



Liikenne- ja  
viestintäministeriö

# Ajankohtaista rautatiemarkkinoista ja niiden sääntelystä

Risto Saari, LVM

Sääntelyelimen sidosryhmätilaisuus



# Ajankohtaiset asiat

- Hallituksen esitys 13/2015 vp rautatielain ja ratalain muuttamisesta (rautatiemarkkina-direktiivin täytäntöönpano)
- EU:n neljäs rautatiepaketti
- Suomen ja Venäjän välinen sopimus suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä
- Ministeri Bernerin aloite rautateiden henkilöliikenteen avaamisesta kilpailulle

# Rautatiemarkkinadirektiivin täytäntöönpano

- Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (2012/34/EU) yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta (rautatiemarkkinadirektiivi).
- Direktiivi voimaan 15.12.2012.
- Kansalliselle täytäntöönpanolle aikaa 15.6.2015 saakka.
- Tavoitteena oli panna direktiivi kansallisesti täytäntöön aikataulussa:
  - HE 271/2014 vp annettiin eduskunnalle 26.11.2014.
  - Eduskunta antoi lakiesityksen raueta ennen eduskuntavaaleja.
  - Uusi hallituksen esitys annettiin 25.6.2015: HE 13/2015 vp.
- Lait tullevat voimaan joulukuun alkupuolella.
  - Hyväksyttävien lakien nojalla vielä kaksi valtioneuvoston asetusta.

# Keskeisimmät muutokset

- Palvelujen saatavuuden turvaaminen siitä riippumatta, kuka palveluita tarjoaa:
  - Eriyttämisvelvoitteet
  - Use it or lease it –periaate
  - Sääntelyelimen valvontarooli
- Maksusääntelyn uudistaminen
  - Jatkossakin rajakustannus- ja tonnikipometriperrustein ratamaksun perusmaksu
  - Erilaiset maksuporrastukset
  - Lisämaksut
  - Kapasiteetin varausmaksu
  - Vahinkomaksut
- Sääntelyelimen valvontarooli

# Täytäntöönpanoasetukset

- Rautatiemarkkinadirektiiviin sisältyy yhteensä 18 valtuutusta antaa täytäntöönpanoasetuksia.
  - 12 velvoittavaa valtuutusta ja 6 tarvittaessa annettavaa asetusta/päätöstä.
- Täytäntöönpanoasetuksilla säädetään direktiivin asettamissa puitteissa tarkemmin teknisistä yksityiskohdista ja niitä sovelletaan sellaisenaan.
- Annettu tähän mennessä asetukset kapasiteetin hakijoista, uusista palveluista, toimiluvista, melun hinnoittelusta, suorien kustannusten laskennasta, rautatiemarkkinoiden seurannasta.

# EU:n neljäs rautatiepaketti

- A) Tekninen osa:
  - Ns. yhteentoimivuusdirektiivin muuttaminen.
  - Rautatieturvallisuusedirektiivin muuttaminen
  - ERA-asetuksen muuttaminen.
- Tavoitteena mm. yhtenäinen turvallisuustodistus, ERA:n toimivallan kasvu ja lupien siirto EU:n sisäisen liikenteen osalta.
- Teknisen osan ehdotuksista saavutettu EP:n ja neuvoston lopullinen sopu kesäkuussa 2015.

# EU:n neljäs rautatiepaketti

- B) Markkinaosa:
  - Rautatiemarkkinadirektiivin muuttamista koskeva esitys;
  - Palvelusopimusasetuksen muuttamista koskeva esitys; ja
  - Vanhan vuodelta 1969 peräisin olevan rautatieyritysten kirjanpitoasetuksen kumoaminen.
- Euroopan parlamentti äänesti molempien osien muutosehdotuksistaan jo helmikuussa 2014.
- Neuvostokäsittely alkoi vasta Italian kaudella heinäkuussa 2014.
- Luxemburg aktiivisesti vienyt eteenpäin ja neuvoston yleisnäkemys saavutettiin 8.10.2015.



