa työ- ja asiointimatkoja palvelevaa liikennettä rataosilla Helsinki—Kirkkonummi, Helsinki—Martinlaakso ja Helsinki—Riihimäki.

Lähiliikenteen järjestämistä on viime vuosina kehitetty lisäämällä yhteistyötä YTV-kuntien kanssa. YTV-kuntien alueella otettiin käyttöön yhtenäinen seutulippu 1 päivänä kesäkuuta 1986. Vuoden 1989 alusta tuli voimaan uusi seutuliiikennesopimus. Sopimuksen mukaan YTV ostaa Valtionrautateilta liikennepalveluja, joiden hinnoittelussa se käyttää seutuliiikennetariffia.

Pääkaupunkiseudun lähiliikennetuotot olivat vuonna 1988 194,5 miljoonaa markkaa. Matkoja kertyi 33,1 miljoonaa. Henkilökilometrejä oli 700 miljoonaa.

2.2.4. Radanpidon tehtävät ja palvelut

Valtionrautatiet rakentaa ja ylläpitää itse kuljetusväylänsä. Radanpitoon sisällytetään yleiseurooppalaisen käytännön mukaisesti rataverkon ylläpito ja rakentaminen ratoineen, rataan liittyvine laitteineen, rakennuksineen, alueineen ja kalustoineen. Sähköistys kuuluu myös radanpitoon. Radanpitoon kuuluvat myös tie- ja vesirakennuslaitoksen ja kuntien kanssa toteutettavat liikenneturvallisuutta edistävät hankkeet, jotka rahoitetaan hankekohtaisesti sovittavan kustannusten jaon mukaan.

Radanpitoon sisältyy myös tehtäviä ja velvoitteita, jotka määräytyvät muin kuin liiketaloudellisin perustein tai jotka johtuvat muista seikoista kuin kuljetustoiminnalle asetetuista palvelu- ja toimintatavoitteista. Nykyinen taloudenohjausjärjestelmä edellyttää periaatteessa, että näistä tehtävistä aiheutuvat kustannukset voitaisiin kattaa liiketoiminnan tuotoilla. Näistä tehtävistä aiheutuvat menot kirjataan Valtionrautateiden liikekirjanpitoon myös investointien osalta. Tärkeimpiä näistä tehtävistä ovat tasoristeysten poistamis- ja turvaamistimenpiteet (noin 35—40 miljoonaa markkaa vuodessa), vähäliikenteisten ratojen ylläpitäminen ja liikennöinti (30—40 miljoonaa markkaa vuodessa) sekä poikkeuksellisiin oloihin varautuminen ja työvirastona toimiminen. Poikkeuksellisiin oloihin varautuminen merkitsee muun muassa useiden kymmenien miljoonien markkojen investointitarpeita ja käyttötarpeeseen näiden ylisuuria tarvike- ja polttoainevä- rastoja.

2.3. Organisaatio ja henkilöstö

Valtionrautatiet on organisoitu vuodesta 1877 lähtien hallinnolliseksi keskusvirastoksi, jonka hallintoa johtaa liikenneministeriön alaisena keskusvirastona rautatiehallitus. Hallinnollinen asema on siten säilynyt ennallaan yli sata vuotta, vaikka asema kuljetusmarkkinoilla ja liiketoiminnan edellytykset ovat täysin muuttuneet.

Valtionrautateiden sisäistä organisaatiota on viime vuosina kehitetty liiketoiminta-alueille rakentuvaksi, tulosvastuuperiaattein johdettuksi ja kuljetusalan palvelu yritykselle sopivaksi.

Kehittämistoimenpiteet ovat merkinneet keskushallinnon huomattavaa (lähies 600 henkilöä) pienentymistä, toimivallan ja vastuun siirtoa tulosvastuullisille osastoille ja näiden alueyksiköille.

Vuonna 1988 Valtionrautateiden käytettävissä oleva päätoiminen henkilöstö oli 22 865 henkilöä. Vuonna 1982 vastaava määrä oli 28 640. Vähennys on ollut kuudessa vuodessa lähes 5 600 henkilöä. Johto- ja hallinto-organisaatioon kuuluva henkilöstö on vähentynyt suhteellisesti eniten. Virkasuhteisia henkilöstöstä on noin kaksi kolmasosaa.

2.4. Eräiden ulkomaisten rautatielaitosten kehityspiirteitä

Lähes kaikkien länsimaiden rautatielaitokset ovat viime vuosikymmenen aikana kamppailleet samanlaisten toiminnallisten ja taloudellisten ongelmien kimpussa kuin Valtionrautatietkin. Kehittämisstrategioissa ovat yhteisiä elementtejä olleet poliittisen päätösvallan ja yhteiskunnallisten tehtävien selkeyttäminen, palvelujen parantaminen, investointitason nostaminen sekä organisaation keventäminen ja tulosvastuulle rakentuvan johtamisjärjestelmän kehittäminen.

Niissä Länsi-Euroopan maissa, joissa on päätetty voimaperäisimmin panostaa rautatieliikenteen kehittämiseen, kuten Ruotsissa, Sveitsissä ja Itävallassa, on valtio ottanut ensisijaisen vastuun rataverkkokustannuksista. Euroopan yhteisön sosiaali- ja talouskomission periaatepäätöksessä jopa edellytetään, että valtio rahoittaisi myös asemien, ratapihojen ja viestiliikenneverkon kustannukset. Rautatielaitosten edellytetään maksavan valtiolle ratamaksua rataverkon käytöstä. Ratamaksun perusteet vaihtelevat maittain ja siinä on kiinteitä ja muuttuvia osia. Ratamaksun taso määritellään yleensä siten, ettei se heikennä rautatielaitosten taloudellista kilpailukykyä ja että se ohjaa käyttämään rataverkkoa mahdollisimman tehokkaasti.

Pohjoismaista Ruotsin rautatielaitosta (SJ) on kehitetty kaikkein pisimmälle liikeyrityspe- riaatteiden mukaisesti. Liikennettä harjoittava SJ:tä ohjataan tulosvastuuperiaatteen mu-

kaisesti ja sille on annettu hinnoitteluvapaus sekä tavara- että henkilöliikenteessä. Radanpito on erotettu 1 päivästä heinäkuuta 1988 alkaen erillisen viraston tehtäväksi. SJ maksaa ratojen käytöstä ratalaitokselle erikseen määrättävää ratamaksua.

Tanskan rautatielaitoksen (DSB) ohjaus on nettotulosohjausta. Valtion budjetissa on yksi ainoa menomomentti, jolla rahoitetaan kuljetustoiminnan ja radanpidon sekä tuki että investoinnit. DSB voi käyttää tukea joustavasti muun muassa siirtämällä säästyneitä varoja seuraavalle vuodelle tai rahastoimalla ne tulevia investointeja varten. Tariffien korottaminen edellyttää valtiopäivien asianomaisen valiokunnan hyväksymisen. Nettotulosohjausta on seurannut huomattava hallinnollisen toimivallan siirto DSB:lle organisaatio- ja henkilöstöasioissa.

Norjan rautatielaitosta (NSB) kehitetään pitkälti samanlaisten periaatteiden mukaan kuin Valtionrautateita. Norjan hallitus esitti alkuvuodesta 1988, että NSB:n kuljetustoiminta ja radanpito erotetaan toisistaan. Valtio rahoittaa radanpidon, johon sisällytetään myös sähköistys sekä ohjaus- ja turvalaitteet. Kuljetustoiminta maksaa rataverkon käytöstä ratamaksua. Hallinnollisesti sekä kuljetustoiminta että radanpito ovat NSB:n vastuulla. Valtio päättää tulo- ja menoarviossa, mitä tavara- ja henkilöliikenteen palveluja se ostaa NSB:ltä, mikäli palveluja ei voida tuottaa liiketaloudellisin perustein kannattavasti. NSB:n toimivaltaa lisätään organisaatio- ja hallintoasioissa sekä hinnoittelussa. Uudistukset on tarkoitus toteuttaa vuoden 1989 aikana.

Sveitsissä on valtiollisen rautatielaitoksen lisäksi lukuisia yksityisiä rautatielaitoksia. Liittovaltio on vuonna 1987 päättänyt lisätä voimakkaasti panostustaan rautatielaitoksiin. Valtio vastaa kaikista radanpidon kustannuksista. Radanpitoon sisällytetään asemat, ratapihat, varastot, ohjaus- ja turvalaitteet, sähköistys, maa-alueet, hallintorakennukset sekä asiakasraiteet. Liittovaltion rautateilla peritty ratamaksu oli vuonna 1987 neljännes radanpidon menoista. Liiketaloudellisesti kannattamattoman kuljetustoiminnan tuki oli yli 23 % kuljetustoiminnan tuotoista. Liikennepoliittisin päätöksiin on päätetty ohjata kuljetuksia rautateille.

3. Uudistuksen valmistelu

3.1. Valmistelu

Valtionrautateiden liikelaitosuudistusta on valmisteltu liikenneministeriön vuoden 1987 keväällä asettamassa ja kesällä 1988 mietintönä antaneessa työryhmässä, jossa liikenneministeriön ohella ovat olleet edustettuina valtiovarainministeriö, rautatiehallitus sekä kolme Valtionrautateiden keskeistä henkilöstöjärjestöä.

Sisällölliset ja hallinnolliset kannanotot perustuvat osaltaan parlamentaarisen rautatiekomitean yksimieliseen mietintöön (komiteamietintö 1986:44) sekä hallituksen iltakoulussa lokakuussa 1987 käsiteltyihin Valtionrautateiden kehittämistä koskeviin periaateratkaisuihin.

3.2. Pyydetty lausunnot

Esityksestä on valmisteluvaiheessa pyydetty valtiovarainministeriön, oikeusministeriön, sisäasiainministeriön, kauppa- ja teollisuusministeriön, rautatiehallituksen, liikenneministeriön tieliikenneosaston, Valtiontalouden tarkastusviraston, Teollisuuden Keskusliiton, Kaupan Keskusvaliokunnan, Linja-autoliiton, Kuorma-autoliiton, Rautatieläisten Liitto ry:n, Rautatievirkamiesliitto ry:n, Veturimiesten Liitto ry:n, Rautateiden insinöörit ry:n sekä VR-Teknilliset ry:n lausunnot.

4. Esityksen hallinnolliset ja taloudelliset vaikutukset

4.1. Hallinnolliset vaikutukset

Liikelaitosuudistuksen keskeisenä tavoitteena on ohjata poliittinen päätöksenteko vuositasoon resurssipäätöksistä palvelu- ja tulostavoitteisiin sekä pitemmän aikavälin toimintalinjoihin. Samalla Valtionrautateiden sisäistä hallintoa voidaan edelleen yksinkertaistaa ja nopeuttaa. Uudistus parantaa mahdollisuuksia jatkaa Valtionrautateiden toiminnan tehostamista ja taloudellisen tuloksen parantamista valtioneuvoston periaatepäätösten mukaisesti.

Valtionrautatiet olisi liikenneministeriön hallinnonalaan kuuluva valtion liikelaitos. Sen toimintaa johtaisivat eduskunnan ja valtioneu-

voston asettamien toiminta- ja tulostavoitteiden puitteissa hallitus ja toimitusjohtaja. Hallintomallin keskeinen piirre on tulosvastuu, joka koskee palvelutasoa, muita toimintatavoitteita ja taloudellista tulosta. Tavoitteiden asettamisessa eduskunnan ja valtioneuvoston osuus selkiytyy ja vahvistuu. Uudistus lisää myös Valtionrautateiden vastuuta ja mahdollisuuksia järjestää toiminta ja hallinto tavoitteiden saavuttamiseen nähden tarkoituksenmukaiseksi. Radanpidon osalta eduskunnan ohjaus perustuisi määrärahaohjaukseen. Eduskunta myöntäisi radanpitoa varten määrärahat ja päättäisi samassa yhteydessä niille käyttöperusteet.

