

Hallituksen esitys eduskunnalle rautatieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia koskevaksi lainsäädännöksi

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi liikenteen palveluista annettua lakia. Lisäksi esityksessä ehdotetaan muutoksia raideliikennelakiin, Liikenne- ja viestintävirastosta sekä Kilpailu- ja kuluttajavirastosta annettuun lakiin sekä rikosrekisterilakiin.

Esityksellä toteutetaan pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelman tavoitetta mahdollistaa alueellisille viranomaisille ostoliikenteen järjestäminen ja siten edistää kilpailua henkilöjunaliikenteessä. Liikenteen palvelusta annettuun lakiin ehdotetuilla muutoksilla säädettäisiin perusteista, joita vasten rautatieliikenteen toimivalta-alueiden muutoksia arvioitaisiin. Säättämällä toimivaltamuutosten täsmällisistä perusteista mahdollistetaan rautatieliikenteen toimivaltamuutosten esittäminen tasapuolisesti ja läpinäkyvästi alueellisille viranomaisille.

Liikenne- ja viestintäministeriöllä nykyisin oleva rautatieliikenteen toimivalta ehdotetaan siirrettäväksi Liikenne- ja viestintävirastolle. Ehdotetulla muutoksella parannetaan eri liikenne- muodoilla järjestetyn julkisen liikenteen tehokkuutta ja yhteensovittamista valtion järjestämässä lento-, juna- ja linja-autoliikenteessä. Muutoksen johdosta raideliikennelakia ehdotetaan muutettavaksi siten, että rautatiealan sääntelyelin siirretään Kilpailu- ja kuluttajaviraston yhteyteen. Samalla ehdotetaan päivitettäväksi rautatiealan sääntelyelimen osalta myös laki Liikenne- ja viestintävirastosta.

Lisäksi liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotetaan muutoksia, joilla tarkennetaan rautatieliikenteen sopimusten sekä raitiovaunu- ja linja-autoliikenteen käyttöoikeussopimusten tekemiseen liittyviä menettelysääntöjä. Ehdotetuilla muutoksilla annetaan toimivaltaisille viranomaisille nykyistä kattavammat ja selkeämmät menettelytapanormit, jotka kattavat hankintamenettelyn eri vaiheet.

Esityksessä ehdotetaan täydennettäväksi rikosrekisterilakia siten, että ehdokkaan tai tarjoajan johto- tai vastuuhenkilöä koskeva ote rikosrekisteristä voitaisiin luovuttaa toimivaltaiselle viranomaiselle samalla tavalla kuin voimassa olevan sääntelyn mukaan muille hankintayksiköille. Rikosrekisteriotteen perusteella toimivaltainen viranomainen voisi arvioida, koskeeko ehdokasta tai tarjoajaa laissa tarkoitettu pakollinen poissulkemisperuste.

Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan X.X.202X.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT	4
1 Asian tausta ja valmistelu	4
1.1 Tausta	4
1.2 Valmistelu	4
2 Nykytila ja sen arviointi.....	5
2.1 Rautatieliikenteen sääntely.....	5
2.2 Rautatieliikenteen viranomaiset Suomessa	7
2.3 Henkilöjunaliikenteen markkinoiden kehitys Euroopassa	9
2.4 Henkilöjunaliikenne Suomessa	10
2.5 Henkilöjunaliikenteen hankinnat Suomessa.....	12
2.5.1 Alueellinen junaliikenne Suomessa	13
3 Tavoitteet	15
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	15
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	15
4.2 Pääasialliset vaikutukset.....	19
4.2.1 Yritysvaikutukset	20
4.2.2 Vaikutukset julkiseen talouteen	22
4.2.3 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	23
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot	25
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset.....	25
5.1.1 Rautatieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset	25
5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot	28
5.2.1 Rautatieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset ja hankinnat.....	28
5.2.2 Rautatieliikenteen sääntelyelin.....	29
6 Lausuntopalautte	29
6.1 Kuulemispalautte ennen lausuntokierrosta.....	29
7 Säännöskohtaiset perustelut.....	30
7.1 Laki liikenteen palveluista	30
7.2 Raideliikennelaki	38
7.3 Laki Liikenne- ja viestintävirastosta	38
7.4 Laki Kilpailu- ja kuluttajavirastosta.....	38
7.5 Rikosrekisterilaki	38
8 Lakia alemman asteinen sääntely	38
9 Voimaantulo	38
10 Toimeenpano ja seuranta	38
11 Suhde muihin esityksiin.....	39
11.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä.....	39
11.2 Suhde talousarvioesitykseen	39
12 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys	39
LAKIEHDOTUKSET	41
1. Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta.....	41
2. Laki raideliikennelain 147 §:n muuttamisesta	46
3. Laki Liikenne- ja viestintävirastosta annetun lain 6 §:n kumoamisesta.....	47
4. Laki Kilpailu- ja kuluttajavirastosta annetun lain muuttamisesta	48

5. Laki rikosrekisterilain muuttamisesta	49
LIITE	50
RINNAKKAISTEKSTIT	50
1. Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta.....	50
2. Laki raideliikennelain 147 §:n muuttamisesta	63

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1370/2007 rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta, jäljempänä *palvelusopimusasetus*, määrittelee oikeudellisen kehyksen, jonka puitteissa jäsenvaltiot voivat tarjota, tilata ja järjestää yleistä taloudellista etua koskevia palveluja rautateiden ja maanteiden julkisen henkilöliikenteen alalla. Palvelusopimusasetuksen 1 artiklassa todetaan, että asetuksen tarkoituksena on ”määritellä, miten toimivaltaiset viranomaiset voivat (unionin) oikeuden sääntöjä noudattaen toimia julkisen henkilöliikenteen alalla varmistaakseen sellaisten yleishyödyllisten palvelujen tarjoamisen, jotka ovat muun muassa monilukuisempia, luotettavampia, korkealaatuisempia tai edullisempia kuin palvelut, joita voitaisiin tarjota pelkästään markkinoiden ehdoilla”.

Kansallisesti laki liikenteen palveluista (320/2017), jäljempänä *liikennepalvelulaki*, määrittelee palvelusopimuksessa tarkoitetut toimivaltaiset viranomaiset tie- ja rautatieliikenteessä. Liikennepalvelulain 19 luvun säännökset hankintamenettelyistä täydentävät palvelusopimusasetusta hankintoja koskevien menettelysääntöjen osalta.

Esitys liittyy pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelman Reilumman kilpailun Suomi –toimintapidealueen raideliikenneosioon. Hallitusohjelman mukaan kilpailua henkilöjunaliikenteessä lisätään mahdollistamalla kunnille, kuntayhtymille ja alueille ostoliikenteen järjestäminen. Kilpailun syntymistä markkinaehtoiseen liikenteeseen edesautetaan kilpailuttamalla julkisesti tuettua liikennettä, koska mahdollisuus toimia laajalla liiketoimintamallilla pienentää markkinoille tuleminen kynnystä.¹

1.2 Valmistelu

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä. Valmistelu on ollut avointa ja valmisteluun liittyvät materiaalit ovat julkisesti saatavilla valtioneuvoston hankeikkunasta osoitteessa <https://valtioneuvosto.fi/hankkeet> asianumerolla VN/3785/2024.

Liikenne- ja viestintäministeriö arvioi henkilöjunaliikenteen järjestämistapoja keväällä 2023. Tietopohjan rakentamiseksi liikenne- ja viestintäministeriö käynnisti asiantuntijaselvityksen eurooppalaisista henkilöjunaliikenteen markkinoista ja palveluista. Selvitys julkaistiin 9.3.2023. Selvitystä hyödynnettiin myös henkilöjunaliikenteen palveluita 2030-luvulla käsittelevässä, liikenne- ja viestintäministeriössä virkatyönä laaditussa arviomuistiossa. Arviomuistio oli lausunnoilla 3.4.- 19.5.2023 lausuntopalvelu.fi -palvelussa. Arviomuistioon pyydettiin lausuntoja erityisesti tahoilta, joiden toimintaan henkilöjunaliikenteen järjestämistavalla olisi vaikutusta. Arviomuistioon saatiin yhteensä 77 lausuntoa. Lausunnoista on laadittu lausuntoyhteenveto. Arviomuistiota ja siitä saatuja lausuntoja on hyödynnetty hallituksen esityksen nykytilan arvioinnissa sekä toteuttamisvaihtoehtojen kartoituksessa sekä niiden vaikutusten arvioinnissa.

Säädöshankkeen aikana on kuultu keskeisten sidosryhmien näkemyksiä. Hankkeen aluksi 11.4.2024 järjestettiin avoin sidosryhmätilaisuus, jossa sidosryhmille kerrottiin hankkeen lähtökohdista, keskeisistä muutostarpeista sekä valmistelua koskevistä suunnitelmista. Alueellisia

¹ [Vahva ja välittävä Suomi: Pääministeri Petteri Orpon hallituksen ohjelma 20.6.2023](#)

toimijoita pyydettiin olemaan varhaisessa vaiheessa yhteydessä liikenne- ja viestintäministeriöön mahdollisista suunnitelmista alueelliseen toimivaltaan liittyen. Pyynnön taustalla oli tavoite siitä, että toimivalta-alueiden muutoksia voitaisiin toteuttaa samassa esityksessä, jossa toimivalta-alueiden muutosten perusteista säädettäisiin. Vastaava pyyntö esitettiin myös tilaisuuteen lähetetyssä kutsussa. Liikenne- ja viestintäministeriö ei saanut esityksen valmisteluaikana ehdotuksia uusista toimivaltaisista viranomaisista tai muutoksista voimassa olevan sääntelyn mukaisesti toimivalta-alueisiin.

Liikennepalvelulain hankintamenettelyistä järjestettiin joukkoliikenteen hankinnoista vastaville elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten asiantuntijoille työpaja 29.5.2024. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset tekevät paljon käyttöoikeussopimuksia joukkoliikenteen hankinnoista, mihin sovelletaan liikennepalvelulain hankintamenettelyjä. Työpajan tuloksia on hyödynnetty säädöshankkeessa hankintamenettelyjä koskevien säädösten muutostarpeiden arvioinnissa.

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 15.2.2024 virkatyöryhmän tukemaan hallitusohjelman raideliikennettä koskevien kirjausten toimeenpanon valmistelua. Työryhmän jäseniä ovat valtioneuvoston kanslian, valtiovarainministeriön, työ- ja elinkeinoministeriön sekä hallinnonalojen keskeisten virastojen nimeämät henkilöt. Virkatyöryhmä käsitteli säädöshanketta 12.9.2024. Työryhmän kokousaineistot ovat julkisesti saatavilla hankeikkunassa osoitteessa <https://valtioneuvosto.fi/hankkeet> asianumerolla LVM006:00/2024.

Yhteistoiminnasta valtion virastoissa ja laitoksissa annetun lain (1233/2013) 6 luvussa säädetään yhteistoiminnasta valtionhallintoa ja yhtä tai useampaa hallinnonalaa koskevissa asioissa. Hankkeen vastuuministeriönä toimiva liikenne- ja viestintäministeriö ja pääsopijajärjestöjen nimeämät edustajat ovat sopineet siitä, miten yhteistoiminta hankkeessa järjestetään, sekä muista lain 34 §:ssä tarkoitetuista seikoista. Tehtävänsiirtoa, sen tavoitteita, toteuttamistapaa, perusteita ja vaikutuksia sekä toimenpiteen vaihtoehtoja on käsitelty poikkihallinnollisessa yhteistoiminnassa, jonka osapuolia hankkeessa ovat työnantajan edustajina liikenne- ja viestintäministeriö ja työ- ja elinkeinoministeriö sekä henkilöstön edustajina valtion henkilöstöä edustavien pääsopijajärjestöjen nimeämät henkilöt.

2 Nykytila ja sen arviointi

2.1 Rautatieliikenteen sääntely

Rautatieliikennettä on neljällä eri rautatiepaketilla asteittain avattu kilpailulle EU-tasolla. EU:n neljän suuren lainsäädäntöpaketin lisäksi unionitasolla on annettu paljon muuta sääntelyä, jonka myötä on luotu yhdenmukaiset viranomaisjärjestelyt unionitasolla, luotu rautatieliikennejärjestelmälle ja rautatieliikenteen harjoittamiselle yhdenmukaiset lupajärjestelyt, harmonisoitu turvallisuusvaatimuksia, kehitetty rautatiejärjestelmän yhteen toimivuutta, sekä luotu yhdenmukaiset periaatteet rataverkon käytölle ja sen hinnoittelulle. Myös rautatiematkustajien oikeuksia ja esteettömyyttä koskevaa sääntelyä on harmonisoitu EU-tasolla.

Rautatieliikenteen EU-sääntelyn lähtökohtana on turvata lainsäädännöllisesti avoin markkinoilempäisy, mikä edellyttää sitä, että kaikilla rautatieyrityksillä on yhtäläiset edellytykset saada ratapapiteettia rautatieliikenteen harjoittamista varten ja harjoittaa rautatieliikennettä yhdenmukaisin edellytyksin. Näistä edellytyksistä on säädetty erityisesti yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä (2012/34/EU), jäljempänä *rautatiemarkkinadirektiivi* ja EU:n neljänteen rautatiepakettiin sisältyneessä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä (EU) 2016/2370 yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatie-

alueesta annetun direktiivin (2012/34/EU) muuttamisesta rautateiden kotimaan henkilöliikennemarkkinoiden avaamisen ja rautatieinfrastruktuurin hallinnoinnin osalta, jäljempänä *rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivi*. Rautatiemarkkinadirektiivin lisäksi keskeisiä direktiivejä, joilla on harmonisoitu rautatieliikenteen sääntelyä EU-tasolla ovat Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta Euroopan unionissa (797/2016/EU), jäljempänä *yhteentoimivuusdirektiivi* ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi rautateiden turvallisuudesta (798/2016/EU), jäljempänä *rautatieturvallisuusedirektiivi*.

Suomessa edellä mainitut kolme Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä on pantu täytäntöön vuoden 2019 alusta voimaan tulleella raideliikennelaililla (1302/2018), sen nojalla annetuilla valtioneuvoston asetuksilla rautatieliikenteen harjoittajille tarjottavista palveluista (1489/2015), rautatieliikenteen aikataulukaudesta ja ratakapasiteetin jakamisesta (1308/2018) ja rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta (284/2019) sekä Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä rautatieturvallisuudesta (TRAFICOM/138582/03.04.02.00/2019). Kaikkien kolmen päädirektiivin nojalla on annettu hyvin kattavasti komission täytäntöönpanoasetuksia ja muuta delegoitua sääntelyä komission asetuksina, joita sovelletaan sellaisenaan ilman kansallista täytäntöönpanolainsäädäntöä.

Suomen rautatieliikennemarkkinoilla toteutuu EU:n neljännen rautatiepaketin edellyttämällä tavalla niin sanottu Open Access –malli. Open Access –malli on otettu käyttöön tavaraliikenteessä vuodesta 2007 alkaen ja henkilöliikenteessä vuodesta 2021 alkaen. Open Access -mallissa yritykset tuovat oman kaluston ja samoilla reiteillä voi olla useita liikennöitsijöitä. Yritykset kilpailevat samoilla rataosilla markkinaehtoisesti omalla rautatiekalustollaan.

Henkilöjunaliikenne EU:ssa on suurelta osin jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten hankkimaa liikennettä, jota toimivaltaiset viranomaiset tukevat. Tuetun henkilöliikenteen järjestämisestä säännellään suoraan sovellettavalla palvelusopimusasetuksella. Kun rautateiden henkilöliikenne avattiin kilpailulle EU:n neljännellä rautatiepaketilla, palvelusopimusasetukseen tehtiin asetuksella 2016/2338/EU tarvittavat muutokset. Palvelusopimusasetuksessa säädetään, miten sen mukaisia henkilöliikenteen palveluja voidaan hankkia ja menettelyistä, joita käytetään hankinnoissa sekä siitä, missä tapauksissa hankintoja voidaan tehdä ilman kilpailutusta.

Palvelusopimusasetuksen ja siihen tehtyjen muutosten nojalla toimivaltaisten viranomaisten on pääsääntöisesti hankittava rautateiden julkisen palveluvelvoitteen henkilöliikennepalvelut kilpailuttamalla 25.12.2023 alkaen. Kilpailutukselle on luotavat syrjimättömät olosuhteet, mikä tarkoittaa muun muassa sen varmistamista, että kilpailuun osallistuville rautatieyrityksille on sopivan liikkuvan kaluston käyttöön todellinen ja syrjimätön pääsy (5a artikla). Tarjouskilpailussa noudatettavan menettelyn on oltava avoin kaikille liikenteenharjoittajille, sen on oltava oikeudenmukainen ja siinä on noudatettava avoimuuden ja syrjimättömyyden periaatteita. Palvelusopimusasetuksessa on määritelty tilanteet, missä sopimuksen voi tehdä ilman tarjouskilpailumenettelyä (5 artiklan 2–6 kohdat). Palvelusopimusasetuksen mukaan suorahankinnat mahdollistavia poikkeuksia voidaan tietyiltä osin rajata kansallisella lainsäädännöllä.

Toimivaltaisen viranomaisen tekemät julkisen palveluvelvoitteen palveluhankinnat ja niitä koskevat sopimukset rautatieyrityksen kanssa eivät saa muodostaa estettä rautateiden henkilöliikenteen avoimelle markkinoillepääsulle. Euroopan komissio on antanut rautatiemarkkinadirektiivin 11 artiklan nojalla täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2018/1795 menettelyn ja perusteiden vahvistamisesta ns. taloudellisen tasapainon soveltamista varten. Jos toimivaltainen viranomainen on tehnyt julkisen palveluvelvoitteen sopimusjärjestelyn rautateiden henkilöliikennepalvelujen järjestämisestä tietyllä rataverkon osalla ja jokin toinen rautatieyritys haluaa harjoittaa samalla rataverkon osalla rautateiden henkilöliikennettä avoimen markkinoillepääsyn pohjalta,

rautatiealan sääntelyelimen on tehtävä arviointi siitä, vaarantaako avoimen markkinoillepääsyn liikenne julkisen palveluvelvoitteen mukaisen sopimuksen taloudellisen tasapainon (ts. vaarantuuko julkisen palveluvelvoitteen liikenne sovitulla tukitasolla ja vaarantuuko palveluvelvoitteen mukaisen liikenteen arvioitu liikennetulokertymä). Sääntelyelin voi antamassaan ratkaisussa esittää esimerkiksi muutoksia avoimen markkinoillepääsyn liikenteen vuoroväleille, pysähdyksille tai reitille ja vasta viimeisenä ratkaisuna sääntelyelin voi antaa oikeutuksen sille, että julkisen palveluvelvoitteen sopimusjärjestelyn mukaiselle liikenteelle voidaan antaa yksinoikeus tietyllä rataverkon osalla.

2.2 Rautatieliikenteen viranomaiset Suomessa

Liikenne- ja viestintäministeriö vastaa Suomen liikenne- ja viestintäverkkojen ja väylien sekä verkkomarkkinoiden toimivuudesta. Ministeriö vastaa lisäksi muun muassa toimialansa lainsäädäntö- ja EU-asioista, liikennepolitiikan ja verkkojen käytön ohjauksesta ja hallinnasta sekä liikenteen ympäristöasioista ja energiakysymyksistä. Hallinnonalan ohjaus on yksi liikenne- ja viestintäpolitiikan ydintehtävä. Ministeriö ohjaa hallinnonalan virastoja ja vastaa siitä, että laitosten tavoitteet ja toiminta ovat linjassa hallitusohjelman kanssa. Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuna rautatieliikenteen toimivaltaisena viranomaisena liikenne- ja viestintäministeriö vastaa valtakunnallisista henkilöjunaliikenteen ostoista.

Väylävirasto toimii hallinnassaan olevan valtion omistaman rataverkon haltijana ja radanpitäjänä. Väylävirasto toimii valtion rataverkon haltijana Liikenne- ja viestintäviraston myöntämän turvallisuusluvan ja toimintaansa koskevan turvallisuusjohtamisjärjestelmän mukaisesti tehden yhteistyötä rataverkolla liikennöivien rautatieliikenteen harjoittajien ja valtion rataverkkoon liittyvien yksityisraiteen haltijoiden kanssa. Valtion rataverkon haltijana Väylävirasto vastaa rataverkon käytöstä, kunnosta ja kehittämisestä. Valtion rataverkkoa hallinnoiva ja rautatieliikenteen harjoittajista riippumaton Väylävirasto vastaa ratakapasiteetin jakamisesta rautatieliikenteen harjoittajien kesken.

Rautatieliikenteen ohjaus kuuluu EU-lainsäädännön mukaisesti rataverkon haltijan vastuulle, mutta unionilainsäädäntö mahdollistaa sen, että rataverkon haltija hankkii nämä palvelut ulkopuoliselta taholta. Vaikka palvelu on ulkoistettu, vastuu siitä säilyy rataverkon haltijalla. Fintraffic Oy tarjoaa ja kehittää liikenteenohjauksen ja -hallinnan palveluita sekä varmistaa liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden. Väyläviraston toimeksiannosta rautatieliikenteen ohjauspalvelut tarjoaa Fintraffic Raide Oy, jonka tehtäviin kuuluvat rautatieliikenteen ohjaaminen ja turvaaminen valtion rataverkolla, ratatöiden turvaaminen ja luvananto ratatöille sekä rataverkon ja raideliikenteen poikkeustilanteiden hallinta. Fintraffic Raide Oy suorittaa rautatiejärjestelmän liikenteenohjaustehtäviään Väyläviraston turvallisuusjohtamisjärjestelmän mukaisesti tiiviissä yhteistyössä viraston kanssa.

Liikenne- ja viestintävirasto toimii EU-sääntelyn mukaisesti rautatiejärjestelmän kansallisena turvallisuusviranomaisena, jonka tehtäviin kuuluu rautatieliikenteen harjoittajien turvallisuustodistusten ja rataverkon haltijoiden turvallisuuslupien hyväksyminen. Lisäksi turvallisuusviranomaisen tehtäviin kuuluu rataverkon ja kaluston käyttöönottamista koskevissa kysymyksissä lupien myöntäminen. Turvallisuusviranomaisen hyväksyy muun muassa rautatieyritysten toimiluvat, vaatimustenmukaisuuden arviointilaitokset, oppilaitokset ja rautatielääkäri- ja -psykologit ja myöntää veturinkuljettajien lupakirjat. Rautatiejärjestelmän kansallisen turvallisuusviranomaisen on rautatieturvallisuusdirektiivin 16 artiklan 1 kohdan mukaan oltava organisaatioltaan, oikeudelliselta rakenteeltaan ja päätöksenteoltaan riippumaton rautatieyrityksistä, rataverkon haltijoista, hakijoista tai hankintayksiköistä ja palveluhankintasopimuksia tekevästä yksiköistä. Kansallisesti rautatiejärjestelmän turvallisuusviranomaisesta säädetään raideliikennelain 2 luvussa (1302/2018). Turvallisuusviranomaisen tehtävien lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto

toimii rautatiejärjestelmän valvojana sekä osallistuu aktiivisesti rautatiejärjestelmän ja sitä koskevan sääntelyn kehittämiseen niin kotimaassa kuin EU:ssa. Liikenne- ja viestintävirastolla on tehtäviä myös kaupunkiraideliikenteessä.

Liikenne- ja viestintäviraston yhteydessä toimii myös rautatiealan sääntelyelin. Sääntelyelin toimii kansallisena rautatiemarkkinoiden valvontaviranomaisena. Rautatiealan sääntelyelimen tehtävät perustuvat unionilainsäädäntöön. Rautatiealan sääntelyelimen tehtävistä säädetään raideliikennelain 149 §:ssä. Sääntelyelin seuraa, valvoo ja edistää rautatiemarkkinoiden toimivuutta, tasapuolisuutta ja syrjimättömyyttä. Sääntelyelin muun muassa seuraa ja valvoo rautatiepalvelujen saatavuutta ja palvelujen hinnoittelua. Sääntelyelin valvoo myös ratakapasiteetinjakoon liittyvien lainsäädännöllisten velvoitteiden noudattamista sekä rataverkon haltijan radan käytöstä perivän maksun tasapuolisuutta, syrjimättömyyttä ja muun lainsäädännön vaatimusten noudattamista maksun perimisessä. Lisäksi sääntelyelin vastaa muista rautatiemarkkinoiden syrjimättömyyteen ja tasapuolisuuteen vaikuttavista toimenpiteistä. Rautatiemarkkinadirektiivin 55 artiklan 1 kohdan mukaan sääntelyelimen on oltava itsenäinen viranomainen, joka on organisatorisesti, toiminnallisesti, hierarkkisesti ja päätöksenteoltaan oikeudellisesti erillinen ja riippumaton muista julkisista tai yksityisistä yhteisöistä. Lisäksi kansallisen sääntelyelimen on oltava toiminnallisesti riippumaton kaikista toimivaltaisista viranomaisista, jotka osallistuvat julkista palveluhankintaa koskevan sopimuksen tekemiseen. Saman artiklan 2 kohdan mukaan sääntelyelin voi toimia osana kansallista kilpailuviranomaista, rautatieturvallisuusviranomaista tai toimilupaviranomaista. Suomessa kansallinen sääntelyelin on rautatiemarkkinadirektiivin mukaisesti itsenäinen viranomainen, eikä liikenne- ja viestintäministeriön ja Liikenne- ja viestintäviraston välinen tulossopimus tai muu liikenne- ja viestintäministeriön ohjaus koske sääntelyelimen toimintaa. Sääntelyelin on Liikenne- ja viestintäviraston organisaatiossa sijoitettu pääjohtajan suoraan alaisuuteen. Raideliikennelain 147 §:n 3 momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston pääjohtajalla ei ole oikeutta pidättää ratkaistavakseen sääntelyelimen toimivaltaan kuuluvia asioita. Raideliikennelain 148 §:ssä säädetään sääntelyelimen päälliköstä. Sääntelyelimen päällikön nimittää valtioneuvosto.

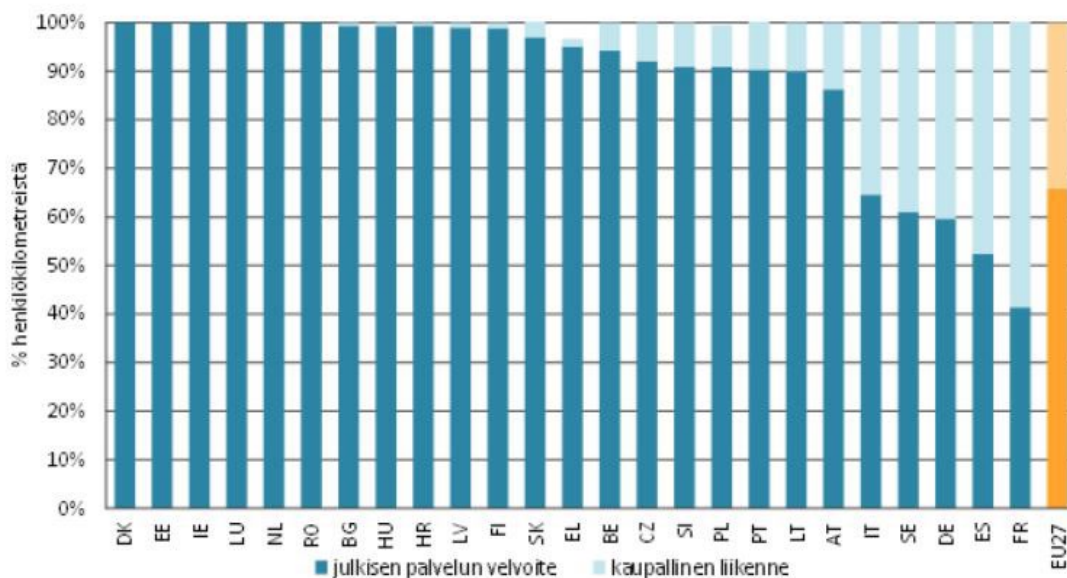
Palvelusopimusasetuksessa tarkoitetut toimivaltaiset viranomaiset on määritelty kansallisesti liikennepalvelulain 181 ja 182 §:ssä, joista ensimmäisessä pykälässä on määritelty tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset ja jälkimmäisessä pykälässä rautatieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset. Liikennepalvelulain 182 §:n mukaan palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja rautatieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia ovat liikenne- ja viestintäministeriö ja omalla alueellaan Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymä, jäljempänä *HSL*. *HSL* on kuntayhtymä, jonka jäsenkuntia ovat Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen, Kerava, Sipoo, Tuusula, Kirkkonummi ja Siuntio. *HSL* vastaa Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisesta, suunnittelee ja järjestää toimialueellaan joukkoliikenteen ja edistää sen toimintaedellytyksiä. *HSL* hankkii myös linja-auto, raitiovaunu-, metro-, lautta- ja lähijunaliikenteen palvelut, hyväksyy joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmän sekä lippujen hinnat, vastaa joukkoliikenteen markkinoinnista ja matkustajainformaatiosta ja järjestää lippujen myynnin. *HSL* vastaa myös matkailippujen tarkastuksesta. *HSL*:n järjestämä junaliikenne muodostaa alueen muun joukkoliikenteen kanssa kokonaisuuden, mikä palvelee laajasti ihmisten liikkumistarpeita pääkaupunkiseudulla.

