

Liikennevaliokunnan mietintö n:o 16 hallituksen esityksestä laiksi Valtionrautateiden muuttamisesta osakeyhtiöksi

Eduskunta on 14 päivänä lokakuuta 1994 lähettänyt liikennevaliokunnan valmistelevasti käsiteltäväksi hallituksen esityksen n:o 224.

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina hallitusneuvos Jaakko Pohjola, apulaisosastopäällikkö Marja Heikkinen ja ylijohtaja Harri Cavén liikenneministeriöstä, pääjohtaja Eino Saarinen Valtionrautateilta, puheenjohtaja Pentti Kesseli Rautatieläisten liitosta, puheenjohtaja Markku Hannola ja pääsihteeri Timo Tanner Veturimiesten liitosta, puheenjohtaja Tapio Peltohanka VR Teknilliset VRT:stä, pääluottamusmies Jukka Salonen Akavasta, asiamies Nikolas Elomaa Valtion Teknisten Keskusliitosta ja maankäyttöinsinööri Jussi Eerolainen Suomen Kuntaliitosta. Lisäksi kirjallisen lausunnon on antanut Suomen Kuorma-autoliitto.

1. Hallituksen esitys

Hallituksen esityksessä ehdotetaan säädettäväksi laki Valtionrautateiden (VR) muuttamisesta osakeyhtiöksi. Yhtiö jatkaisi Valtionrautateiden toimintaa siten, että sillä olisi emoyhtiö yhteistä johtoa ja yhteisiä toimintoja varten ja tytäryhtiöt kuljetustoimintaa ja radanpidon töiden urakointia varten. Tämän lisäksi konserniin voisi kuulua muita tytär- ja osakkuusyhtiöitä.

Rataverkko maa-alueineen, rakenteineen, rakennelmineen ja varusteineen jäisi edelleen valtion omistukseen. Sitä hallinnoimaan perustettaisiin nettobudjetoitu Ratahallintokeskus, joka samalla huolehtisi radanpitoon liittyvistä viranomaistehtävistä.

Valtionrautateiden palveluksessa oleva henkilöstö siirtyisi perustettavan konsernin ja Ratahallintokeskuksen palvelukseen. Viimeksi mainittuja henkilöitä olisi noin 50.

Esitys liittyy samanaikaisesti annettuun hallituksen esitykseen laiksi valtion rataverkosta, radanpidosta ja rataverkon käytöstä.

Samassa yhteydessä, kun Valtionrautatiet yhtiötetään, toteutetaan mahdollisen Euroopan unionin (EU) jäsenyyden edellyttämät kansainvälistä rautatieliikennettä koskevat mukautukset.

Ehdotettu laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä heinäkuuta 1995.

Hallituksen esityksessä mainituista syistä ja saadun selvityksen perusteella valiokunta pitää lakiehdotusta tarpeellisena ja puoltaa sen hyväksymistä seuraavin huomautuksin.

2. Valiokunnan kannanotot

2.1. Rautatieliikenteen asema

Liikennepolitiikka on tärkeä osa yhteiskuntapolitiikkaa. Rautatieliikenteen kehittäminen tukee liikennepolitiikan kaikkien keskeisten tavoitteiden saavuttamista. Rautatieliikenteen avulla voidaan samanaikaisesti vähentää ympäristöhaittoja, säästää energiaa, lisätä turvallisuutta, tukea joukkoliikennettä ja aluepolitiikkaa sekä parantaa kuljetustaloutta.

Suomessa on perinteisesti ollut rautatieliikenteen järjestelmä, jota tuetaan julkisin varoin. Liikennevaliokunnan käsityksen mukaan rautatieliikenteen tarve yhteiskunnan peruspalveluna säilyy tulevaisuudessakin. Kilpailukykyisen ja alueellisesti kattavan rautatieliikenteen ylläpito edellyttää yhtiömuotoisenakin valtion tukea.