Kuljetustoiminnan ja radanpidon ohjauksen ja rahoituksen erottaminen edellyttävät Valtionrautateiden sisäisen laskentajärjestelmän ja kirjanpidon kehittämistä siten, että yhteisten voimavarojen käyttö ja kustannusten kohdentaminen sekä määrärahojen valvonta voidaan suorittaa valtioneuvoston määräämällä tarkkuudella. Yhteisten voimavarojen käytöstä on kiistattomia etuja sekä liikennetuotannossa ja radanpidossa että hallintotoiminnoissa. Huomioon ottaen yleislain edellyttämät tilintarkastus- ja valvontamenettelyt voidaan määrärahojen käyttöä ja kustannusten kohdentamista valvoa riittävän tarkasti, kun otetaan lisäksi huomioon, että valtiovallan ohjauksen ja valvonnan keskeisinä keinoina ovat laatu-, tehokkuus- ja taloudellisuustavoitteet ja -standardit.

Henkilöliikenteen korvauspolitiikassa vastuu selkeytyy. Kun eduskunta päättää palvelu- ja muista toimintatavoitteista, se samalla hyväksyy korvaukset liiketaloudellisesti kannattamattomien mutta yhteiskuntapoliittisesti tärkeiksi katsottujen palvelujen ja hinnanalennusten rahoittamiseen.

Valtionrautateiden ylin hallinto järjestetään yleislain mukaisesti. Valtionrautateita johtaa valtioneuvoston kolmeksi vuodeksi kerrallaan määräämä hallitus. Valtioneuvosto nimittää toimitusjohtajan määräajaksi tai toistaiseksi. Hallituksen ja toimitusjohtajan tehtävät on säädetty yleislaissa.

Koska laitoksen hallitus päättää yleislain perusteella muun muassa laitoksen hallinnon ja taloudenhoidon asianmukaisesta järjestämisestä, tähän esitykseen ei sisälly säännöksiä Valtionrautateiden hallinnosta.

Valtionrautateiden hallituksen jäseniltä edellytettäisiin liikeyritystoiminnan hyvää tuntemusta. Lisäksi Valtionrautateiden henkilöstö-

järjestöjen esittämistä ehdokkaista määrättäisiin hallitukseen yhdestä kolmeen edustajaa hallituksen koosta riippuen.

Henkilöstön oikeudellinen asema ei muutu ehdotetun uudistuksen johdosta. Virkojen perustamista ja lakkauttamista koskeva toimivalta siirtyisi Valtionrautateille. Yleislain perustelujen mukaisesti henkilöstö säilyttää entiset oikeutensa ja etunsa. Henkilöstö siirtyisi suoraan lain nojalla uusimuotoisen liikelaitoksen palvelukseen. Siirtyminen ei merkitsisi muutoksia palvelussuhdelajien käyttöön.

Valtionrautateiden toiminnan tehostamista jatketaan liikelaitosuudistuksen toteutuksen jälkeenkin, mikä saattaa merkitä muutoksia henkilöstön määrään ja rakenteeseen. Liikelaitosmalli mahdollistaa kuitenkin muutosten suunnittelun ja toteutuksen laajemmassa yhteistoiminnassa eri sidosryhmien kesken, muun muassa koska hallituksessa on henkilöstöjärjestöjen edustus.

Valtionrautateiden toimivaltaa on tarkoitus lisätä virkaehto- ja työehtosopimusasioissa. Työehtosopimusten tekeminen kuuluu yleislain mukaan liikelaitokselle. Virkaehtolainsäädäntöä on tarpeen kehittää laitospohjaisen joustavuuden lisäämiseksi. Hallituksen tarkoitus on antaa Valtionrautateille oikeus tehdä valtion virkaehtosopimuslain 3 §:n (764/86) mukaisia tarkentavia virkaehtosopimuksia. Yleislain perustelujen mukaan liikelaitosten sopimustoimintavaltuuksien laajentaminen valmistellaan yhteistyössä henkilöstöä edustavien järjestöjen kanssa, jos osoittautuu, etteivät ne ole riittävät.

Uudistuksella on myönteinen vaikutus myös henkilöstön asennoitumiseen ja ilmapiiriin, koska uudistukseen perustuva talousohjaus on realistisella perustalla ja koska Valtionrautateilla on mahdollisuudet toteuttaa henkilöstöpolitiikkaa, joka ottaa paremmin huomioon Valtionrautateiden erityispiirteet.

4.2. Esityksen yhteiskunnalliset ja taloudelliset vaikutukset

4.2.1. Yhteiskunnalliset vaikutukset

Ehdotettu laki luo puitteet toisaalta poliittisen johdon, eduskunnan, valtioneuvoston ja liikenneministeriön ohjaukselle Valtionrautateihin nähden. Toisaalta se antaa Valtionrautateiden johdolle toimivaltaa järjestää Valtion-

rautateiden sisäinen hallinto liikelaitosuudistuksen periaatteiden mukaiseksi. Uudistuksen yhteiskuntataloudelliset vaikutukset ilmenevät ensi sijassa poliittisen johdon lain perusteella tekemistä aineellisista päätöksistä, jotka koskevat palvelu- ja toimintatavoitteita, kuljetustoiminnan tukea, radanpitoa ja ratamaksua sekä tulostavoitetta.

Uudistus parantaa mahdollisuuksia ohjata kuljetussektorin työnjakoa ja siten kohdentaa yhteiskunnan voimavaroja tarkoituksenmukaisesti palvelutasoltaan riittävään ja samalla taloudelliseen palveluverkkoon. Eri liikennemuotojen väylästopoliittikan ohjaus yhdenmukaistuu, ja tällöin niiden yhteiskunnallisia vaikutuksia voidaan arvioida nykyistä yhtenäisemmin perustein.

Radanpidosta päätetään uudistuksen jälkeen kuten muidenkin liikennemuotojen infrastruktuureista. Tämän vuoksi siitä päätettäessä otetaan huomioon liiketaloudellisia seikkoja laajemmin yhteiskunnalliset tekijät ja vaikutukset. Valtionrautateiden yhteiskunnallisia vaikutuksia ja liiketaloudellisesti kannattamattomia tehtäviä arvioitaessa on otettava huomioon rautatieliikenteen turvallisuus ja ympäristöystävällisyys sekä mittava välityskyky suuren kysynnän alueilla. Valtionrautateiden yhteiskuntataloudellista tulosta arvioitaessa on päätöksenteon pohjaksi pyrittävä kehittämään taloudellisia laskelmia, joissa otetaan huomioon rautatieliikenteen edullisuus ja sen tuottamat yhteiskunnalliset säästöt sen vuoksi, että se verrattuna muihin liikennemuotoihin aiheuttaa pienemmät saaste- ja meluhaitat sekä vähäisemmät onnettomuuksista yhteiskunnalle jäävät menot ja menetykset.

Edellä mainittujen seikkojen lisäksi uudistus edesauttaa poliittista johtoa määrittelemään Valtionrautateiden muin kuin liiketaloudellisin perustein hoidettavat tehtävät ja velvoitteet taloudellisesti realistisissa rajoissa.

Valtionrautateiden palvelukykyyn sekä toiminnallisen ja taloudellisen tehokkuuden parantaminen hyödyttää sekä tavara- että henkilöliikenteen palvelujen käyttäjiä niin kotimaan kuin ulkomaankin liikenteessä. Kilpailukykyiset rautatieliikenneyhteydet ovat välttämätön osa kansantalouden kilpailukykyä.

Valtionrautateiden palvelutoiminnassa on otettava huomioon myös kuljetuksia koskevia alue-, elinkeino- ja ympäristöpoliittisia tavoitteita sekä muita yhteiskunnallisia velvoitteita. Parhaiten tämä tapahtuu vaikuttamalla Val-

tionrautateiden toimintaedellytyksiin siten, että palvelut voidaan hinnoitella kilpailukykyisesti muihin liikennemuotoihin nähden.

Tavaraliikenteelle asetettuja tavoitteita on mahdollista edelleen toteuttaa kuten nykyisin kohdentamalla kuljetustukea niiden raaka-aineiden ja tavaroiden kuljetuksiin, joiden kuljetuskustannusten alentamista valtioneuvosto pitää tärkeänä.

Valtionrautateiden tavoitteenasettelu muuttuu siten, että eduskunta asettaa keskeiset palvelutavoitteet ja muut toimintatavoitteet. Tämän jälkeen valtioneuvosto asettaa tulostavoitteen ja tarvittaessa liikenneministeriö tarkentaa sitä.

Henkilöliikenteessä ohjaus muuttuu siten, että valtioneuvosto ja liikenneministeriö päättävät eduskunnan myöntämien korvausten puitteissa siitä, mille käyttäjäryhmille annetaan alennuksia Valtionrautateiden hinnoista, kuinka laajaa, liiketaloudellisesti kannattamatonta mutta yhteiskuntapoliittisesti perusteltua palveluverkkoa Valtionrautatiet ylläpitää, sekä tarvittaessa siitä, kuinka paljon Valtionrautateiden hintoja yleisesti alennetaan kustannusten edellyttämästä hintatasosta.

Siirtymävaihetta koskevat taloudelliset järjestelyt on korvausten avulla suunniteltu siten, että Valtionrautateiden tariffeja ei tarvitsisi nostaa reaalisesti enempää kuin mitä yleisen hintatason nousu on. Eläkeläisille, työkyvyttömille, vammaisille, rintamamieseläkkeen saajille, opiskelijoille, koululaisille, sotilaille ja sanomalehtimiehille annetut alennukset pysyisivät ennallaan. Näistä kannattamattomista mutta yhteiskuntapoliittisesti tarpeellisista ja korvauksia edellyttävistä palveluista päätettäisiin valtion tulo- ja menoarvioon otettavia määrärahoja mitoitettaessa.

4.2.2. Vaikutukset valtion talouteen

Valtionrautateiden siirtäminen liikelaitosuotoon ja toiminnan tehostaminen vähentävät valtiontalouteen kohdistuvia rasituksia. Toiminnallisen ja taloudellisen tehokkuuden parantaminen kohentaa myös liiketaloudellista tulosta ja palvelukykyä.

Yleislain mukaisesti esitettäisiin valtion tulo- ja menoarvion lukuperusteluissa eduskunnan hyväksyttäväksi Valtionrautateiden kuljetustoiminnan palvelu- ja muut toimintatavoitteet, investointien enimmäismäärä ja tärkeimmät

kohteet, radanpidon käyttö- ja investointimenot sekä korvaukset. Samalla eduskunnalle annettaisiin tiedoksi valtioneuvoston Valtionrautateille alustavasti asettama tulostavoite ja tarkempi selvitys Valtionrautateille myönnettystä korvauksista.

Valtion tulo- ja menoarvioon otettaisiin valtion tuloina:

- Valtionrautateiden voittotuloutukset,
- Valtionrautateille lainaehdoin myönnettujen määrärahojen takaisinmaksut,
- korot Valtionrautateille lainaehdoin myönnettystä määrärahoista,
- Valtionrautateiden eläkemaksut ja muut maksut henkilöstölle keskitetysti suoritettavista etuuksista ja korvauksista sekä
- ratamaksu.

Valtion menoina otettaisiin vastaavasti valtion tulo- ja menoarvioon:

- radanpidon määrärahat,
- määrärahat Valtionrautateiden kuljetustoiminnan peruspääoman korotukseen,
- Valtionrautateille lainaehdoin myönnettävät määrärahat,
- määrärahat korvausten myöntämiseen Valtionrautateille,
- Valtionrautateille myönnettävät kehittämismäärärahat sekä
- Valtionrautateiden henkilöstön eläkkeet ja muut henkilöstölle keskitetysti suoritettavat etuudet ja korvaukset.