Muuta raideliikennettä kuin rautatieliikennettä koskevissa asioissa toimivaltaisia viranomaisia ovat 181 §:n 2 ja 3 momentissa mainitut kunnalliset ja seudulliset viranomaiset omalla toimivalta-alueellaan. Verrattuna tieliikenteen toimivaltaisiin viranomaisiin, rautatieliikenteen toimivalta-alueet ovat olleet vakiintuneet, eikä liikenne- ja viestintäministeriö ole viime vuosien aikana saanut ehdotuksia uusista alueellisista toimivaltaisista viranomaisista tai muista toimivalta-alueiden muutoksista rautatieliikenteen osalta. Tieliikenteen viranomaisten toimivalta-alueisiin tehtävät muutokset ovat suhteellisen yleisiä ja niihin on vakiintuneet prosessit.

2.3 Henkilöjuna liikenteen markkinoiden kehitys Euroopassa

Euroopan komissio julkaisee kahden vuoden välein rautatiemarkkinoiden seurantaan koskevan raportin. Viimeisin raportti (COM(2023) 510 final) on julkaistu syyskuussa 2023². Raportin mukaan julkisen palvelun velvoitteen mukaisen henkilöliikenteen osuus EU:n jäsenvaltioiden henkilökilometrien kokonaismäärästä oli keskimäärin 64 prosenttia. Julkisen palvelun velvoitteen piiriin kuuluvista palveluista alueellisia palveluja oli kaukoliikenteen palveluja enemmän. Rautatiemarkkinoiden seurantaan koskevaan RMMS-kyselyn perusteella koko henkilöliikenne kuului julkisen palvelun velvoitteen piiriin Tanskassa, Virossa, Irlannissa, Luxemburgissa ja Alankomaissa. Eniten (yli 30 prosenttia) rautatieliikenteen henkilökilometreistä liikennöidään kaupallisesti Italiassa, Ruotsissa, Saksassa, Espanjassa ja Ranskassa.

Vuonna 2020 kertyneistä julkisen palvelun velvoitteen 149 miljoonasta henkilökilometristä 28 prosenttia oli kilpailutettuja palveluita. Suhteellisesti katsottuna 92 prosenttia kaikista EU:n alueella järjestetyistä tarjouskilpailuista tehtiin Saksassa ja Ruotsissa, jotka ovat vapauttaneet palvelunsa varhaisessa vaiheessa. Näistä tarjouskilpailuista 80 prosenttia järjestettiin Saksassa

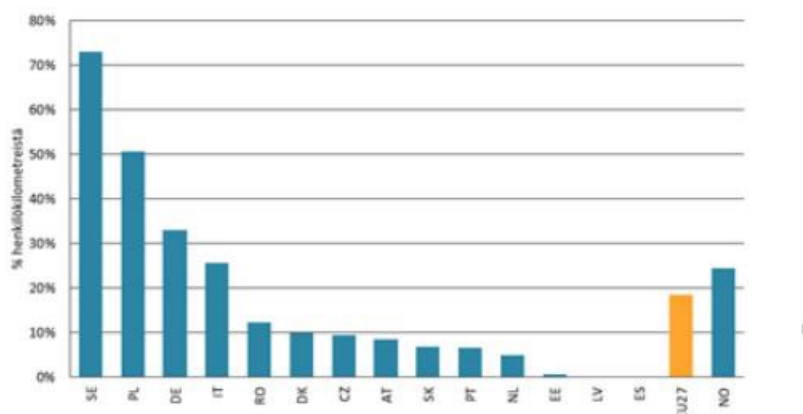


Kuva 1 COM(2023) 510 final. Julkisen velvoitteen piiriin kuuluvan henkilöliikenteen osuus ja kaupallisen henkilöliikenteen osuus maittain (prosenttia henkilökilometreistä 2020)

ja 12 prosenttia Ruotsissa. Uusien tulokkaiden markkinaosuus julkisen palvelun velvoitteen piiriin kuuluvan henkilöliikenteen markkinoista on suurin Ruotsissa, Puolassa ja Saksassa. Uusien tulokkaiden markkinaosuus on kasvanut vuosina 2015–2020 eniten Ruotsissa ja Saksassa. Uusien tulokkaiden markkinaosuus oli vuonna 2020 kaupallisessa liikenteessä keskimäärin 6,6 prosenttia ja 18,5 prosenttia kansallisilla julkisen palvelun velvoitteen piiriin kuuluvan henkilöliikenteen markkinoilla.

² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52023DC0510>

Eurooppalainen itsenäisten rautatiealan sääntelyelinten ryhmä IRG-Rail seuraa myös rautatie-markkinoita ja julkaisee vuosittain markkinaseurantaraportin. Viimeisin IRG-Railin markkina-raportti julkaistiin maaliskuussa 2024³. Sen mukaan 13 maata 26:sta oli raportoinut henkilöju-naliikenteen olevan kokonaan tai lähes kokonaan vakiintuneen operaattorin tai sen tytäryhtiöi-den liikennöimää. Yhdistyneissä Kuningaskunnissa, Ruotsissa, Puolassa ja Norjassa vakiintu-neen operaattorin markkinaosuus oli alle keskiarvon. Raportin mukaan kymmenessä maassa vakiintuneen operaattorin lisäksi markkinoilla ei ollut muita toimijoita eli kilpailua ei ollut lain-kaan. Ranska ja Espanja nostettiin raportissa onnistuneiksi esimerkeiksi siitä, miten henkilöju-naliikenteen markkinoille on saatu viime vuosien aikana kilpailua uusien operaattorien myötä.



Kuva 2 COM(2023) 510 final. Uusien tulokkaiden markkinaosuus julkisen palvelun velvoitteen piiriin kuuluvan junaliikenteen markkinoista maittain (prosenttia vuonna 2020)

2.4 Henkilöjunaliikenne Suomessa

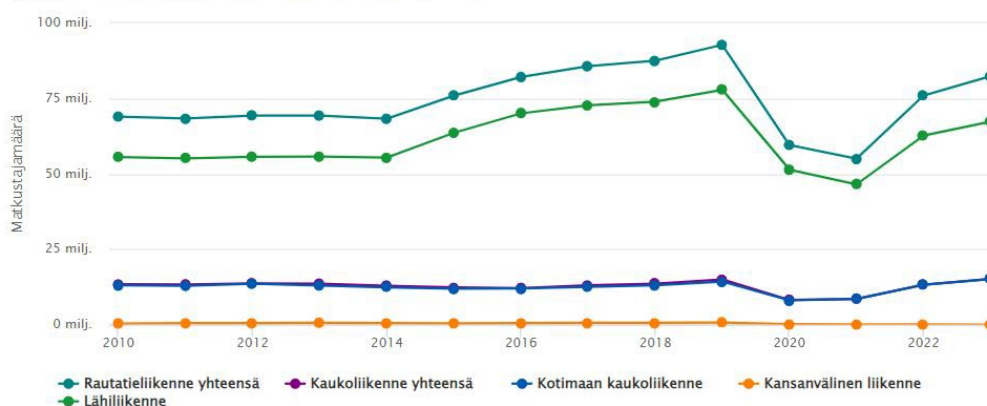
Henkilöjunaliikenteen matkustajamäärät Suomessa ovat kehittyneet positiivisesti viime vuosikymmenellä. Lippujen hinnat ovat laskeneet vuodesta 2015 alkaen. Rautateiden matkustajamäärät kasvoivat 2010-luvun puolivälin jälkeen tasaisesti koronapandemiaan asti. Koronapandemiasta johtuen matkustajamäärät vähenivät vuoteen 2021 mennessä noin 40 prosenttia lähiliikenteessä verrattuna vuoteen 2019. Kaukoliikenteessä matkustajamäärä väheni 43 prosenttia. Vuonna 2022 matkustajamäärät kääntyivät nousuun, ja rautatieliikenteen kokonaismatkustajamäärä kasvoi 38 prosenttia edelliseen vuoteen verrattuna. Vuonna 2023 kokonaismatkustajamäärä kasvoi kahdeksan prosenttia vuoteen 2022 verrattuna. Vuodesta 2022 vuoteen 2023 lähiliikenteen matkustajamäärä kasvoi seitsemän prosenttia ja kaukoliikenteen 14 prosenttia. Kansainvälisen rautatieliikenteen matkustajamäärät ovat vähentyneet entisestään Venäjän aloittaman hyökkäyssodan vuoksi, mutta kokonaisuutena rautatieliikenteen matkustajamäärä oli vuonna 2023 enää noin 11 prosenttia pienempi kuin vuonna 2019. Matkustajamäärissä mitattuna lähijunaliikenne on selvästi kaukojunaliikennettä suurempaa, mutta matkustajakilometreissä kaukojunaliikenne on selvästi merkittävämpää. Lähijunaliikenteen matkustajamääriä

³ <https://irg-rail.eu/irg/documents/market-monitoring/404,2024.html>

ovat kasvattaneet kaupunkirataliikenteen laajeneminen ja esimerkiksi Kehäradan avautuminen näkyy selvästi matkustajamäärissä vuonna 2015.

Suomi on ollut yksi yhdeksästä Euroopan maasta IRG-Railin raportissa, missä junaliikenteen henkilökilometrimäärät junakilometrejä kohden ovat kasvaneet vuosina 2018–2022, vaikkakin kasvu onkin ollut maltillista (2 prosenttia). Henkilökilometrejä asukasta kohden Suomessa on ollut 10. eniten.⁴

Matkustajamäärien kehitys rautatieliikenteessä 2010–2023



Kuva 3 Liikenne- ja viestintävirasto 2024. Rautatieliikenteen matkustajamäärät Suomessa 2010–2023

Rautateiden henkilöliikenne on jakautunut maantieteellisesti epätasaisesti ja suurin osa matkustajaliikenteestä keskittyy Helsingin seudulle ja Etelä-Suomeen. Junamatkoista yli 90 prosenttia eli kaikki lähiliikenteen ja merkittävä osa kaukoliikenteen matkoista, on tehty 300 kilometrin säteellä Helsingistä. Pohjoisin junayhteys päättyy Kolariin.

VR-Yhtymä Oyj (VR) tarjoaa Suomessa kaiken ostetun henkilöjunaliikenteen ja on ainoa markkinaehtoisista liikennettä tarjoava operaattori. VR on nykyisin kokonaan Suomen valtion omistama yritys. Valtion omistajapoliittisen periaatepäätöksen⁵ mukaan eduskunnalle ehdotetaan päätettäväksi, että VR-Yhtymä Oyj:n valtion vähimmäisomistusrajaa lasketaan 50,1 prosenttiin aiemmasta 100 prosentista. Omistajan valtaa käyttää valtioneuvoston kansliaan kuuluva omistajaohjausyksikkö. Valtion omistus perustuu yhtiölle määriteltyyn strategiseen intressiin, jonka mukaan VR varmistaa riittävän rautatieliikenteen jatkuvuuden. Konsernin emoyhtiö on VR-Yhtymä Oyj. Konserniin kuuluu emoyhtiön lisäksi kuusi tytäryhtiötä, jotka ovat konsernin 100-prosenttisessa omistuksessa, sekä kolme osakkuusyhtiötä.

Kilpailu- ja kuluttajavirasto, jäljempänä KKV, on verrannut selvityksessään junaliikenteen kulkumuoto-osuuden kehitystä Suomessa, Ruotsissa, Saksassa ja Iso-Britanniassa sekä EU-keskiarvoon. Suomessa junaliikenteen kulkumuoto-osuus on ollut sekä edellä mainittuja maita että EU-keskiarvoa matalampi 1980-luvulta lähtien. Ruotsissa, Saksassa ja Iso-Britanniassa junaliikenteen osuus kuljetuista henkilökilometreistä kääntyi kasvuun kilpailun avaamisen jälkeen

⁴ <https://irg-rail.eu/irg/documents/market-monitoring/404,2024.html>

⁵ Valtioneuvoston julkaisuja 2024:28 <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-383-810-9>

1990-luvun puolivälissä, ja ero kulkumuoto-osuudessa Suomeen on kasvanut noin viisi prosenttiyksikköä. Kilpailun lisäksi junaliikenteen kulkumuoto-osuuden kehitykseen vaikuttavat myös muut tekijät, kuten rataverkko ja siihen kohdistuvat investoinnit.⁶

Open Access –malli ei ole toistaiseksi synnyttänyt kilpailua henkilöjunaliikennemarkkinoilla Suomessa. Myös muualla EU:ssa Open Access –malli on synnyttänyt kilpailua pääasiassa vain suurten kaupunkien välisille reiteille, vaikkakin joissain maissa myös useammille reiteille. On kuitenkin huomioitava, että eri kulkumuodot voivat kilpailla keskenään samoilla reiteillä, joten rautatieliikenne kilpailee myös muiden kulkumuotojen kanssa. Kilpailulla esimerkiksi rautatieliikenteen ja linja-auto- tai lentoliikenteen välillä on lähtökohtaisesti samansuuntaisia vaikutuksia kuin Open Access -mallin synnyttämällä kilpailulla rautatieliikenteen operaattoreiden kesken. KKV:n raideliikennemarkkinaselvityksen perusteella kilpailun vapautuminen pitkän matkan linja-autoliikenteessä on johtanut merkittäviin alennuksiin lippujen hinnoissa paitsi linja-autoliikenteessä, myös kaukojunaliikenteessä. Lippujen hinnat alenivat vuosina 2014–2019 keskimäärin noin 24–29 prosenttia pitkän matkan linja-autoliikenteessä ja noin 19 prosenttia kaukojunaliikenteessä.⁷

2.5 Henkilöjunaliikenteen hankinnat Suomessa

Toimivaltaisten viranomaisten tekemät liikenteen hankinnat ovat ratkaisevassa roolissa henkilöjunaliikenteen kilpaillun markkinan kehittymisen kannalta. Osana tekemäänsä raideliikennemarkkinaselvitystä KKV lähetti kansainvälisille henkilöjunaliikenneoperaattoreille kyselytutkimuksen, jossa tiedusteltiin, millä malleilla ne näkevät alalle tulon Suomeen kannattavaksi. Yksikään kyselyyn vastannut operaattori ei nähnyt, että toimiminen pelkästään vapaan markkinoille tulon liikenteessä olisi Suomessa kannattavaa.⁸

Vuoden 2022 alussa liikenne- ja viestintäministeriö ja VR-Yhtymä Oy tekivät sopimuksen henkilöjunaliikenteen ostamisesta vuosille 2022–2030. Merkittävä ero aiempaan liikenne- ja viestintäministeriön ja VR:n sopimukseen on se, ettei ostoliikennesopimus enää sisällä velvoiteliikennettä, koska VR:n yksinoikeus päättyi vuoden 2021 alussa. Allekirjoitushetkellä sopimukseen sisältyviä palveluita olivat yöjunavuorot, kiskobussiliikenne, Etelä-Suomen taajamajunaliikenne sekä yksittäiset IC- ja Pendolino-vuorot. Ostoliikennesopimukseen lisättiin olemassa olevalle M-lähijunan reitille vuoroja neljän kunnan rahoittamana elokuussa 2022. Kunnat, joiden alueella M-juna kulkee, ovat Nokia, Tampere, Lempäälä ja Akaa ja nämä samaiset kunnat toimivat myös lisäliikenteen rahoittajina valtion rahoituksen lisäksi. VR omistaa liikenne- ja viestintäministeriön ostoliikenteessä käytetyn kaluston. Ostoliikennesopimuksen palvelut ovat toisistaan irrallisia kokonaisuuksia, joissa kussakin on käytössä eri kalusto. IC- ja Pendolino-vuoroissa käytetään VR:n myös omalla taloudellisella riskillään järjestämässä liikenteessään käyttämää kalustoa. Muissa hankittavissa palveluissa käytetään vain kyseisen palvelun tarvitsemaa kalustoa. Liikenne- ja viestintäministeriön sopimuksen piirissä oleva liikenne rahoitetaan pääosin lipputulolla. VR vastaa lippujen hinnoittelusta. Valtio käyttää henkilöjunaliikenteen hankintoihin enintään 34,9 M€ vuodessa.

Liikenne- ja viestintäministeriön ja VR:n välinen sopimus vuosille 2022–2030 kattaa noin 16 prosenttia Suomen kaukoliikenteen matkoista ja noin 44 prosenttia kaukoliikenteen junien mää-

⁶ [Kilpailu- ja kuluttajaviraston Tutkimusraportteja 2/2023](#)

⁷ [KKV. Kilpailun vaikutukset henkilöliikenteessä ja tavarajunaliikenteessä. Tutkimusraportteja 6/2022](#)

⁸ [KKV. Kilpailun vaikutukset henkilöliikenteessä ja tavarajunaliikenteessä. Tutkimusraportteja 6/2022](#)

ristä. VR:n markkinaehtoinen liikenne kattaa pääasiassa suurimpien kaupunkien välistä liikennettä. Lähiliikenne Suomessa on julkisesti tuettua liikennettä. Lähiliikenteessä 17 prosenttia matkoista ja 19 prosenttia junista on ministeriön ostoliikennettä.

HSL ja VR ovat tehneet sopimuksen HSL-seudun junaliikenteestä vuosille 2021–2030. HSL:n junaliikenne kattaa suurimman osan Suomen lähijunaliikenteestä; lähijunaliikenteen matkoista 83 prosenttia ja 81 prosenttia junista on HSL-liikennettä. Henkilökilometreissä mitattuna lähijunaliikenne vastaa noin neljännestä koko Suomen rautateiden henkilöliikenteestä⁹. HSL toteutti toimivalta-alueensa junaliikenteen kilpailutuksen vuosina 2018–2020. Kilpailuttamisen valmistelu aloitettiin 2010-luvun alussa. Ennen kilpailutusta liikenne hankittiin suorahankintana VR:ltä. Kilpailutuksesta oli kiinnostunut useampi yhtiö. Lopulta kilpailutukseen saatiin kaksi tarjousta, joista VR:n tarjous voitti kilpailutuksen. Kilpailutuksen myötä HSL:n kustannukset junaliikenteen hankinnasta laskivat noin 40 prosenttia edeltävän sopimuskauden tasosta. HSL:n ja VR:n sopimuksen arvo on vuodessa 36 miljoonaa euroa ja noin 400 miljoonaa koko sopimuskaudella. HSL kerää junaliikenteensä lipputulot ja maksaa VR:lle korvauksen junien liikennöinnistä. VR vastaa junien liikennöinnistä, kunnossapidosta ja siivouksesta. HSL vastaa muun muassa liikennetarjonnan suunnittelusta, lippujärjestelmästä, lipunmyynnistä ja lipunmyyntitarkastuksesta. HSL:n junaliikenteessä käytettävän kaluston on hankkinut ja omistaa pääkaupunkiseudun kuntien omistama Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy. HSL:n junaliikennettä varten on hankittu 81 kappaletta Sm5-kaupunkijunaa vuosina 2009–2017. Kalustohankinnan kustannus oli yli 500 miljoonaa euroa.

2.5.1 Alueellinen junaliikenne Suomessa

Alueellisesta junaliikenteestä voidaan käyttää myös termejä taajamajunaliikenne tai vyöhykejunaliikenne tai lähijuna- ja seutuliikenne johtuen liikenteen luonteesta ja liikennöitävästä kalustotyypistä. Tässä esityksessä termillä alueellinen junaliikenne viitataan yleisesti junaliikenteeseen, jossa matkustetaan tyypillisesti lyhyitä asiointi- ja työmatkoja ja missä pysähdyspaikat sijaitsevat suhteellisen lähellä toisiaan.

HSL-alueen junaliikenteeseen sisältyy kahdeksan linjaa. HSL:n junaliikenne voidaan jakaa kaupunkijunaliikenteeseen ja muuhun HSL-alueen sisäiseen lähijunaliikenteeseen. Kaupunkijunat liikennöivät muusta junaliikenteestä erotettuina omilla raiteillaan reiteillä Helsinki–Tikkurila–Lentoasema–Huopalahti–Helsinki, Helsinki–Kerava ja Helsinki–Leppävaara. Kaupunkijunaliikenteessä linjakohtainen vuoroväli on arkiliikenteessä yleensä 10 minuuttia ja junat pysähtyvät kaikilla asemilla reitin varrella. Muu HSL-alueen sisäinen lähijunaliikenne koostuu Helsingistä Rantarataa Kauklahteen, Kirkkonummelle ja Siuntioon ajettavasta liikenteestä. Nämä junat käyttävät samoja raiteita Turun suunnan kaukojunaliikenteen kanssa. Vuorovälit muussa HSL:n lähijunaliikenteessä ovat pidempiä kuin kaupunkijunaliikenteessä. HSL:n junaliikenteen opeointikustannukset olivat 86,6 miljoonaa euroa vuonna 2023. Alueellista junaliikennettä kehitetään seuraavaksi toteuttamalla Espoon kaupunkirata, jonka kustannukset ovat noin 350 milj. euroa. Investoinnin kustannuksista osan maksavat Espoon ja Kauniaisten kaupungit MAL-sopimuksen mukaisesti. Oman lähijunaliikenteensä lisäksi HSL:llä on VR:n kanssa sopimus lippuyhteistyöstä, jonka mukaan HSL:n matkaliput kelpaavat VR:n liikennöimässä LVM:n ostoliikenteenä hankkimassa lähijunaliikenteessä HSL-alueen sisäisillä matkoilla.

LVM:n ostoliikennesopimus sisältää myös alueellista junaliikennettä. Pääosin valtion ostoliikenteen reitit ovat kuitenkin maakuntarajat ylittävää liikennettä. LVM hankkii ns. Etelä-Suomen taajamajunaliikennettä, joka ulottuu Helsingistä Tampereelle, Kouvolaan ja Kotkaan sekä

⁹ [KKV. Kilpailun vaikutukset henkilöliikenteessä ja tavarajunaliikenteessä. Tutkimusraportteja 6/2022](#)

Riihimäen ja Lahden välille. Taajamajunaliikenteessä tehtiin vuonna 2023 yhteensä 7,01 miljoonaa matkaa. Liikennekokonaisuuteen kohdennettu LVM:n ostoliikennekorvaus vuonna 2023 oli yhteensä 10,7 miljoonaa euroa sisältäen arvonlisäveron. Taajamajunaliikenteeseen kohdistuu tukea myös HSL:n ja Tampereen kuntaseudun kuntien tukea. HSL:n tuki Etelä-Suomen taajamajunaliikenteelle on 13 miljoonaa euroa ja Tampereen kuntaseudun tuki 1 miljoonaa euroa vuodessa. Julkisen rahoituksen osuus Etelä-Suomen taajamajunaliikenteen järjestämisestä on yhteensä 25 miljoonaa euroa. LVM:n ostoliikennesopimukseen sisältyy myös ns. kiskobussiliikennettä seuraavilla yhteysväleillä: Savonlinna-Parikkala, Tampere-Keuruu-Jyväskylä, Joensuu-Pieksämäki, Seinäjoki-Ähtäri-Jyväskylä, Joensuu-Nurmes ja Ylivieska-Iisalmi. Kiskobussiliikenteessä tehtiin vuonna 2023 yhteensä noin 0,515 miljoonaa matkaa. Liikennekokonaisuuteen kohdennettu LVM:n ostoliikennekorvaus vuonna 2023 oli yhteensä 10,2 miljoonaa euroa sisältäen arvonlisäveron. Ostoliikennekorvauksen lisäksi VR saa lipputulota LVM:n ostoliikennesopimuksen liikenteestä. Vuonna 2022 LVM:n ostoliikennesopimuksen piirissä olevan alueellisen junaliikenteen lipputulot olivat 26 miljoonaa euroa.

Alueellisen junaliikenteen hyödyt kohdistuvat pääasiassa alueellisesti. Jos alueelliset viranomaiset osallistuisivat laajemmin palveluiden suunnitteluun ja sitä kautta myös niiden rahoitukseen, voitaisiin nykytilannetta paremmin varmistua siitä, että hankittavan liikenteen hyödyt ovat suurempia kuin sen kustannukset. KKV:n selvityksen mukaan ihannetilanteessa henkilöjunaliikenteen rahoitus olisi järjestetty niin, että hankintaviranomaisella olisi kannustimet hankkia vain sellaista liikennettä, jossa liikenteen kokonaistaloudelliset hyödyt ylittävät liikenteen järjestämisestä aiheutuvat kustannukset. Lisäksi optimaalinen rahoitusmalli kohtelisi eri liikennemuotoja samalla tavalla, jolloin tilaajalla on kannustimet toteuttaa liikenne tehokkaimmalla kulkumuodolla.¹⁰ HSL:n junaliikenteen osalta julkisen rahoituksen voidaan todeta kohdentuvan KKV:n kuvaaman optimaalisen mallin mukaisesti; HSL:n junaliikenne on HSL:n hankkimaa liikennettä, jonka rahoituksesta vastaa HSL. HSL rahoittaa toimintansa lipputulolla, kuntaosuuksilla, valtion avustuksilla ja muilla tuloilla. Lisäksi on huomioitava, että alueellinen junaliikenne on osa joukkoliikennejärjestelmää, mitä olisi tärkeää kehittää kokonaisuutena. Joukkoliikennejärjestelmän kokonaisvaltainen kehittäminen mahdollistaa kustannustehokkaimpien ratkaisujen valinnan sekä sujuvat matkaketjut toimivien vaihtoyhteyksien ja alueellisesti yhtenäisten lippuratkaisujen kautta.

Valtio myöntää joukkoliikenteen järjestämiseen avustusta, mikä sinänsä soveltuu myös rautatieliikenteen järjestämisen tukemiseen. Valtion talousarviossa liikennepalvelujen ostoihin ja tukeen osoitetun määrärahan käytöstä säädetään liikennepalvelulain 20 luvussa. Lain 173 §:n mukaan määrärahoista voidaan maksaa tukea, korvausta tai avustusta 1) liikenteenharjoittajille siten kuin Euroopan unionin lainsäädännössä säädetään, 2) liikennepalvelun käyttäjälle siten, että toimivaltainen viranomainen myöntää sitoumuksen korvata liikennepalvelun kustannuksia ennalta määrättyyn arvoon asti, 3) muille kuin liikenteenharjoittajille liikenteen palveluiden kehittämisen, suunnittelun ja tutkimustyöstä. Liikenne- ja viestintävirasto myöntää suurille ja keskisuurille kaupunkiseuduille joukkoliikenteen valtionavustusta valtion talousarvion momentin 31.20.55 perusteella. Lisäksi valtionavustuksen myöntämistä säätelee valtionavustuslaki (688/2001) sekä valtioneuvoston asetus liikenteen palvelujen valtionavustuksista (509/2018). Joukkoliikenneavustusta ei ole kohdennettu kulkumuotokohtaisesti vaan tuki on kulkumuotoneutraali. Joukkoliikenteen valtionavustus soveltuisi siten myös rautatieliikenteen toimivaltaisten viranomaisten tukemiseen. Toimivaltaiset viranomaiset tekisivät päätökset tehokkaimmista tavoista järjestää julkista liikennettä, eikä valtion avustus joukkoliikenteelle ohjaa valintaa siitä.