Liikennevaliokunta korostaa, että joukkoliikenteen edistäminen on Suomessa yleisesti hyväksytty liikennepoliittinen periaate. Rautatiet muodostavat joukkoliikenteen lähes koko maan kattavan perusverkoston, johon muut liikenne muodot kytkeytyvät. Liikennevaliokunnan käsityksen mukaan rautatieliikenne osana joukkoliikennettä on pidettävä peruspalveluna, jonka tulee tarkoituksenmukaisella tavalla olla kaikkien saatavilla.

Liikennevaliokunta pitää välttämättömänä, että Valtionrautatiet yhtiömuotoisena säilyy palveluyrityksenä, jonka toiminta-ajatuksena on harjoittaa koko valtakunnan laajuisesti rautatieliikennettä ja siihen liittyvää toimintaa asiakkaiden tarpeista lähtien. Valtion on taattava riittävä henkilöliikenteen korvausten määrä, jotta myös liiketaloudellisesti kannattamattomia, mutta yhteiskunnallisesti välttämättömiä yhteyksiä voidaan jatkossakin hoitaa. Tämä merkitsee, että henkilöliikenteen ylläpitämiseksi on turvattava valtion ostopalveluihin osoitettavan määrärahan riittävyys ja jatkuvuus.

2.2. Henkilöstön asema

Valtionrautateiden muuttaminen osakeyhtiöksi muuttaa nykyisen henkilöstön asemaa. Henkilöstö siirtyy työsuhteeseen. Valtionrautatiet ja henkilöstöjärjestöt ovat sopineet yhtiöittämisprosessissa noudatettavista periaatteista. Sopimuksen olennainen sisältö on, ettei nykyisen henkilöstön asema olennaisesti muutu. Lisäksi valtio on sitoutunut toteuttamaan eläkejärjestelyn vanhojen eläke-etujen turvaamiseksi. Näiden toimenpiteiden ja lakiesityksen 5 §:n on yhdessä tarkoitus turvata työntekijöiden asema. Liikennevaliokunta korostaa, että rautatieliikennekonsernin luominen edellyttää yhteistyön jatkumista liikkeenjohdon ja henkilöstöjärjestöjen kesken. Yhtiöittämisen jatkotyöskentelyssä tulee ottaa huomioon henkilöstön osallistuminen valmisteluun. Lakiehdotuksen 5 §:n 3 momentin mukaisen ns. virkamiehen pakkosiirtämisen osalta valiokunta suosittelee, että virkamiehen siirtämisestä on aina lähtökohtaisesti pyrittävä sopimaan neuvottelien.

Liikennevaliokunta edellyttää, että Valtionrautateiden yhtiöittämiseen liittyvät järjestelyt toteutetaan jatkossakin yhteistyössä liikkeenjohdon ja henkilöstön edustajien kesken.

Helsingissä 25 päivänä marraskuuta 1994

2.3. Rautatieliikenne ja ympäristö

Suurien tavaravirtojen ja henkilömäärien tehokkaana hoitajana rautatiet tarjoavat yhteiskuntataloudellisesti edullisen kuljetusvaihtoehdon. Rautatieliikenteen merkitys korostuu teiden ruuhkautumisen lisääntyessä. Liikennevaliokunnan käsityksen mukaan varsinkin raskaan liikenteen osalta rautateiden kuljetusosuuden kasvattaminen ja sähköistuksen laajentaminen vähentävät liikenteen ympäristöhaittoja. Liikennevaliokunta korostaa myös rataverkon ja nopean junaliikenteen kehittämisen merkitystä, jotta rautateiden kuljetusosuutta voitaisiin kasvattaa radanvarsikaupunkien välisessä liikenteessä.

2.4. Yhtiöittämiseen liittyvät kiinteistöjärjestelyt

Liikennevaliokunta kiirehtii Valtionrautateiden hallinnassa olevan kiinteistöomaisuuden nopeaa jakoa. Omaisuuden jakaminen yhtiön, Ratahallintokeskuksen ja valtion kiinteistölaitoksen välillä tulisi suorittaa siten, ettei alueiden kaavoitusta ja rakentamista hankaloiteta. Samalla on päätettävä miltä osin omaisuuteen sovelletaan lakia oikeudesta luovuttaa valtion maaomaisuutta ja tuloa tuottavia oikeuksia (687/78). On myös selvitettävä, mitkä VR:n liiketoimintaan huonosti sopivat esim. asuntotuotantoon soveltuvat alueet voitaisiin säilyttää edelleen valtion suorassa omistuksessa.