Uudistus merkitsee, että vuonna 1990 valtion tuki kuljetustoiminnalle on 526 miljoonaa markkaa ja sen arvioidaan alenevan Valtionrautateiden toiminnan tehostumisen myötä vähintään noin 320 miljoonaan markkaan vuonna 1994. Kuljetustoiminnan tuesta on vuonna 1990 kehittämismäärärahan osuus 150 miljoonaa markkaa ja se alenee 50 miljoonaan markkaan vuonna 1992. Tämän jälkeen kehittämissäärä rahaa ei enää tarvittaisi.

Radanpidon nettorahoitus nousee vuosina 1990—94 vuoden 1989 tasosta noin 200 miljoonalla markalla. Valtion rahoituksen kasvu johtuu radanpidon investointien lisäämisestä.

Valtion eläkemenot Valtionrautateiden palveluksessa olleille henkilöille ovat kasvaneet 80—90 miljoonalla markalla vuosittain 1980-luvun lopulla. Eläkemenojen kasvu hidastuu kuitenkin vuodesta 1991 alkaen. Eläkemenojen vaikutus valtion tulo- ja menoarvioon on noin 1 475 miljoonaa markkaa vuonna 1994.

Liikelaitosuudistuksen jälkeen Valtionrautateiden eläkevastuu on tarkoitus laskea valtioneuvoston päätöksen mukaan. Jos eläkevastuuksi määritellään 25 % maksetuista kuljetustoiminnan henkilökunnan palkoista, Valtionrautateiden eläkemaksut valtiolle olisivat 440—470 miljoonaa markkaa vuosittain.

4.2.3. Vaikutukset Valtionrautateiden talouteen

Tämän esityksen tavoitteena on Valtionrautateiden palvelukyvyyn ja liiketoiminnallisten edellytysten parantaminen. Tarkoituksena on, että poliittinen johto ohjattaessaan kuljetusalaa luo Valtionrautateille edellytykset mahdollisimman laajaan liiketaloudellisesti kannattavaan palveluverkkoon. Mikäli tämä ei ole mahdollista, mutta eduskunta ja valtioneuvosto pitävät tarpeellisena Valtionrautateiden palvelujen tarjontaa, osoitetaan Valtionrautateille tarvittavat korvaukset. Tällöin Valtionrautatiet pystyy sopeutumaan toisaalta kuljetusmarkkinoiden muutoksiin ja toisaalta yhteiskunnallisiin velvoitteisiin taloudellisesti terveellä tavalla.

Liikekirjanpidossa käytetyn laskentatavan mukaan vuonna 1988 Valtionrautateiden taloudellinen tulos oli 1 025 miljoonaa markkaa alijäämäinen radanpito mukaan lukien. Liikevaihto oli 2 841 miljoonaa markkaa, josta tavaraliikenteen osuus oli 1 924 miljoonaa markkaa (68 %) ja henkilöliikenteen 917 miljoonaa markkaa (32 %). Korvauksia Valtionrautatiet sai yhteensä noin 113 miljoonaa markkaa, josta tavaraliikenteen alennuskuljetuskorvaukset olivat noin 34 miljoonaa markkaa, henkilöliikenteen alennusten tuki noin 55 miljoonaa markkaa ja kannattamattoman paikallisliikenteen korvaus noin 24 miljoonaa markkaa. Muita tuottoja oli 250 miljoonaa markkaa ja muita kuluja 109 miljoonaa markkaa.

Tämän lakiehdotuksen perusteena olevien talouden laskentaperiaatteiden mukaan Valtionrautateiden kuljetustoiminnan tulos olisi vuonna 1988 ollut 262 miljoonaa markkaa alijäämäinen. Alijäämä johtuu lähes kokonaan henkilöliikenteestä. Radanpidon kustannukset olisivat olleet 957 miljoonaa markkaa, josta investointien osuus on 489 miljoonaa markkaa.

Alijäämäisestä tuloksesta johtuen ei Valtionrautateiden olisi ollut mahdollista maksaa ratamaksua eikä tuottoa pääomalle.

Yleislain mukaan Valtionrautatiet rahoittaa menonsa tuloillaan. Yleislain 19 §:n nojalla liikelaitoksella on oma rahatoimi. Tavoitteena on, että Valtionrautatiet kattaa tuloillaan käyttö- ja investointimenonsa sekä maksaa valtiolle tulo- ja menoarvioon tulostuttavat suoritukset mukaan lukien ratamaksun. Siirtymävaiheessa tulo-rahoituksesta (ilman kehittämismäärärahaa) noin 10 % on korvauksia.

Valtioneuvosto voi ohjata kannattavuutta asettamalla tulostavoitteen ja ratamaksun sekä päättämällä henkilöliikenteen korvauksista. Tavara- ja henkilöliikenteen sekä niihin sisältyvien palvelujen kannattavuutta seurataan kutakin erikseen, mikä mahdollistaa hinnoittelun asianmukaisen valvonnan.

Yleislain perusteella Valtionrautateilla on oikeus lyhytaikaisen lainan ja toimitusluoton ottamiseen. Yleislaista johtuvin rajoituksin Valtionrautatiet saisi ehdotuksen mukaan oikeuden myös pitkäaikaisen lainan ottamiseen. Vaikka tulo-rahoituksen on edellytettävä pitkällä tähtäyksellä riittävän myös investointien rahoitukseen, lainoilla voidaan tarvittaessa tasata rahoitusaseman vaihteluita ja turvata kannattavat investoinnit.

Yleislain 9 §:n mukaan valtion tulo- ja menoarvioon voidaan ottaa määräraha korvauksen myöntämiseen liikelaitokselle määrätyn tehtävän suorittamiseksi sekä asetettujen palvelutavoitteiden ja muiden toimintatavoitteiden saavuttamiseksi. Liikelaitos hoitaa tehtävän myönnetyn korvauksen ja tehtävästä saatavien tulojen ja tarvittaessa muista tehtävistä syntyvän ylijäämän rajoissa. Käsiteltäessä yleislakia eduskunnan valtiovarainvaliokunta piti lähtökohtana, että kannattamattomasta tehtävästä aiheutuva rasitus korvataan täysimääräisesti tulo- ja menoarvioon otettavalla määrärahalla, jos todetaan, että kannattamattoman tehtävän hoitaminen väärin laitos hoitamien muiden tehtävien hinnoittelua.

Ehdotuksen mukaan korvaus on suoritettava Valtionrautateille merkittävistä tehtävistä ja velvoitteista, joista johtuvaa taloudellista rasitusta ei oteta huomioon tulostavoitetta alentamalla. Muussa tapauksessa liikelaitoksen toiminnallisen tehokkuuden arviointi ja hinnoittelu vääristyvät.

Valtio antaa tavaraliikenteessä alennuksia elinkeino-, ympäristö- ja aluepoliittisin perustein. Tavaraliikenteen alennuskuljetuskorvauksen on laskettu jonkin verran alentuvan, joten

korvaussummaksi on arvioitu 25 miljoonaa markkaa 1990-luvulla.

Valtio antaisi edelleen alennuksia eräille henkilöliikenteen käyttäjäryhmille. Käyttäjärhymäkohtaista tukea annettaisiin noin 60 miljoonaa markkaa. Kannattamattoman henkilöliikenteen tuki olisi noin 100 miljoonaa markkaa. Lisäksi Valtionrautateille annettaisiin siirtymävaiheessa korvausta noin 190 miljoonaa markkaa sen johdosta, että sen henkilöliikenteen hintataso on kustannustasoa ja markkinahintatasoa alhaisempi. Tämä korvaus tulisi asteittain alenemaan joukkoliikenteen hinnoitteluperiaatteita yhtenäistettäessä.

Koska Valtionrautatiet perus-, jatko- ja täydennyskouluttaa henkilöstönsä, ovat koulutuskustannukset huomattavat. Koko koulutus toiminnan erilliskustannukset ovat noin 50 miljoonaa markkaa. Ehdotuksen mukaan ammatillisen peruskoulutuksen kustannukset korvattaisiin valtion tulo- ja menoarvioon otetulla määrärahalla. Tällä hetkellä ammatillisen peruskoulutuksen kustannukset ovat noin 30—35 miljoonaa markkaa. Valtionrautateiden henkilökunnan vähentyessä laskettaen korvausta tarvittavan 29 miljoonaa markkaa vuodessa.

Valtiorautateilla on lisäksi eräitä muita yleisiä rasitteita, kuten vähäliikenteisten ratojen ylläpito, tasoristeysten poistaminen tiejärjestelyin ja poikkeuksellisiin oloihin varautuminen. Nämä tehtävät sisältyvät uudessa ohjausmallissa valtaosin radanpitoon, joten niiden laajuudesta päättää ja ne rahoittaa valtiolta radanpidon määrärahoilla.

Valtiorautateiden työn tuottavuus on parantunut 1980-luvun lopulla noin 9 %:lla vuosittain. Tuottavuuden kasvu säilyy 3—7 %:ssa vuosina 1990—94.

4.2.4. Aloittava tase ja tuotto

Kun Valtionrautatiet tässä ehdotetulla lailla muutetaan uusimuotoiseksi liikelaitokseksi, valtioneuvosto päättää yleislain mukaisesti valtion tulo- ja menoarvioon sisältyvän valtuutuksen nojalla Valtionrautateiden hallintaan siirrettävästä valtion omaisuudesta sekä siitä, mikä osa omaisuudesta merkitään liikelaitoksen peruspääomaksi, muuksi omaksi pääomaksi tai lainaehdoin annetuksi.

Yleislain 27 §:n perusteluissa todetaan muun muassa, että siirtymävaiheen rahoituksen rakenteesta päätettäessä tulee ottaa huomioon

toiminnan riskialttius, toimialan yleinen pääomarakenne, investointitarve ja kannattavuus. Jos liikelaitoksen investointitarve on merkittävä tai ala on huonosti kannattava, on tarkoituksenmukaista painottaa peruspääoman osuutta. Lisäksi siirtymävaiheessa on otettava huomioon tarvittava sopeutusaika.

Rautatieliikenne on pääomavaltaisempaa kuin kuorma- ja linja-autoliikenne. Rautatieliikenteen kannattavuus on ollut heikko. Lisäksi tavaraliikenteen kysyntä vaihtelee suhdannevaihteluja voimakkaammin. Palvelujen parantamiseksi on investointitasoa tarkoitus nostaa 1990-luvulla.

Liikelaitosuudistuksen yleistavoitteet ja Valtionrautateiden kehittämistilanne huomioon ottaen hallitus pitää erittäin tärkeänä, että siirtymävaiheessa Valtionrautateille turvataan mahdollisuudet liiketaloudellisesti kannattavaan toimintaan 1990-luvulla. Lisäksi hallitus pitää tärkeänä, että taloudellisen saneerauksen edellyttämille sopeutustoimille varataan riittävä toteutusaika.

Riittävän pääoman turvaamiseksi Valtionrautateiden hallintaan siirretään valtaosa sen nykyisin hallinnassa olevasta maaomaisuudesta eli maa-alueita yhteensä noin 29 600 ha ja vesialueita noin 750 ha. Se osa Valtionrautateiden hallinnassa olevista maa-alueista, joka ei liity Valtionrautateiden liiketoimintaan, siirretään rakennushallituksen hallintaan. Selvitysten mukaan rakennushallituksen hallintaan siirretään maa-alueita yhteensä noin 1 600 ha ja vesialueita noin 300 ha.