¹⁰ [Kilpailu- ja kuluttajaviraston Tutkimusraportteja 2/2023](#)

3 Tavoitteet

Rautatieliikenteen alueellista toimivaltaa koskevien muutosten tavoitteena on selkiyttää palvelusopimusasetuksessa tarkoitettujen rautatieliikenteen toimivaltaisten viranomaisten sääntelyä. Ehdotettujen muutosten tavoitteena on luoda puitteet rautatieliikenteen toimivalta-alueiden muutoksille ja siten mahdollistaa uusien alueellisten viranomaisten järjestämä ostoliikenne rautateilla. Tavoitteena on lisätä kilpailua Suomen raideliikennemarkkinalla mahdollistamalla julkisesti tuetun ostoliikenteen järjestäminen uusille toimivaltaisille viranomaisille. Julkisesti tuetun liikenteen kilpailuttaminen tukee kilpailun syntymistä myös markkinaehtoiseen liikenteeseen, koska mahdollisuus toimia laajalla liiketoimintamallilla pienentää markkinoille tulemisen kynnyksiä.

Liikennepalvelulain hankintamenettelysäännöksiä koskevilla muutoksilla on tavoitteena selkiyttää ja johdonmukaistaa sääntelyä hankintamenettelyjen osalta. Liikennepalvelulain hankintamenettelysäännökset täydentävät palvelusopimusasetuksen säännöksiä linja-auto- ja raitiovaunuliikenteen käyttöoikeussopimuksia ja kaikkia rautatieliikenteen sopimuksia tehtäessä. Nykyisiä hankintamenettelysäännöksiä ehdotetaan muutettavaksi, jotta toimivaltaisilla viranomaisilla on hankintoihin riittävät ja mahdollisimman selkeät menettelytapanormit.

Liikenne- ja viestintäministeriön nykyisin hoitaman toimivaltaisen viranomaisen tehtävän siirtämisellä Liikenne- ja viestintävirastoon voidaan hyödyntää nykyistä paremmin synergioita valtion tekemissä julkisen liikenteen hankinnoissa. Lisäksi toimivaltaisen viranomaisen tehtävän siirtämisellä virastoon tavoitellaan eri liikennemuodoilla järjestetyn liikenteen parempaa yhteensovittamista tukemaan alueellista liikkumista valtion järjestämässä lento-, juna- ja linja-autoliikenteessä. Ehdotuksella sääntelyelimen siirtämisen turvataan rautatiemarkkinadirektiivin edellyttämä sääntelyelimen toiminnallinen riippumattomuus julkisia palveluhankintoja tekevistä viranomaisista. Lisäksi pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelman tavoitteen mukainen kilpailun lisääntyminen rautatiemarkkinoilla edellyttää toimivaa markkinavalvontaa sekä markkinoiden tasapuolisuuden ja syrjimättömyyden varmistamista.

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

Esityksessä ehdotettavista muutoksista keskeisimmät ovat rautatieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia koskevat muutokset. Rautatieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset määritellään lain 182 §:ssä, mitä täydennettäisiin uudella 182 a §:llä. Ehdotetussa uudessa 182 a §:ssä säädetäisiin puitteista, joilla rautatieliikenteen alueelliseen toimivaltaan voitaisiin tehdä muutoksia. Siten sääntelyllä mahdollistettaisiin uusille alueellisille viranomaisille henkilöjunaliikenteen järjestäminen. Ehdotetussa uudessa pykälässä säädettäisiin ensiksi tavasta, jolla toimivaltamuutoksia voitaisiin tehdä. Alueellista toimivaltaa koskevien muutosehdotusten lähtökohtana olisivat alueiden omat tarpeet, sillä alueellinen junaliikenne palvelee ensisijaisesti alueellisia liikkumistarpeita. Alueellisessa junaliikenteessä on lyhyemmät pysähtymisvälit kuin kaukoliikenteessä ja matkat ovat tyypillisesti lyhyempiä, usein toistuvia asiointi- ja työmatkoja. Kuten vallitsevan käytännön mukaan tieliikenteessä, kunnallinen itsehallinto huomioon ottaen, kunnalliset ja seudulliset viranomaiset tekisivät itse aloitteen rautatieliikenteen alueellisen toimivallan muutoksista. Liikenne- ja viestintäministeriö valmistelisi toimivalta-alueiden muutoksen vaatiman lainsäädännön saamiensa aloitteiden ja uudessa 182 a §:ssä säädettyjen edellytysten perusteella.

Toiseksi ehdotetussa uudessa pykälässä säädettäisiin perusteista, joilla liikenne- ja viestintäministeriön on arvioitava kunnallisten ja seudullisten viranomaisten tekemiä ehdotuksia alueellisesta toimivallasta rautatieliikenteestä. Selvitykset perusteista olisi toimitettava liikenne- ja viestintäministeriölle osana toimivaltamuutoksia koskevia ehdotuksia, jotta liikenne- ja viestintäministeriö voi arvioida niitä. Verrattuna tieliikenteeseen, rautatieliikenteeseen liittyy erityisesti rautatieinfrastruktuurista johtuvia erityispiirteitä, jotka vaikuttavat rautatieliikenteen järjestämisen edellytyksiin. Ehdotettuun uuteen 182 a §:n 2 momenttiin on koottu edellytykset, joiden perusteella alueellisen junaliikenteen toteuttamiskelpoisuutta ja kokonaisvaikutuksia voidaan arvioida. On matkustajien edun mukaista, että toimivaltamuutoksissa huomioidaan suunnitelmien toteuttamiskelpoisuus, sillä kansallinen toimivaltainen viranomais ei voi järjestää alueellista junaliikennettä sellaisella alueella, jonka toimivalta kuuluu toiselle viranomaiselle. Näin vähennetään riskiä siitä, että lainsäädännössä annetaan toimivalta viranomaiselle, joka ei sen jälkeen kuitenkaan järjestäisi palveluita toimivalta-alueellaan. Perusteet, joilla toimivaltamuutoksia arvioitaisiin, asetettaisiin siten, että ne eivät muodostaisi ylimääräistä hallinnollista työtä rautatieliikenteen toimivaltaa haluaville viranomaisille. Ehdotetut perusteet ovat seikkoja, jotka toimivaltaisen viranomaisen on joka tapauksessa otettava huomioon, kun alueellisen junaliikenteen järjestämistä suunnitellaan, joten niiden huomioiminen toimivaltamuutosten arvioinnissa ei lisäisi toimivaltaa haluavien viranomaisten työtä alueellisen junaliikenteen käynnistämisen valmistelussa.

Ehdotetun 182 a §:n 2 momentin mukaan liikenne- ja viestintäministeriön olisi toimivaltamuutoksissa rautatiejärjestelmän näkökulmasta otettava huomioon uuden alueellisen henkilöjunaliikenteen yhteensovittaminen muuhun rautatieliikenteeseen sekä selvitykset tarkoituksenmukaisen rautatieinfrastruktuurista ja sen mahdollisesti vaatimista investoinneista. Alueellisen junaliikenteen rooli osana seudullista liikennejärjestelmää olisi myös huomioitava, erityisesti muiden liikenteen palvelujen ja henkilöautoliikenteen liityntäyhteydet. Liikenne- ja viestintäministeriön olisi toimivaltamuutoksissa otettava huomioon myös EU-sääntelyn edellyttämien syrjimättömien olosuhteiden järjestämisen tulevien palvelusopimusten kilpailuttamisessa. Todellinen pääsy sopivaan liikkuvaan kalustoon on keskeinen tekijä syrjimättömien olosuhteiden järjestämisessä Suomessa. Raideleveys on Suomessa 1524 mm, kun eurooppalainen raideleveys on 1435 mm. Poikkeuksia eurooppalaiseen raideleveyteen on Suomen lisäksi Baltian maissa (1520 mm), Espanjassa ja Portugalissa (1668 mm) sekä Irlannissa (1600 mm). Baltian maissa on käynnissä eurooppalaisen raideleveyden käyttöönotto Rail Baltican osalta ja Espanjassa osa rataverkosta on rakennettu eurooppalaisella raideleveydellä. Rautatieyritysten näkökulmasta poikkeuksellinen raideleveys Suomessa tarkoittaa sitä, että sopivan kaluston hankkimisesta aiheutuu merkittäviä kustannuksia, mikä muodostaa esteen markkinoille pääsulle. Kilpailun edistämiseksi pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelmassa on linjattu julkisesti tuetun ostoliikenteen kalustoyhtiön perustamisesta, mikä tulee parantamaan kaluston saatavuutta. Lisäksi KKV on tunnistanut raportissaan eri tapoja varmistaa kilpailutuksissa pääsy kalustoon: toimivaltainen viranomais voi esimerkiksi hankkia kaluston itse, antaa takauksen kaluston rahoitukselle (ml. jäännösarvoriski), sitoutua ostamaan kaluston markkinahintaan sopimuskauden päättyessä tai tehdä yhteistyötä muiden toimivaltaisten viranomaisten kanssa suuremman kalustoreservin luomiseksi¹¹. Liikenne- ja viestintäministeriön olisi arvioitava toimivaltamuutoksia koskevia aloitteita myös alueellisen yhteistyön näkökulmasta ja varmistettava, että alueellista junaliikennettä varten alueella on tehty tarvittavat päätökset palvelun rahoituksesta ja tarvittaessa myös rakenteista, kuten sopimus kuntalain (410/2015) mukaisesta kuntien yhteisestä toimielimestä tai kuntayhtymästä.

¹¹ Kilpailu- ja kuluttajaviraston Tutkimusraportteja 2/2023

Ehdotetut perusteet antaisivat selkeät lähtökohdat toimivaltamuutoksille ja tukisivat alueellisia toimijoita hahmottamaan kehityspolun alueellisen viranomaisen järjestämän junaliikenteen käynnistämiseksi. Liikennepalvelulakiin ehdotettujen toimivaltamuutosten perusteiden lisäksi toimivalta-aloitteita tekevien viranomaisten on huomioitava, että rautatieliikenteen toimivaltaiseen viranomaiseen kohdistuu runsaasti sääntelyä. Esimerkiksi esteettömyydestä on erillistä sääntelyä, mitä toimivaltaisen viranomaisen tulee noudattaa palveluita järjestäessään.

Esitykseen sisältyy myös toinen rautatieliikenteen toimivaltaisiin viranomaisiin liittyvä muutosehdotus. Voimassa olevan lain mukaan liikenne- ja viestintäministeriöllä on rautatieliikenteen toimivalta HSL-alueen ulkopuolella. Lakia ehdotetaan muutettavaksi siten, että liikenne- ja viestintäministeriöllä nykyisin oleva toimivalta siirrettäisiin Liikenne- ja viestintävirastolle. Toimivaltaisia viranomaisia olisivat jatkossa Liikenne- ja viestintävirasto ja omalla alueellaan HSL-kuntayhtymä. Muutos selkiyttäisi työnjakoa joukkoliikenteen hankintoja koskevissa asioissa liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla ja vahvistaisi liikenne- ja viestintäministeriön roolia toimialaansa liittyvän poliittisten ja strategisten linjausten sekä lainsäädännön valmistelijana. Liikenne- ja viestintävirastolla on kokemusta ja osaamista joukkoliikenteen hankinnoista muissa liikennemuodoissa. Liikenne- ja viestintävirasto on toimivaltainen viranomaisen Suomen sisäisen lentoliikenteen hankinnoissa. Valtion aluehallinnon uudistamisen¹² yhteydessä ehdotetaan, että nykyisin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten vastuulla olevat joukkoliikenteen hankinnat siirretään Liikenne- ja viestintävirastoon. Lisäksi virasto koordinoi valtakunnallisia joukkoliikenteen kehittämishankkeita sekä yhteen sovittaa toimivaltaisen viranomaisten joukkoliikennetoimintaa. Tämän esityksen mukaisella muutoksella mahdollistettaisiin synergioiden hyödyntäminen eri liikennemuotojen hankinnoissa ja siten tehostettaisiin valtion tekemiä joukkoliikenteen hankintoja.

Esitetyistä muutoksesta, jonka myötä Liikenne- ja viestintävirastosta tulisi rautatieliikenteen toimivaltainen viranomaisen seuraava, että Liikenne- ja viestintäviraston yhteydessä nykyisin toimiva rautatiealan sääntelyelin ei voisi jatkossa sijaita Liikenne- ja viestintäviraston yhteydessä. Rautatiemarkkinadirektiivin 55 artiklan mukaan kansallisen sääntelyelimen on oltava toiminnallisesti riippumaton kaikista toimivaltaisista viranomaisista, jotka osallistuvat julkista palveluhankintaa koskevan sopimuksen tekemiseen. Sen vuoksi raideliikennelain 20 luvun 147 §:ää, jonka mukaan rautatiealan sääntelyelin sijaitsee Liikenne- ja viestintäviraston yhteydessä ehdotetaan muutettavaksi siten, että rautatiealan sääntelyn sijaitsee Kilpailu- ja kuluttajaviraston yhteydessä. Samalla ehdotetaan kumottavaksi Liikenne- ja viestintävirastossa annetun lain 6 §, jonka mukaan viraston yhteydessä toimii rautatiealan sääntelyelin. EU-sääntelyssä on erikseen osoitettu organisaatiot, jonka yhteyteen sääntelyelin voidaan sijoittaa, kunhan sen toiminta on järjestetty itsenäisesti. Rautatiemarkkinadirektiivin 55 artiklan 2 kohdan mukaan sääntelyelin voi toimia osana kansallista kilpailuviranomaista, rautatieturvallisuusviranomaista tai toimilupaviranomaista. Suomessa Kilpailu- ja kuluttajavirasto on kilpailulain (948/2011) ja EU:n kilpailusääntöjen täytäntöönpanoa valvova viranomaisen. Liikenne- ja viestintävirasto toimii sekä kansallisena rautatieturvallisuusviranomaisena, että toimilupaviranomaisena. Näistä elimistä Suomessa tulee kyseeseen Kilpailu- ja kuluttajavirasto, koska Liikenne- ja viestintävirastosta ehdotetaan esityksessä tulevan rautatieliikenteen toimivaltainen viranomaisen. Sääntelyelimen sijoittaminen itsenäisenä viranomaisena Kilpailu- ja kuluttajaviraston yhteyteen tarjoaisi sääntelyelimelle vahvan tuen sen tehtävien hoitamiseen, sillä Kilpailu- ja kuluttajavirastossa on samankaltaisia tehtäviä. Varsinaisia synergiaetuja sääntelyelimen sijoittamisella ei olisi, sillä sääntelyelin toimii itsenäisesti riippumatta siitä, minkä elimen yhteyteen se on sijoitettu.

¹²VM114:00/2023. <https://vm.fi/hanke?tunnus=VM114:00/2023>

Rautatieliikenteen viranomaisia koskevien muutosten lisäksi esityksessä ehdotetaan uudistettavaksi liikennepalvelulain 19 luku hankintamenettelyistä. Liikennepalvelulain mukaisia hankintamenettelyjä käytetään tehtäessä maantieliikennettä ja muuta raideliikennettä kuin rautatieliikennettä koskevia käyttöoikeussopimuksia, sekä rautatieliikennettä koskevia sopimuksia riippumatta siitä, ovatko ne käyttöoikeussopimuksia vai muita palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia. Alueellisen junaliikenteen mahdollistamisen tavoitteena on lisätä kilpailua henkilöjunaliikenteessä. Toimivaltaisten viranomaisten käyttämät hankintamenettelyt, erityisesti se, kilpailutetaanko hankinnat vai tehdäänkö ne suorahankintana, ovat keskeisiä kysymyksiä kilpailun lisäämisen kannalta. Suorahankintojen lisääntyminen ei toisi samankaltaisia hyötyjä kilpailun lisäämisen kannalta kuin hankintojen kilpailuttaminen.

Palvelusopimusasetuksen muutosasetus asettaa kilpailutuksen pääsäännöksi, kun toimivaltaiset viranomaiset järjestävät julkisen palveluvelvoitteen mukaisia rautateiden henkilöliikennepalveluja. Toimivaltainen viranomainen voi hankkia palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 4 kohdan perusteella suoraan ilman kilpailutusta pienet julkiset palveluhankinnat, joiden keskimääräinen ennakoitu vuosittainen arvo on rautateiden julkisten henkilöliikennepalvelujen hankinnan osalta alle 7,5 milj. euroa tai määrältään alle 500 000 kilometriä vuodessa ja maanteiden julkisen henkilöliikennepalvelun hankinnan osalta 1 milj. euroa tai määrältään alle 300 000 kilometriä vuodessa.

Pienten hankintojen kynnysarvojen alittavien hankintojen lisäksi palvelusopimusasetus mahdollistaa suorahankinnat myös tietyissä muissa tilanteissa. Esimerkiksi epätavallisten olosuhteiden perusteella (palvelusopimusasetuksen 5 artikla 3 kohta) voidaan tehdä hankintoja ilman tarjouskilpailua. Tällaisten sopimusten kesto täytyy suhteuttaa kyseisiin epätavallisiin olosuhteisiin ja se voi joka tapauksessa olla enintään viisi vuotta. Lisäksi tilanteissa, joissa palvelu keskeytyy tai on välittömässä vaarassa keskeytyä, toimivaltainen viranomainen voi toteuttaa kiireellisiä toimia, kuten sopimuksen tekeminen ilman tarjouskilpailua (palvelusopimusasetuksen 5 artikla 5 kohta). Kiireellisellä toimella sopimuksen voi tehdä tai sopimusta koskevan määräyksen saa antaa enintään kahdeksi vuodeksi.

Esityksessä ehdotetaan, että palvelusopimusasetuksen suorahankintaa koskevia poikkeuksia rajattaisiin siten, että myös palvelusopimusasetuksen mukaisten kynnysarvojen alittavat sopimukset olisi tehtävä tarjouskilpailumenettelyn perusteella. Henkilöliikennepalvelujen markkinat ovat Suomessa pienet ja alueellisen henkilöjunaliikenteen sopimusten odotetaan valtaosin olevan palvelusopimusasetuksen kynnysarvot pienempiä eli alle sopimuksen keskimääräinen ennakoitu arvo alle 7 500 000 euroa vuodessa tai määrältään alle 500 000 kilometriä vuodessa. Mikäli toimivaltaiset viranomaiset tekisivät näitä koskevia hankintoja suoraan ilman kilpailutusta palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 4 kohdan perusteella, kilpailua ei syntyisi hankinnoissa vastoin neljännen rautatiepaketin ja pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelman, sekä tämän esityksen tavoitteita. Joustavuus toimivaltaisten viranomaisten tekemissä hankinnoissa kuitenkin säilyisi, kun sopimuksia voisi tehdä ilman tarjouskilpailua esimerkiksi epätavallisten olosuhteiden perusteella tai tilanteissa, missä palvelu on keskeytynyt tai vaarassa keskeytyä.

Hankintamenettelyjä koskevassa liikennepalvelulain 19 luvussa on useita viittauksia julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annettuun lakiin (1397/2016), jäljempänä *hankintalaki*. Oikeuskäytännön perusteella¹³ toimivaltaiset viranomaiset voivat soveltaa liikennepalvelulain mukaisissa hankinnoissaan vain niitä hankintalain säännöksiä, johon liikennepalvelulaissa on viitattu. Voimassa olevassa laissa on kuitenkin verrattain suppeasti viittaussäännöksiä

¹³ [MAO:121/21](#), [MAO:H330/2021](#), [MAO:H276/2022](#)

hankintalakiin. Esityksessä ehdotetaan lisättäväksi uusia viittaussäännöksiä hankintalakiin, jolloin niitä sovellettaisiin maantieliikennettä ja muuta raideliikennettä kuin rautatieliikennettä koskevia käyttöoikeussopimuksia sekä rautatieliikennettä koskevia sopimuksia tehtäessä. Tavoitteena on turvata riittävä oikeudellinen perusta liikennepalvelulain mukaisten hankintojen yksityiskohtaisemmissa menettelyissä laajentamalla viittauksia hankintalakiin.

Rikosrekisterilain (770/1993) 6 b §:ää ehdotetaan täydentäväksi siten, että toimivaltaiset viranomaiset voisivat täyttää velvollisuutensa pakollisten poissulkuperusteiden tarkistamisesta. Rikosrekisterilain säännöstä johto- ja vastuuhenkilöiden rikosrekisteriotteen pyytamisestä täydennettäisiin niin, että se koskisi myös liikennepalvelulain mukaisia liikennepalvelujen hankintoja. Voimassa olevan lain nojalla toimivaltaiset viranomaiset voivat saada rikosrekisterilain 6 b §:ssä tarkoitetun otteen silloin, kun hankintaan sovelletaan julkisista hankinnoista ja direktiivin 2004/18/EY kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2014/24/EU tai vesi- ja energiahuollon sekä liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja direktiivin 2004/17/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2014/25/EU, mutta ei silloin, kun hankinta tehdään palvelusopimusasetuksen perusteella.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

Henkilöjunaliikennepalveluiden hankinnan kannalta keskeinen kysymys on se, mikä viranomaisen on toimivaltainen kilpailuttamaan palvelut ja tekemään niitä koskevia sopimuksia. Toimivaltaisen viranomaisen tekemät hankinnat vaikuttavat rautatieliikennejärjestelmän toimintaan ja heijastuvat koko liikennejärjestelmään. Alueellisen henkilöjunaliikenteen palvelut vaikuttavat ennen kaikkea alueelliseen saavutettavuuteen ja sitä kautta laajemmin myös muiden markkinoiden toimintaan.

Alueellisen toimivallan mahdollistaminen ei vielä yksistään lisää alueellista junaliikennettä. Alueellinen junaliikenne lisääntyy, jos alueelliset viranomaiset näkevät tarpeelliseksi lisätä junaliikenteen palveluja ja ovat valmiita investoimaan palvelun hankintaan. Lisäksi alueellinen junaliikenne edellyttää usein investointeja rautatieinfrastruktuuriin. Myös kaluston saatavuus on keskeinen tekijä henkilöjunaliikenteen hankinnoissa.

Tässä esityksessä ehdotettujen muutosten vaikutukset käytännössä riippuvat erityisesti tulevaisuudessa mahdollisesti tehtävistä muutoksista alueellisen junaliikenteen toimivalta-alueissa ja erityisesti mahdollisten tulevien alueellisten toimivaltaisten viranomaisten hankkimien palvelujen laajuudesta, eikä tarkempia vaikutuksia ole siksi mahdollista arvioida tässä esityksessä. Mahdolliset myöhemmät toimivaltamuutokset edellyttävät lainsäädäntömuutoksia ja tarkempien, tapauskohtaisten vaikutusten arviointia voidaan tehdä myöhempien toimivaltamuutoksia koskevien esitysten yhteydessä.

Rautatieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia ja hankintamenettelyjä koskevilla ehdotuksilla arvioidaan olevan vaikutuksia erityisesti markkinoiden toimivuuteen, uusien rautatieyritysten alalle tuloon ja yritysten väliseen kilpailuun. Esitykseen sisältyvillä ehdotuksilla ei ole merkittäviä suoria taloudellisia vaikutuksia. Junaliikenteen hankinnat kuitenkin vaikuttavat julkiseen talouteen. Kilpailuttamisen myötä julkisesti tuetun liikenteen sopimushintojen voidaan selvitysten ja kansainvälisten kokemusten perusteella odottaa alenevan. Toisaalta kilpailuttaminen vaatii viranomaisilta henkilöstöresursseja ja lisää hankintoihin liittyviä hallinnollisia kustannuksia.

Kilpailun lisääntyminen voi johtaa junaliikenteen kulkutapaosuuden kasvuun ja sitä myötä sillä voi olla välillisiä vaikutuksia hiilidioksidipäästöjen vähenemiseen. Samalla junaliikenteen lisääntyminen voisi lisätä rautatiemelua. Nämä mahdolliset vaikutukset ovat kuitenkin välillisiä, eikä niitä voi pitää merkittävänä ehdotuksen vaikutusten arvioinnin kannalta.

4.2.1 Yritysvaikutukset

Alueellisten viranomaisten alueellisen rautatieliikenteen hankintojen mahdollistamisen tavoitteena on lisätä kilpailua raideliikennemarkkinalla. Alueellisen toimivallan mahdollistaminen ei kuitenkaan suoraan lisää kilpailua yritysten välillä, vaan vaikutuksia syntyy alueellisen junaliikenteen hankintojen kautta. Toimivaltaisten viranomaisten tekemät hankinnat ja niissä käytettävät menettelyt ovat olennaisessa roolissa esityksen tavoitteena olevan kilpailun lisäämisen kannalta.

Lisäämällä kilpailua julkisesti tuetussa liikenteessä pyritään edistämään kilpailua myös markkinaehtoisessa liikenteessä. Yrityksen kilpailukyky kasvaa, jos se voi jakaa toiminnan kiinteät yleiskustannukset julkisesti tuetun liikenteen ja markkinaehtoisesti operoimansa liikenteen kesken. Näin mahdollisuus toimia julkisesti tuetussa liikenteessä voi tuoda lisää toimijoita myös markkinaehtoiseen liikenteeseen, jolloin kilpailu lisääntyy myös markkinaehtoisessa liikenteessä.

Toimialan yritysten näkökulmasta markkinoille tulon kynnys laskee, jos markkinaehtoisen liikenteen lisäksi voi toimia kilpailutetussa, julkisesti järjestetyssä liikenteessä. HSL:n järjestämästä kilpailutuksesta oli alkuvaiheessa kiinnostunut yhteensä seitsemän yritystä, minkä perusteella voidaan todeta, että ulkomaisilla yrityksillä oli kiinnostusta Suomessa toimimiseen. KKV:n viidelle HSL:n kanssa neuvotteluihin osallistuneelle ulkomaalaiselle toimijalle tekevässä kyselytutkimuksessa kaksi neljästä kyselyyn vastanneista ilmoitti, että toiminnalle Suomessa olisi kannattava malli toimia sekä Open access –liikenteessä, että tilaajan kilpailuttamassa liikenteessä. Yksi vastaaja puolestaan ilmoitti, että toimiminen olisi kannattavaa ainoastaan tilaajan kilpailuttamassa lähiliikenteessä ja yksi, että toimiminen olisi kannattavaa ainoastaan tilaajan kilpailuttamassa seutu- tai kaukoliikenteessä. Yksi vastaajista taas ilmoitti, että toimiminen Suomessa ei olisi kannattavaa millään mallilla. Yksikään vastaaja ei pitänyt toimimista ainoastaan Open access –liikenteessä kannattavana Suomessa. Kuten KKV selvityksessään huomauttaa, kyselyn otos on rajallinen ja vastaajajoukko on todennäköisesti painottunut yrityksiin, jotka toimivat enemmän sopimusliikenteessä kuin Open access –liikenteessä. HSL sai lopulta kilpailutukseen kaksi tarjousta ja yhtenä olennaisena syynä yritysten kiinnostuksen hiipumiseen HSL:n kilpailutusta kohtaan voidaan pitää sitä, että yrityksille ei ollut laajempaa markkinanäkymää. Kolme vastaajaa neljästä ilmoitti, että yksi syy kilpailutuksesta vetäytymiselle oli se, että Suomessa ei tullut kilpailutettavaksi muita sopimuksia. KKV:n selvityksen mukaan uuden toimijan olisi ollut vaikea kattaa yhdellä sopimuksella Suomessa toimimisesta syntyviä kiinteitä kustannuksia niin, että sopimus olisi ollut sekä yritykselle kannattava, että kilpailukykyinen verrattuna VR:n tarjoukseen.¹⁴

Tällä hetkellä henkilöjunaliikenteen palveluita Suomessa tarjoaa yksi yritys, VR, joka on valtion kokonaan omistama yhtiö. VR:n omistajaohjauksesta vastaa valtioneuvoston kanslia ja sen on luokiteltu noteeraamattomaksi kaupallisesti toimivaksi yhtiöksi valtion omistajaohjauksen luokittelussa. VR:n ydinliiketoimintaa ovat matkustajaliikenne Suomessa ja Ruotsissa sekä tavaraliikenne Suomessa. Vuonna 2023 VR:n liikevaihto oli 1 224 miljoonaa euroa ja vertailukelpoinen liiketulos 59,9 miljoonaa euroa. VR:n henkilöstöstä 67 prosenttia oli Suomessa ja 33

¹⁴ [KKV. Kilpailun vaikutukset henkilöliikenteessä ja tavarajunaliikenteessä. Tutkimusraportteja 6/2022](#)

prosenttia Ruotsissa, yhteensä henkilöstöä oli 9110. Kilpailun lisääntyminen markkinoilla vaikuttaa VR:n toimintaan. Strategiassaan VR näkee, että kilpailulle avoimet raidemarkkinat edellyttävät yhtiöltä sen kilpailukyvyyn jatkuvaa kehittämistä. VR tavoitteena onkin toteuttaa vuoden 2027 loppuun mennessä 250 miljoonan euron edestä tulosparannustoimenpiteitä, jotka mahdollistavat inflaation voittamisen sekä kannattavuuden nostamisen. Tulosparannus mahdollistaa myös vuosille 2023–2027 osuvat miljardin euron kaluston uusinvestoinnit sekä varmistaa yhtiön kilpailukyvyyn tulevaisuudessa.