# Neuvoston yleisnäkemyksen keskeinen sisältö

- Avataan kotimaan henkilöliikennemarkkinat kilpailulle unionilainsäädännöllä:
  - ***Avoin markkinoillepääsy 3.12.2019.***
- Suorahankinnan sijasta ***kilpailuttaminen pääsäännöksi*** julkisen palveluvelvoitteen mukaisen liikenteen järjestämisessä:
  - Tehdyt suorahankintasopimukset ovat voimassa siten kuin ne on tehty.
  - Uusia säännöksiä palveluiden hankinnoista aletaan noudattaa 10 vuoden siirtymäajan jälkeen siitä, kun säännökset tulevat voimaan.
  - Jatkossakin voidaan tehdä suorahankintasopimuksia pienistä hankinnoista ja myös isommissa, jos tehdään yhteiskuntataloudellinen vaikutusarvio.
- Rataverkon hallinnoinnin ja rautatieliikenteen harjoittamisen täydellisempi ***eriyttäminen*** toisistaan.



# Euroopan parlamentin kannat

- Euroopan parlamentti äänesti omista muutosehdotuksistaan 26.2.2014.
  - Lähes 500 muutosesitystä (210+388);
  - Suorahankintasopimukset voimassa 3.12.2022 saakka;
  - Muilta osin 10 vuoden siirtymäaika säädösten voimaantulosta;
  - Vertikaalinen integraatio sallittu;
  - EU-säätelyelin;
  - Henkilöstö- ja sosiaaliasioista uusia säännöksiä;
  - Haluaisi pitää kiinni mm. joukkoliikennesuunnitelmista ja kalustoa koskevista yksityiskohtaisista vaatimuksista;
  - Haluaisi säännellä aikataulusuunnitelmia, palvelutasoa jne.
  - Muita pienempiä muutoksia mm. johdantolauseisiin sekä teknisiä täydennyksiä.

# Trilogineuvottelut

- Käynnistyneet neuvostossa jäsenvaltioiden neuvotteluvaran kartoituksella sekä epävirallisilla tapaamisilla (neuvoston pj, EP ja komissio).
- Joulukuussa ensimmäiset viralliset keskustelut
- Neuvottelut jatkuvat Alankomaiden kaudella niin, että tavoitteena olisi sovitteluratkaisu maaliskuun puoliväliin mennessä.
- Neljäs rautatiepaketti kokonaisuudessaan voimaan mahdollisesti vielä vuoden 2016 ensimmäisellä puoliskolla.

# Suomen ja Venäjän välinen sopimus

- Voimassa oleva sopimus (SopS 47/1997) antaa VR-Yhtymä Oy:lle yksinoikeuden.
- Varsinaisen sopimuksen lisäksi kuljetusehdot ja rautatierajasopimus.
- Neuvottelut uudesta sopimuksesta käynnistyivät 2006.
- Uudesta kilpailuneutraalista sopimuksesta saavutettu neuvottelutulos on toimitettu komission arvioitavaksi kesällä 2014.
  - Suomi ja Venäjä allekirjoittivat sopimuksen 28.4.2014.
  - Euroopan komissio antoi sopimukselle hyväksyntänsä 5.8.2015.
  - Sopimuksen voimaan saattamista koskeva HE annetaan eduskunnalle joulukuussa 2015.
  - Laki ja sopimus voimaan alkuvuoden 2016 aikana.
  - Samanaikaisesti voimaan ministeriöiden välinen sopimus teknisistä yksityiskohdista.
- Suomen rataverkolla tapahtuvista tavarankuljetuksista tällä hetkellä noin kolmannes on Venäjän yhdysliikennettä.
- Mahdollisuus uusille rautatieyrityksille.