Ratalinjausten ja pysäköintialueiden selkiinnyttyä tullaan niiden vaatimat alueet siirtämään Valtionrautateiden hallintaan. Valtionrautateiden tulee vastaisuudessa luovuttaa valtiolle sen tarvitsemia maa-alueita edellyttäen, että ne eivät liity laitoksen liiketoimintaan. Jos Valtionrautateilta myöhemmin siirretään maa-alueita muiden viranomaisten hallintaan ja siitä aiheutuu kuljetustoiminnalle huomattavia lisäkustannuksia, tulee nämä kustannukset korvata Valtionrautateille joko tasejärjestelyin tai rahana. Keskusta-alueilla kaavoitettaessa radan päälle kannelle rakennusoikeutta tulee se rakennushallituksen hallintaan. Alueet, jotka siirretään rakennushallituksen hallintaan ja jotka toistaiseksi ovat Valtionrautateiden käytössä, luovutetaan korvauksetta Valtionrautateiden käyttöön Valtionrautateiden vastatessa maanomistajalle kuuluvista kustannuksista.

Aloittavassa taseessa kuljetustoiminnan käyttöomaisuuden arvoksi merkittäisiin 5 300 miljoonaa markkaa, mikä merkitsee nykyiseen liikekirjanpitoon noin 2 500 miljoonan markan korotusta. Käyttöomaisuudesta koneiden ja kaluston osuus on 2 500 miljoonaa markkaa, mikä kaluston iän ja rakenteen huomioon ottaen vastaa niiden käypää arvoa. Valtionrautateiden hallintaan siirrettävät maa-alueet merkitään kokonaisuudessaan kuljetustoiminnan taseeseen ja niiden arvoksi merkittäisiin 1 200 miljoonaa markkaa. Rakennusten arvoksi merkittäisiin 1 500 miljoonaa markkaa, mikä vastaa niiden teknistä nykyarvoa. Aineettoman käyttöomaisuuden arvoksi merkittäisiin 100 miljoonaa markkaa.

Valtionrautateiden aloittavaan taseeseen on tarkoitus merkitä myös sen hallinnassa 31 päivänä joulukuuta 1989 oleva kuljetustoiminnan noin 390 miljoonan markan rahoitusomaisuus ja vaihto-omaisuus, noin 350 miljoonaa markkaa sekä sen toimintaan kohdistuvat lyhytaikaiset velat.

Valtionrautatiet maksaisi myynti- ja siirto-saamisten ja muiden saamisten sekä osto- ja siirtovelkojen ja muiden sellaisten lyhytaikaisten velkojen erotuksen, noin 167 miljoonaa markkaa, sekä varastotililtä rahoitetun kuljetustoiminnan varaston arvon, noin 200 miljoonaa markkaa, valtion kassaan vaiheittain vuoden 1990 kuluessa. Tuloutettavan määrän ja tarvittavan käyttöpääoman rahoittamiseksi Valtionrautatiet ottaisi ulkopuolista lainaa vuonna 1990 noin 500 miljoonaa markkaa. Tällä rahoitettaisiin myös vuonna 1990 mak-suun tulevat lomapalkat.

Aloittavan taseen peruspääomaksi merkittäisiin 2 750 miljoonaa markkaa. Siirtymävaiheen jälkeen tälle pääomalle edellytettäisiin normaalitilanteessa 2—3 %:n tuotto. Muuksi omaksi pääomaksi merkittäisiin 2 700 miljoonaa markkaa.

Koska tulo-rahoitus ei vielä riittäisi investointien rahoitukseen, tarvittaisiin vuosina 1990—92 kehittämisrahaa yhteensä 300 miljoonaa markkaa. Kehittämisrahalla turvattaisiin investointitason säilyminen 450—500 miljoonan markan tasolla, mitä muun muassa parlamentaarinen rautatiekomitea piti tärkeänä. Investoinnit olisivat tällöin liikevaihdosta 14—18 %.

Edellä mainituin perustein tilikauden tulokseksi vuonna 1990 arvioidaan 41 miljoonaa markkaa vuoden 1989 hintatasossa. Vuonna

1994 sen arvioidaan olevan noin 227 miljoonaa markkaa, mikäli valtiolle ei vielä maksettaisi ratamaksua.

Radanpidon omaisuus siirrettäisiin myös Valtionrautateiden hallintaan. Omaisuuden arvoksi on arvioitu noin 5 100 miljoonaa markkaa. Omaisuuden arvon ja käytön seuranta toteutetaan sitä varten muodostetun kirjanpidon avulla.

Radanpidon investointitasoa on tarkoitus nostaa vuosien 1987—89 tasosta, noin 550 miljoonasta markasta noin 700—900 miljoonaa markkaan vuodesta 1990 alkaen. Niiden ratojen perusparantaminen, jotka on korjattu 1960-luvulla, on aloitettava 1990-luvun alussa. Perusparantaminen mahdollistaa suuremman junanopeudet, korkeammat akselipainot ja turvallisemman liikennöinnin.

Laskelmat osoittavat epävarmuustekijöistä huolimatta, että Valtionrautateilla on 1990-luvun puolivälissä edellytykset liiketaloudellisesti kannattavaan toimintaan, kun kuljetustoiminta ja radanpito erotetaan ja liiketaloudellisesti kannattamattomat yhteiskunnalliset velvoitteet korvataan Valtionrautateille.

5. Suhde muuhun lainsäädäntöön

Uusi laki valtion tulo- ja menoarviosta (423/88) on tullut voimaan 1 päivänä kesäkuuta 1988. Lisäksi on 1 päivänä lokakuuta 1988 tullut voimaan laki oikeudesta luovuttaa valtion maaomaisuutta ja tuloatuottavia oikeuksia annetun lain muuttamisesta (777/88). Samalla on muutettu oikeudesta luovuttaa valtion maaomaisuutta ja tuloatuottavia oikeuksia annetun asetuksen säännöksiä ja nostettu

merkittävästi toimivaltasäännöksiin liittyviä markkamääräisiä rajoja. Valtion taloushallintoa koskevia asetuksia sekä alemmanasteisia säännöksiä ja määräyksiä on tarkistettu siten, että niissä otetaan huomioon valtion liikelaitosten virastoista poikkeavat taloudenhoidon periaatteet.

Yleislakia koskevien perustelujen mukaisesti valtion liikelaitokset eivät pääsääntöisesti kuuluisi valtion työohjelmamenettelyn piiriin. Tarkoituksena on, että Valtionrautateihin sovellettaisiin työllisyyden hoidosta annettuja säännöksiä ja määräyksiä siltä osin kuin sille osoitetaan valtion tulo- ja menoarviossa työllisyyden hoitoon varattuja määrärahoja.

Valtionrautateiden kuljetusehdot, joista on nyt säädetty asetuksella (714/75), on tarkoitus erikseen saattaa asianmukaiselle tasolle.

Valtionrautateita koskevia erityissäännöksiä sisältyy myös muuhun lainsäädäntöön, kuten rikoslakiin ja rautatievahinkovastuulakiin. Ehdotetun lain säätäminen ei aiheuta näiden säästösten muutostarvetta.

Valtion liikelaitokset kuuluvat yhteistoiminnasta valtion virastoissa ja laitoksissa annetun lain (651/88) mukaisen valtion yhteistoimintamenettelyn piiriin. Lain 15 §:n mukaan Valtionrautatietkin solmii yhteistoimintasopimuksen keskeisten henkilökuntajärjestöjen kanssa. Tämän sopimuksen sisällöstä riippuu, kuinka tämän ehdotuksen 9 ja 10 §:ssä mainittuja asioita käsitellään yhteistoimintamenettelyssä.

Tarkoituksena on, että Valtionrautatiet edelleen noudattaa kielilainsäädännön viranomaisille asettamia velvoitteita. Kielilakia on kuitenkin tarpeen myöhemmin muuttaa siten, että se koskee myös uusia valtion liikelaitoksia.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1. Laki Valtionrautateista

1 §. Hallinnollinen asema. Valtionrautatiet olisi liikenneministeriön hallinnonalalla toimiva liikelaitos. Valtioneuvoston ministeriöiden lukumäärästä ja yleisestä toimialasta annetun lain 3 §:n 1 momentin 9 kohdan (1008/88) nojalla liikenneministeriö käsittelee muun mu-

assa rautatieliikennettä koskevat valtioneuvostolle kuuluvat asiat.

Liikenneministeriön tehtävänä olisi yleisesti valvoa ja seurata Valtionrautateiden toimintaa. Liikenneministeriössä valmisteltaisiin ja sieltä esiteltäisiin valtioneuvostossa käsiteltävät Valtionrautateita koskevat asiat. Näitä ovat muun muassa yleislain 11, 12 ja 14 §:ssä sekä 15 §:n 3 momentissa, 20 §:n 1 momentissa ja 27 §:n 2

momentissa tarkoitetut asiat. Niin ikään liikenneministeriössä valmisteltaviksi ja sieltä esiteltäviksi kuuluisivat ehdotetun lain 2 §:n 2 momentissa ja 5 §:ssä tarkoitetut säännökset ja määräykset.

Valtionrautateihin sovellettaisiin yleislakia. Siinä on annettu säännökset valtion liikelaitosten toimintaa, taloutta ja ulkoista ohjausta koskevista yleisistä periaatteista. Ehdotetulla lailla täydennetään yleislain säännöksiä ja annetaan Valtionrautateiden erityisasemasta ja ominaispiirteistä johtuvia säännöksiä. Täydennykset koskisivat Valtionrautateiden toimialaa (2 §), radanpitoa ja ratamaksua (3 §), korvauksia (7 §), kehittämismäärärahaa (8 §), liikenneministeriön ohjausta (9 §), virkojen erityyisiä asetuksella (10 § 2 mom.) ja siirtymäsäännöksiä (14 §).

2 §. Toimiala ja tehtävät. Toimialasäännös esitetään pidettäväksi asiallisesti nykyisen sisältöisenä. Nykyisin Valtionrautateiden tehtävistä määrätään hallintoasetuksen 1 §:ssä siten, että "Valtionrautateiden tehtävänä on harjoittaa rautatieliikennettä ja muuta Valtionrautateiden kuljetuksiin liittyvää palvelutoimintaa sekä huolehtia valtion ratojen ja niihin kuuluvien rakennusten ja laitteiden rakentamisesta ja ylläpidosta".

Toimialaa ei ole tarpeen laajentaa nykyisestään, koska nykyinen käytäntö on muodostunut toimivaksi. Toimialan on toisaalta oltava riittävän väljä, jotta se mahdollistaa kokonaispalvelujen kehittämisen ja kilpailuhaasteisiin vastaamisen.

Kaikkien Valtionrautateiden toimintaan liittyvien palvelutehtävien luetteleminen laissa ei ole tarkoituksenmukaista laitoksen ulkoisen ohjauksen tarpeiden kannalta. Kun eduskunta hyväksyy liikelaitoksen keskeiset palvelutavoitteet ja muut toimintatavoitteet, merkittävät palvelutarjonnan muutokset tulevat eduskunnan päätettäväksi. Merkittäviä uusia tehtäviä koskevista suunnitelmista tulee etukäteen neuvotella liikenneministeriön kanssa.

Nykyisessä toimialasäännöksessä ei ole ollut erillistä mainintaa siitä, että Valtionrautatiet olisi velvollinen hoitamaan muita esimerkiksi valtioneuvoston määräämiä tehtäviä kuin rautatieliikennettä ja radanpitoa. Koska on mahdollista, että tällaisia tehtäviä on tarkoituksenmukaista Valtionrautateille vastaisuudessa määrätä, esitetään 2 momenttiin otettavaksi tätä koskeva säännös. Säännös on perusteltu myös sen vuoksi, että talouslaki kumotaan.