Alueellisen henkilöjunaliikenteen lisääntyminen parantaisi paitsi ulkomaisten yritysten, myös uusien kotimaisten yritysten markkinoille tulon mahdollisuuksia. Suomessa jo toimii Suomen Lähijunat Oy, joka on perustettu vuonna 2022. Yhtiö on ilmoituksensa mukaan Suomessa avautuvilla markkinoilla ensimmäinen henkilöjunaliikenteen operaattori, joka omistaa ja operoi henkilöjunaliikennettä VR:n lisäksi¹⁵. Suomen Lähijunat Oy ei tällä hetkellä tarjoa henkilöjunaliikenteen palveluita Suomessa.

Hankintojen kilpailuttamisen seurauksena sopimushintojen aleneminen vaikuttaa paitsi julkisen sektorin talouteen, myös pienentää vastaavasti yritysten tuloja. Yritys voi tosin saada tarvittavat säästöt parantamalla toimintansa tehokkuutta. Kilpailun kautta tavoiteltavia hyötyjä kuvataan KKV:n selvityksessä yritysten toiminnan tehostumisen kautta. Yhteiskunnan resurssit kohdentuvat tehokkaammin ja tehokkaat yritykset voivat tarjota asiakkaille laadukkaampia ja edullisempia palveluita. Kilpailuttamisen vaikutukseksi liikennöinnin tehokkuuteen arvioidaan kansainvälisesti olevan 20–30 prosenttia. HSL tilasi järjestämänsä kilpailutuksen yhteydessä myös arvion siitä, muodostuuko sopimus VR:lle taloudellisesti kannattavaksi, koska VR:n tekemä tarjous alitti huomattavasti HSL:n kilpailutukselle asettamat säästötavoitteet. Tehdyn arvion mukaan sopimus on VR:lle kannattava, jos se pystyy toteuttamaan toimintasuunnitelmassaan esitetyt tehokkuusparannukset.¹⁶

Kilpailun lisääntyminen vaikuttaa yritysten toiminnan lisäksi kuluttajille saataviin palveluihin ja niiden hintoihin. Liikenne- ja viestintäministeriön selvityksissä henkilöjunaliikenteen kilpailun avaamisen vaikutuksista Suomessa voidaan todeta, että kilpailun hyödyt tulevat täysimääräisesti vasta pitkällä aikavälillä, vaikkakin alusta alkaen varsinkin Open access – liikenteen markkinoille tulevat yritykset voivat hyötyä kilpailun myönteisistä vaikutuksista ja matkustajat pääsevät hyötymään kasvaneesta ja monipuolistuneesta palvelutarjonnasta sekä siihen usein liittyvästä hintavariaation kasvusta. Suurimmat hyödyt tulevat matkustajille, kun palvelutaso kasvaa, valikoima lisääntyy ja palveluihin tulee uusia, myös aikaisempaa edullisempia lippuvaihtoehtoja. Kilpailu voi luoda palveluille uutta kysyntää. Matkustus voi kasvaa, jos matkustajat valitsevat junaliikenteen paremman palvelun ja alhaisempien hintojen vuoksi siinä, missä aiemmassa tilanteessa matka olisi voitu jättää tekemättä tai tehdä jollain muulla kulkumuodolla. Espanjan markkina- ja kilpailuviranomaisen tekemä selvitys kilpailun lisääntymisen vaikutuksista rautateilla Espanjassa noudattaa muista maista saatuja havaintoja. Kilpailun lisääntyminen Espanjassa on hyödyttänyt ennen kaikkea matkustajia lisääntyneen tarjonnan ja edullisempien hintojen kautta. Matkustajamäärät ovatkin kasvaneet merkittävästi. Kilpailu on tehostanut rautatiejärjestelmän käyttöä, mutta sen myötä myös junien myöhästymiset ovat lisääntyneet.¹⁷ Euroopan komission junaliikenteen asiakashinnoista tekemän selvityksen keskeinen johtopäätös on, että lisääntyneen kilpailun tuomat hyödyt ovat toteutuneet eri tavoin julkisesti tuetussa liiken-

¹⁵ Suomen Lähijunat Oy, 30.11.2023. <https://lahijunat.fi/julkaisu.html?artikkeli=2023-11-30>

¹⁶ [Kilpailu- ja kuluttajaviraston Tutkimusraportteja 2/2023](#)

¹⁷ Spanish National Markets and Competition Commission 2024. <https://www.cnmc.es/expedientes/infdtsp03124>

teessä ja markkinaehtoisessa Open access -liikenteessä. Open access -liikenteessä kilpailun hyödyt ovat näkyneet ennen kaikkea parempana palvelutarjontana ja edullisempina hintoina loppukäyttäjille. Julkisesti tuetussa liikenteessä kilpailu ei ole yhtä yleistä ja siltä osin raportin tulokset ovat rajallisia, mutta kokemusten perusteella on näyttöä siitä, että kilpailu laskee julkisen sektorin kustannuksia ja viranomaisen voi päättää käyttää kilpailutuksessa saadut säästöt palvelun laadun parantamiseen tai lippujen hintojen laskemiseen. Suoraa vaikutusta lippuhintoihin kilpailulla julkisesti tuetussa liikenteessä ei ole ollut, sillä lippujen hinnat on yleensä säänneltyjä julkisesti tuetussa liikenteessä.¹⁸

4.2.2 Vaikutukset julkiseen talouteen

Kilpailuttamisen kautta julkisesti järjestetyn junaliikenteen sopimushintojen voidaan olettaa olevan alempia kuin vastaavien palvelujen hankkiminen ilman kilpailuttamismenettelyä. Liikenne- ja viestintäministeriön aiemmassa selvityksessä on arvioitu, että kaupunkiseudun raide-liikenteen kilpailuttaminen alentaa sopimushintoja 10–30 prosenttia kansainvälisten kokemusten perusteella. HSL:n junaliikenteen kilpailuttaminen pudotti hintoja 40 prosenttia verrattuna kilpailutusta edeltävään sopimuskauteen. KKV:n selvityksessä tarkastellun tutkimuskirjallisuuden perusteella kilpailuttaminen on johtanut noin 20–40 prosenttia edullisempiin hankintahintoihin suorahankintoihin verrattuna¹⁹. Euroopan komission selvityksessä junaliikenteen asiakashinnoista²⁰ on todettu, että palvelusopimusasetuksen mukaista liikennettä on toistaiseksi kilpailutettu niin vähän, että sitovia johtopäätöksiä on ennen aikaista tehdä niiden perusteella. Selvityksessä syvennytään Ranskassa, Tanskassa, Puolassa ja Saksassa tehtyihin hankintoihin, joista osa on tehty kilpailuttamalla. Suorahankinnalla ja kilpailuttamalla tehtyjen sopimusten vaikutukset vaihtelivat tapauskohtaisesti. Ranskassa ja Tanskassa toteutetuissa kilpailutuksissa sopimushinnat laskivat verrattuna aiempiin sopimuskausiin. Samoin Saksassa kilpailuttamalla tehdyt alueellisen junaliikenteen hankinnat ovat tuoneet säästöjä viranomaisille.

Useiden rautatieliikenteen alueellisten toimivaltaisten viranomaisten syntyminen voi toisaalta lisätä julkisesti järjestetyn liikenteen kustannuksia kokonaisuutena, jos hankintoja ei toteuteta koordinoitusti. Suhteellisen pienet, mahdollisesti keskenään päällekkäiset kilpailutukset voivat vähentää yritysten kiinnostusta niihin, jolloin kilpailun hyötyjä ei saada täysimääräisesti ulosmitattua. Toimivaltaisten viranomaisten edun mukaista olisi koordinoita kilpailutukset siten, että yritysten näkökulmasta niistä syntyy pitkäjänteinen kokonaisnäkökulma markkinasta.

Taloudellisten kokonaisvaikutusten kannalta on huomattava, että uudet palvelut voivat synnyttää merkittäviäkin julkiseen talouteen kohdistuvia kustannuksia, sillä useissa tapauksissa uudet palvelut edellyttävät investointeja rautatieinfrastruktuuriin. Keskeinen lähtökohta infrastruktuurin kehittämiseksi on junaliikenteen kehittyminen kyseisellä rataverkon osalla. Väyläviraston alueellisen junaliikenteen selvityksessä on tarkasteltu alueellisen junaliikenteen ratakapasiteettia, infrastruktuurin kehittämistarpeita ja kalustovaihtoehtoja. Monilla rataosilla on rajoitteita kapasiteetin riittävyyden suhteen. Uusi liikenne voi edellyttää myös radan kunnon parantamista

¹⁸ European Commission: Directorate-General for Mobility and Transport, De Rose, A., Trier Jørgensen, K. and Dokleštic, N., Study on passenger and freight rail transport services' prices to final customers – Final report, Publications Office of the European Union, 2024, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/403804>

¹⁹ [Kilpailu- ja kuluttajaviraston Tutkimusraportteja 2/2023](#)

²⁰ European Commission: Directorate-General for Mobility and Transport, De Rose, A., Trier Jørgensen, K. and Dokleštic, N., Study on passenger and freight rail transport services' prices to final customers – Final report, Publications Office of the European Union, 2024, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/403804>

tai esimerkiksi toimenpiteitä tasoristeysten osalta. Selvityksessä oli mukana seitsemän eri aluetta, jolta kultakin valittiin yksi yhteysväli tarkasteluun. Selvityksessä arvioitiin alueellisen junaliikenteen edellyttämien infrastruktuurin kehittämistoimenpiteiden kustannusarvioksi näissä kohteissa alueesta riippuen n. 2,8– 14,5 miljoonaa euroa (MAKU 120, 2015=100). Kustannukset muodostuvat muun muassa uusien matkustajalaiturien sekä yli- tai alikulkujen rakentamisesta sekä joillain alueilla myös uusien kohtausraiteiden rakentamisesta ja rataosuuden nopeudennoston tai turvalaitevarustelun toimenpiteistä.²¹ Toisaalta etenkin rataverkkoon on investoitava ja kalustoa uusittava myös siinä tapauksessa, että henkilöjunaliikenteen ostot tehtäisiin keskitetysti yhden kansallisen viranomaisen toimesta. Taloudellisia kustannuksia syntyy myös kalustohankinnoista ja niihin liittyvistä yhtiöjärjestelyistä. Alueellisten palveluiden järjestämismalli ei suoraan vaikuta infrastruktuuriin ja kalustoon kohdistuviin investointitarpeisiin. Vaikutusta on sillä, missä laajuudessa palveluita tulevaisuudessa järjestetään. Mahdollisten uusien palvelujen järjestämisestä aiheutuvia infrastruktuuri- ja kalustotarpeista johtuvia lisäkustannuksia on arvioitava tapauskohtaisesti siinä vaiheessa, kun tehdään aloitteita toimivaltamuutoksista, eikä niitä ole mahdollista arvioida tämän esityksen yhteydessä.

Kilpailun lisääntyminen voi yhtäältä vähentää rautatiealan työllisyyttä tuottavuuden kasvun myötä, toisaalta työllisyys voi kasvaa markkinan koon kasvun myötä. Työntekijöiden aseman kannalta on huomattava, että rautatiealalla on voimassa yleissitovia työehtosopimuksia, mitä jokainen alalla toimiva työnantaja on vähimmäistasona velvollinen noudattamaan solmimissaan työsuhteissa.

4.2.3 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Alueellisen toimivallan mahdollistaminen lisää rautatieliikenteen järjestämisestä aiheutuvia hallinnollisia kustannuksia kunnille, jos uusia, kunnista muodostuvia alueellisia viranomaisia syntyy. Junaliikenteen hankinnat vaativat merkittävää taustatyötä ja valmistelua jo ennen kilpailuttamisvaihetta. Junaliikenteen hankinnat eroavat monesta muusta palveluhankinnasta muun muassa hankinnan määrittelyn, kilpailutuksen toteuttamisen ja siihen liittyvien järjestelyiden sekä hankinnan valmistelu- ja vaikutusajan suhteen. Kilpailuttamismenettelystä Suomessa on kokemusta HSL:n junaliikenteen hankinnasta. HSL:n junaliikenteen kilpailutuksen alustavassa valmistelussa HSL:n ja Junakalusto Oy:n resursseja sitoutui noin 3–4 htv:tä ja varsinaisen hankintamenettelyn käynnistyttyä 8–10 htv:tä. Sopimuksen solmimisen jälkeen tarvitaan henkilöstöresursseja sopimuksen seurantaan ja hallintointiin. Mahdollisten uusien toimivaltainen viranomaisten on arvioitava itse tarkemmin aluekohtaisesti toimivallasta koituvia hallinnollisia kustannuksia. Hallinnollisten kustannusten suuruuteen vaikuttaa ennen kaikkea suunnitellun hankinnan laajuus. Myöhemmissä kilpailutuksissa hallinnollisia kustannuksia voi vähentää se, että niissä voidaan hyödyntää samoja toimintamalleja ja asiakirjoja.

Esitykseen sisältyvä ehdotus liikenne- ja viestintäministeriöllä nykyisin olevan rautatieliikenteen toimivallan siirtämisestä Liikenne- ja viestintävirastoon olisi virastolle uusi tehtävä, joka sitoo henkilöstöresursseja henkilöjunaliikenteen ostojen valmisteluun, kilpailutukseen ja sopimusten hallintointiin. Muutos toteutettaisiin julkisen talouden suunnitelmien ja valtiontalouden arvioiden mukaisten määrärahojen ja henkilötyövuosimäärien puitteissa. Henkilöstöressitarpeisiin vaikuttaa ennen kaikkea EU:n neljännen rautatiepaketin myötä laajentunut velvoite rautatiealan julkisten palveluiden kilpailuttamisesta. Muutokseen sisältynyt siirtymäkausi, jonka aikana rautateiden henkilöliikenteen julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia voitiin tehdä ehdoitta ilman tarjouskilpailua, päättyi 24.12.2023. Liikenne- ja viestintäministeriön ja

²¹ [Väyläviraston julkaisuja 79a/2021](#)

VR:n välinen nykyinen ostoliikennesopimus on tehty ennen siirtymäajan päättymistä, mutta jatkossa palvelut tulee pääsääntöisesti kilpailuttaa. Uusi hankintatapa edellyttäisi lisäresurssien kohdentamista tulevien sopimusten kilpailuttamiseen ja niiden valmisteluun myös siinä tapauksessa, että liikenne- ja viestintäministeriö toimisi jatkossakin rautatieliikenteen toimivaltaisena viranomaisena. Toimivallan siirtämisen Liikenne- ja viestintävirastoon arvioidaan parantavan valtion tekemien julkisen liikenteen hankintojen tehokkuutta ja mahdollistaa synergiaetujen hyödyntämisen lento-, juna- ja linja-autoliikenteen hankintojen välillä.

Ehdotus sääntelyelimen siirtämisestä ei vaikuta sen toimintaan itsenäisenä viranomaisena. Sääntelyelimen sijoittaminen ministeriön tai toisen viraston yhteyteen ei vaikuta sen toiminnan riippumattomuuteen. Sääntelyelimen sijoittamisella jonkun toisen viraston yhteyteen ei ole arvioitu olevan vaikutusta vastaanottavan viraston yleishallinnolliseen ohjaukseen. Sääntelyelimen organisatorisesta, toiminnallisesta, hierarkkisesta ja päätöksenteoltaan oikeudellisesta itsenäisyydestä on säädetty raideliikennelain 147 §:n 1 momentissa, eikä liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan ohjaus tai virastojen tulostavoitteet ole nykytilanteessa koskeneet sääntelyelintä, eikä tarkoitus ole muuttaa tilannetta tältä osin.

Ehdotukseen sääntelyelimen siirrosta Liikenne- ja viestintävirastosta Kilpailu- ja kuluttajavirastoon liittyy määrärahasiirto valtion talousarviossa. Rautatiemarkkinadirektiivi edellyttää sääntelyelimen riittävää resursointia. Sääntelyelimen tehtäviin on viime vuosina osoitettu pysyvästi neljä henkilötyövuotta, lisäksi tällä hetkellä sääntelyelimessä on yksi määräaikainen lisäresurssi päällikön perusteleman pyynnön perusteella. Sääntelyelimen päälliköstä on säädetty raideliikennelain 148 §:ssä. Sääntelyelimen virkamiehet on nimitetty virkasuhteeseen Liikenne- ja viestintävirastoon ja sijoitettu viraston palkkausjärjestelmään. Liikenne- ja viestintävirasto tarjoaa ja ylläpitää sääntelyelimen henkilöstölle työvälineet, järjestelmät ja työskentelytilat. Sääntelyelimelle ei ole kohdennettu erikseen rahoitusta valtion talousarviossa, vaan sen toiminta rahoitetaan Liikenne- ja viestintäviraston toimintamomentilta. Sääntelyelimen budjetti hyväksytään Liikenne- ja viestintävirastossa osana viraston budjetin valmistelua ja hyväksyntää. Sääntelyelimen toiminnan kulut olivat 413 000 euroa vuonna 2022 ja 473 000 euroa vuonna 2023. Kulut muodostuvat pääosin henkilöstökuluista ja määräaikaisen lisäresurssin palkkaaminen on nostanut kuluja vuonna 2023. Sääntelyelimen siirron ei arvioida lisäävän määrärahatarpeita, vaikka valmistelussa on tunnistettu, että siirron toimeenpano edellyttää vastaanottavalta virastolta työskentelytilat, -välineet ja -järjestelmät. Sääntelyelimen käytössä olevien asian- ja dokumentinhallintajärjestelmien tietojen siirtämisen resurssitarve tarkentuu jatkovalmistelussa, mutta sen arvioidaan kuitenkin aiheuttavan vain maltillisia kertaluonteisia kustannuksia, koska sääntelyelimen tehtäväkenttä on tarkkaan kohdennettu ja henkilöstömäärä verrattain pieni.

Hankintamenettelyjä koskevat muutokset tukevat toimivaltaisten viranomaisten työtä selkeyttämällä hankintoihin liittyvää nykyistä sääntelyä. Rikosrekisterilain 6 b §:n ehdotettu muutos tarkoittaisi, että myös rautatieliikenteen hankintamenettelyihin ja raitiovaunu- sekä linja-autoliikenteen käyttöoikeussopimusten hankintamenettelyihin osallistuneet ehdokkaat ja tarjoajat saisivat johto- ja vastuuhenkilöstönsä osalta hankintalain pakollisten poissulkemisperusteiden rikosnimikkeitä koskevan otteen sähköisesti. Ote on maksullinen. Rikosrekisteriotteiden hakujen määrä lisääntyisi jonkin verran, mutta rautatieliikenteen hankintoja, sekä raitiovaunu- ja linja-autoliikenteen käyttöoikeussopimuksia tehdään suhteellisen vähän, arviolta noin 100 uutta sopimusta vuodessa, verrattuna niihin hankintoihin, joihin voimassa olevaa lakia sovelletaan.

4.2.4 Henkilöstövaikutukset

Sääntelyelimen virkamiehet siirtyisivät Kilpailu- ja kuluttajavirastoon. Sääntelyelimessä on yhteensä viisi virkamiestä, joista yksi on määräaikainen. Määräaikaisessa tehtävässä oleva virkamies siirtyisi Kilpailu- ja kuluttajavirastoon määräaikaisen virkasuhteen keston ajaksi. Sääntelyelimen virkamiesten tehtävät eivät muutu, vaikka työnantajavirasto vaihtuu.

Rautatiealan sääntelyelimen henkilöstöön sovelletaan sääntelyelimen siirron osalta valtion virkamieslaissa (750/2019) säädetään valtionhallinnon toiminnan uudelleenjärjestelyistä. Henkilöstön palvelussuhteen ehtoihin sovelletaan virkamieslain 5 a §:n nojalla tehtävien siirroissa, mitä niistä virkaehtosopimuksissa sovitaan tai laissa säädetään. Valtion virkamiehiin sovellettavat yleiset palvelussuhteen ehdot sisältyvät pääosin keskustason virkaehtosopimuksiin. Virkamiehen siirtyminen valtion sisäisissä organisaatiomuutoksissa ei näin ollen aiheuta muutoksia virkamiehen yleisiin palvelussuhteen perusteisiin. Palvelussuhde-etuuksien määräytymisen kannalta palvelussuhde jatkuu valtiolla yhdenjaksoisena. Virastoon siirtyvien henkilöiden palkkataso turvataan siten kuin siitä on sovittu valtion virka- ja työehtosopimuksen allekirjoittamis-pöytäkirjan liitteen kohdassa 2 (Palkkaus henkilöstön siirtyessä organisaatiomuutoksessa lain nojalla). Sääntelyelimen henkilöstön työskentelypaikka on ollut Helsinki ja KKV:n päätoimipiste sijaitsee Helsingissä.

Valtion virkamieslain 5 b §:n mukaan ministeriön kansliapäällikön, valtiosihteerin kansliapäällikön, alivaltiosihteerin tai osastopäällikön virka tai sellaista vastaava virka samoin kuin suoraan ministeriön alaisen viraston päällikön virka siirretään toiseen virastoon organisaatiomuutoksen toteutumisajankohdasta lukien, jollei siihen nimitettyä virkamiestä ole nimitetty uuden viraston virkaan tai muuhun virkaan ennen muutoksen toteutumista. Saman pykälän mukaan siirrettävän viran nimike ja tehtävät muutetaan vastaanottavan viraston viraksi uudelleenjärjestelyn toteutushetkellä. Toimivalta edellä tarkoitettujen viran ja sen tehtävien muuttamiseen on sillä ministeriöllä, jossa virkaan nimitetty virkamies työskentelee ennen siirtymähetkeä, tai sillä ministeriöllä, jonka hallinnonalaan kuuluvassa virastossa virkamies työskentelee ennen siirtymähetkeä.

Henkilöstöön liittyvien muutosten toteuttamisen lähtökohtana on hyvä ja laadukas henkilöstöpolitiikka. Hyvän henkilöstöpolitiikan noudattamisella voidaan varmistaa muutoksen onnistunut valmistelu ja toteuttaminen, sekä huolehtia henkilöstön työhyvinvoinnista ja motivaatiosta. Muutos toteutetaan yhteistoiminnasta valtion virastoissa ja laitoksissa annetun lain (1233/2013) 6 luvun säädösten mukaisesti. Henkilöstön edustajat ovat mukana muutostilanteen valmistelussa ja toteuttamisessa. Muutoksen johtaminen edellyttää henkilöstön osallistamista muutokseen, sekä henkilöstön tiedonsaannista ja vaikutusmahdollisuuksista huolehtimista.

Sääntelyelimen tehtävät ovat samankaltaisia kuin Kilpailu- ja kuluttajaviraston tehtävät, minkä vuoksi Kilpailu- ja kuluttajaviraston toimintamallit ja työkalut voivat nykyistä paremmin tukea sääntelyelimen tehtävien hoitamista. Siten muutos voi antaa mahdollisuuden myös uudistaa sääntelyelimen toimintamalleja sekä tarjota henkilöstölle paremmat mahdollisuudet oman osaamisen ja asiantuntijuuden kehittämiseen.

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

5.1.1 Rautatieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset

Valmistelun aikana käydyissä sidosryhmäkeskusteluissa monet toimijat kannattivat sellaista mahdollistavaa sääntelyä, jonka perusteella alueelliset viranomaiset voisivat halutessaan järjestää junaliikennettä ilman, että liikenteen käynnistäminen vaatisi lakimuutoksia. Laista tulee kuitenkin täsmällisesti ilmetä, mikä taho on kullakin alueella toimivaltainen viranomainen, jotta se

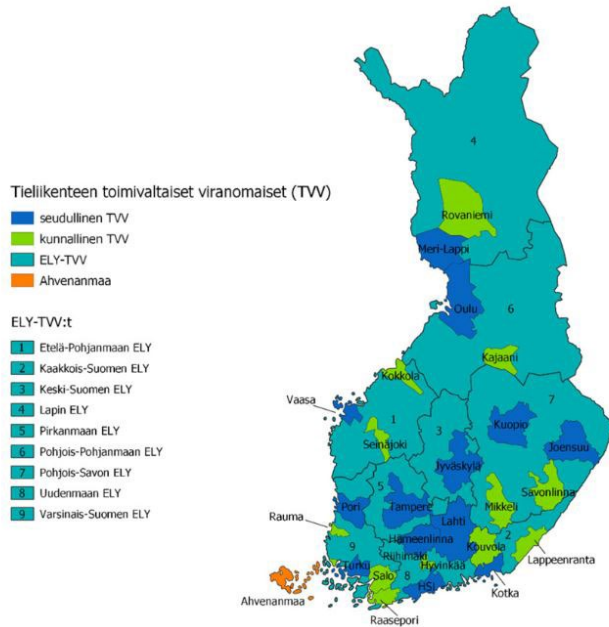
täyttää perustuslain mukaisen lailla säätämisen vaatimuksen. Perustuslain 2 §:n 3 momentin mukaan julkisen vallan käytön tulee perustua lakiin. Samalla alueella voi olla vain yksi palvelusopimusasetuksessa tarkoitettu toimivaltainen viranomaislainen, minkä vuoksi alueellisen viranomaisen tai kunnan määrittelyminen toimivaltaiseksi viranomaiseksi tarkoittaa samalla, että liikenne- ja viestintäministeriöllä tai muulla kansallisella viranomaisella ei olisi enää toimivaltaa asianomaisella alueella.