# Henkilöliikenteen kilpailu

- Ministeri Berner ilmoitti 15.10.2015, että hänen tavoitteena on luoda edellytykset rautateiden henkilöliikenteen kilpailun avaamiselle kevääseen 2016 mennessä.
  - Suomessa ei lainsäädännöllisiä esteitä rautatiemarkkinoille tulolle.
  - Yksinoikeussopimus LVM:n ja VR:n välillä.
  - HSL ja VR neuvottelevat uudesta sopimuksesta, joka antaisi yksinoikeuden VR:lle lähiliikenteeseen kesäkuuhun 2021 saakka.
  - Kilpailun avaaminen LVM:n toimivaltaan kuuluvalla alueella edellyttää yksinoikeussopimuksesta luopumista.

# Toimintaympäristön muutokset

- Henkilöliikenteen kulkumuotojen välinen kilpailu lisääntynyt (mm. Onnibussi ja linja-autoliikenteen kilpailun avautuminen, Norwegian jne.).
  - Ministeri Berner on korostanut kulkumuotoriippumattomuutta ja eri kulkumuotojen tasapuolista kohtelua.
  - Kullakin kulkumuodolla omat vahvuudet ja tasapuoliset edellytykset tarjota palveluja erityisesti niillä markkinasegmenteillä, joissa vahvimmissaan.
- Valtiontaloudelliset säästöpainheet kohdistuvat myös joukkoliikenteeseen.
  - LVM:n ja VR:n välisen ostoliikennesopimuksen pohjalta myös tuetun liikenteen vuoroihin ja reitteihin leikkauksia maaliskuusta 2016 alkaen.
  - 27.3.2016 alkaen liikennöinti loppuun kokonaan reiteillä: Tre-Keuruu, JKL-Haapamäki-S:joki, Joensuu-Nurmes, Y-juna (mahdollisesti HKI-Siuntio HSL:n ostoliikenteen piiriin).
- VR karsinut kannattavuus- ja säästösyistä myös markkinaehtoista liikennettä.

# Ministeri Berner tiedotti 15.10.2015

## ■ Tavoitteena:

- Edistää tervettä kilpailua niin rautatieliikenteessä kuin eri kulkumuotojen välillä;
- Purkaa sääntelyä yleisemminkin liikenteessä;
- Lisätä liikenteen markkinaehtoisuutta;
- Rakentaa pitkällä tähtäimellä liikennepalveluihin kestävä ratkaisu, joka toimii liikennemuotoneutraalisti, ja mahdollistaa sen, että asiakkaat saavat palvelunsa joustavammin; ja
- Edistää sitä kautta myös rautatiekuljetusten kilpailukykyä.

## ■ Digitalisaation ja automatisaation mahdollisuudet tulee hyödyntää täysimääräisesti liikennejärjestelmän ja -palveluiden kehittämisessä.



# Eteneminen

- Ministeri Berner otti asiaan kantaa myös 17.11.2015 välikysymyskeskustelussa:
  - Rautatieliikenteen supistuminen osoittaa, että nykyinen yksinoikeuteen perustuva järjestelmä ei kilpailukykyinen muiden kulkumuotojen taholta tulevaa kilpailua vastaan: kilpailun avaamista kiirehdittävä.
  - Liikennöintiin liittyvät palvelut oltavat tasapuolisesti kaikkien saatavilla.
  - Voidaan yhdistää kannattavia ja kannattamattomia reittejä kokonaisuudeksi.
  - Kilpailun avaaminen on rautatieliikenteelle mahdollisuus ja pitkälle tähtäimellä niin asiakkaiden, rautatieyritysten kuin toimivaltaisten viranomaisten edun mukaista.
- Syksyn aikana on käyty sidosryhmäkeskusteluja mm. VNK:n omistajaohjausyksikön, VR:n, HSL:n, markkinoille pyrkivien yritysten kanssa.
- Ministeriö yhdessä hallinnonalan virastojen kanssa valmistelee asiaa ja tarvittavia toimenpiteitä.
- Ministeri Bernerin tarkoitus ilmoittaa tarkemmin vielä loppuvuoden aikana, miten edetään.
- Toimenpiteiden valmistelua ja toteutusta jatketaan keväällä 2016 niin, että edellytykset ovat olemassa ministerin edellyttämässä aikataulussa.
- Malli palvelujen järjestämisestä ilmoitetaan samassa yhteydessä.