Tarkoituksena kuitenkin on, että julkisen vallan käyttämistä sisältäviä tehtäviä annetaan Valtionrautateille vain lailla. Silloin, kun laitokselle annetaan tehtäviä asetuksella tai valtioneuvoston päätöksellä, tehtävien tulee olla sellaisia, että ne soveltuvat Valtionrautateiden hoidettaviksi. Valtioneuvoston päätöstä alemmanasteisilla määräyksillä ei voida antaa tehtäviä Valtionrautateille. Siten esimerkiksi ministeriöt eivät voi yleistöimivaltansa nojalla antaa tehtäviä Valtionrautateille, vaan tehtävien antamiseen tulee olla asianmukainen yksilöity valtuutus laissa. Riippumatta siitä, annetaanko tehtävä Valtionrautateille lailla, asetuksella vai valtioneuvoston päätöksellä, tehtävästä aiheutuva rasitus korvataan yleislain 9 §:ssä säädettyin edellytyksin.

Koska Valtionrautateille annettavien tehtävien soveltuvuus laitokselle on harkittava sen päätehtävien kannalta, tulisi liikenneministeriön kanta aina selvittää silloin, kun muilla hallinnonaloilla valmistellaan sellaisia säädösmuutoksia, jotka vaikuttavat Valtionrautateiden tehtäviin ja talouteen.

3 §. Radanpito ja ratamaksu. Edellä kohdassa 2.2.4. on selostettu niitä tehtäviä, joita Valtionrautateilla on kuljetusväylien ylläpidossa ja rakentamisessa. Parlamentaarisen rautatiekomitean mietinnön mukaan tulee kuljetustoiminta ja radanpito erottaa ohjauksellisesti toisistaan. Tämä on tarkoitus toteuttaa niin, että radan ja siihen kuuluvien rakennusten ja laitteiden rakentaminen ja ylläpito sekä muut asetuksessa säädettävät radanpitoon kuuluvat tehtävät rahoitetaan valtion tulo- ja menoarviossa osoitetuin määrärahoihin. Radanpidon rahoitusperiaate perustuu yleislain 9 §:n säännöksen. Valtionrautatiet hoitaisi kuitenkin radanpitoon kuuluvat tehtävät. Säännöksen mukaan radanpidon rahoitukseen käytetään myös radanpidon omaisuuden myyntitulot. Tämä olisi tarkoituksenmukaista sen edistämiseksi, että Valtionrautatiet mahdollisimman tehokkaasti pyrki uudistamaan epäkuranttia omaisuutta saadessaan siitä tulevat myyntitulot infrastruktuurin kehittämiseen. Myyntitulojen tulouttaminen valtiolle ei olisi omiaan aktivoimaan radanpidon järjestämistä. Jos myyntitulot toisaalta muodostuisivat suuruudeltaan merkittäviksi, voidaan ne ottaa huomioon radanpidon budjettirahoitusta mitoitettaessa.

Esityksen mukaan valtioneuvosto päättäisi rataverkosta ja vahvistaisi vuosittain radanpi-

toon osoitettujen määrärahojen käyttösuunnitelman.

Radanpidon määrärahat osoitettaisiin valtion tulo- ja menoarviossa liikenneministeriölle. Radanpidon määrärahoja ei radanpidon rahoituksellisen eriyttämisen vuoksi laskettaisi Valtionrautateiden tuloiksi eikä menoja vastavasti kuluiksi, vaan ne esitettäisiin tuloslaskelmassa omana kohtanaan. Tällöin ne eivät olisi tulosvaikutteisia.

Esitetyllä menettelyllä päästäisiin siihen Valtionrautateiden liikelaitosuudistuksen kannalta keskeiseen tavoitteeseen, että radanpidosta aiheutuvat kustannukset (väyläkustannukset) selkeästi erotettaisiin Valtionrautateiden liikenteenharjoittamisesta johtuvista kustannuksista. Tämä selkeyttäisi varsinaisen liiketoiminnan ohjausta ja edistäisi paremman kustannusvastavuuden saavuttamista. Selkeyttävä vaikutus heijastuisi siten Valtionrautateiden liiketaloudelliseen tulokseen.

Radanpidon rahoittaminen tulo- ja menoarvion määrärahoihin ei toisaalta merkitsisi radanpidon eriyttämistä omaksi virastokseen. Valtionrautatiet edelleen suorittaisi radanpitoon kuuluvat tehtävät eduskunnan tarkoitusta varten myönnettyjen määrärahojen sallimassa laajuudessa ja valtioneuvoston hyväksymien tavoitteiden mukaisesti.

Liikenneministeriö valmistelisi radanpitoon liittyviä asioita muun muassa kuljetustoiminnan ja radanpidon investointipolitiikan yhteensovittamista sekä eduskunnan ja valtioneuvoston päätettäväksi tulevia toimintapolitiittisia linjanvetoja. Valtioneuvosto hyväksyisi radanpidon kehittämistavoitteet joko Valtionrautateiden keskipitkän aikavälin suunnitelman tai tältä osin laajennetun hallinnonalan yleissuunnitelman käsittelyn yhteydessä.

Valtion ohjaus toteutuisi asetettujen tavoitteiden ja eduskunnan osoittamien määrärahojen kautta. Päättäessään rataverkosta valtioneuvosto ottaisi kantaa myös mahdollisiin raatoisien lakkauttamisiin.

Valtionrautateiltä perittäisiin radan käyttämisestä ratamaksua. Sen suuruuden päättäisi valtioneuvosto liikennepoliittisin perustein siten, että se mahdollistaa rautatieliikenteen vertaamisen väyläkustannusten kattamisen osalta toisaalta raskaaseen kuorma-autoliikenteeseen ja toisaalta linja-autoliikenteeseen. Valtion tulo- ja menoarviosta rahoitettavaan radanpitoon kuuluvat myös sähköistuksen kiinteät laitteet. Tästä syystä on tarkoituksena, että valtio-

neuvosto ratamaksua määrätessään ottaa huomioon sähköistyksestä valtiolle aiheutuvat kustannukset. Parlamentaarisen rautatiekomitean mietinnössä esitetyin perustein ratamaksu olisi ollut noin 150 miljoonaa markkaa vuonna 1985. Ratamaksu vaikuttaisi ensi sijassa tavaraliikenteen hinnoitteluun. Ratamaksua voitaisiin käyttää liikennepoliittisena ohjausvälineenä. Liikelaitosuudistuksen siirtymävaiheessa Valtionrautateilla ei ennen vuotta 1995 ole mahdollisuuksia ratamaksun maksamiseen.

Rataverkon laajuudesta ja tasosta päättämisen vaikuttaa keskeisesti tavarajä ja henkilöliikennepalvelujen laatuun ja tehokkuuteen, infrastruktuurin mahdollistamien akselipainojen, junanopeuksien ja liikenneturvallisuuden kautta. Tämä korostaa radanpitoa ja sen kehittämistä koskevien päätösten keskeistä merkitystä varsinaisen liiketoiminnan kannalta.

Yleislain 12 §:n 1 momentin mukaan valtioneuvosto voi antaa tarkempia ohjeita ja määräyksiä liikelaitoksen investoinneista ja muusta taloudenhoidosta. Tämän säännöksen perusteella valtioneuvosto antaisi tarkempia ohjeita radanpidon kirjanpidosta ja maksuliikenteestä.

4 §. Palvelutavoitteet. Sekä tavarajä että henkilöliikenteessä Valtionrautateiden on voitava tuottaa kokonaispalveluja menestyäkseen markkinoilla. Yleisperustelujen kohdissa 2.2.2. ja 2.2.3. on selostettu nykyisiä palveluja ja niiden tuotantojärjestelmiä.

Valtionrautateiden palvelutason määrittelyssä voidaan toisaalta erottaa palvelujen taso ja toisaalta palveluverkon laajuus (palvelujen saatavuus). Sekä kuljetustoiminnan että radanpidon investointipolitiikka vaikuttaa ratkaisevasti molempiin palvelutasotekijöihin niin tavara- kuin henkilöliikenteessä, joten valtiovalan hyväksymä investointipolitiikka ratkaisee tosiasiallisen palvelutason hyvin pitkälle.

Tavaraliikenne. Raskaat, pitkät ja säännölliset kuljetukset sopivat parhaiten Valtionrautateiden hoidettaviksi. Lyhyistä kuljetuksista sopivat suuret, säännöllisesti toistuvat tavaravirrat rautateitse hoidettaviksi. Valtionrautatiet on selvimmän kilpailutilanteessa juuri tavarankuljetusalalla. Kuljetuksista yli 80 % hoidetaan sopimuskuljetuksina. Sopimukset ohjaavat lyhyen aikavälin toimintaa, koska niissä on sovittu rautatiekuljetusten hoidosta, kuljetusmääristä, lisäpalveluista ja hinnoista. Edellä mainittujen seikkojen johdosta tavaraliikenteelle ei ole mahdollista asettaa kovinkaan yksityiskohtaisia palvelutavoitteita. Valtion oh-

jauksen tulee kohdistua tavaraliikennealan näitä yleisempiin toimintaedellytyksiin. Näihin vaikutetaan kuljetusalan investointipolitiikan ohjauksella ja radanpidon investointipäätöksillä. Viimeksi mainitut vaikuttavat rataverkon tasoon sekä laajuuteen. Rataverkkoon kuuluvat myös yksityis- ja teollisuusraiteet. Sen taso ratkaisee millaisilla akselipainoilla kuljetuksia voidaan hoitaa. Tämä vaikuttaa myös kuljetustoiminnan tehokkuuteen.

Vuositasolla valtio voi vaikuttaa tavaraliikenteen laajuuteen päättämällä ratamaksun suuruudesta, koska ratamaksu liikennepoliittisena ohjausvälineenä vaikuttaa suoraan tavaraliikenteen hinnoitteluun ja sitä kautta kilpailuedellytyksiin sekä palvelujen määrään ja laatuun.

Henkilöliikenne. Henkilöliikennettä koskevien palvelutavoitteiden ja liikennepoliittisen ohjauksen tulee lähteä joukkoliikenteen toimintaedellytysten yleisestä parantamisesta ja tarkoituksenmukaisen työnjaon kehittämisestä eri joukkoliikennemuotojen välille. Valtionrautateiden henkilöliikenteen liikennelajien palvelutason määrittelyssä on otettava huomioon koko joukkoliikennejärjestelmälle asetetut tavoitteet.

Investointipolitiikka ratkaisee rataverkon laajuuden ja tason sekä käytettävän kaluston määrän ja laadun. Rataverkon taso ratkaisee osaltaan junanopeudet ja liikenneturvallisuuden.

Henkilökaukoliikenne muodostaa keskeisen osan koko maan tarpeita palvelevasta joukkoliikennejärjestelmästä. Liikennelajin palveluverkko on huomattavasti laajempi kuin mitä pelkästään liiketaloudelliset seikat edellyttäisivät.

Hallitus pitää tärkeänä, ettei Valtionrautateiden henkilökauko- ja paikallisliikennetarjonnassa tehdä jyrkkiä vähennyksiä liikelaitosuudistusta toteutettaessa. Tämä merkitsee, että Valtionrautateille myönnetään samalla korvauksia yleislain periaatteiden mukaisesti.

Valtiovalta on Valtionrautateiden tariffeista päättäessään myöntänyt alennuksia eräille käyttäjäryhmille. Alennukset on annettu sosiaali- ja yhteiskuntapolitiittisin perustein. Osa alennuksista on korvattu Valtionrautateille. Alennukset eivät ole saaneet aikaan niin suurta kysynnän lisäystä, että lisämatkustajien tuomat lisätulot yhdessä korvausten kanssa riittäisivät kattamaan asianomaisten ryhmien aiheuttamat kustannukset. Hallituksen mielestä val-

tion tulee edelleenkin turvata tietyille erityisryhmille edullinen hintataso Valtionrautateiden henkilökauko- ja paikallisliikenteessä. Tämän vuoksi esitetään, että asianomaisten erityisryhmien palvelutaso turvataan myöntämällä Valtionrautateille korvauksia hinnanalennuksista.