Esivalmistelussa oli esillä myös vaihtoehto, missä toimivaltaisiksi viranomaisiksi nimettäisiin kaikki kunnat. Tämä sopii huonosti rautatiejärjestelmän ja –liikenteen erityispiirteisiin. Rautateitä ja –asemia ei ole kaikissa kunnissa ja alueelliset junaliikenteen palvelut kattavat tyypillisesti useamman kunnan alueen. Lisäksi toimivaltaisilla viranomaisilla ei ole velvoitetta tarjota junaliikenteen palveluja, ja junaliikenteen hankinta vaatii huomattavia taloudellisia panostuksia. Kaikkien kuntien määrittelyminen rautatieliikenteen toimivaltaisiksi viranomaisiksi ei siten olisi itsessään edistänyt alueellisen junaliikenteen lisääntymistä. Niissäkin tapauksissa, missä alueen kunnat olisivat rautatiejärjestelmän piirissä ja kiinnostuneita hankkimaan junaliikennettä, edellyttäisi se junaliikenteen palvelualueen kuntien välisiä neuvotteluita junaliikenteen palvelutasosta, kustannusten jakamisesta ja palvelun järjestämistavasta. Sen jälkeen, kun alueen kunnat löytäisivät neuvotteluissa yhteiset ratkaisut, hankinnan ja sopimuksen tekemisen sekä sen seurannan sujuvoittaminen edellyttäisi mahdollisesti lisäksi lakiin tehtäviä muutoksia toimivalta-alueisiin siten, että toimivalta siirrettäisiin tietyille alueen kunnalle tai kuntayhtymälle. Tätä toteuttamisvaihtoehtoa ei voi pitää alueellisten viranomaisten kannalta kevyempänä menettelynä kuin esityksessä ehdotettua toteuttamistapaa.

Joukkoliikennejärjestelmän näkökulmasta olisi luontevaa, että tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset olisivat toimivaltaisia viranomaisia myös rautatieliikenteessä. Tällöin joukkoliikenteen kokonaisuus suunniteltaisiin rautatieliikenne ja muu joukkoliikenne huomioon ottaen niin, että palvelut täydentäisivät toisiaan. Alueellisen junaliikenteen lippujen yhteen toimivuus muiden joukkoliikenteen lippujen kanssa olisi helposti järjestettävissä. Matkustajan näkökulmasta palvelut muodostaisivat yhtenäisen kokonaisuuden, mikä tekisi joukkoliikenteen käytöstä helppoa. Tieliikenteen toimivaltaisilla viranomaisilla on kokemusta joukkoliikenteen järjestämisestä, mistä voi olla etua henkilöjunaliikenteen järjestämisessä, vaikka sen järjestämiseen liittyy useita erityispiirteitä tieliikenteeseen verrattuna. Tieliikenteen viranomaisten toimivalta-alueet Suomessa ovat kuitenkin junaliikenteen näkökulmasta pieniä. Suomessa on 26 kunnallista ja seudullista tieliikenteen toimivaltaista viranomaista, joiden ulkopuolella alueen toimivaltainen ELY-keskus vastaa joukkoliikenteen järjestämisestä. Valtion aluehallinnon uudistuksen²² yhteydessä ehdotetaan, että ELY-keskusten joukkoliikennetehtävät siirtyisivät Liikenne- ja viestintävirastoon. Eri selvityksissä esillä olleet uudet alueelliset henkilöjunaliikenteet eivät kovin hyvin vastaa tieliikenteen viranomaisten toimivalta-alueita vaan useissa tapauksissa alueellisen junaliikenteen järjestäminen edellyttäisi toimivaltaisten viranomaisten yhteistyötä hankinnoissa. Sen osalta tilanne alueellisten viranomaisten kannalta olisi sama kuin esityksessä ehdotetussa toteuttamistavassa. Tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset, mahdollisesti yhdessä alueen muiden kuntien tai lähekkäisten muiden toimivaltaisten viranomaisten kanssa voisivat ehdottaa itselleen toimivaltaa myös rautatieliikenteessä.

²² VM114:00/2023. <https://vm.fi/hanke?tunnus=VM114:00/2023>

5.1.2 Rautatietalan sääntelyelin



Kuva 4 Liikenne- ja viestintävirasto 2023. Tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset

Lähtökohtana sääntelyelintä koskevassa valmistelussa on ollut rautatieliikenteen toimivaltaisen viranomaisen tehtävän siirtyminen Liikenne- ja viestintävirastoon, jolloin rautatiealan sääntelyelimen toimintaa itsenäisenä viranomaisena ei enää voitaisi järjestää Liikenne- ja viestintäviraston yhteydessä EU-sääntelyn edellyttämällä tavalla toiminnallisesti riippumattomasti julkisia palveluhankintoja tekevstä toimivaltaisesta viranomaisesta. Sääntelyelin olisi tällöin siirrettävä jonkin muun viranomaisen yhteyteen, koska 4–5 virkahenkilön yksiköstä ei ole järkevää muodostaa erillistä virastoa. Sääntelyelimen toiminnan kulut ovat muodostuneet pääasiassa henkilöstökuluista ja henkilöstön määrä on pieni. Sääntelyelimen siirron vaikutus virastojen henkilöstömäärään olisi verrattain pieni. Sääntelyelimen henkilöstön kannalta kaikissa vaihtoehtoisissa työnantajavirasto vaihtuisi, mutta toiminnan ja tehtävien näkökulmasta sääntelyelin jatkaisi toimintaansa itsenäisenä viranomaisena, kuten nykyisin Liikenne- ja viestintäviraston yhteydessä. Lähtökohtana valmistelussa on ollut, että sääntelyelimen siirtoon liittyisi myös määrärahasiirto valtion talousarviossa.

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla toimii toinen virasto, jolla on rautatieliikenteeseen liittyviä tehtäviä. Väylävirasto vastaa valtion tieverkon, rautateiden ja vesiväylien kehittämisestä sekä kunnossapidosta. Sääntelyelintä ei kuitenkaan voida sijoittaa Väylävirastoon, sillä Väylävirasto toimii valtion rataverkon haltijana. EU-sääntelyn mukaan sääntelyelin ei voi toimia samassa organisaatiossa rataverkon haltijan kanssa. Sääntelyelimen tehtävät liittyvät erityisesti rataverkon haltijan päätösten, palvelujen ja maksujen tasapuolisuuden ja syrjimättömyyden valvontaan.

Valmistelussa on arvioitu sääntelyelimen sijoittamista valtion aluehallinnon uudistuksessa perustettavaksi ehdotettuun Lupa- ja valvontavirastoon²³. Luonnos hallituksen esityksestä valtion aluehallintouudistusta koskevaksi lainsäädännöksi on ollut lausunnoilla 20.6. – 1.9.2024. Laki on tarkoitus tulla voimaan 1.1.2026. Esitysluonnoksen mukaan uuden viraston keskeisinä tehtävinä olisivat erikseen säädetyt lainsäädännön toimeenpano-, ohjaus-, lupa-, rekisteröinti- ja valvontatehtävät sekä yleisen edun valvonta. Virastoon koottaisiin pääasiassa nykyisten aluehallintovirastojen ja Sosiaali- ja terveysalan lupa- ja valvontaviraston tehtävät sekä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen ympäristö ja luonnonvarat -vastuualueelle kuuluvat tehtävät. Lisäksi virastoon ehdotetaan siirrettäväksi ympäristöalan lupa- ohjaus- ja valvontatehtäviä. Virastoon koottaisiin myös aluehallintovirastojen hoitamat opetusta, koulutusta, kirjastoja, liikuntaa, nuorisoa ja hautaamista koskevat lupa-, valvonta-, ohjaus- ja rahoitustehtävät ja muutoksenhaun- ja viranomais- ja valvontatehtävät sekä aluehallintovirastojen ja Sosiaali- ja terveysalan lupa- ja valvontaviraston varhaiskasvatustehtävät. Lupa- ja valvontavirastoon ei osoitettaisi liikennehallinnon tehtäviä ja samassa yhteydessä myös nykyiset aluehallintovirastojen kilpailu- ja kuluttajahallinnon tehtävät siirrettäisiin Kilpailu- ja kuluttajavirastoon. Sääntelyelimen tehtävien arvioidaan sen vuoksi jäävän hyvin irralliseksi kokonaisuudeksi Lupa- ja valvontaviraston toiminnassa; virastolla ja sääntelyelimellä ei olisi niiden tehtävien näkökulmasta mitään yhteistä rajapintaa. Aluehallinnon uudistus on laaja ja monitahoinen kokonaisuus, mihin sääntelyelimen siirtäminen lisäisi uuden elementin. Toimeenpanoa arvioidaan myös käytännössä vaikeuttavan sen, että vastaanottava virasto perustamista valmistellaan samaan aikaan kuin sääntelyelimen siirtoa valmistellaan.

5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot

5.2.1 Rautatieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset ja hankinnat

Ruotsissa rautateiden henkilöliikennepalvelujen järjestämistä varten on yli 20 toimivaltaista viranomaista (läänit ja kuntayhtymät), jotka ovat kilpailuttaneet erityisesti alueellisen ja paikallisen tason liikennettä. Joukkoliikennettä järjestävät viranomaiset tekevät usein yhteistyötä junaliikenteen hankinnoissa, jopa 4 läänin järjestävät junaliikennettä yhteistyössä. Ruotsin rautatiemarkkinoita on avattu asteittain kilpailulle 1990-luvun alusta alkaen. Ruotsin joukkoliikennelaki (Lag 2010:1065 om kollektivtrafik) mahdollistaa palvelusopimusasetuksen mukaisten ns. pienhankintojen tekemisen suorahankintana, mutta sopimusten arvo useimmiten ylittää pienhankintojen kynnyksarvot ja alueelliset viranomaiset pääsääntöisesti kilpailuttavat henkilöjunaliikenteen hankinnat. Vuosina 1999–2011 ostoliikenteen kilpailutukset laskivat kustannuksia 11 prosentilla. Valtakunnallinen junaliikenne hoidetaan Ruotsissa markkinaehtoisesti avoimen markkinoillepääsyn pohjalta. Yöjunaliikenne on kuitenkin tuettua liikennettä ja siitä järjestämisvastuu on valtakunnallisena toimivaltaisena viranomaisena toimivalla Liikennevirastolla (Trafikverket).

Norjassa toimivaltainen viranomaisen rautatieliikenteen henkilöliikennejärjestelyissä on valtioneuvoston liikenneosaston (eli liikenneministeriön, Samferdselsdepartementet) alainen keskusvirasto Jernbanedirektoratet, joka on kilpailuttanut kolmen valtakunnallisen pääreitit liikenteen Oslosta Stavangeriin (eteläinen reitti), Bergeniin (keskinen reitti) ja Trondheimiin ja Bodöhön (pohjoinen reitti). Norjassa järjestetyt ensimmäiset kilpailutukset ovat laskivat ostoliikenteen kustannuksia yli 40 prosenttia²⁴. Muu rautatieliikenne on toistaiseksi hankittu suorahankintana.

²³ VM114:00/2023. <https://vm.fi/hanke?tunnus=VM114:00/2023>

²⁴ [Barrow, K. \(2018\). Go-Ahead chosen for first Norwegian passenger concession.](#)

Tanskassa toimivaltainen viranomainen valtakunnan tason rautateiden henkilöliikennejärjestelyissä on Transport-, bygge- og boligsstyrelsen. Isoilla kaupungeilla on toimivaltaa järjestää paikallista ja seudullista liikennettä. Kaikki henkilöjunaliikenne Tanskassa kuuluu julkisen palvelun velvoitteen piiriin. Osa henkilöjunaliikenteen sopimuksista on kilpailutettu, minkä on arvioitu tuoneen julkisen talouden säästöjä enemmän kuin palvelutason paranemista.

Saksassa seudullinen ja paikallinen liikenne on pääsääntöisesti kilpailutettu saman mallin mukaan kuin Ruotsissa joko paikallisen toimivaltaisen viranomaisen (kaupunki) tai osavaltion toimesta. Toimivaltaiset viranomaiset tekevät myös yhteistyötä junaliikenteen hankinnoissa, kuten Ruotsissa. Saksassa alueellista matkustajajunaliikennettä on kilpailutettu vuodesta 1996 lähtien. Liittovaltion tuomioistuimen vuonna 2011 tekemän ratkaisun myötä suora hankinnat on rajattu hyvin valikoituneisiin tapauksiin. Ensimmäisten kilpailutusten jälkeen yksikkökustannukset ovat myös laskeneet, keskimäärin 26 prosenttia. Joillain reiteillä kustannukset alenivat jopa 80 prosenttia junakilometriä kohden.²⁵

Alankomaissa rautatieliikenteessä toimivat alueelliset ja paikalliset toimivaltaiset viranomaiset (suuret kaupungit). Maan liikenneasioista vastaava ministeriö (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat) kuitenkin vastaa valtakunnallista ja kansainvälisistä rautatieliikennejärjestelyistä ja niiden yhteensovittamisesta ja toimii tällaisten rautatiereittien hankinnasta vastaavana toimivaltaisena viranomaisena. Alueellisilla viranomaisilla on velvollisuus kilpailuttaa tekemänsä sopimukset. Alankomaissa alueelliset henkilöjunaliikenteen palvelut on kilpailutettu, kun taas sopimus valtakunnallisesta ostoliikenteestä on tehty suora hankintana.

5.2.2 Rautatieliikenteen sääntelyelin

Rautatieliikenteen sääntelyelimenä toimii Suomessa Rautatiealan sääntelyelin (Finnish Rail Regulatory Body), Ruotsissa Transportstyrelsen (The Swedish Transport Agency), Norjassa Statens jernbanetilsyn (The Norwegian Railway Authority) ja Tanskassa Jernbanenaevnet (The Danish rail regulatory body). Tanskassa kansallinen rautatiealan sääntelyelin toimii itsenäisenä yksikkönä liikenne-, rakennus- ja asumisasiosta vastaavan ministeriön alaisuudessa toimivan Transport-, bygge- og boligsstyrelsen yhteydessä. Saksassa rautatieliikenteen sääntelyelimenä toimii Bundesnetzagentur, joka vastaa rautatieliikenteen, energia- ja televerkkojen markkinavalvonnasta. Alankomaissa Autoriteit Consument & Markt (Authority for Consumers & Markets) on kansallinen kilpailuviranomainen, jonka yhteydessä toimii myös rautatieliikenteen sääntelyelin.

6 Lausuntopalaute

6.1 Kuulemispalaute ennen lausuntokierrosta

Liikenne- ja viestintäministeriö järjesti sidosryhmille kuulemistilaisuuden 11.4.2024 säädöshankkeen käynnistymisen jälkeen. Kuulemistilaisuudessa oli yhteensä 133 osallistujaa. Tilaisuudessa keskustelua herätti toimivaltaisiin viranomaisiin liittyen erityisesti se, kenelle toimivalta on toimivinta antaa, millaisia tehtäviä toimivaltaisille viranomaisille kuuluu, miten rautatieliikenteen toiminta linkittyy muihin toimijoihin joukkoliikenteessä, sekä voiko halunsa toimia toimivaltaisena viranomaisena ilmoittaa vasta myöhemmin tarpeellisten selvitysten jälkeen. Keskustelussa nostettiin esiin yhteistyön tärkeys toimivaltaiten viranomaisten ja alueellisten viranomaisten sekä muiden alan toimijoiden välillä. Sidosryhmien edustajat kommentoivat

[International Railway Journal 17.10.2018.](#)

²⁵ [KKV. Kilpailun vaikutukset henkilöliikenteessä ja tavarajunaliikenteessä. Tutkimusraportteja 6/2022](#)

myös erilaisten sopimusmallien käyttöä, rahoituskysymyksiä, yhdenvertaisuuteen liittyviä näkökohtia, sekä rautatiejärjestelmän sujuva toimintaa. Sidosryhmät pitivät yleisesti hyvänä, että rautatieliikenteen järjestämisessä huomioidaan alueelliset tarpeet ja rahoitusmahdollisuudet. Sidosryhmät toivoivat, että keskustelu ja yhteistyö jatkuvat niin säädöshankkeessa kuin valtion järjestämässä henkilöjunaliikenteessä.

Sidosryhmille järjestetyn kuulemistilaisuuden yhteydessä liikenne- ja viestintäministeriö järjesti verkkokyselyn rautatieliikenteen toimivaltaan liittyvistä muutoksista. Linkki kyselyyn lähetettiin kuulemistilaisuuden kutsun yhteydessä ja siihen kutsuttiin vastaamaan myös kuulemistilaisuudessa. Kysely oli suunnattu alueellisille viranomaisille ja siinä ensisijaisesti kartoitettiin alueellisten viranomaisten kiinnostusta toimia itse rautatieliikenteen toimivaltaisena viranomaisena lähitulevaisuudessa, ja kiinnostusta osallistua valtion järjestämän alueellisen rautatieliikenteen suunnitteluun ja rahoitukseen. Lisäksi kyselyn kautta kerättiin avointa palautetta ja kommentteja liittyen lakimuutokseen. Kyselyyn saatiin yhteensä seitsemän vastausta. Vastaajat olivat kuntia, kuntayhtymiä ja maakuntaliittoja. Kaksi vastaajaa oli kiinnostuneita järjestämään alueellista junaliikennettä lähitulevaisuudessa. Säädosvalmistelun aikana näiden vastaajien osalta kartoitettiin tarkemmin alueen tilannetta ja tarvetta muutoksille alueellisessa toimivaltassa. Muissa vastauksissa korostettiin, että vaikka vastuu rautatieliikenteen järjestämisessä ei tällä hetkellä ole alueella ajankohtainen, on tärkeää, että toimivaltamuutoksiin olisi tulevaisuudessa mahdollisuus. Kaikki vastaajat olivat kiinnostuneita osallistumaan valtion järjestämän alueellisen junaliikenteen suunnitteluun. Vastauksissa pidettiin valtion ja kuntien yhteisrahoitusta tarpeellisenä periaatteena alueellisen junaliikenteen tulevaisuuden kannalta. Toisaalta osa vastaajista toi esiin rajalliset mahdollisuutensa osallistua palveluiden rahoittamiseen.

Liikennepalvelulain hankintamenettelyihin liittyvistä tarpeista järjestettiin 29.5.2024 työpaja, johon kutsuttiin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten joukkoliikenteen hankinnoista vastaavat asiantuntijat. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset soveltavat liikennepalvelulain hankintamenettelyjä linja-autoliikenteen käyttöoikeussopimuksia tehtäessä. Muut tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset soveltavat ns. bruttoliiikenteen hankintoihinsa pääasiassa vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annettua lakia. Bruttomallilla hankittavassa liikenteessä toimivaltainen viranomaisella vastaa liikenteen suunnittelusta ja kantaa lipputuloriskin. Työpajassa kerättiin toimivaltaisilta elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksilta palautetta liikennepalvelulaissa säädettyjen hankintamenettelyjen toimivuudesta ja käytännössä havaittuja puutteita voimassa olevan lain säädösviitauksista. Työpajan osallistujilla oli useita perusteltuja tarpeita lisäviitauksista hankintalakiin. Lisäksi osassa nykyisistä säädösviitauksista oli havaittu epä johdonmukaisuuksia.

7 Säännöskohtaiset perustelut

7.1 Laki liikenteen palveluista

19 luku Menettelysäännöt julkisen liikenteen palveluhankinnoissa

Tarkennetaan luvun otsikkoa sen muodostaman kokonaisuuden selkiyttämiseksi (entinen otsikko Hankintamenettelyt ja yksinoikeus).

162 §. *Julkisen liikenteen palveluhankintoihin sovellettavat säännökset.* Voimassa olevan pykälän soveltamisalaa koskevia säännöksiä ehdotetaan selkiytettäväksi siten, että pykälän 1 momentin mukaan luvun 19 mukaisia hankintamenettelyjä sovellettaisiin silloin, kun tehdään linja-autoliikenteen ja raitiovaunuliikenteen käyttöoikeussopimuksia, sekä rautatie- ja metrolin-

teen käyttöoikeussopimuksia tai julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia. Voimassa olevan pykälän 1 momentin suorahankintaa koskevat säännökset ehdotetaan siirrettäväksi muutettuina 168 §:n 1 momenttiin.

Muutokset tehtäisiin, jotta soveltamisala vastaa paremmin komission tiedonantoa palvelusopimusasetuksen tulkitsevista suuntaviivoista (2023/C 222/01)²⁶. Tiedonanto selventää palvelusopimusasetuksen suhdetta hankintoja ja käyttöoikeussopimuksia koskeviin direktiiveihin; Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/24/EU julkisista hankinnoista ja direktiivin 2004/18/EY kumoamisesta, jäljempänä *direktiivi 2014/24/EU*, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/25/EU vesi- ja energiahuollon sekä liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja direktiivin 2004/17/EY kumoamisesta, jäljempänä *direktiivi 2014/25/EU*, sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/23/EU käyttöoikeussopimusten tekemisestä, jäljempänä *direktiivi 2014/23/EU*. Komission tiedonannossa todetaan, että julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekeminen linja-autojen tai raitiovaunujen liikennepalvelujen osalta kuuluu direktiivin 2014/25/EU ja direktiivin 2014/24/EU soveltamisalaan, paitsi niissä tapauksissa, missä sopimukset ovat palveluja koskevia käyttöoikeussopimuksia. Linja-autojen ja raitiovaunujen liikennepalveluihin liittyviä julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten (ei käyttöoikeussopimusten) tekemistä säännellään näin ollen yksinomaan direktiiveillä 2014/24/EU ja 2014/25/EU. Tiedonannossa myös selvennetään, että linja-autoihin ja raitiovaunuihin liittyviin, julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimuksiin sovelletaan kaikkia julkisia hankintoja koskevien direktiivien säännöksiä, ei pelkästään hankintamenettelyihin liittyviä säännöksiä. Rautateiden ja metrojen henkilöliikennepalvelujen osalta kaikkien julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekeminen kuuluu puolestaan yksinomaan palvelusopimusasetuksen soveltamisalaan. Tiedonannossa myös avataan tarkemmin julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten ja palveluja koskevien käyttöoikeussopimusten välistä eroa.

Tiedonannossa todetaan, että jäsenvaltiot voivat halutessaan soveltaa julkisia hankintoja koskevassa unionin lainsäädännössä, kuten direktiivissä 2014/25/EU ja 2014/24/EU tai käyttöoikeussopimuksia koskevassa direktiivissä 2014/23/EU, vahvistettuja yksityiskohtaisempia menettelysääntöjä palvelusopimusasetuksessa tarkoitetun tarjouskilpailumenettelyn järjestämiseen, vaikkakaan sitä ei vaadita. Liikennepalvelulaissa on säädetty palvelusopimusasetuksen mukaisiin hankintoihin sovellettavista yksityiskohtaisemmista menettelysäännöistä pääasiassa viittaamalla hankintalakiin, joka perustuu direktiiviin 2014/24/EU.

Voimassa olevan pykälän 2 momentti ehdotetaan kumottavaksi. Sen mukaan julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimuksiin sovelletaan hankintalain tai vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain mukaisia hankintamenettelyjä. Lisäksi näihin sopimuksiin sovelletaan palvelusopimusasetusta lukuun ottamatta sen 5 artiklan 2–6 kohdan ja 8 artiklan 2–4 kohdan säännöksiä. Momenttia ei pidetä enää tarpeellisena, sillä siinä todetaan palvelusopimusasetuksen soveltamisala, mikä on sinänsä selvä ja liikennepalvelulaissa säädettyjä hankintamenettelyjä sovelletaan vain ehdotetussa 1 momentissa mainittuihin sopimuksiin.

Voimassa olevan pykälän 3 momentin säännökset hankintamenettelyistä ehdotetaan siirrettäväksi 164 §:n 1 momentiksi.

Pykälän otsikkoa tarkennettaisiin kuvaamaan sen sisältöä.

²⁶ https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=OJ%3AJOC_2023_222_R_0001

163 §. *Päätös palvelusopimusasetuksen mukaisesta julkisen palvelun velvoitteesta.* Pykälää ehdotetaan muutettavaksi siten, että siihen siirrettäisiin voimassa olevan 171 §:n 1 momentin säännökset henkilöliikenteen palveluiden järjestämisestä palvelusopimusasetuksen mukaisesti.

Palvelusopimusasetusta sovelletaan myös julkisen henkilöliikenteen kansainväliseen harjoittamiseen. Asetuksen mukaan niiden jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten suostumuksella, joiden alueella palveluja tarjotaan, julkisen palvelun velvoitteet voivat koskea rajat ylittäviä palveluja, mukaan lukien kyseiset palvelut paikallisten ja alueellisten liikennetarpeiden kattamiseksi.

Komission tiedonannossa rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista annettua asetusta (EY) N:o 1370/2007 koskevista tulkitsevista suuntaviivoista (2023/C 222/01) todetaan, että kansainvälisen julkisen palvelun perustaminen edellyttää sen jäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten suostumusta, jonka alueella palveluja tarjotaan. Edelleen suuntaviivojen mukaan rajat ylittävää yhteistyötä voidaan toteuttaa eri tavoin, sopimukset voivat olla muodoltaan erilaisia ja toimivaltaisilla viranomaisilla on sopimuksen sisällön suhteen laaja harkintavaltia.

Voimassa olevan 163 §:n 1–3 sekä 5–6 momentin hankinnasta ilmoittamista koskevat säännökset siirrettäisiin 164 §:ään siten, että samassa pykälässä säädettäisiin hankintamenettelyistä ja hankinnan ilmoittamisesta. Muutos tehtäisiin, koska ennen julkisen liikenteen palveluhankintoja toimivaltaisen viranomaisen on tehtävä päätös palveluiden järjestämisestä palvelusopimusasetuksen mukaisesti. Pykälät on pyritty järjestämään luvun sisällä siten, että ne vastaavat hankintaprosessin eri vaiheita. Voimassa olevan 163 §:n pykälän 4 momentin säännökset vähimmäismääräajan lyhentämisestä niissä tapauksissa, kun hyväksytään tarjousten jättäminen sähköisesti, ehdotetaan kumottavaksi. Nykyisin tarjousten vastaanottaminen sähköisesti on pääsääntöinen toimintatapa, joten käytännössä muutos ei ole merkittävä nykytilaan.

Pykälän otsikkoa tarkennettaisiin kuvaamaan sen sisältöä. Voimassa olevan 171 §:n otsikossa viitataan päätökseen palvelusopimusasetuksen soveltamisesta, vaikka palvelusopimusasetus on EU-asetuksena sellaisenaan suoraan sovellettava, joten nykyinen otsikko on epätarkka. Palvelusopimusasetuksen mukaisesti järjestetyssä liikenteessä toimivaltainen viranomainen asettaa liikenteen harjoittajalle julkisen palvelun velvoitteen. Palvelusopimusasetuksen 2 artiklan e-kohdan mukaan julkisen palvelun velvoitteella tarkoitetaan vaatimusta, jonka toimivaltainen viranomainen asettaa tai määrittelee sellaisten yleishyödyllisten julkisten henkilöliikennepalvelujen varmistamiseksi, joita liikenteenharjoittaja ei omien taloudellisten etujensa kannalta katsoen ottaisi hoitaakseen, tai ei hoitaisi samassa määrin tai samoilla ehdoilla ilman korvausta. Velvoite voi olla esimerkiksi hintavelvoite tai velvollisuus hoitaa sovittua liikennekokonaisuutta sovittulla palvelutasolla.

Julkisen palvelun velvoitteiden alaisten palveluiden hankinnasta tehdään julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus. Kun julkista palveluvelvoitetta asetetaan, toimivaltainen viranomainen arvioi hankinnan ennakoitun arvon. Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 2 momentti, jossa todettaisiin, että hankinnan ennakoitun arvon laskemiseen sovelletaan hankintalain vastaavia 27–28 pykälää. Lisäksi momentissa kielletäisiin hankinnan pilkkominen tai keinotekoinen yhdistely. Uudessa 2 momentissa viitattaisiin myös toimivaltaisen viranomaisen mahdollisuuteen tehdä markkinakartoitus hankintalain 65–66 §:n mukaisesti ennen hankintamenettelyn aloittamista. Markkinakartoituksen tekeminen on saadun palautteen mukaan tärkeää, jotta saadaan tietoa esimerkiksi suunniteltujen liikennöinti- ja aikataulujen toimivuudesta.