Lisäksi valiokunta esittää, että valmisteilla olevaan rakennushistoriallisesti arvokkaiden asema-alueiden suojeluohjelmaan sisältyvät suojelukohteet pysytetään edelleen julkisyhteisön omistuksessa.

Valiokunta ehdottaa kunnioittaen,

että lakiehdotus hyväksyttäisiin muutattomana.

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa puheenjohtaja Saapunki, varapuheenjohtaja Kasurinen, jäsenet Antvuori (osittain), Hassi (osittain), Karhunen (osittain), Lahikainen (osittain), M. Laukkanen (osittain),

Myller, Mölsä, Rauramo, Renlund (osittain), Rossi, Rönholm, Tennilä (osittain) ja Vehkaoja sekä varajäsenet Heikkinen (osittain) ja Lahtinen.

Vastalause

Pidän rautatiepalveluja niihin palveluihin kuuluvina, jotka tulee turvata koko maassa kaikille. Tähän ei päästä hallituksen esittämällä tavalla, eli lisäämällä edelleen pelkkää "liiketoiminta-ajattelua" rautatielaitoksen toiminnassa. Kävisi päinvastoin: huonommin kannattavia rataosuuksia olisi entistä helpompi lopettaa ja väkeä vähentää. Näin eriarvoisuus maan sisällä kasvaisi ja VR:n palveluksessa olevien työtaakka muodostuisi kohtuuttomaksi.

Seuraava vaihe olisikin sitten se, että alkaisi "kermankuorinta", joka on jo tuttua teletoiminnasta. Jos radat avattaisiin muillekin kuin valtion rautatielaitokselle, jotkut firmat voisivat hyvin ryhtyä itse kuljettamaan tavaroitaan. Tiheimmin asutussa osassa maata olisi mahdollista kilpailu myös henkilöliikenteen puolella. Tämä kaikki vähentäisi VR:n tuottoja ja lisäisi edelleen paineita supistaa toimintoja harvaan asutussa osassa maata. Tekeillä on siis maan sisäistä eriarvoisuutta lisäävä oravanpyörä.

Liikennevaliokunnan mietintöä lukiessa vaikuttaa siltä, että on kansanedustajia, jotka koettavat lohdutella itseään ja myös muita sillä, että valtio tulee tukemaan VR Oy:tä siten, että val-

tion tuella pelastetaan huonommin kannattavat rataosuudet ja turvataan ratojen kunnossapito ja kehittäminen koko maassa. Valtiontalouden tilan tuntien ja aluepolitiikan kaikinpuolisen heikentymisen lähdettyä jo liikkeelle on kuitenkin satuun luottamista uskoa siihen, että valtiolta tulisi riittävästi rahaa.

Yhtiöittämistä seuraisi myös se, että eduskunnan mahdollisuus vaikuttaa VR:n toimintaan vähenisi. Se olisi taas yksi tappio eduskunnan vaikutusmahdollisuuksille. Eduskunnan vaikutusmahdollisuuksien huetessa vähenisi myös eduskunnan vastuu. Sekin vahvistaisi VR:n muuttumista pelkäksi voitontavoittelufirmaksi. Koko tällaista kehityssuuntaa pidän erittäin vahingollisena.

Koska en kannata VR:n yhtiöittämistä, en siis kannata myöskään siihen liittyvää hallituksen esitystä n:o 225 valtion rataverkosta, radanpidosta ja rataverkon käytöstä.

Edellä olevan perusteella ehdotan,

että valiokunnan mietintöön sisältyvä lakiehdotus hylättäisiin.

Helsingissä 25 päivänä marraskuuta 1994

Esko-Juhani Tennilä