Liikelaitosuudistuksen toteutuksen jälkeen riippuu liikennepoliittisista päätöksistä, kuinka laajaa palveluverkkoa Valtionrautateiden edellytetään ylläpitävän ja mille ryhmille valtio haluaa antaa hinnanalennuksia sosiaalisin perustein.

Pääkaupunkiseudun lähiliikenteessä Valtionrautateilla on keskeinen tehtävä. Sen merkitys voimistuu turvallisuus- ja ympäristötekijöiden korostuessa. Lähiliikenteen toimintaperiaatteita on kehitetty siten, että Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunnan (YTV) kanssa on sovittu tarjonnan laajuudesta. Tämän johdosta YTV ostaa Valtionrautateilta lähiliikennepalveluja. Menettely on samanlainen kuin muiden Pohjoismaiden pääkaupunkiseutujen lähiliikenteessä. YTV-alueen palvelutasosta ja palveluverkon laajuudesta päättäisi liikelaitosuudistuksen jälkeenkin ensi sijassa YTV, joka ostaisi Valtionrautateilta sellaisen lähiliikennejärjestelmän kuin tarvitsee. Valtio vaikuttaisi lähiliikennejärjestelmän tasoon investoinneista ja rataverkon tasosta päättämällä.

5 §. Hinnoittelu. Yleislain 7 §:n mukaan liikelaitos päättää tuottamistaan palveluista ja tavaroista perittävistä hinnoista, jollei laitoskohtaisessa laissa toisin säädetä. Hinnat päätehtään liiketaloudellisin perustein, jollei laitoskohtaisessa laissa säädetä muista hinnoitteluperusteista. Hinnoittelussa on otettava huomioon liikelaitokselle asetetut palvelutavoitteet ja muut toimintatavoitteet.

Valtionrautatiet tuottaa palvelunsa kilpailutilanteessa. Liikennepolitiikan kannalta on tarkoituksenmukaista, että rautatieliikenteessä asiakkailta perittävillä maksuilla katettaisiin pienempi osuus infrastruktuurikustannuksista kuin mitä muut liikennemuodot kattavat, koska rautatieliikenteen yhteiskunnalliset kustannukset ja haittatekijät ovat oleellisesti pienemmät kuin tieliikenteessä suoritettuihin suhteutettuna. Tätä periaatetta hallitus on kannattanut eduskunnalle antamassaan liikennepoliittisessa selonteossa. Liiketaloudellinen hinnoittelu tarkoittaa siten ensi sijassa kilpailutilannehinnoittelua siten, että Valtionrautateille asetettu tulostavoite saavutetaan.

Tavaraliikenteessä liiketaloudellinen hinnoittelu tarkoittaa sitä, että tavaraliikenteen tuotoilla on katettava tavaraliikenteen kulut mukaan lukien käyttöomaisuuden poistot ja tuotto pääomalle. Tavaraliikenteen hinnoitteluun valtioneuvosto vaikuttaa ratamaksun suuruutta sääntelemällä.

Koska tavaraliikennepalvelut tuotetaan kilpailutilanteessa, on tarkoituksenmukaista lähtökohtaisesti sisällyttää erityisesti niistä päättämisen toimivan liikkeenjohdon toimivaltaan yleislain periaatteiden mukaisesti. Hinnoittelu-perusteiden ja -tason siirtäminen Valtionrautateiden päätettäväksi keventää muun valtionhallinnon päätöksentekoa ja ennen kaikkea nopeuttaa ja joustavoittaa sitä.

Esitetyt säännökset mukaan on asetuksella tarvittaessa mahdollista säätää, että valtioneuvosto päättää paitsi henkilöliikenteen myös tavaraliikenteen hinnoista tai hintojen yleisestä tasosta. Asetuksen antaminen jää harkinnanvaraiseksi ja riippumaan liikennepoliittisista ja talouspoliittisista suhdanteista. Jos asetusta ei anneta, päättää Valtionrautatiet yleislain mukaisesti hinnoittelusta. Tällöinkin hinnoittelu voi osaltaan nojautua eduskunnan, valtioneuvoston ja liikenneministeriön ohjauksesta ilmeviin perusteisiin.

Henkilöliikenteen osalta tärkeimpien maksujen enimmäismäärien määrittäminen saattaa joissakin tilanteissa ja erityisesti siirtymävaiheessa olla perusteltua antaa valtioneuvoston tehtäväksi. Valtioneuvoston päätettäväksi voitaisiin antaa henkilöliikenteen hintojen yleinen taso. Tämä olisi tarpeen ainakin siirtymävaiheessa korvausjärjestelmän vuoksi. Kun maksuista annettaisiin yhteiskuntapoliittisista syistä alennuksia, normaalihintaa ja alennettua hintaa erotus otettaisiin huomioon henkilöliikenteen korvauksissa. Valtionrautateilla tulee kuitenkin olla mahdollisuus antaa alennuksia liiketaloudellisiin perustein. Nämä olisivat paljous-, sesonki- ja kampanja-alennuksia.

Valtionrautateilla tulee kuitenkin olla toimivalta päättää lisäpalveluista perittävistä maksuista (paikkaliput, matkatavaramaksu, toimitusmaksut jne.) sekä liitännäispalvelujen hinnoittelusta, koska nämä tuotetaan useimmiten eri yritysten ja organisaatioiden kanssa yhteistoiminnassa. Tavoitteena näiden palvelujen hinnoittelussa tulee olla, että liitännäispalvelujen hinnoista katetaan palvelujen erilliskustannukset tai että palvelujen arvo kilpailukeinona on muutoin merkittävä.

6 §. *Lainanotto.* Yleislain 8 §:n 1 momentin mukaan liikelaitos voi ottaa lainaa, jonka takaisinmaksuaika on alle vuoden, ja toimitusluottoa. Saman pykälän 2 momentin mukaan liikelaitokselle voidaan laitokohtaisessa laissa antaa oikeus ottaa eduskunnan suostumuksen rajoissa myös sellaista lainaa, jonka takaisinmaksuaika on yli vuoden. Ehdotuksen mukaan Valtionrautateille myönnettäisiin sanotun pykälän mukainen oikeus pitkäaikaisen lainan ottamiseen.

Kehittyvän kuljetusjärjestelmän hoitamiseksi asetettujen palvelutavoitteiden mukaisesti ja liiketaloudellisesti kannattavasti voidaan ajoittain tarvita suurempaa investointitasoa kuin pelkän tulo-rahoituksen puitteissa on mahdollista.

Pitkäaikaisen lainan ottaminen voi olla tarpeellista rakennushankkeita, kone- ja laitehankintoja sekä muita pitkävaikutteisista menoista varten. Lainaa voidaan käyttää myös työtaistelun tai muun ulkoisen tapahtuman aiheuttaman rahoitustilanteen heikkenemisen korjaamiseksi sekä myös siirtymävaiheen taloudellisten järjestelyjen toteuttamiseksi.

Yleislain 8 §:n mukaan lainanoton rajoista ja ehdoista antaa määräyksiä valtioneuvosto.

7 §. *Korvaukset.* Yleislain 9 §:n mukaan valtion tulo- ja menoarvioon voidaan ottaa määräraha korvauksen myöntämiseen liikelaitokselle määrätyn tehtävän suorittamiseksi sekä asetettujen palvelutavoitteiden ja muiden toimintatavoitteiden saavuttamiseksi. Perustelujen mukaan tarvittaessa säädetään liikelaitoskohtaisessa laissa tarkemmin korvausten perusteista. Korvauksia voidaan myöntää käyttö- ja investointimenoihin, tietyn toiminnan tai sen osan ylläpitämiseen, hintojen alentamiseen, liiketaloudellisesti kannattamattomien tehtävien hoitamiseen tai toimeksiannon luonteeseen investointitehtävään.

Valtioneuvosto on tavaraliikenteessä myöntänyt kuljetustukea erälle tuoteryhmille. Näitä ovat rautarikaste-, polttoturvet-, jätepaperi-, auto- ja peltiromu-, rauta- ja teräsromu-, akkuromu-, hake- ja sahajauhokuljetukset kotimaassa. Neuvostoliitosta tuotavan puun hakkeen ja sahajauhon kuljetuksiin on myös annettu kuljetustukea. Tukea on annettu rautatie-, maantie- ja vesikuljetuksiin. Rautatiekuljetusten tuen odotetaan olevan nykyisellä tasolla eli noin 25 miljoonaa markkaa vuodessa.

Valtionrautateiden henkilöliikenteen kannattamattomuus johtuu markkina- ja kustannus-

tasoa alemmista hinnoista, eräiden rataosien vähäisestä liikenteestä sekä valtioneuvoston eri käyttäjäryhmille sosiaalisin perustein antamista alennuksista. Koska hallitus pitää tärkeänä, että palvelutarjonta, sosiaaliset alennukset ja yleinen hintataso säilytetään siirtymävaiheessa reaalisesti entisellään, se esittää, että nämä velvoitteet korvataan Valtionrautateille.

Henkilöliikenteen junakilometreistä huomattava osa on liiketaloudellisesti kannattamattomia, koska ne kertyvät harvaan asutuilta alueilta. Tätä liikennettä ei ole mahdollista saada kannattavaksi korkeilla tariffeillaan. Jotta Valtionrautatiet voisi säilyttää tarjonnan ennallaan, tarvitaan valtion tukea noin 90 miljoonaa markkaa.

Henkilöliikenteessä valtio on antanut alennuksia useille käyttäjäryhmille (opiskelijat, rintamamiehet, sotilaat, työkyvyttömät jne.) ensisijaisesti sosiaalisin perustein. Nämä alennukset säilytettäisiin ja niistä suoritettaisiin Valtionrautateille korvaukset. Vuonna 1990 käyttäjäryhmäkohtaisia korvauksia arvioidaan tarvittavan 60 miljoonaa markkaa.

Linja-autoliikenteen tariffitaso, johon Valtionrautateiden tariffeja voidaan lähinnä verrata, on tällä hetkellä noin 27 % rautateiden tasoa korkeampi. Hallitus ei pidä mahdollisena nostaa henkilöliikenteen tariffeja yhdellä kertaa näin paljoa. Edellä mainituista syistä esitetään, että Valtionrautateille annetaan korvauksia hintojen yleiseen alentamiseen kustannusten edellyttämästä tasosta vuonna 1990 172 miljoonaa markkaa. Korvauksen määrä tulee varoittaa valtioneuvoston ja eduskunnan harkittavaksi.

Valtionrautateille tulisi korvattavaksi myös sen antama ammatillinen peruskoulutus, jonka vuosikustannukset ovat liikelaitoskaudella noin 29 miljoonaa markkaa vuodessa. Koulutus koskee myös radanpidon henkilöstöä. Kilpailevilla liikennemuodoilla ei vastaavaa rasitetta ole.

Tapauskohtaisesti saattaa olla perusteita antaa rautateille korvauksia silloin, kun valmiustehtävien hoito, väestönsuojeluvetoitteet tai valtion tarpeista lähtevät maa-aluejärjestelyt aiheuttavat merkittäviä kustannuksia kuljetustoiminnalle.

Kun Valtionrautateille osoitetaan yleislain nojalla korvauksia tiettyjen tehtävien hoitamiseksi, tulee korvaukset mitoitetaan noudattaen täysimääräistä kustannusten kattamisperiaatetta. Tällöin korvaus kattaisi myös osuutensa

yhteiskustannuksista eikä siten vääristäisi muiden palvelujen hinnoittelua.

8 §. Kehittämismääräraha. Yleislain 3 §:n mukaan liikelaitoksen tuloja ja menoja ei oteta valtion tulo- ja menoarvioon, ellei mainituissa laissa tai laitospolisissa laissa toisin säädetä. Tämän vuoksi lakiin on tarpeen ottaa säännös siirtymävaiheessa välttämättömästä kehittämismäärästä. Laskelmat osoittavat, että kehittämismäärää tarvittaisiin siirtymävaiheessa noin neljän vuoden ajan. Myöhemmin kehittämismäärää voitaisiin osoittaa Valtionrautateille tarvittaessa liikennepoliittisista tai muista yhteiskuntapoliittisista syistä.

9 §. Liikenneministeriön ohjaus. Pykälän mukaan liikenneministeriö päättäisi Valtionrautateiden palvelutavoitteista ja muista toimintatavoitteista eduskunnan ja valtioneuvoston hyväksymissä rajoissa. Tarkoituksena on, että liikenneministeriö voisi tarvittaessa tämentää eduskunnan ja valtioneuvoston yleislain nojalla Valtionrautateille asettamia tavoitteita. Tämä on perusteltua sen vuoksi, että liikennesektorilla liikenneministeriö on viranomaisena, joka päättää monista vastaavan tasoista muita liikennemuotoja koskevista liikennepoliittisista asioista (esimerkiksi kuormajalinja-autoliikenteen ohjetariffit ja liikenneluvat, tiestöpolitiikka).

Tarkoituksena on, että pykälän 1 kohdan perusteella liikenneministeriö voisi tämentää esimerkiksi henkilöliikenteen palvelua koskevia tavoitteita ja 3 kohdan perusteella kohdentaa tarvittavat korvaukset sekä 2 kohdan perusteella päättää henkilökauliikenteen, pääkaupunkiseudun lähiliikenteen ja paikallisliikenteen tulostavoitteista.

Liikenneministeriö asettaisi sille tulo- ja menoarviossa osoitettuja varoja Valtionrautateiden käyttöön radanpidon tehtävien hoitamiseksi.

10 §. Virkojen perustaminen ja lakkauttaminen. Pykälän mukaan toimitusjohtajan ja hänen välittömien alaistensa virat perustaisi ja lakkauttaisi valtioneuvosto. Asetuksella säädetäisiin, mitä virkamiehiä on pidettävä toimitusjohtajan välittöminä alaisina. Nämä virat eriteltäisiin yleislain 10 §:n 5 kohdan mukaisesti valtion tulo- ja menoarviossa. Eriteltävien virkojen luettelo on ehdotuksessa suppeampi kuin valtion virkamieslain (755/86) 5 §:n 2 momentin 6 kohdassa mainittu keskusvirastojen virkoja koskeva luettelo.

Liikelaitosuudistuksen tavoitteiden mukaisesti liikelaitoksen ulkoisen ohjauksen painopistettä on tarkoitus siirtää yksityiskohtaisesta ohjauksesta tulos- ja tavoiteohjaukseen. Poikkeuksena yleislakiin esitetään, että valtion tulo- ja menoarviossa eriteltävät virat täsmennettäisiin asetuksella. Esityksen mukaan Valtionrautateille annettaisiin yleislain 16 §:n 2 momentissa säädetyllä tavalla oikeus perustaa ja lakkauttaa laitoksen muut kuin ylimmän johdon virat sekä muuttaa niiden nimet. Säännös virkojen siirtämisestä on yleislaissa. Lakiehdotus ei merkitse muutoksia virka- ja työsuhteisen henkilöstön käyttöön. Tarkoituksena ei ole myöskään käyttää virkojen perustamis- ja lakkauttamisoikeutta alhaisen eläkeiän virkojen lisäämiseksi tai yleisten virkaehtosopimusten sisällön sivuuttamiseksi. Asetuksessa annetaan tarvittavat säännökset siitä, millä organisaatiossa virkojen perustamisesta ja lakkauttamisesta päätetään. Hallitus seuraa ehdotetun sääntelyn toimivuutta.

Tarkoituksena on, että Valtionrautatiet esittää tulos- ja rahoitussuunnitelmassaan suunnitelman myös henkilöstön määrästä sekä palkkausmenoista ja niiden rahoittamisesta.

11 §. Virkamiehen asema viran lakkauttamistilanteessa. Esityksen mukaan Valtionrautatiet perustaa ja lakkauttaa itse useimmat virkansa. Muutenkin Valtionrautateilla yleislain mukaisena liikelaitoksena olisi laaja toimivalta päättää toiminnastaan ja taloudestaan. Yleislain mukaan Valtionrautateiden on muun ohella toimittava liiketaloudellisten periaatteiden mukaisesti. Tällaisena laitoksena ja varsinkin toimiessaan liiketaloudellisten periaatteiden mukaisesti Valtionrautatiet niin kuin yleensäkin yleislain tarkoittamat liikelaitokset eroavat selvästi valtion virastoista ja muista laitoksista. Toiminta markkinoilla kilpailutilanteessa saat-
taa näissä liikelaitoksissa johtaa joissakin tapauksissa valtion virastoja ja muita laitoksia huomattavasti helpommin virkajärjestelyihin. Tästä erityisestä syystä hallitus pitää tarpeellisena, että yleislain mukaisissa liikelaitoksissa vakinaiset virkamiehet saavat turvan viran lakkauttamisen varalta.

Sääntely jossain määrin täsmentäisi virkamiehen asemaa valtion virkamieslakiin nähden. Esimerkiksi asetuksella voitaisiin täsmentävästi säätää siitä, että viiden vuoden virkasuhteen kesto toisi liikelaitoksen virkamiehen turvasäännösten piiriin, kuten jäljempänä on lähemmin esitetty.

Valtion virkamieslain mukaan virkamiehelle, jonka pitkäaikainen palvelussuhde valtioon on päättynyt sen johdosta, että hänet on irtisanottu viran lakkauttamisen vuoksi, ja jonka uudelleen työhön sijoittuminen on iän tai muun syyn vuoksi vaikeaa, suoritetaan erorahaa.

Vakinaiselle virkamiehelle, jolle on myönnetty eroraha, voidaan harkinnan mukaan lisäksi suorittaa toistuvaa korvausta.

Erorahasta ja toistuvasta korvauksesta sekä niiden myöntämisen edellytyksistä säädetään asetuksella. Ne perusteet, joiden mukaan erorahan suuruus määrätään, vahvistaa kuitenkin valtioneuvosto.

Erorahasta ja toistuvasta korvauksesta, niiden myöntämisen edellytyksistä ja niiden määrän perusteista säädettäessä on otettava huomioon myös virkasuhteen jatkumisaika taikka alallaoloaika.

Eroraha-asetuksen (726/87) mukaan eroraha on säädetty suoritettavaksi peruserorahana ja lisäerorahana. Toistuva korvaus myönnetään taas viranomaisen harkinnan mukaan virkamiehelle, joka peruserorahan ja lisäerorahan myöntämisen jälkeenkin edelleen on työttömänä työnhakijana työnvälityksessä. Toistuvan korvauksen määrä ei saa ylittää kahta kolmasosaa lakkautettua virkaa vastaavan viran palkkauksesta. Aikaisemmasta lakkautuspalkasta toistuva korvaus eroaa ennen kaikkea harkinnanvaraisuutensa vuoksi. Erona on myös se, että toistuvan korvauksen määrä voidaan myöhemmin tarkistaa.

Pykälän 1 momentissa ehdotetaan säädettäväksi Valtionrautateille velvollisuus ryhtyä toimenpiteisiin lakkautettavan vakinaisen viran haltijan sijoittamiseksi laitoksen toiseen virkaan tai tehtävään, jota voidaan pitää sopivana. Laitoksen tulee ryhtyä sijoittamistoimenpiteisiin riittävän ajoissa. Valtionrautatiet pystyykin poikkeustapauksia lukuun ottamatta huolehtimaan uudelleensijoittamisesta. Mikäli kysymykseen tulisi virkaan sijoittaminen, tämä voisi tapahtua siirtämällä tai nimittämällä noudattaen yleistä virkamieslainsäädäntöä. Jos sopivaa toista virkaa ei ole, Valtionrautatiet olisi velvollinen ryhtymään toimenpiteisiin virkamiehen sijoittamiseksi työsopimussuhteiseen tehtävään. Viran tai tehtävän sopivuutta arvioitaessa on otettava huomioon virkamiehen ikä, koulutus, ammattitaito ja muut asiaan vaikuttavat seikat. Virkamies tulee ensisijaisesti sijoittaa hänen aiemman virkansa kanssa samalla paikkakunnalla olevaan virkaan tai

tehtävään. Viran tai tehtävän tulisi olla kokopäivätoiminen, jollei myös lakkautettava virka ole osapäivätoiminen. Lähtökohtana on sijoittaminen sellaiseen virkaan tai tehtävään, jossa palvelussuhteen ehdot säilyvät entisellään. Jos tämä poikkeuksellisesti ei ole mahdollista, sijoittaminen on toteutettava niin, että palvelussuhteen ehdot mahdollisimman vähän poikkeavat entisistä ehdoista. Valtion virkamieslain voimaannanolain (756/86) 28 §:n 1 momentin mukaan palkkauksesta siinä tapauksessa, että virkamies siirretään toiseen alemmipalkkaiseen virkaan sovitaan erikseen virkaehtosopimuksin. Valtionrautateita koskee myös valtion virkamieslain ja valtion virkamiesten uudelleen sijoittamisesta annetun asetuksen (725/87) mukainen yleinen menettely virkamiehen sijoittamiseksi uudelleen valtion palvelukseen. Tässä tapauksessa uudelleensijoittamista hoitaa valtiokonttori.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan vakinaisen virkamiehen asema turvattavaksi siinä poikkeuksellisissa tapauksessa, ettei häntä ole voitu sijoittaa uudelleen Valtionrautateiden palvelukseen eikä hän ole saanut muutenkaan työtä. Tämä turvaaminen tapahtuisi käyttämällä hyväksi virkamieslainsäädännön mukaisista erorahan ja toistuvan korvauksen muodostamaa järjestelmää. Valtionrautateiden lakkautetun vakinaisen viran työttömällä haltijalla olisi kuitenkin sen estämättä, mitä eroraha-asetuksen 2 ja 5 §:ssä on säädetty erorahan ja toistuvan korvauksen edellytyksistä, oikeus erorahaan ja toistuvaan korvaukseen aina, jos hänen palvelussuhteensa on jatkunut asetuksella säädettyä ajan. Valtionrautateista annettavassa asetuksessa on tarkoitus edellyttää viiden vuoden palvelusta Valtionrautateilla sillä tavalla yhtäjaksoisesti, että virkamies on saanut pääasiallisen toimeentulonsa Valtionrautateiltä eikä palvelussuhteessa ole ollut muita kuin lyhyitä katkoksia. Asetus valmistellaan yhteistyössä henkilöstöjärjestöjen kanssa. Toistuvaa korvausta ryhdyttäisiin suorittamaan välittömästi erorahan jälkeen eli virkamiehen oltua työttömänä kolme kuukautta. Lain voimaantulon jälkeen Valtionrautateiden palvelukseen tulevalle virkamiehelle, jota ei ole mahdollista sijoittaa uudelleen Valtionrautateiden palvelukseen ja joka ei ole saanut muutenkaan työtä, voidaan myöntää eroraha-asetuksessa tarkoitettua erorahaa ja toistuvaa korvausta sen mukaan kuin eroraha-asetuksessa säädetään. Erorahan ja toistuvan korvauksen

suorittaisi eroraha-asetuksen 15 §:n nojalla valtiokonttori. Suoritetut erorahat ja toistuvat korvaukset peritään Valtionrautateilta sen mukaan kuin yleislain 25 §:n 2 momentissa on säädetty.

Pykälän 4 momentin mukaan 1, 2 ja 3 momentin turvasäännökset eivät koskisi Valtionrautateiden ylimpiä virkamiehiä, jotka vastaavat laitoksen palvelutasosta ja taloudellisesta tuloksesta. Näiden virkamiesten piiri määriteltäisiin Valtionrautateista annettavassa asetuksessa. Tarkoituksena on kirjoittaa asetus niin, etteivät turvasäännökset koskisi toimitusjohtajaa eivätkä hänen asetuksella säädettyjä välittömiä alaisiaan.

Liikelaitoksen virkamiehen asemasta viran nimen muuttuessa voidaan todeta, että viran nimen muuttaminen ei aiheuta valtion virkamieslain mukaan muutoksia virkamiehen palvelussuhteen ehtoihin. Eri virkanimiin liittyvät eläke-edut vaihtelevat kuitenkin jossain määrin. Hallitus katsoo, ettei Valtionrautateiden virkojen nimiä tule muuttaa niin, että virkamiehen eläke-edut heikkenevät.

12 §. Tarkemmat säännökset. Pykälän mukaan tarkempia säännöksiä annettaisiin asetuksella.

13 §. Voimaantulo. Laki Valtionrautateista ehdotetaan tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 1990.

Lailla kumottaisiin Valtionrautateiden talouden hoidon yleistä perusteista annettu laki.

14 §. Siirtymäsäännökset. Pykälän 1 momentin mukaan lakiehdotuksen mukaiselle Valtionrautateille siirtyisivät ne oikeudet ja velvollisuudet, jotka nykyisin kuuluvat rautatiehallitukselle ja Valtionrautateille. Säännöksen tarkoituksena on välttää epäselvät toimivalta- ja alistussuhteet lain voimaan tullessa sekä taata valtiolle kuuluvien oikeuksien, etujen ja velvollisuuksien säilyminen. Edelleen momentin tarkoituksena on turvata ulkopuolisten oikeudenhaltijoiden asema Valtionrautateiden organisaatiotyyppin muuttuessa. Uuden lain mukainen Valtionrautatiet huolehtii niistä tehtävistä, jotka laissa tai asetuksessa olevien säännösten mukaan ovat kuuluneet rautatiehallitukselle ja Valtionrautateille.

Yleislain siirtymäsäännösten mukaisesti 2 ja 3 momentissa säädettyihin henkilöstön oikeus-asetuksista uuteen organisaatioon siirryttäessä. Tarkoituksena on välttää epäselvyydet lain voimaan tullessa ja taata se, että henkilöstön oikeudet ja velvollisuudet säilyvät tällöin

muuttumattomina. Säädos ei estä toteuttamista laitoksen sopimuspalkkaisen johdon osalta mahdollisesti tarvittavia virkojen uudelleen järjestelyjä.

Toimitusjohtajan ja hänen välittömien alaisensa virat on tarkoitus perustaa 10 §:n mukaisesti. Jotta laitoksessa ei samanaikaisesti olisi sekä pääjohtajan että toimitusjohtajan virkoja, on pääjohtajan virka tarpeen lakkauttaa.

Valtionrautateiden tilinpäätös vuodelta 1989 laadittaisiin nykyisen käytännön mukaisesti, minkä vuoksi 4 momenttiin ehdotetaan säännöstä tilinpitotehtävien hoitamisesta siirtymävaiheessa. Tällöin säilyy tilivuosien vertailukelpoisuus. Valtionrautatiet siirtyy kuitenkin heti vuoden 1990 alussa omaan kassatalouteen. Vuoteen 1989 kohdistuvat menorästit vähennetään valtiolle tilitettävistä tulorästeistä.

2. Tarkemmat säännökset

Lain 12 §:n nojalla annettavassa asetuksessa on tarkoitus säätää tarkemmin hallituksen kokoonpanosta mukaan lukien henkilöstöjärjestöjen edustus, hallituksen tehtävistä, asetukset

la päätettävistä viroista, virkojen perustamis- ja lakkauttamismenettelystä, ylimmän johdon kelpoisuusvaatimuksista ja erorahan sekä toistuvan korvauksen maksamisperusteista. Lisäksi asetuksella tarkennetaan radanpidon sisältöä ja rahoituksen määrittelyä.

3. Voimaantulo

Laki Valtionrautateista ehdotetaan tulevaksi voimaan 1 päivänä tammikuuta 1990.

4. Säättämisjärjestys

Ehdotuksen mukainen laki voidaan säätää tavallisen lain säätämisjärjestyksessä. Liikelaitosuudistuksen edellyttämät hallitusmuodosta poikkeavat säännökset sisältyvät yleislakiin, joka on säädetty valtiopäiväjärjestyksen 67 §:ssä säädetyllä tavalla.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki

Valtionrautateista

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Hallinnollinen asema

Valtionrautatiet on liikenneministeriön hallinnonalalla toimiva valtion liikelaitos.

Valtionrautateihin sovelletaan valtion liikelaitoksista annettua lakia (627/87), jollei tässä laissa toisin säädetä.

2 §

Toimiala ja tehtävät

Valtionrautatiet harjoittaa rautatieliikennettä ja muuta Valtionrautateiden kuljetuksiin liittyvää palvelutoimintaa.

Asetuksella ja valtioneuvoston päätöksellä voidaan Valtionrautateille antaa myös muita sille soveltuvia tehtäviä.

3 §

Radanpito ja ratamaksu

Valtionrautatiet hoitaa radanpitoon kuuluvat tehtävät eduskunnan ja valtioneuvoston hyväksymien tavoitteiden mukaisesti valtion tulo- ja menoarviossa tarkoitukseen osoitettujen määrärahojen ja radanpidon omaisuuden myynnistä saatujen tulojen sallimassa laajuudessa.

Valtioneuvosto päättää rataverkosta ja hyväksyy vuosittain radanpitoon osoitettujen määrärahojen käyttösuunnitelman.

Valtioneuvosto päättää Valtionrautateilta rataverkon käyttämisestä perittävästä maksusta ottaen huomioon radanpidosta aiheutuvat kustannukset sekä eri liikennemuotojen tarkoitukseenmukaisen ja tasapuolisen kehittämisen vaatimukset.

Radanpito käsittää radan ja siihen kuuluvien rakennusten ja laitteiden rakentamisen ja ylläpidon sekä muut asetuksessa säädettävät tehtävät.

4 §

Palvelutavoitteet

Valtionrautateiden tulee huolehtia palvelujen tarkoituksenmukaisesta tarjonnasta ja kehittämisestä liiketoiminnan edellytysten mukaisesti sekä ottaen huomioon asiakkaiden ja koko yhteiskunnan tarpeet.

5 §

Hinnoittelu

Asetuksella voidaan tarvittaessa määrätä ne liikenteen palvelut, joiden hinnoista tai hintojen yleisestä tasosta määrää valtioneuvosto.

6 §

Lainanotto

Valtionrautateilla on oikeus ottaa eduskunnan suostumuksen rajoissa lainaa, jonka takaisinmaksuaika on vähintään vuosi.

7 §

Korvaukset

Jos Valtionrautateille määrätään merkittävä kannattamaton tehtävä tai velvoite, josta aiheutuvaa räsitusä ei oteta huomioon asetettaessa laitokselle tulostavoitetta, Valtionrautatiet hoitaa tehtävän siitä kertyvien tulojen ja laitokselle valtion tulo- ja menoarviossa osoitetusta määrärahasta myönnetyn korvauksen rajoissa.

8 §

Kehittämismääräraha

Valtionrautateiden toiminnan kehittämiseksi voidaan valtion tulo- ja menoarvioon ottaa erityinen kehittämismääräraha, jonka käytöstä päättää valtioneuvosto.

9 §

Liikenneministeriön ohjaus

Eduskunnan hyväksyttyä valtion tulo- ja menoarvion sekä Valtionrautateiden keskeiset palvelutavoitteet ja muut toimintatavoitteet

sekä Valtionrautateiden esitettyä alustavan tulo- ja rahoitussuunnitelmansa liikenneministeriö päättää:

1) Valtionrautateiden palvelutavoitteista ja muista toimintatavoitteista eduskunnan ja valtioneuvoston hyväksymissä rajoissa;

2) tarvittaessa Valtionrautateiden tulostavoitteen osista valtioneuvoston päättämän tulostavoitteen puitteissa; sekä

3) korvausten myöntämisestä Valtionrautateille.

10 §

Virkojen perustaminen ja lakkauttaminen

Toimitusjohtajan ja hänen asetuksella säädettävät välittömien alaistensa virat perustaa ja lakkauttaa valtioneuvosto ja ne eritellään valtion tulo- ja menoarviossa. Muut Valtionrautateiden virat perustaa ja lakkauttaa sekä niiden nimet muuttaa Valtionrautatiet.

11 §

Virkamiehen asema viran lakkauttamistilanteessa

Jos Valtionrautatiet lakkauttaa viran, sen on ryhdyttävä toimenpiteisiin vakinaisen virkamiehen sijoittamiseksi laitoksen toiseen virkaan tai tehtävään, jota voidaan pitää hänelle sopivana. Jos uudelleen sijoittaminen ei ole mahdollista, on erorahasta ja toistuvasta korvauksesta voimassa, mitä niistä jäljempänä säädetään.

Vakinaiselle virkamiehelle, joka on ollut Valtionrautateiden palveluksessa tämän lain voimaan tullessa ja jonka palvelussuhde on jatkunut asetuksella säädettävän ajan, suoritetaan erorahaa ja välittömästi sen jälkeen toistuvaa korvausta siihen asti, kunnes hän sijoituu uudelleen työhön. Muuten on hänelle suoritettava erorahasta ja toistuvasta korvauksesta soveltuvin osin voimassa, mitä on säädetty valtion virkamieslaissa (755/86) ja erorahasetuksessa (726/87).

Muulle kuin 2 momentissa tarkoitettulle vakinaiselle virkamiehelle suoritetaan erorahaa ja hänelle voidaan myöntää erorahasetuksessa tarkoitettua toistuvaa korvausta sen mukaan kuin asetuksessa säädetään.

Mitä tässä pykälässä on säädetty, ei koske toimitusjohtajaa eikä muita asetuksella säädettyjä Valtionrautateiden ylimpiä virkamiehiä.

12 §

Tarkemmat säännökset

Tarkempia säännöksiä tämän lain täytäntöönpanosta annetaan asetuksella.

13 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 19 .

Tällä lailla kumotaan valtionrautateiden talouden hoidon yleisistä perusteista 19 päivänä toukokuuta 1950 annettu laki (242/50) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen.

Toimenpiteisiin tämän lain täytäntöön panemiseksi voidaan ryhtyä ennen sen voimaantuloa.

14 §

Siirtymäsäännökset

Rautatiehallitukselle sekä Valtionrautateille kuuluvat oikeudet ja velvoitteet sekä niille laissa tai asetuksessa säädettyt tehtävät siirtyvät tämän lain mukaiselle Valtionrautateille.

Valtionrautateiden virat siirtyvät tämän lain mukaisen Valtionrautateiden viroiksi lukuun ottamatta pääjohtajan virkaa, joka lakkaa tämän lain tullessa voimaan.

Valtionrautateiden henkilöstö siirtyy tämän lain mukaisen Valtionrautateiden palvelukseen ja säilyttää aikaisempiin palvelussuhteisiinsa liittyvät oikeudet ja velvollisuudet.

Valtionrautatiet hoitaa vuoden 1989 toimintaan kohdistuvat, Valtionrautateille tilivirastona kuuluneet tilinpitotehtävät.

Helsingissä 28 päivänä huhtikuuta 1989

Tasavallan Presidentti

MAUNO KOIVISTO

Liikenneministeri *Pekka Vennamo*