164 §. *Hankintamenettelyt ja hankinnasta ilmoittaminen.* Pykälä ehdotetaan muutettavaksi siten, että sen tarjouspyyntöä koskevat säännökset siirrettäisiin 165 §:ään. Pykälän 1 momentiksi

siirrettäisiin voimassa olevan 162 §:n 3 momentin säännökset hankintamenettelyistä. Pykälään siirrettäisiin myös voimassa olevan 163 §:n 1–3 sekä 5–6 momentin hankinnasta ilmoittamista koskevat säännökset muutettuina alla olevan mukaisesti siten, että samassa pykälässä säädettäisiin hankintamenettelyistä ja hankinnan ilmoittamisesta.

Pykälän otsikointia muutettaisiin vastaamaan sen sisältöä. Pykälät on pyritty järjestämään luvun sisällä siten, että ne vastaavat hankintaprosessin eri vaiheita.

Pykälään ehdotetaan uutta 2 momenttia yleisistä hankinnoista noudatettavista periaatteista. Momentti vastaa hankintalain 3 §:n säännöksiä.

Pykälän 3 momentista poistettaisiin www-osoite ja korvattaisiin se ilmaisulla ”julkisten hankintojen palvelu”. Muutos ei ole asiallinen, ainoastaan tekninen. Lisäksi momenttiin lisättäisiin viittaus hankintalain 59 §:n vakiolomakkeisiin, joita voitaisiin tarvittaessa hyödyntää hankintailmoituksissa.

Pykälän 4 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi kaksivaiheisessa menettelyssä ehdokkaille lähetettävää kutsua koskeva tarkennus, jossa viitattaisiin hankintalain 70 §:ään. Momenttiin ehdotetaan lisättäväksi myös tarkennus määräaikojen pidentämisestä hankintalain 56 §:n 5 momentin mukaisesti tilanteissa, missä tarjouspyyntöön tai muihin hankinta-asiakirjoihin tehdään merkittäviä muutoksia.

Pykälän 5 momentissa säädettyjä tarjousajan vähimmäismääräaikoja ehdotetaan lyhennettävän siten, että ne vastaavat voimassa olevia vähimmäismääräaikoja niissä tapauksissa, missä tarjoukset hyväksytään jätettäväksi sähköisinä. Vähimmäismääräajat tarjousten jättämiselle olisivat siten 30 päivää yksivaiheisessa menettelyssä ja 25 päivää kaksivaiheisessa menettelyssä. Nykyään tarjousten sähköinen vastaanottaminen on pääsääntöinen toimintatapa, joten muutos ei ole käytännössä merkittävä nykytilaan verrattuna.

Pykälän 6 momenttiin ehdotetaan yhdistettäväksi poikkeustilanteet, jolloin 5 momentissa säädettyistä vähimmäismääräajoista voitaisiin poiketa. Poikkeuksiin ei ehdoteta asiallisia muutoksia, eikä tarkoituksena ole muuttaa oikeustilaa tältä osin.

Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 7 momentti, missä säädettäisiin hankintamenettelyn keskeyttämisestä. Momentti vastaisi asiallisesti hankintalain 125 §:ää. Mahdollisuudesta keskeyttää hankintamenettely ei ole säädetty liikennepalvelulain mukaisissa hankinnoissa ja se on aiheuttanut epäselvyyttä siitä, voidaanko hankintamenettelyä keskeyttää tilanteissa, joissa siihen on perusteltu syy.

165 §. Tarjouspyyntö. Pykälää ehdotetaan muutettavaksi siten, että pykälän ehdokkaiden ja tarjoajien soveltuvuutta koskevat säännökset siirretään 166 §:ään. Pykälään ehdotetaan siirrettäväksi voimassa olevan 164 §:n tarjouspyyntöä koskevat säännökset. Pykälät on pyritty järjestämään luvun sisällä siten, että ne vastaavat hankintaprosessin eri vaiheita.

Pykälän 3 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi viittaukset hankintalain 75–77 §:ään, jotka koskevat hankintasopimusten jakamista, vaihtoehtoisia ja rinnakkaisia tarjouksia, sekä alihankintaa. Lisäyksellä tarkennettaisiin palvelusopimusasetuksen mukaisten hankintojen menettelysääntöjä näiltä osin. Voimassa olevassa laissa viitataan hankintalain 71–74 §:ien säännöksiin.

166 §. Ehdokkaiden ja tarjoajien valinta. Ehdotetaan pykälä uudistettavaksi siten, että voimassa olevan pykälän 1 ja 2 momentti ehdotetaan kumottavaksi, koska niiden säännöksillä tarkenne-

taan palvelusopimusasetuksen mukaista menettelyä. Palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 3 kohdan mukaan tarjousten jättämisen ja mahdollisen esivalinnan jälkeen menettelyyn saattaa sisältyä neuvotteluja, joissa on noudatettava avoimuuden ja syrjimättömyyden periaatteita ja joissa pyritään määrittämään, kuinka voitaisiin parhaiten täyttää erityiset tai monitahoiset vaatimukset. Voimassa olevan pykälän 1 momentissa tarkennetaan neuvottelujen edellytyksiä ja 2 momentissa neuvottelujen tarkoitusta. Lisäksi 2 momentin mukaan neuvottelut voidaan käydä vaiheittain. Neuvottelumenettelyä ei ole laajasti käytetty hankinnoissa. Voimassa olevan pykälän säännösten kumoamisella ei olisi suurta vaikutusta hankintamenettelyihin, sillä palvelusopimusasetus jo mahdollistaa neuvotteluiden käymisen ja tarkemmille menettelytapanormeille on ollut hyvin vähän tarvetta.

Pykälään ehdotetaan siirrettäväksi voimassa olevan 165 §:n 1 ja 2 momentin säännökset ehdokaiden ja tarjoajien valinnasta. Pykälän otsikko ehdotetaan muutettavaksi, jotta se vastaa pykälän sisältöä.

Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin tarjoajan taloudellista ja rahoituksellista tilannetta koskeva tarkentava viittaus hankintalain 85 §:ään. Momenttiin lisättäisiin myös viittaus hankintalain 92 §:ään, jossa säädetään tarjouskilpailuun osallistumisesta ryhmittymänä.

Pykälän 2 momenttiin lisättäisiin viittaus hankintalain 78 §:n säännöksiin alihankkijoiden poissulkemisesta. Lisäksi momenttiin lisättäisiin viittaukset keinoihin, joita toimivaltainen viranomais voi käyttää poissulkuperusteiden tarkistamiseksi (hankintalain 87–89 §:t), sekä lisäys toimivaltaisten viranomaisten oikeudesta tietojen saantiin hankintalain 171 §:n mukaisesti. Lisäystä ehdotetaan, koska toimivaltaiset viranomaiset tarvitsevat keinot tarkistaa, kohdistuuko tarjoajaan pakollinen tai harkinnanvarainen poissulkuperuste, jotta pakollisia ja harkinnanvaraisia poissulkuperusteita voidaan soveltaa hankinnoissa. Momenttiin lisättäisiin myös viittaus hankintalain 82 §:ssä säädettyihin korjaaviin toimenpiteisiin, joita tarjoaja voi ryhtyä siitä huolimatta, että siihen kohdistuu 80 tai 81 §:ssä tarkoitettu poissulkemisperuste. Lisäystä ehdotetaan, jotta tarjoajien olisi mahdollista tehdä korjaavia toimenpiteitä niissä tapauksissa, missä niihin kohdistuu peruste poissulkemiseen. Lisättäväksi ehdotetut viittaukset johdonmukaistaisivat nykyistä sääntelyä, mikä vaatii poissulkuperusteiden soveltamista hankintoihin.

167 §. Tarjouksen valinta. Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin viittaus hankintalain 76 §:ssä säädettyihin vaihtoehtoihin ja rinnakkaisiin tarjouksiin sen selventämiseksi, miten toimivaltaisten viranomaisten tulee suhtautua tarjouspyyntöihin esitettäviin vaihtoehtoihin tai rinnakkaisiin tarjouksiin. Lisäksi pykälän 1 momenttiin lisättäisiin viittaus hankintalain 96 §:n säännöksiin poikkeuksellisen alhaisista tarjouksista, mihin toimivaltaiset viranomaiset ovat myös kaivanneet selvennystä.

168 §. Suorahankinnat ja yksinoikeuden antaminen. Pykälää muutettaisiin siten, että voimassa olevan pykälän säännökset lisätilauksesta ja sopimuksen voimassaoloajan pidentämisestä siirrettäisiin 171 §:ään.

Pykälään lisättäisiin uusi 1 momentti, johon siirrettäisiin voimassa olevan 162 §:n suorahankintoja koskevat säännökset. Samalla 1 momenttiin lisättäisiin muutos, jolla kansallisesti kiellettäisiin palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 4 kohdan suorahankinnat, joita palvelusopimusasetuksen mukaan voitaisiin tehdä julkisia palveluhankintoja koskevista sopimuksista, a) joiden keskimääräinen ennakoitu vuosittainen arvo on alle 1 000 000 euroa tai, kun on kyse sopimuksista, joihin sisältyy rautateiden julkisia henkilöliikennepalveluja, alle 7 500 000 euroa; tai b) jotka koskevat julkisten henkilöliikennepalvelujen tarjoamista määrältään alle 300 000 kilometriä vuodessa tai, kun on kyse sopimuksista, joihin sisältyy rautateiden julkisten henkilöliiken-

nepalvelujen tarjoamista, alle 500 000 kilometriä vuodessa. Jos julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus on tehty ilman tarjouskilpailua pienen tai keskiuuren yrityksen kanssa, jolla on käytössään enintään 23 maantieajoneuvoa, mainittuja kynnysarvoja voidaan palvelusopimusasetuksen mukaisesti korottaa joko alle 2 000 000 euroon keskimääräisen ennakoidun vuosittaisen arvon osalta tai alle 600 000 kilometriin vuodessa julkisten henkilöliikennepalvelujen osalta.

Sopimuksen tekeminen ilman tarjouskilpailumenettelyä on poikkeus, minkä palvelusopimusasetus mahdollistaa rajoitetuissa tapauksissa, jollei sitä ole kansallisesti kielletty. Jäsenvaltiot voivat 5 artiklan 4 kohdan mukaan päättää vaatia tarjouskilpailun järjestämistä myös kynnysarvot alittavista sopimuksista sekä pienten ja keskiuurten liikenteenharjoittajien kanssa tehdyistä sopimuksista. Suomessa henkilöjunaliikenteen markkinoiden koko on joka tapauksessa melko pieni ja erityisesti alueellisen junaliikenteen hankintojen arvioidaan todennäköisesti jäävän alle 7,5 miljoonan euron kynnysarvon useissa tapauksissa. Mikäli nämä sopimukset tehtäisiin ilman tarjouskilpailumenettelyä, kilpailutuksesta saatavat yhteiskunnalliset hyödyt eivät toteudu, eivätkä hankinnat siinä tapauksessa tukisi tavoitetta kilpailun edistämisestä. Tieliikenteen käyttöoikeussopimusten osalta liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla on ollut olemassa ohjeistus ja vallitseva käytäntö kilpailuttaa myös alle miljoonan euron arvoiset sopimukset. Lisäksi palvelusopimusasetuksen liitteessä esitettyjen sääntöjen soveltaminen korvauksen laskemiseen suorahankinnoissa on koettu haasteelliseksi toteuttaa tieliikenteen käyttöoikeussopimuksissa. Palvelusopimusasetuksen liitteessä esitetyistä säännöistä ei kuitenkaan ole mahdollista kansallisesti poiketa. Palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 4 kohdan kieltäminen kansallisesti jättäisi edelleen myös liikkumavaraa toimivaltaisille viranomaisille, jotka voisivat tarvittaessa tehdä sopimuksia ilman tarjouskilpailumenettelyä esimerkiksi 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetuissa epätavallisissa olosuhteissa. Palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 5 kohdan perusteella toimivaltaiset viranomaiset voivat tehdä suorahankintoja myös tilanteissa, joissa palvelu keskeytyy tai on välittömässä vaarassa keskeytyä.

Voimassa olevan 171 §:n 2 ja 3 momentin säännökset palvelusopimusasetuksen mukaisen yksinoikeuden antamisesta siirrettäisiin pykälän 2 ja 3 momentiksi.

Pykälän otsikointia muutettaisiin vastaamaan sen sisältöä. Pykälät on pyritty järjestämään luvun sisällä siten, että ne vastaavat hankintaprosessin eri vaiheita.

171 §. Sopimusmuutokset. Pykälää ehdotetaan uudistettavaksi siten, että siihen siirrettäisiin voimassa olevan 168 §:n säännökset lisätilauksesta ja sopimuksen voimassaoloajan pidentämisestä. Voimassa olevan pykälän 1 momentti toimivaltaisen viranomaisen päätöksestä järjestää henkilöliikenteen palvelut palvelusopimusasetuksen mukaisesti siirrettäisiin 163 §:ään ja voimassa olevan pykälän 2 ja 3 momentin yksinoikeutta koskevat säännökset siirrettäisiin 168 §:ään. Pykälän otsikkoa tarkennettaisiin vastaamaan paremmin sen sisältöä. Pykälän otsikointi muuttuisi lukuun tehtyjen muutosten johdosta. Pykälät on pyritty järjestämään luvun sisällä siten, että ne vastaavat hankintaprosessin eri vaiheita.

Lisäksi pykälään lisättäisiin uusi 4 momentti, missä viitataan sopimuskauden aikana tehtäviä sopimusmuutoksia koskeviin hankintalain 136 §:n säännöksiin. Palvelusopimusasetuksen, kuten myös yleisesti hankintalainsäädännön lähtökohtana on, että hankintasopimus on voimassa sellaisenaan sopimuskauden ajan eikä sopimusehtoja lähtökohtaisesti voi muuttaa. Toisinaan voimassa olevaa sopimusta voi kuitenkin olla tarpeen muuttaa, kun esimerkiksi liikennepalvelujen volyymin ja vastaavaa korvausta on mukautettava liikennöinnin laajenuksen vuoksi.

Palvelusopimusasetuksessa ei anneta erityisiä säännöksiä sopimusten muuttamisesta. Komission palvelusopimusasetuksen tulkinnasta antamissa suuntaviivoissa käsitellään julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten muutoksia oikeuskäytännöstä ilmenevien periaatteiden avulla. Näitä oikeuskäytännön periaatteita sovelletaan kokonaisuudessaan asetuksen soveltamisalaan kuuluvien julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten muutoksiin. Jotta voidaan määrittää, ovatko muutokset olennaisia, niitä on arvioitava tapauskohtaisesti objektiivisin perustein. Oikeuskäytäntö, mihin komission palvelusopimusasetuksen tulkinnasta antamissa suuntaviivoissa viitataan, otettiin huomioon myös määritettäessä edellytyksiä, joiden täytyessä hankintasopimuksen muuttaminen edellyttää uutta hankintamenettelyä direktiivin 2014/24/EU 72 artiklan ja direktiivin 2014/25/EU 89 artiklan mukaisesti. Kansallisesti kyseiset direktiivit on saatettu voimaan julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetulla lailla sekä vesi- ja energihuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetulla lailla ottaen huomioon myös Euroopan unionin tuomioistuimen julkisia hankintoja koskeva oikeuskäytäntö. Molemmat edellä mainitut lait sisältävät asiallisesti toisiaan vastaavat säännökset sopimusten muuttamisesta sopimuskauden aikana.

Mikäli hankintasopimuksen ehtoja muutetaan olennaisesti ja sopimusmuutos ei ole sallittu olennainen sopimusmuutos, hankinta pitää kilpailuttaa uudelleen. Julkista hankintaa koskevaan sopimukseen sen voimassaoloaikana tehtyä muutosta voidaan pitää olennaisena, mikäli suunnitellut muutokset johtavat joko hankintasopimuksen merkittävään laajentamiseen aikaisemmin määrittelemättömiin tekijöihin tai sopimuksen taloudellisen tasapainon muuttamiseen sopimuspuoleksi valitun eduksi. Unionin tuomioistuimet katsovat myös, että sopimukseen tehtyä muutosta voidaan pitää merkittävänä, kun se sisältää ehtoja, jotka olisivat mahdollistaneet – mikäli ne olisivat sisältyneet alkuperäiseen sopimuskäytännöön – sen, että alun perin hyväksytyjen tarjoajien lisäksi muutkin tarjoajat olisivat voineet tehdä tarjouksen tai että jokin muu kuin alun perin voittanut tarjous olisi voinut tulla valituksi.

182 §. *Palvelusopimusasetuksessa tarkoitetut rautatieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset.* Pykälän 1 momenttia muutettaisiin siten, että rautatieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia olisivat Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymä omalla toimivalta-alueellaan ja Liikenne- ja viestintävirasto HSL-toimialueen ulkopuolella. Selkeyden vuoksi HSL-toimialueen kunnat nimettäisiin pykälässä, kuten on tehty tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia koskevassa 181 §:ssä. Liikenne- ja viestintävirasto voisi järjestää omalla toimivalta-alueellaan myös alueellista rautatieliikennettä, jolloin lähtökohtana on valtion ja alueen kuntien yhteistyö palvelujen suunnittelussa ja rahoituksessa. Viranomaisen yhteistyöstä kuntien ja muiden viranomaisten sekä sidosryhmien kanssa säädetään tarkemmin pykälän 2 momentissa. Selkeyden vuoksi koko pykälä muutettaisiin.

182 a §. *Rautatieliikenteen alueellista toimivaltaa koskevat muutokset.* Lakiin ehdotetaan lisättäväksi uusi pykälä, missä määriteltäisiin, millä tavoin ja millä perusteella rautatieliikenteen toimivalta-alueita voidaan muuttaa. Ehdotetulla uudella pykälällä luotaisiin lainsäädännölliset puitteet muutoksille rautatieliikenteen toimivaltaisissa viranomaisissa.

Pykälän ehdotetussa 1 momentissa määriteltäisiin toimivaltamuutosten prosessi. Toimivaltamuutoksia tehtäisiin kunnallisten ja seudullisten viranomaisten aloitteesta. Liikenne- ja viestintäministeriö valmistelisi tarvittavat lainsäädäntömuutokset kunnallisten ja seudullisten viranomaisten kirjallisesti tekemien ehdotusten perusteella. Toimivaltamuutoksia ehdottavia viranomaisia voivat olla esimerkiksi kunnat, kuntayhtymät, maakuntaliitot tai 181 §:n kaltaiset seudulliset viranomaiset, joissa yhdellä kunnalla on vastuu liikenteen järjestämisestä usean kunnan alueella.

Pykälän 2 momentissa määriteltäisiin perusteet, jotka tulisi ottaa toimivalta-alueiden muutoksissa huomioon. Pykälän 2 momentti kokoaisi perusteet, joita arvioimalla liikenne- ja viestintäministeriön tulisi varmistua siitä, että alueellinen junaliikenne on toteutettavissa ehdotuksen mukaisesti, koska toimivaltamuutosten tavoitteena on edistää alueellista junaliikennettä siten, että se palvelee alueellisen liikkumisen tarpeita. Perusteiden tarkoitus on varmistaa ehdotusten tasapuolinen ja läpinäkyvä kohtelu. Kunnallisten ja seudullisten viranomaisten tulisi toimittaa selvitykset rautatieliikenteen järjestämiseen liittyvistä perusteista osana toimivalta-alueen muutosta koskevaa ehdotusta, jotta liikenne- ja viestintäministeriö voisi arvioida alueellisen toimivaltaisen viranomaisen järjestämän henkilöjunaliikenteen toteutettavuutta ja vaikutuksia.

Ehdotetun 2 momentin 1 kohdan mukaan uuden alueellisen henkilöjunaliikenteen suunnittelu olisi sovittava yhteen muuhun rautatieliikenteeseen ja liikenteen palveluihin. Rajallinen ratakapasiteetti asettaa alueelliselle henkilöjunaliikenteelle reunaehdoja, jotka vaikuttavat siihen, minkälaista palvelutasoa on mahdollista tarjota. Nämä reunaehdot tulisi selvittää ja huomioida palvelutason suunnittelussa. Alueellisen junaliikenteen suunnittelussa tulisi myös tarkentaa sen rooli seudullisessa liikennejärjestelmässä. Linja-autoliikenteen ja alueellisen junaliikenteen keskinäiseen suhteeseen ml. yhtenäiset lippuratkaisut, sekä liityntäyhteyksiin olisi erityisesti huomioitava.

Pykälän 2 momentin 2 kohdassa viitattaisiin selvityksiin suunnitellun alueellisen junaliikenteen vaatimista infrastruktuuritarpeista, kuten rata-, ratapiha- ja asemainvestoinneista, jotka toimivaltamuutoksia tehdessä olisi huomioitava. Infrastruktuuri on yksi rautatieliikenteen keskeisistä edellytyksistä. Monilla seuduilla on jo selvitetty infrastruktuuritarpeita. Alueellisen junaliikenteen vaatimaan infrastruktuuriin vaikuttaa myös sen suunniteltu palvelutaso.

Pykälän 2 momentin 3 kohta, jonka mukaan toimivaltamuutoksissa olisi huomioitava arvio toimenpiteistä, joilla varmistetaan tasapuolinen ja syrjimätön pääsy liikkuvaan kalustoon, perustuu palvelusopimusasetuksen 5 a artiklan 1 kohtaan, jonka mukaan tarjouskilpailumenettelyn järjestämiseksi toimivaltaisten viranomaisten tulee arvioida, tarvitaanko toimenpiteitä sen varmistamiseksi, että sopivan liikkuvan kaluston käyttöön on todellinen ja syrjimätön pääsy. Arvioinnissa olisi otettava huomioon liikkuvaa kalustoa vuokraavien yritysten tai liikkuvan kaluston vuokrausta tarjoavien muiden markkinatoimijoiden olemassaolo asiaankuuluvilla markkinoilla. Liikkuvan kaluston saatavuus on rautatieliikenteen keskeinen edellytys ja pääsyn varmistaminen kalustoon on olennaista, jotta voidaan luoda EU-sääntelyn vaatimat syrjimättömät olosuhteet julkisesti tuetun ostoliikenteen tarjouskilpailuihin. Pääsy liikkuvaan kalustoon on yritysten kannalta markkinoille tulon kannalta keskeinen kysymys, joten varmistamalla syrjimätön pääsy kalustoon voidaan edistää kilpailua markkinoilla.

Pykälän 2 momentin 4 kohta mukaan toimivaltamuutoksissa olisi huomioitava myös viranomaisen tekemät päätökset alueellisen junaliikenteen järjestämisestä, liikenteen palvelutasosta ja sen rahoituksesta. Toimivaltainen viranomainen selvästi vastaisi palvelun järjestämisestä ja rahoituksesta. Silloin, kun useampi taho järjestää liikennettä yhdessä, tulisi niiden keskenään sopia järjestämis- ja rahoitusvastuiden jakaantumisesta sekä hyväksyttävästä julkisen tuen tasosta alueelliselle junaliikenteelle. Rautatieliikennettä koskevat palvelusopimukset ovat tyypillisesti kestoltaan pitkiä, ja sopimuksissa tulee huomioida tehtävien sopimusten ajallinen kesto. Silloin, kun useampi kunta osallistuu alueellisen junaliikenteen järjestämiseen ja rahoittamiseen, jokaisen kunnan tulee tehdä päätös liikenteen järjestämisestä ja rahoittamisesta kuntien keskenään sopimalla tavalla, sopimuskauden pituus huomioiden. Kunnat voivat hoitaa toimivaltaisen viranomaisen tehtävää sopimuksen nojalla yhteistoiminnassa, mihin sovelletaan kuntalain (410/2015) 8 luvun säännöksiä.

7.2 Raideliikennelaki

147 §. Sääntelyelin. Pykälän 1 momenttia muutettaisiin siten, että rautatiealan sääntelyelin sijoitettaisiin Kilpailu- ja kuluttajaviraston yhteyteen, missä se olisi järjestettävä organisatorisesti, toiminnallisesti, hierarkkisesti ja päätöksenteoltaan oikeudellisesti itsenäiseksi viranomaistoinnaksi

Pykälän 3 momenttia muutettaisiin siten, että Kilpailu- ja kuluttajaviraston pääjohtajalla ei olisi oikeutta pidättää ratkaistavakseen sääntelyelimen toimivaltaan kuuluvia asioita.

Selkeyden vuoksi koko pykälä muutettaisiin.

7.3 Laki Liikenne- ja viestintävirastosta

6 §. Rautatiealan sääntelyelin. Pykälä, jonka mukaan rautatiealan itsenäinen ja riippumaton sääntelyelin toimii Liikenne- ja viestintäviraston yhteydessä, kumottaisiin.

7.4 Laki Kilpailu- ja kuluttajavirastosta

7.5 Rikosrekisterilaki

6 b §. Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1370/2007 2 artiklassa tarkoitettujen julkisen liikenteen harjoittajat luetteloon tahoista, jotka saavat julkiseen hankintaan liittyvää hankintamenettelyä varten poissulkemisen edellytysten selvittämiseksi rikosrekisterin otteen sellaisesta yksityisestä henkilöstä, joka on ehdokkaan, tarjoajan tai näiden alihankkijan hallinto-, johto- tai valvontaelimen jäsen tai käyttää edustus-, päätös- tai valvontavaltaa kyseisessä yrityksessä tai yhteisössä. Ehdokas tai tarjoaja saisi johto- tai vastuuhenkilöstöään koskevan ja pakollisina poissulkemisperusteina listatut rikosnimikkeet kattavan otteen rikosrekisteristä kyseisen henkilön suostumuksella. Ehdokas tai tarjoaja voisi luovuttaa otteen edelleen toimivaltaiselle viranomaiselle poissulkuperusteiden tarkastamiseen.

8 Lakia alemman asteinen sääntely

9 Voimaantulo

Lakien ehdotetaan tulevan voimaan 1.1.2026.

10 Toimeenpano ja seuranta

Ehdotetun lakimuutoksen mukaan alueelliset viranomaiset voisivat tehdä aloitteita rautatieliikenteen toimivaltaa koskevista muutoksista liikenne- ja viestintäministeriölle, joka arvioisi niitä esityksessä ehdotetuilla perusteilla. Ehdotetut muutokset ovat tältä osin mahdollistavaa sääntelyä, millä luodaan puitteet sille, miten uusia alueellisia rautatieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia voidaan muodostaa.

Esityksessä ehdotetaan, että liikenne- ja viestintäministeriöllä voimassa olevan lain mukaan oleva rautatieliikenteen toimivalta siirretään Liikenne- ja viestintävirastolle. Muutoksen myötä Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi rautatieliikenteen julkisesti tuetusta ostoliikenteestä HSL-alueen ulkopuolella. Samalla voimassa olevan lain mukaan Liikenne- ja viestintäviraston yhteydessä sijaitseva rautatiealan sääntelyelin siirtyisi Kilpailu- ja kuluttajaviraston yhteyteen.

Esityksen hankintamenettelyjä koskevia muutoksia sovelletaan tie- ja rautatieliikenteen toimivaltaisten viranomaisten linja-auto- ja raitiovaunuliikennettä koskevia käyttöehtosopimuksia ja rautatieliikennettä koskevien sopimusten tekemiseen.

Ehdotettujen muutosten toimivuutta tullaan seuraamaan virkatyönä lain voimaantulon jälkeen.

11 Suhde muihin esityksiin

11.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä

11.2 Suhde talousarvioesitykseen

Esitys liittyy esitykseen valtion vuoden 2025/6 (lisä)talousarvioksi ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Esitykseen sisältyvä ehdotus rautatiealan sääntelyelimen siirtämisestä Kilpailu- ja kuluttajavirastoon tarkoittaisi valtion talousarvion näkökulmasta budjettiteknistä määrärahasiirtoa Liikenne- ja viestintäviraston toimintamomentilta (31.01.02) Kilpailu- ja kuluttajaviraston toimintamomentille (32.01.06). Määrärahan siirto koskisi pääasiassa siirtyvän henkilöstön palkka- ja matkamenoja, sekä osuutta muista yleiskustannuksista sekä hallinto- ja tukipalveluista. Muutoin esityksellä ei ole vaikutuksia valtion talousarvioon.

12 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

Ehdotusta rautatieliikenteen toimivaltamuutosten tekemisestä on arvioitu perustuslain 121 §:ssä säädetyn kunnallisen itsehallinnon näkökulmasta. Kunnan asukkaiden itsehallinnon periaatteeseen kuuluu, että kunnan tulee voida itse päättää tehtävistä, joita se itsehallintonsa nojalla ottaa hoidettavakseen, ja että muuten kunnalle voidaan antaa tehtäviä vain lailla. Toisaalta ehdotuksessa on huomioitu perustuslain 2 §:n 3 momentti, jonka mukaan julkisen vallan käytön tulee perustua lakiin. Perustuslakivaliokunta on vakiintuneesti todennut, että toimivaltaisen viranomaisen tulee ilmetä laista yksiselitteisesti tai muuten täsmällisesti tai että ainakin viranomaisten toimivaltasuhteiden lähtökohtien samoin kuin toimivallan siirtämisen edellytysten tulee ilmetä laista riittävän täsmällisesti (esim. PeVL 2/2012 vp s. 3, PeVL 32/2012 vp s. 6, PeVL 39/2016 vp s. 6, PeVL 19/2021 vp s. 4).

Rautatiejärjestelmän ja alueellisen junaliikenteen erityispiirteiden vuoksi palvelusopimusasetuksessa tarkoitetun rautatieliikenteen toimivaltaisen viranomaisen tehtävään ei ole tarkoituksenmukaista antaa kaikille kunnille. Esityksen jaksossa 5.1. on arvioitu tätä toteuttamisvaihtoehtoa tarkemmin. Esityksen tarkoitus ei ole säätää henkilöjunaliikenteen palvelujen järjestämisestä lakisääteistä velvollisuutta. Toimivaltaiset viranomaiset päättävät siitä, toteutuvatko henkilöjunaliikenteen palvelut riittävällä tasolla markkinaehtoisesti, vai järjestääkö se palveluita itse riittävän palvelutason turvaamiseksi. Lisäksi toimivaltainen viranomainen määrittelee, missä laajuudessa palveluita järjestetään ja kuinka paljon resursseja siihen käytetään. Lähtökohtaisesti liikenteen palvelut toimivat markkinaehtoisesti. EU:n palvelusopimusasetus määrittelee, miten toimivaltaiset viranomaiset voivat puuttua markkinoiden toimintaan tarjotessaan kaikille avoimia henkilöliikenteen palveluita tie- ja rautatieliikenteessä. Toimivaltaiset viranomaiset vastaavat palveluiden järjestämisestä aiheutuvista kustannuksista. Lisäksi valtio

on osoittanut tukea toimivaltaisille viranomaisille julkisen henkilöliikenteen palvelujen ostoihin ja kehittämiseen osoitetusta määrärahasta. Kaikille avointen henkilöliikenteen palveluiden järjestämisestä aiheutuvia kustannuksia ei huomioida esimerkiksi kuntien valtionosuudessa. Koska velvoitetta palveluiden järjestämiseen ei ole, on tarkoituksenmukaisinta, että paikalliset ja alueelliset viranomaiset ensin määrittelevät alueellisen henkilöjunaliikenteen palvelualueen ja palvelutason. Liikenne- ja viestintäministeriölle tehtävät aloitteet toimivalta-alueiden muutoksista perustuisivat näin ollen alueellisen liikenteen tarpeisiin.

Edellä mainituilla perusteilla lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyksessä.

Ponsi

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki

liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 19 luvun otsikko, 162 – 168 §, 171 § ja 182 §:n 1 momentti,
sellaisina kuin niistä ovat, 19 luvun otsikko laissa 1256/2020, 162 ja 171 § osaksi laeissa 371/2019 ja 1256/2020, 163 § osaksi laeissa 371/2019 ja 301/2018 ja 182 §:n 1 momentti laissa 371/2018, sekä
lisätään uusi 182 a § seuraavasti:

19 luku

Menettelysäännöt julkisen liikenteen palveluhankinnoissa

162 §

Julkisen liikenteen palveluhankintoihin sovellettavat säännökset

Tämän luvun mukaisia hankintamenettelyjä käytetään rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1370/2007, jäljempänä *palvelusopimusasetus*, mukaisia linja-autoliikennettä ja raitiovaunuliikennettä koskevia käyttöoikeussopimuksia sekä rautatie- ja metroliikennettä koskevia sopimuksia tehtäessä.

163 §

Päätös palvelusopimusasetuksen mukaisesta julkisen palvelun velvoitteesta

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettu tie- ja rautatieliikenteen toimivaltainen viranomainen voi tehdä päätöksen siitä, että se järjestää toimivalta-alueensa tai sen osan julkisen henkilöliikenteen palvelut palvelusopimusasetuksen mukaisesti varmistaakseen sellaisten yleishyödyllisten palvelujen tarjoamisen, jotka ovat muun muassa monilukuisempia, luotettavampia, korkealaatuisempia tai edullisempia kuin palvelut, joita voitaisiin tarjota pelkästään markkinoiden ehdoilla.

Julkisen palvelun velvoitteet voivat koskea Euroopan unionin jäsenvaltioiden rajat ylittäviä julkisia henkilöliikenteen liikennepalveluja niiden jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisien suostumuksella, jonka alueella palveluja tarjotaan.

Ennen hankintamenettelyn aloittamista toimivaltainen viranomainen voi tehdä hankintalain 65–66 §:n mukaisen markkinakartoituksen. Julkisen palvelun velvoitteiden alaisten palveluiden hankinnan ennakoitu arvon lasketaan hankintalain 27 §:n mukaisesti. Käyttöoikeussopimusten

ennakoitu arvon lasketaan hankintalain 28 §:n mukaisesti. Hankintaa ei saa pilkkoa eriin eikä hankintoja saa yhdistellä keinotekoisesti tämän lain säännösten soveltamisen välttämiseksi.

164 §

Hankintamenettelyt ja hankinnasta ilmoittaminen

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitetut toimivaltaiset viranomaiset voivat käyttää käyttöoikeussopimuksia tehtäessä menettelyä, jossa kaikki palvelusopimusasetuksessa tarkoitetut liikenteenharjoittajat voivat tehdä tarjouksen (yksivaiheinen menettely) tai menettelyä, jossa kaikki mainitut liikenteenharjoittajat voivat tehdä osallistumishakemuksen, minkä jälkeen toimivaltainen viranomainen valitsee osallistumisilmoituksen tehneistä ne, jotka voivat menettelyn seuraavassa vaiheessa tehdä tarjouksen (kaksivaiheinen menettely).

Hankintayksikön on kohdeltava hankintamenettelyn osallistujia ja muita toimittajia tasapuolisesti ja syrjimättömästi sekä toimittava avoimesti ja suhteellisuuden vaatimukset huomioon ottaen. Jos tarjouskilpailussa ehdokkaana tai tarjoajana on hankintayksikön organisaatioon kuuluva yksikkö, hankintayksikön omistama yhteisö tai laitos taikka toinen hankintayksikkö, sitä on kohdeltava samalla tavoin kuin muita ehdokkaita ja tarjoajia.

Toimivaltaisen viranomaisen on julkaistava tiedot hankinnasta palvelusopimusasetuksen 7 artiklan mukaisesti. Lisäksi toimivaltaisen viranomaisen on ilmoitettava julkisesti 1 momentin mukaisilla menettelyillä tehtävistä käyttöoikeussopimuksista. Ilmoitukset on toimitettava julkaistavaksi julkisten hankintojen palvelussa. Hankintaan liittyvään tietojenvaihtoon sovelletaan lisäksi hankintalain 8 luvun säännöksiä. Hankintaa koskevissa ilmoituksissa voidaan hyödyntää vakiolomakkeita hankintalain 59 §:n mukaisesti.

Hankintamenettelyn määräaikoja asetettaessa on otettava huomioon hankinnan koko ja sopimuksen kesto sekä tarjousten laatimisen ja toimittamisen vaatima aika. Määräajat lasketaan sitä päivää seuraavasta päivästä, jolloin hankintailmoitus on lähetetty julkaistavaksi. Kaksivaiheisessa menettelyssä tarjousaika lasketaan tarjouspyynnön lähettämispäivästä. Kaksivaiheisessa menettelyssä toimivaltaisen viranomaisen on hankintalain 70 §:n säännösten mukaisesti kutsuttava yhtäaikaisesti ja kirjallisesti valitut ehdokkaat jättämään tarjouksensa tai osallistumaan neuvotteluihin. Tarjousaikaa on pidennettävä hankintalain 56 §:n 5 momentin mukaisesti, jos tarjouspyyntöön tai muihin hankinta-asiakirjoihin tehdään merkittäviä muutoksia.

Kaksivaiheisessa menettelyssä osallistumishakemuksen jättämiselle on varattava vähintään 30 päivää. Yksivaiheisessa menettelyssä tarjousajan on oltava vähintään 30 päivää ja kaksivaiheisessa menettelyssä vähintään 25 päivää.

Edellä 5 momentissa mainittuja määräaikoja voidaan lyhentää, jos määräaikojen noudattaminen on näissä menettelyissä toimivaltaisen viranomaisen asianmukaisesti perusteleman kiireen vuoksi käytännössä mahdotonta. Tarjousajan on oltava kuitenkin yksivaiheisessa menettelyssä vähintään 15 päivää. Kaksivaiheisessa menettelyssä osallistumishakemuksen jättämiselle on varattava vähintään 15 päivää. Tarjousajan on oltava kaksivaiheisessa menettelyssä vähintään 10 päivää. Tarjousaikaa voidaan lyhentää yksivaiheisessa menettelyssä vähintään 15 päivään ja kaksivaiheisessa menettelyssä vähintään 10 päivään, jos toimivaltainen viranomainen on toimittanut julkaistavaksi ennakoilmoituksen hankintalain 61 §:ssä säädetyllä tavalla.

Hankintamenettely voidaan keskeyttää vain todellisesta ja perustellusta syystä. Hankintamenettelyn keskeyttämistä koskevaan ratkaisuun sovelletaan, mitä hankintaa koskevasta päätöksestä säädetään 169 §:ssä.

165 §

Tarjouspyyntö

Tarjouspyyntö on tehtävä kirjallisesti ja niin selvästi, että sen perusteella voidaan antaa yhteismitallisia ja keskenään vertailukelpoisia tarjouksia. Tarjouspyynnössä liikenteenharjoittajia pyydetään määräaikaan mennessä esittämään tarjouksensa.

Tarjouspyynnössä ja soveltuvin osin hankintailmoituksessa tulee olla:

- 1) hankinnan kohteen määrittely sekä laatua koskevat vähimmäisvaatimukset;
- 2) viittaus julkaistuun hankintailmoitukseen;
- 3) tarjousten tekemisen määräaika;
- 4) osoite, johon kirjalliset tarjoukset on toimitettava;
- 5) kieli tai kielet, joilla tarjoukset on laadittava;
- 6) liikenteenharjoittajien taloudellista ja rahoituksellista tilannetta, teknistä kelpoisuutta ja ammatillista pätevyyttä koskevat vaatimukset ja muut vaatimukset sekä luettelo asiakirjoista, jotka on toimitettava;
- 7) tarjouksen valintaperuste;
- 8) tarjousten voimassaoloaika.

Hankinnassa sovelletaan lisäksi hankintalain 71–77 §:n säännöksiä, jotka koskevat hankinnan kohteen kuvausta, merkkien käyttöä hankinnan kohteen kuvauksessa, teknistä selvitystä, vaatimustenmukaisuuden osoittamista, hankintasopimusten jakamista, vaihtoehtoisia ja rinnakkaisia tarjouksia, sekä alihankintaa. Rautatieliikennettä koskeviin muihin kuin käyttöoikeussopimukseen sovelletaan lisäksi mainitun lain 58 §:n jälki-ilmoitusvelvollisuutta koskevaa säännöstä.

166 §

Ehdokkaiden ja tarjoajien valinta

Tarjoajat on kaksivaiheisessa menettelyssä valittava sekä tarjoajien soveltuvuus yksivaiheisessa menettelyssä arvioitava ennalta ilmoitettuja tarjoajien taloudelliseen ja rahoitukselliseen tilanteeseen, tekniseen suorituskykyyn ja ammatilliseen pätevyyteen liittyviä taikka muita objektiivisia ja syrjimättömiä perusteita noudattaen. Tarjoajille voi asettaa hankintalain 85 §:n mukaisia vaatimuksia sen varmistamiseksi, että ehdokkailla ja tarjoajilla on hankintasopimuksen toteuttamiseen tarvittavat taloudelliset ja rahoitusta koskevat voimavarat. Liikenteenharjoittajat voivat tehdä tarjouksia tai ilmoittautua ehdokkaaksi ryhmittymänä hankintalain 92 §:ssä säädettyllä tavalla.

Tarjouskilpailussa on suljettava pois liikenteenharjoittaja, jolla ei ole teknisiä, taloudellisia tai muita edellytyksiä hankinnan toteuttamiseksi tai joka on syyllistynyt hankintalain 80 §:ssä mainittuihin rikoksiin. Liikenteenharjoittaja voidaan sulkea pois mainitun lain 81 §:n perusteella. Alihankkijoiden poissulkemiseen sovelletaan hankintalain 78 §:ää. Toimivaltainen viranomaisen voi hankintalain 87–89 §:n mukaisesti tarkistaa, onko olemassa perusteita liikenteenharjoittajien poissulkemiseen hankintalain 80 tai 81 §:n nojalla. Toimivaltaisilla viranomaisilla on oikeus tietojen saantiin kuten hankintalain 171 §:ssä säädetään mainitun lain 81 §:n 1 momentissa

tarkoitettujen harkinnanvaraisten poissulkemisperusteiden olemassaolon selvittämiseksi. Liikenteenharjoittajan korjaaviin toimenpiteisiin sovelletaan hankintalain 82 §:ää.

167 §

Tarjouksen valinta

Tarjouksista on hyväksyttävä se, joka on toimivaltaisen viranomaisen kannalta kokonaistaloudellisesti edullisin hankinnan kohteeseen liittyvien vertailuperusteiden mukaan, tai se, joka on hinnaltaan halvin. Kokonaistaloudellisesti edullisimman tarjouksen vertailuperusteina voidaan käyttää palvelua koskevia vaatimuksia kuten tarjotun palvelun laatua, kaluston laatua, esteettömyyttä, palvelun integrointia, hintaa, tarjonnan määrää, matkustajahintoja, ympäristöystävällisyyttä sekä ympäristövaatimusten täyttymistä. Tarjouksen valintaan sovelletaan lisäksi, mitä hankintalain 76 §:ssä säädetään vaihtoehtoisista ja rinnakkaisista tarjouksista sekä 96 §:n säännöksiä poikkeuksellisen alhaisista tarjouksista.

Käytettäessä valintaperusteena kokonaistaloudellista edullisuutta vertailuperusteet ja niiden suhteellinen painotus on ilmoitettava hankintailmoituksessa tai tarjouspyyntöasiakirjoissa. Painotus voidaan ilmaista myös ilmoittamalla kohtuullinen vaihteluväli. Jos vertailuperusteiden suhteellisen painotuksen ilmaiseminen ei ole perustellusti mahdollista, vertailuperusteet on ilmoitettava tärkeysjärjestyksessä.

168 §

Suorahankinnat ja yksinoikeuden antaminen

Sopimuksen tekemisestä ilman tarjouskilpailua säädetään palvelusopimusasetuksen 4, 5, 5 a ja 6–8 artiklassa. Tämän luvun mukaisilla hankintamenettelyillä tehtyihin sopimuksiin sovelletaan palvelusopimusasetusta lukuun ottamatta sen 5 artiklan 4 kohdan säännöksiä.

Toimivaltainen viranomainen voi tarvittaessa tehdä palvelusopimusasetuksen mukaisen päätöksen yksinoikeudesta. Yksinoikeuspäätöksellä annetaan erikseen valittavalle julkisen liikenteen harjoittajalle mahdollisuus harjoittaa julkista henkilöliikennettä tietyllä reitillä tai tietyssä verkossa taikka tietyllä alueella ja suljetaan pois muut mahdolliset liikenteenharjoittajat. Toimivaltaisen viranomaisen on julkaistava päätös yksinoikeuden antamisesta verkkosivustollaan ja annettava päätös tiedoksi hallintolain (434/2003) 55 ja 62 §:n mukaisesti.

Yksinoikeus voidaan antaa kaikäntyyppisten julkisia hankintoja koskevien sopimusten yhteydessä.

171 §

Sopimusmuutokset

Toimivaltainen viranomainen voi tehdä ilman tarjouskilpailua lisätilauksen, jos se vastaa aikaisemmin yksivaiheista tai kaksivaiheista menettelyä käyttäen tehtyä hankintaa. Edellytyksenä on lisäksi, että alkuperäistä hankintaa koskevassa hankintailmoituksessa on mainittu mahdolli-

sesta myöhemmästä ilman tarjouskilpailua tehtävästä hankinnasta ja että sopimuksen pituus lisätilauksen aika huomioon ottaen ei ylitä palvelusopimusasetuksen 4 artiklan 3 kohdassa säädettyä enimmäisaikaa.

Käyttöoikeussopimus voi sisältää sopimusehtoja tavoitteista, joiden mukaan liikennettä sopimusaikana kehitetään. Tavoitteet voivat liittyä palvelutason toteutumiseen tai matkustajamäärien kasvuun. Sopimusehdoissa voidaan tavoitteiden saavuttamiseksi tarvittavien keinojen valinta jättää liikenteenharjoittajan vastuulle joko osittain tai kokonaan.

Käyttöoikeussopimuksen alkuperäistä voimassaoloaikaa voidaan pidentää, jos sopimuksessa on 2 momentissa tarkoitettuja ehtoja ja ehdoissa asetetut tavoitteet tai osa niistä on saavutettu liikenteenharjoittajan toimenpitein. Edellytyksenä on lisäksi, että alkuperäistä hankintaa koskevassa hankintailmoituksessa on mainittu mahdollisuudesta pidentää sopimusta, sopimuksen pituus ei voimassaoloajan pidennys huomioon ottaen ylitä 1 momentin mukaista enimmäisaikaa eikä liikenteenharjoittaja saa tavoitteiden toteutumisesta muuta hyvitystä.

Sopimusmuutoksiin sopimuskauden aikana sovelletaan hankintalain 136 §:n säännöksiä.

182 §

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettut rautatieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja rautatieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia ovat liikenne- ja viestintävirasto ja alueellisessa rautatieliikenteessä Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymä Espoon, Helsingin, Kauniaisten ja Keravan kaupunkien, Kirkkonummen, Sipoon, Siuntion ja Tuusulan kuntien sekä Vantaan kaupungin muodostamalla alueella. Muuta raideliikennettä koskevissa asioissa toimivaltaisia viranomaisia ovat 181 §:n 2 ja 3 momentissa mainitut kunnalliset ja seudulliset viranomaiset omalla toimivalta-alueellaan.

182 a §

Rautatieliikenteen alueellista toimivaltaa koskevat muutokset

Kunnalliset ja seudulliset viranomaiset voivat kirjallisesti esittää liikenne- ja viestintäministeriölle alueellisia muutoksia rautatieliikenteen toimivaltaisiin viranomaisiin.

Liikenne- ja viestintäministeriö ottaa toimivaltamuutoksissa huomioon:

- 1) Sen, miten alueellisen henkilöjunaliikenteen palvelutason on suunniteltu sovitettavan yhteen muuhun rautatieliikenteeseen ja muihin liikenteen palveluihin.
- 2) Selvitykset alueellisen henkilöjunaliikenteen edellyttämistä infrastruktuuritarpeista.
- 3) Viranomaisen tekemä palvelusopimusasetuksen mukainen arvio toimenpiteistä sen varmistamiseksi, että suunniteltuun liikenteeseen sopivan liikkuvan kaluston käyttöön on tosiasiallinen ja syrjimätön pääsy.
- 4) Viranomaisen tekemät päätökset henkilöjunaliikenteen järjestämisestä ja palveluiden rahoittamisesta suunnitellun sopimuskauden ajan.

Tämä laki tulee voimaan päivänä _____ kuuta 20 .

2.

Laki

raideliikennelain 147 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan raideliikennelain (1302/2018) 147 §
seuraavasti:

147 §

Säätelyelin

Kilpailu- ja kuluttajaviraston yhteydessä toimii rautatiealan säätelyelin. Säätelyelin on järjestettävä Kilpailu- ja kuluttajavirastossa organisatorisesti, toiminnallisesti, hierarkkisesti ja päätöksenteoltaan oikeudellisesti itsenäiseksi viranomaistoiminnaksi.

Säätelyelimen henkilöstön on toimittava riippumattomasti ja ilman kytköksiä rataverkon haltijoihin, ratakapasiteetin hakijoihin, rautatieliikenteen harjoittajiin tai sellaisiin viranomaisiin, jotka osallistuvat julkista palveluhankintaa koskevan sopimuksen tekemiseen.

Kilpailu- ja kuluttajaviraston pääjohtajalla ei ole oikeutta pidättää ratkaistavakseen säätelyelimen toimivaltaan kuuluvia asioita.

Tämä laki tulee voimaan päivänä _____
kuuta 20 ____.

3.

Laki

Liikenne- ja viestintävirastosta annetun lain 6 §:n kumoamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Tällä lailla kumotaan Liikenne- ja viestintävirastosta annetun lain (935/2018) 6 §.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

4.

Laki

Kilpailu- ja kuluttajavirastosta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan

muutetaan

lisätään seuraavasti:

§

Kilpailu- ja kuluttajaviraston yhteydessä toimii yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/34/EU 55 artiklassa tarkoitettu rautatiealan itsenäinen ja riippumaton sääntelyelin, jonka asemasta, ratkaisuvallasta ja tehtävistä säädetään erikseen.

Tämä laki tulee voimaan päivänä _____
kuuta 20 ____.

5.

Laki

rikosrekisterilain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan rikosrekisterilain (770/1993) 6 b §, sellaisena kuin se on laissa 1399/2016
seuraavasti:

6 b §

Julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain (1397/2016) 4 §:ssä, vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain (1398/2016) 4 §:ssä, julkisista hankinnoista ja direktiivin 2004/18/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/24/EU 2 artiklassa, ja vesi- ja energiahuollon sekä liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja direktiivin 2004/17/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/25/EU 2 artiklassa tarkoitetut ehdokas, tarjoaja ja näiden alihankkija, sekä rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1370/2007 2 artiklassa tarkoitetut julkisen liikenteen harjoittajat saavat julkisen hankinnan hankintamenettelyä varten poissulkemisen edellytysten selvittämiseksi rikosrekisterin otteen sellaisesta yksityisestä henkilöstä, joka on ehdokkaan, tarjoajan tai näiden alihankkijan hallinto-, johto- tai valvontaelimen jäsen tai käyttää edustus-, päätös- tai valvontavaltaa kyseisessä yrityksessä tai yhteisössä. Otteen antaminen edellyttää henkilön suostumusta.

Tämä laki tulee voimaan päivänä _____
kuuta 20 ____.

Helsingissä x.x.20xx

Pääministeri

Etunimi Sukunimi

Liikenne- ja viestintäministeri Etunimi Sukunimi

1.

Laki

liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:
muutetaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 19 luvun otsikko, 162–168 §, 171 § ja 182 §:n 1 momentti,
sellaisina kuin niistä ovat, 19 luvun otsikko laissa 1256/2020, 162 ja 171 § osaksi laeissa 371/2019 ja 1256/2020, 163 § osaksi laeissa 371/2019 ja 301/2018, 169 § osaksi laissa 301/2018, 170 § osaksi laissa 371/2019 ja 182 §:n 1 momentti laissa 371/2018, sekä
lisätään uusi 182 a § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

19 luku

19 luku

Hankintamenettelyt ja yksinoikeuden antaminen

Menettelysäännöt julkisen liikenteen palveluhankinnoissa

162 §

162 §

Hankintamenettelyt

Julkisen liikenteen palveluhankintoihin sovellettavat säännökset

Tämän luvun mukaisia hankintamenettelyjä käytetään tehtäessä maantieliikennettä ja muuta raideliikennettä kuin rautatieliikennettä koskevia käyttöoikeussopimuksia. Tämän luvun mukaisia hankintamenettelyjä käytetään tehtäessä rautatieliikennettä koskevia sopimuksia *riippumatta siitä, ovatko ne käyttöoikeussopimuksia vai muita rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1370/2007, jäljempänä palvelusopimusasetus, tarkoitettuja julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia.* Sopimuksen tekemisestä ilman tarjouskilpailua säädetään palvelusopimusasetuksen 4, 5, 5 a ja 6–8 artiklassa. Ilman tarjouskilpailua tehtäviin, palvelusopimusasetuksen mukaisiin

Tämän luvun mukaisia hankintamenettelyjä käytetään rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1370/2007, jäljempänä palvelusopimusasetus, mukaisia linja-autoliikennettä ja raitiovaunu-liikennettä koskevia käyttöoikeussopimuksia sekä rautatie- ja metroliikennettä koskevia sopimuksia tehtäessä.

Siirretty 168 §:n 1 momenttiin

hankintoihin sovelletaan lisäksi, mitä hankintalain 58, 60 ja 131 §:ssä säädetään suorahankintojen ilmoittamisesta.

Muihin kuin 1 momentissa tarkoitettuihin julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimuksiin sovelletaan hankintalain tai vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain mukaisia hankintamenettelyjä. Näihin sopimuksiin sovelletaan palvelusopimusasetusta lukuun ottamatta sen 5 artiklan 2–6 kohdan ja 8 artiklan 2–4 kohdan säännöksiä.

(kumotaan)

Tämän lain 181 ja 182 §:ssä tarkoitettuihin toimivaltaisista viranomaisista voidaan käyttää käyttöoikeussopimuksia tehtäessä menettelyä, jossa kaikki palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuihin liikenteenharjoittajista voidaan tehdä tarjouksen (yksivaiheinen menettely) tai menettelyä, jossa kaikki mainitut liikenteenharjoittajat voivat tehdä osallistumishakemuksen, minkä jälkeen toimivaltainen viranomainen valitsee osallistumisilmoituksen tehneistä ne, jotka voivat menettelyn seuraavassa vaiheessa tehdä tarjouksen (kaksivaiheinen menettely).

Siirretty 164 §:n 1 momentiksi

163 §

Hankinnasta ilmoittaminen ja määräajat

Sen lisäksi, mitä palvelusopimusasetuksen 7 artiklassa säädetään, toimivaltaisen viranomaisen on ilmoitettava julkisesti 162 §:n 3 momentin mukaisilla menettelyillä tehtävistä käyttöoikeussopimuksista. Ilmoitukset on toimitettava julkaistavaksi internetosoitteessa www.hankintailmoitukset.fi. Hankintaan liittyvään tietojenvaihtoon sovelletaan lisäksi hankintalain 8 luvun säännöksiä.

Hankintamenettelyn määräaikoja asetettaessa on otettava huomioon hankinnan koko ja sopimuksen kesto sekä tarjousten laatimisen ja toimittamisen vaatima aika. Määräajat lasketaan sitä päivää seuraavasta päivästä, jolloin hankintailmoitus on lähetetty julkaistavaksi.

163 §

Päätös palvelusopimusasetuksen mukaisesta julkisen palvelun velvoitteesta

Siirretty 164 §: 3 momentiksi

Siirretty 164 §: 4 momentiksi

Voimassa oleva laki

Jos toimivaltainen viranomainen soveltaa kaksivaiheista menettelyä, tarjousaika laskeaan tarjouspyynnön lähettämispäivästä.

Kaksivaiheisessa menettelyssä osallistumishakemuksen jättämiselle on varattava vähintään 30 päivää. Yksivaiheisessa menettelyssä tarjousajan on oltava vähintään 35 päivää ja kaksivaiheisessa menettelyssä vähintään 30 päivää.

Edellä 3 momentissa tarkoitettuja tarjousten jättämisen määräaikoja voidaan lyhentää viidellä päivällä, jos toimivaltainen viranomainen hyväksyy tarjousten jättämisen sähköisessä muodossa hankintalain 62 §:n 1 momentissa tarkoitettulla tavalla.

Edellä 3 momentissa säädettyjä määräaikoja voidaan lyhentää, jos määräaikojen noudattaminen on näissä menettelyissä toimivaltaisen viranomaisen asianmukaisesti perusteleman kiireen vuoksi käytännössä mahdotonta. Tarjousajan on oltava kuitenkin yksivaiheisessa menettelyssä vähintään 15 päivää. Kaksivaiheisessa menettelyssä osallistumishakemuksen jättämiselle on varattava vähintään 15 päivää. Tarjousajan on oltava kaksivaiheisessa menettelyssä vähintään 10 päivää.

Tarjousaikaa voidaan lyhentää yksivaiheisessa menettelyssä vähintään 15 päivään ja kaksivaiheisessa menettelyssä vähintään 10 päivään, jos toimivaltainen viranomainen on toimittanut julkaistavaksi ennakoilmoituksen hankintalain 61 §:ssä säädettyllä tavalla.

Ehdotus

Siirretty 164 §: 5 momentiksi

Siirretty 164§: 6 momentiksi

Siirretty 164§: 6 momentiksi

Siirretty 164§: 6 momentiksi

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettu tie- ja rautatieliikenteen toimivaltainen viranomainen voi tehdä päätöksen siitä, että se järjestää toimivalta-alueensa tai sen osan julkisen henkilöliikenteen palvelut palvelusopimusasetuksen mukaisesti varmistaakseen sellaisten yleishyödyllisten palvelujen tarjoamisen, jotka ovat muun muassa monilukuisempia, luotettavampia, korkealaatuisempia tai edullisempia kuin palvelut, joita voitaisiin tarjota pelkästään markkinoiden ehdoilla.

Julkisen palvelun velvoitteet voivat koskea Euroopan unionin jäsenvaltioiden rajat ylittäviä julkisia henkilöliikenteen liikennepalve-

luja niiden jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten suostumuksella, jonka alueella palveluja tarjotaan.

Ennen hankintamenettelyn aloittamista toimivaltainen viranomais voi tehdä hankintalain 65 - 66 §:n mukaisen markkinakartoituksen. Julkisen palvelun velvoitteiden alaisten palveluiden hankinnan ennakoitu arvon lasketaan hankintalain 27 §:n mukaisesti. Käyttöoikeussopimusten ennakoitu arvon lasketaan hankintalain 28 §:n mukaisesti. Hankintaa ei saa pilkkoa eriin eikä hankintoja saa yhdistellä keinotekoisesti tämän lain säännösten soveltamisen välttämiseksi.

164 §

Tarjouspyyntö

Tarjouspyyntö on tehtävä kirjallisesti ja niin selvästi, että sen perusteella voidaan antaa yhteismitallisia ja keskenään vertailukelpoisia tarjouksia. Tarjouspyynnössä liikenteenharjoittajia pyydetään määräaikaan mennessä esittämään tarjouksensa.

Tarjouspyynnössä ja soveltuvin osin hankintailmoituksessa tulee olla

- 1) hankinnan kohteen määrittely sekä laatua koskevat vähimmäisvaatimukset;
- 2) viittaus julkaistuun hankintailmoitukseen;
- 3) tarjousten tekemisen määräaika;
- 4) osoite, johon kirjalliset tarjoukset on toimitettava;
- 5) kieli tai kielet, joilla tarjoukset on laadittava;
- 6) liikenteenharjoittajien taloudellista ja rahoituksellista tilannetta, teknistä kelpoisuutta ja ammatillista pätevyyttä koskevat vaatimukset ja muut vaatimukset sekä luettelo asiakirjoista, jotka on toimitettava;
- 7) tarjouksen valintaperuste;
- 8) tarjousten voimassaoloaika.

Hankinnassa sovelletaan lisäksi hankintalain 71–74 §:n säännöksiä, jotka koskevat hankinnan kohteen kuvausta, merkkien käyttöä hankinnan kohteen kuvauksessa, teknistä

164 §

Hankinnasta ilmoittaminen ja määräajat

Siirretty 165 §: 1 momentiksi

Siirretty 165 §: 2 momentiksi

selvitystä ja vaatimustenmukaisuuden osoittamista. Rautatieliikennettä koskeviin muihin kuin käyttöoikeussopimuksiin sovelletaan lisäksi mainitun lain 58 §:n jälki-ilmoitusvelvollisuutta koskevaa säännöstä.

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettut toimivaltaiset viranomaiset voivat käyttää käyttöoikeussopimuksia tehtäessä menettelyä, jossa kaikki palvelusopimusasetuksessa tarkoitettut liikenteenharjoittajat voivat tehdä tarjouksen (yksivaiheinen menettely) tai menettelyä, jossa kaikki mainitut liikenteenharjoittajat voivat tehdä osallistumishakemuksen, minkä jälkeen toimivaltainen viranomainen valitsee osallistumisilmoituksen tehneistä ne, jotka voivat menettelyn seuraavassa vaiheessa tehdä tarjouksen (kaksivaiheinen menettely).

Hankintayksikön on kohdeltava hankintamenettelyn osallistujia ja muita toimittajia tasapuolisesti ja syrjimättömästi sekä toimitettava avoimesti ja suhteellisuuden vaatimukset huomioon ottaen. Jos tarjouskilpailussa ehdokkaana tai tarjoajana on hankintayksikön organisaatioon kuuluva yksikkö, hankintayksikön omistama yhteisö tai laitos taikka toinen hankintayksikkö, sitä on kohdeltava samalla tavoin kuin muita ehdokkaita ja tarjoajia.

Toimivaltaisen viranomaisen on julkaistava tiedot hankinnasta palvelusopimusasetuksen 7 artiklan mukaisesti. Lisäksi toimivaltaisen viranomaisen on ilmoitettava julkisesti 1 momentin mukaisilla menettelyillä tehtävistä käyttöoikeussopimuksista. Ilmoitukset on toimitettava julkaistavaksi julkisten hankintojen palvelussa. Hankintaan liittyvään tietojenvaihtoon sovelletaan lisäksi hankintalain 8 luvun säännöksiä. *Hankintaa koskevissa ilmoituksissa voidaan hyödyntää vakiolomakkeita hankintalain 59 §:n mukaisesti.*

Hankintamenettelyn määräaikoja asetettaessa on otettava huomioon hankinnan koko ja sopimuksen kesto sekä tarjousten laatimisen ja toimittamisen vaatima aika. Määräajat lasketaan sitä päivää seuraavasta päivästä, jolloin hankintailmoitus on lähetetty julkaistavaksi. Kaksivaiheisessa menettelyssä tarjousaika lasketaan tarjouspyynnön lähettämispäivästä. Kaksivaiheisessa menettelyssä toimivaltaisen

viranomaisen on hankintalain 70 §:n säännösten mukaisesti kutsuttava yhtäaikaisesti ja kirjallisesti valitut ehdokkaat jättämään tarjouksensa tai osallistumaan neuvotteluihin. Tarjousaikaa on pidennettävä hankintalain 56 §:n 5 momentin mukaisesti, jos tarjouspyyntöön tai muihin hankinta-asiakirjoihin tehdään merkittäviä muutoksia.

Kaksivaiheisessa menettelyssä osallistumishakemuksen jättämiselle on varattava vähintään 30 päivää. Yksivaiheisessa menettelyssä tarjousajan on oltava vähintään 30 päivää ja kaksivaiheisessa menettelyssä vähintään 25 päivää.

Edellä 5 momentissa mainittuja määräaikoja voidaan lyhentää, jos määräaikojen noudattaminen on näissä menettelyissä toimivaltaisen viranomaisen asianmukaisesti perusteleman kiireen vuoksi käytännössä mahdotonta. Tarjousajan on oltava kuitenkin yksivaiheisessa menettelyssä vähintään 15 päivää. Kaksivaiheisessa menettelyssä osallistumishakemuksen jättämiselle on varattava vähintään 15 päivää. Tarjousajan on oltava kaksivaiheisessa menettelyssä vähintään 10 päivää. Tarjousaikaa voidaan lyhentää yksivaiheisessa menettelyssä vähintään 15 päivään ja kaksivaiheisessa menettelyssä vähintään 10 päivään, jos toimivaltainen viranomainen on toimittanut julkaistavaksi ennakoilmoituksen hankintalain 61 §:ssä säädetyllä tavalla.

Hankintamenettely voidaan keskeyttää vain todellisesta ja perustellusta syystä. Hankintamenettelyn keskeyttämistä koskevaan ratkaisuun sovelletaan, mitä hankintaa koskevasta päätöksestä säädetään 169 §:ssä.

165 §

Tarjoajien valinta

Tarjoajat on kaksivaiheisessa menettelyssä valittava sekä tarjoajien soveltuvuus yksivaiheisessa menettelyssä arvioitava ennalta ilmoitettuja tarjoajien taloudelliseen ja rahoit-

165 §

Tarjouspyyntö

Siirretty 166 §: 1 momenttiin

tukselliseen tilanteeseen, tekniseen suorituskykyyn ja ammatilliseen pätevyyteen liittyviä taikka muita objektiivisia ja syrjimättömiä perusteita noudattaen.

Tarjouskilpailussa on suljettava pois liikenteenharjoittaja, jolla ei ole teknisiä, taloudellisia tai muita edellytyksiä hankinnan toteuttamiseksi tai joka on syyllistynyt hankintalain 80 §:ssä mainittuihin rikoksiin. Liikenteenharjoittaja voidaan sulkea pois mainitun lain 81 §:n perusteella.

Siirretty 166 §: 2 momenttiin

Tarjouspyyntö on tehtävä kirjallisesti ja niin selvästi, että sen perusteella voidaan antaa yhteismitallisia ja keskenään vertailukelpoisia tarjouksia. Tarjouspyynnössä liikenteenharjoittajia pyydetään määräaikaan mennessä esittämään tarjouksensa.

Tarjouspyynnössä ja soveltuvien osien hankintailmoituksessa tulee olla:

- 1) hankinnan kohteen määrittely sekä laatua koskevat vähimmäisvaatimukset;
- 2) viittaus julkaistuun hankintailmoitukseen;
- 3) tarjousten tekemisen määräaika;
- 4) osoite, johon kirjalliset tarjoukset on toimitettava;
- 5) kieli tai kielet, joilla tarjoukset on laadittava;
- 6) liikenteenharjoittajien taloudellista ja rahoituksellista tilannetta, teknistä kelpoisuutta ja ammatillista pätevyyttä koskevat vaatimukset ja muut vaatimukset sekä luettelo asiakirjoista, jotka on toimitettava;
- 7) tarjouksen valintaperuste;
- 8) tarjousten voimassaoloaika.

Hankinnassa sovelletaan lisäksi hankintalain 71–77 §:n säännöksiä, jotka koskevat hankinnan kohteen kuvausta, merkkien käyttöä hankinnan kohteen kuvauksessa, teknistä selvitystä, vaatimustenmukaisuuden osoittamista, hankintasopimusten jakamista, vaihtoehtoisia ja rinnakkaisia tarjouksia, sekä alihankintaa. Rautatieliikennettä koskeviin muihin kuin käyttöoikeussopimuksiin sovelletaan lisäksi mainitun lain 58 §:n jälki-ilmoitusvelvollisuutta koskevaa säännöstä.

Neuvottelut tarjouksen jättämisen jälkeen

Toimivaltainen viranomainen voi neuvotella palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 3 kohdan mukaisesti tarjousten jättämisen jälkeen tarjouksen tehneiden liikenteenharjoittajien kanssa, jos tarjouspyyntöä ei ole voitu laatia niin tarkasti, että paras tarjous voitaisiin valita tai jos tarjoukset eivät sisällöltään vastaa tarjouspyyntöä. Edellytyksenä on lisäksi, että tarjouspyynnön mukaisia sopimusehtoja ei olennaisesti muuteta.

Edellä 1 momentissa tarkoitettujen neuvottelujen tarkoituksena on parhaan tarjouksen valinta. Toimivaltaisen viranomaisen on neuvoteltava tarjousten mukauttamiseksi hankintailmoituksessa tai tarjouspyynnössä esitettyihin vaatimuksiin. Neuvottelut voidaan käydä vaiheittain siten, että neuvotteluissa mukana olevien liikenteenharjoittajien määrää rajoitetaan neuvottelujen aikana soveltamalla tarjouksen valintaperusteita.

Ehdokkaiden ja tarjoajien valinta

(kumotaan)

(kumotaan)

Tarjoajat on kaksivaiheisessa menettelyssä valittava sekä tarjoajien soveltuvuus yksivaiheisessa menettelyssä arvioitava ennalta ilmoitettuja tarjoajien taloudelliseen ja rahoituskelliseen tilanteeseen, tekniseen suorituskykyyn ja ammatilliseen pätevyyteen liittyviä taikka muita objektiivisia ja syrjimättömiä perusteita noudattaen. *Tarjoajille voi asettaa hankintalain 85 §:n mukaisia vaatimuksia sen varmistamiseksi, että ehdokkailla ja tarjoajilla on hankintasopimuksen toteuttamiseen tarvittavat taloudelliset ja rahoitusta koskevat voimavarat. Liikenteenharjoittajat voivat tehdä tarjouksia tai ilmoittautua ehdokkaaksi ryhmittymänä hankintalain 92 §:ssä säädettyllä tavalla.*

Tarjouskilpailussa on suljettava pois liikenteenharjoittaja, jolla ei ole teknisiä, taloudellisia tai muita edellytyksiä hankinnan toteuttamiseksi tai joka on syyllistynyt hankintalain 80 §:ssä mainittuihin rikoksiin. Liikenteenharjoittaja voidaan sulkea pois mainitun lain 81 §:n perusteella. *Alihankkijoiden poissulkeamiseen sovelletaan hankintalain 78 §:ää. Toimivaltainen viranomainen voi hankintalain*

87–89 §:n mukaisesti tarkistaa, onko olemassa perusteita liikenteenharjoittajien pois-sulkemiseen hankintalain 80 tai 81 §:n nojalla. Toimivaltaisilla viranomaisilla on oikeus tietojen saantiin kuten hankintalain 171 §:ssä säädetään mainitun lain 81 §:n 1 momentissa tarkoitettujen harkinnanvaraisten poissulkemisperusteiden olemassaolon selvittämiseksi. Liikenteenharjoittajan korjaaviin toimenpiteisiin sovelletaan hankintalain 82 §:ää.

167 §

Tarjouksen valinta

Tarjouksista on hyväksyttävä se, joka on toimivaltaisen viranomaisen kannalta kokonaistaloudellisesti edullisin hankinnan kohteeseen liittyvien vertailuperusteiden mukaan, tai se, joka on hinnaltaan halvin. Kokonaistaloudellisesti edullisimman tarjouksen vertailuperusteina voidaan käyttää palvelua koskevia vaatimuksia kuten tarjotun palvelun laatua, kaluston laatua, esteettömyyttä, palvelun integrointia, hintaa, tarjonnan määrää, matkustajahintoja, ympäristöystävällisyyttä sekä ympäristövaatimusten täyttymistä.

Käytettäessä valintaperusteena kokonaistaloudellista edullisuutta vertailuperusteet ja niiden suhteellinen painotus on ilmoitettava hankintailmoituksessa tai tarjouspyyntöasiakirjoissa. Painotus voidaan ilmaista myös ilmoittamalla kohtuullinen vaihteluväli. Jos vertailuperusteiden suhteellisen painotuksen ilmaiseminen ei ole perustellusti mahdollista, vertailuperusteet on ilmoitettava tärkeysjärjestyksessä.

168 §

167 §

Tarjouksen valinta

Tarjouksista on hyväksyttävä se, joka on toimivaltaisen viranomaisen kannalta kokonaistaloudellisesti edullisin hankinnan kohteeseen liittyvien vertailuperusteiden mukaan, tai se, joka on hinnaltaan halvin. Kokonaistaloudellisesti edullisimman tarjouksen vertailuperusteina voidaan käyttää palvelua koskevia vaatimuksia kuten tarjotun palvelun laatua, kaluston laatua, esteettömyyttä, palvelun integrointia, hintaa, tarjonnan määrää, matkustajahintoja, ympäristöystävällisyyttä sekä ympäristövaatimusten täyttymistä. *Tarjouksen valintaan sovelletaan lisäksi, mitä hankintalain 76 §:ssä säädetään vaihtoehtoisista ja rinnakkaisista tarjouksista sekä 96 §:n säännöksiä poikkeuksellisen alhaisista tarjouksista.*

Käytettäessä valintaperusteena kokonaistaloudellista edullisuutta vertailuperusteet ja niiden suhteellinen painotus on ilmoitettava hankintailmoituksessa tai tarjouspyyntöasiakirjoissa. Painotus voidaan ilmaista myös ilmoittamalla kohtuullinen vaihteluväli. Jos vertailuperusteiden suhteellisen painotuksen ilmaiseminen ei ole perustellusti mahdollista, vertailuperusteet on ilmoitettava tärkeysjärjestyksessä.

168 §

Lisätilaus ja sopimuksen voimassaoloajan pidentäminen

Suorahankinnat ja yksinoikeuden antaminen

Toimivaltainen viranomainen voi tehdä ilman tarjouskilpailua lisätilauksen, jos se vastaa aikaisemmin yksivaiheista tai kaksivaiheista menettelyä käyttäen tehtyä hankintaa. Edellytyksenä on lisäksi, että alkuperäistä hankintaa koskevassa hankintailmoituksessa on mainittu mahdollisesta myöhemmästä ilman tarjouskilpailua tehtävästä hankinnasta ja että sopimuksen pituus lisätilauksen aika huomioon ottaen ei ylitä palvelusopimusasetuksen 4 artiklan 3 kohdassa säädettyä enimmäisaikaa.

Siirretään 171 §:n 1 momentiksi

Käyttöoikeussopimus voi sisältää sopimusehtoja tavoitteista, joiden mukaan liikennettä sopimusaikana kehitetään. Tavoitteet voivat liittyä palvelutason toteutumiseen tai matkustajamäärien kasvuun. Sopimusehdoissa voidaan tavoitteiden saavuttamiseksi tarvittavien keinojen valinta jättää liikenteenharjoittajan vastuulle joko osittain tai kokonaan.

Siirretään 171 §:n 2 momentiksi

Käyttöoikeussopimuksen alkuperäistä voimassaoloaikaa voidaan pidentää, jos sopimuksessa on 2 momentissa tarkoitettuja ehtoja ja ehdoissa asetetut tavoitteet tai osa niistä on saavutettu liikenteenharjoittajan toimenpitein. Edellytyksenä on lisäksi, että alkuperäistä hankintaa koskevassa hankintailmoituksessa on mainittu mahdollisuudesta pidentää sopimusta, sopimuksen pituus ei voimassaoloajan pidennys huomioon ottaen ylitä 1 momentin mukaista enimmäisaikaa eikä liikenteenharjoittaja saa tavoitteiden toteutumisesta muuta hyvitystä.

Siirretään 171 §:n 3 momentiksi

Sopimuksen tekemisestä ilman tarjouskilpailua säädetään palvelusopimusasetuksen 4, 5, 5 a ja 6–8 artiklassa. Tämän luvun mukaisilla hankintamenettelyillä tehtyihin sopimuksiin sovelletaan palvelusopimusasetusta lukuun ottamatta sen 5 artiklan 4 kohdan säännöksiä.

Toimivaltainen viranomainen voi tarvittaessa tehdä palvelusopimusasetuksen mukaisen päätöksen yksinoikeudesta. Yksinoikeuspäätöksellä annetaan erikseen valittavalle julkisen liikenteen harjoittajalle mahdollisuus

harjoittaa julkista henkilöliikennettä tietyllä reitillä tai tietyssä verkossa taikka tietyllä alueella ja suljetaan pois muut mahdolliset liikenteenharjoittajat. Toimivaltaisen viranomaisen on julkaistava päätös yksinoikeuden antamisesta verkko-sivustollaan ja annettava päätös tiedoksi hallintolain (434/2003) 55 ja 62 §:n mukaisesti.

Yksinoikeus voidaan antaa kaikentyyppisten julkisia hankintoja koskevien sopimusten yhteydessä.

171 §

Päätös palvelusopimuksen soveltamisesta ja yksinoikeuden antaminen

Tämän lain 181 ja 182 §:ssä tarkoitettu toimivaltainen viranomainen voi tehdä päätöksen siitä, että se järjestää toimivalta-alueensa tai sen osan julkisen henkilöliikenteen palvelut palvelusopimusasetuksen mukaisesti varmistukseksi sellaisten yleishyödyllisten palvelujen tarjoamisen, jotka ovat muun muassa monilukuisempia, luotettavampia, korkealaituisempia tai edullisempia kuin palvelut, joita voitaisiin tarjota pelkästään markkinoiden ehdoilla.

Lisäksi toimivaltainen viranomainen voi tarvittaessa tehdä palvelusopimusasetuksen mukaisen päätöksen yksinoikeudesta. Yksinoikeuspäätöksellä annetaan erikseen valittavalle julkisen liikenteen harjoittajalle mahdollisuus harjoittaa julkista henkilöliikennettä tietyllä reitillä tai tietyssä verkossa taikka tietyllä alueella ja suljetaan pois muut mahdolliset liikenteenharjoittajat. Toimivaltaisen viranomaisen on julkaistava päätös yksinoikeuden antamisesta verkkosivustollaan ja annettava päätös tiedoksi hallintolain (434/2003) 55 ja 62 §:n mukaisesti.

Yksinoikeus voidaan antaa kaikentyyppisten julkisia hankintoja koskevien sopimusten yhteydessä.

171 §

Sopimusmuutokset

Siirretään 163 §:n 1 momentiksi

Siirretään 168 §:n 2 momentiksi

Siirretään 168 §:n 3 momentiksi

Toimivaltainen viranomainen voi tehdä ilman tarjouskilpailua lisätilauksen, jos se vastaa aikaisemmin yksivaiheista tai kaksivaiheista menettelyä käyttäen tehtyä hankintaa.

Edellytyksenä on lisäksi, että alkuperäistä hankintaa koskevassa hankintailmoituksessa on mainittu mahdollisesta myöhemmästä ilman tarjouskilpailua tehtävästä hankinnasta ja että sopimuksen pituus lisätilauksen aika huomioon ottaen ei ylitä palvelusopimusasetuksen 4 artiklan 3 kohdassa säädettyä enimmäisaikaa.

Käyttöoikeussopimus voi sisältää sopimusehtoja tavoitteista, joiden mukaan liikennettä sopimusaikana kehitetään. Tavoitteet voivat liittyä palvelutason toteutumiseen tai matkustajamäärien kasvuun. Sopimusehdoissa voidaan tavoitteiden saavuttamiseksi tarvittavien keinojen valinta jättää liikenteenharjoittajan vastuulle joko osittain tai kokonaan.

Käyttöoikeussopimuksen alkuperäistä voidaan pidentää, jos sopimuksessa on 2 momentissa tarkoitettuja ehtoja ja ehdoissa asetetut tavoitteet tai osa niistä on saavutettu liikenteenharjoittajan toimenpitein. Edellytyksenä on lisäksi, että alkuperäistä hankintaa koskevassa hankintailmoituksessa on mainittu mahdollisuudesta pidentää sopimusta, sopimuksen pituus ei voimassaoloajan pidennys huomioon ottaen ylitä 1 momentin mukaista enimmäisaikaa eikä liikenteenharjoittaja saa tavoitteiden toteutumisesta muuta hyvitystä.

Sopimusmuutoksiin sopimuskauden aikana sovelletaan hankintalain 136 §:n säännöksiä.

182 §

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettut rautatieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset

Liikenne- ja viestintäministeriö sekä omalla toimivalta-alueellaan Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä ovat palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja toimivaltaisia viranomaisia rautatieliikennettä koskevissa asioissa. Muuta raideliikennettä koskevissa asioissa toimivaltaisia viranomaisia ovat 181 §:n 2 ja 3 momentissa mainitut kunnalliset ja seudulliset viranomaiset omalla toimivalta-alueellaan.

182 §

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettut rautatieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja rautatieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia ovat liikenne- ja viestintävirasto ja alueellisessa rautatieliikenteessä Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä Espoon, Helsingin, Kauniaisten ja Keravan kaupunkien, Kirkkonummen, Sipoon, Siuntion ja Tuusulan kuntien sekä Vantaan kaupungin muodostamalla alueella. Muuta raideliikennettä koskevissa asioissa toimivaltaisia viranomaisia ovat 181 §:n 2 ja 3 momentissa mainitut kunnalliset ja

Voimassa oleva laki

Ehdotus

seudulliset viranomaiset omalla toimivalta-alueellaan.

(uusi)

182 a §

Rautatieliikenteen alueellista toimivaltaa koskevat muutokset

Kunnalliset jaseudulliset viranomaiset voivat kirjallisesti esittää liikenne- ja viestintäministeriölle alueellisia muutoksia rautatieliikenteen toimivaltaisiin viranomaisiin.

Liikenne- ja viestintäministeriö ottaa toimivaltamuutoksissa huomioon:

1) Sen, miten alueellisen henkilöjunaliikenteen palvelutason on suunniteltu sovitettavan yhteen muuhun rautatieliikenteeseen ja muihin liikenteen palveluihin.

2) Selvitykset alueellisen henkilöjunaliikenteen edellyttämistä infrastruktuuritarpeista.

3) Viranomaisen tekemä palvelusopimusasetuksen mukainen arvio toimenpiteistä sen varmistamiseksi, että suunniteltuun liikenteeseen sopivan liikkuvan kaluston käyttöön on tosiasiallinen ja syrjimätön pääsy.

4) Viranomaisen tekemät päätökset henkilöjunaliikenteen järjestämisestä ja palveluiden rahoittamisesta suunnitellun sopimuskauden ajan.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

2.

Laki

raideliikennelain 147 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan raideliikennelain (1302/2018) 147 §
seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

147 §

147 §

Sääntelyelin

Sääntelyelin

Liikenne- ja viestintäviraston yhteydessä toimii rautatiealan sääntelyelin. Sääntelyelin on järjestettävä virastossa organisatorisesti, toiminnallisesti, hierarkkisesti ja päätöksenteoltaan oikeudellisesti itsenäiseksi viranomaistoiminnaksi.

Sääntelyelimen henkilöstön on toimittava riippumattomasti ja ilman kytköksiä rataverkon haltijoihin, ratakapasiteetin hakijoihin, rautatieliikenteen harjoittajiin tai sellaisiin viranomaisiin, jotka osallistuvat julkista palveluhankintaa koskevan sopimuksen tekemiseen.

Liikenne- ja viestintäviraston pääjohtajalla ei ole oikeutta pidättää ratkaistavakseen sääntelyelimen toimivaltaan kuuluvia asioita

Kilpailu- ja kuluttajaviraston yhteydessä toimii rautatiealan sääntelyelin. Sääntelyelin on järjestettävä *Kilpailu- ja kuluttajavirastossa* organisatorisesti, toiminnallisesti, hierarkkisesti ja päätöksenteoltaan oikeudellisesti itsenäiseksi viranomaistoiminnaksi.

Sääntelyelimen henkilöstön on toimittava riippumattomasti ja ilman kytköksiä rataverkon haltijoihin, ratakapasiteetin hakijoihin, rautatieliikenteen harjoittajiin tai sellaisiin viranomaisiin, jotka osallistuvat julkista palveluhankintaa koskevan sopimuksen tekemiseen.

Kilpailu- ja kuluttajaviraston pääjohtajalla ei ole oikeutta pidättää ratkaistavakseen sääntelyelimen toimivaltaan kuuluvia asioita.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .