

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi liikenteen palveluista annettua lakia, raideliikennelakia, Liikenne- ja viestintävirastosta annettua lakia ja Kilpailu- ja kuluttajavirastosta annettua lakia.

Esityksellä toteutetaan pääministeri Petteri Orpon hallituksen hallitusohjelman tavoitetta mahdollistaa kunnille, kuntayhtymille ja muille alueellisille viranomaisille ostoliikenteen järjestäminen henkilöjunaliikenteessä ja siten edistää kilpailua. Liikenteen palveluista annetussa laissa säädettäisiin seikoista, joiden perusteella rautatieliikenteen toimivaltaisten viranomaisten alueellisen toimivallan muuttamista arvioitaisiin.

Liikenne- ja viestintäministeriöllä nykyisin oleva rautatieliikenteen toimivalta ehdotetaan siirrettäväksi Liikenne- ja viestintävirastolle. Ehdotetulla muutoksella parannettaisiin eri liikennemuodoilla järjestetyn julkisen liikenteen tehokkuutta ja yhteensovittamista valtion järjestämässä lento-, juna- ja linja-autoliikenteessä. Muutoksen vuoksi raideliikennelakia ehdotetaan muutettavaksi siten, että rautatiealan sääntelyelin siirrettäisiin Kilpailu- ja kuluttajaviraston yhteyteen. Samalla ehdotetaan muutettaviksi myös Liikenne- ja viestintävirastosta annettua lakia ja Kilpailu- ja kuluttajavirastosta annettua lakia sääntelyelintä koskevien säännösten osalta.

Lisäksi liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotetaan muutoksia, joilla tarkennettaisiin rautatie- ja metroliikenteen sopimusten sekä raitiovaunu- ja linja-autoliikenteen käyttöoikeussopimusten tekemiseen liittyviä menettelysääntöjä. Ehdotetuilla muutoksilla annettaisiin toimivaltaisille viranomaisille nykyistä kattavammat ja selkeämmät menettelytapanormit, jotka kattaisivat hankintamenettelyn eri vaiheet.

Liikenteen palveluista annettuun lakiin tehtäisiin rautateiden ja maanteiden julkisia henkilöliikennepalveluja koskevassa Euroopan unionin asetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia koskeva muutos, jolla liitettäisiin Hailuodon kunta Oulun kaupungin toimivalta-alueeseen.

Esitys liittyy valtion vuoden 2026 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.1.2026.

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	11
2.5 Henkilöjunaliikenteen hankinnat Suomessa	12
2.5.1 Alueellinen junaliikenne Suomessa	13
3 Tavoitteet	14
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	15
4.1 Keskeiset ehdotukset	15
4.2 Pääasialliset vaikutukset	18
4.2.1 Vaikutukset liikenteen palveluihin	20
4.2.2 Yritysvaikutukset	21
4.2.3 Vaikutukset valtionhallintoon ja julkisyhteisöjen rahoitukseen	22
4.2.4 Vaikutukset kuntien talouteen	24
4.2.5 Vaikutukset viranomaisten toimintaan	26
4.2.6 Tiedonhallinnan muutosvaikutukset	28
4.2.7 Henkilöstövaikutukset	29
4.2.8 Tieliikenteen toimivaltamuutoksen vaikutukset	29
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot	30
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset	30
5.1.1 Rautatieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset	30
5.1.2 Rautatiealan sääntelyelin	31
5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailta käytetyt keinot	32
5.2.1 Rautatieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset ja hankinnat	32
5.2.2 Rautatieliikenteen sääntelyelin	33
6 Lausuntopalaute	34
6.1 Kuulemispalaute ennen lausuntokierrosta	34
6.2 Lausuntokierroksella saatu palaute	35
7 Säännöskohtaiset perustelut	37
7.1 Laki liikenteen palveluista	37
7.2 Raideliikennelaki	45
7.3 Laki Liikenne- ja viestintävirastosta	45
7.4 Laki Kilpailu- ja kuluttajavirastosta	45
8 Voimaantulo	45
9 Toimeenpano ja seuranta	46
10 Suhde muihin esityksiin	46
10.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä	46
10.2 Suhde talousarvioesitykseen	46
11 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys	46

LAKIEHDOTUKSET	48
1. Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta	48
2. Laki raideliikennelain 147 ja 148 §:n muuttamisesta	56
3. Laki Liikenne- ja viestintävirastosta annetun lain 6 §:n kumoamisesta	58
4. Laki Kilpailu- ja kuluttajavirastosta annetun lain muuttamisesta.....	59
LIITE	60
RINNAKKAISTEKSTIT	60
1. Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta	60
2. Laki raideliikennelain 147 §:n muuttamisesta	76
3. Laki Liikenne- ja viestintävirastosta annetun lain 6 §:n kumoamisesta	79
4. Laki Kilpailu- ja kuluttajavirastosta annetun lain muuttamisesta.....	80

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 perusteella 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 varmistaa sellaisen 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 palvelusopimusasetuksen mukaisia hankintoja koskevia menettelysääntöjä.

Esitys liittyy pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelman¹ Reilumman kilpailun Suomi – toimenpidealueen 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 tulemisen kynnystä.

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 LVM005:00/2024.

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 virkатыönä 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, eri 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

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

lähtökohdista, keskeisistä muutostarpeista sekä valmistelua koskevista suunnitelmista. Alueellisia toimijoita pyydettiin olemaan varhaisessa vaiheessa yhteydessä liikenne- ja viestintäministeriöön, jos alueella on suunnitelmia rautatieliikenteen alueellisesta toimivallasta. Pyyntö esitettiin, jotta toimivalta-alueiden muutoksia voitaisiin jo toteuttaa samassa esityksessä, jossa toimivalta-alueiden muutosten perusteista säädettäisiin. Vastaava pyyntö esitettiin myös ti-laisuuteen lähetetyssä kutsussa. Liikenne- ja viestintäministeriö ei saanut esityksen valmisteluajana ehdotuksia uusista toimivaltaisista viranomaisista tai muutoksista voimassa olevan sääntelyn mukaisiin toimivalta-alueisiin.

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

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.

Luonnos hallituksen esitykseksi oli lausunnoilla 17.2.-14.3.2025 lausuntopalvelu.fi -palvelussa. Lausuntoaikana liikenne- ja viestintäministeriö järjesti 13.3.2025 sidosryhmille kuulemistilaisuuden, jossa esiteltiin esitysluonnoksen sisältöä ja käytiin keskustelua siitä. Ti-laisuuteen osallistui 88 henkilöä. Lausuntoja esitysluonnokseen annettiin 68. Saaduista lausunnoista on laadittu lausuntoyhteenveto, joka on saatavilla hankeikkunasta osoitteessa <https://valtioneuvosto.fi/hankkeet> asianumerolla LVM005:00/2024. Esitystä on muokattu saatujen lausuntojen perusteella. Tiivistelmä lausunnoista ja niiden perusteella tehdyistä muutoksista on jaksossa 6.2.

Esitysluonnoksesta on käyty kuntalain 11 §:n mukainen neuvottelu ja asia on käsitelty kuntatalouden ja -hallinnon neuvottelukunnassa toukokuussa 2025.

2 Nykytila ja sen arviointi

2.1 Rautatieliikenteen sääntely

Rautatieliikennettä on neljällä eri rautatiepaketilla avattu asteittain 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-säätelyn lähtökohtana on turvata lainsäädännöllisesti avoin markkinoillepääsy, mikä edellyttää sitä, että kaikilla rautatieyrityksillä on yhtäläiset edellytykset saada ratakapasiteettia 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 rautatiealueesta 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 raideliikennelailla (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.

EU:ssa henkilöjunaliikenne on suurelta osin 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 (EU) 2016/2338 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 osallistuvilla rautatieyrityksillä 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

suorahankintoja 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, toisin sanoen, 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 henkilöjunaliikenteen ostoista omalla toimivalta-alueellaan.

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 mukaisena 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 toimitukset, vaatimustenmukaisuuden arviointilaitokset, oppilaitokset ja rautatielääkäri- ja -psykologit ja myöntää veturinkuljettajien lupakirjat. Rautatiejärjestelmän kansallisen turvallisuusviranomaisen on rautatieturvallisuudirektiivin 16 artiklan 1 kohdan mukaan oltava organisaatioltaan, oikeudelliselta rakenteeltaan ja päätöksenteoltaan riippumaton rautatieyrityksistä, rataverkon haltijoista, hakijoista tai hankintayksiköistä ja palveluhankintasopimuksia tekevistä yksiköistä. Kansallisesti rautatiejärjestelmän turvallisuusviranomaisesta säädetään raideliikennelain 2 luvussa. 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.

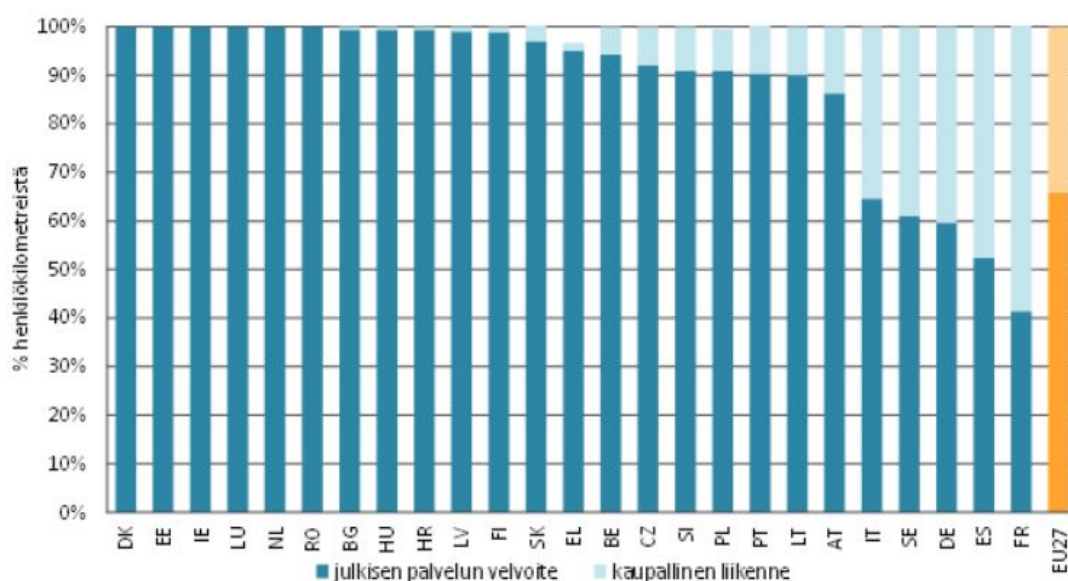
Liikenne- ja viestintäviraston yhteydessä toimii rautatiealan sääntelyelin. Sääntelyelin toimii kansallisena rautatiemarkkinoiden valvontaviranomaisena, jonka tehtävät perustuvat unionilainsäädäntöön. Sääntelyelimen tehtävistä säädetään raideliikennelain 149 §:ssä. Sääntelyelin seuraa, valvoo ja edistää 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 viranomaisen, 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 viranomaisen, 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, jonka 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 matkalippujen tarkastuksesta. HSL:n järjestämä junaliikenne muodostaa alueen muun joukkoliikenteen kanssa kokonaisuuden, mikä palvelee laajasti ihmisten liikkumistarpeita pääkaupunkiseudulla. Verrattuna tieliikenteen toimivaltaisiin viranomaisiin, rautatieliikenteen toimivalta-alueet ovat olleet vakiintuneet, eikä liikenne- ja viestintäministeriö ole viime vuosien aikana saanut ehdotuksia uusista toimivaltaisista viranomaisista tai muista toimivalta-alueiden muutoksista rautatieliikenteessä. Tieliikenteen viranomaisten toimivalta-alueisiin tehtävät muutokset ovat suhteellisen yleisiä ja niihin on vakiintuneet prosessit.

2.3 Henkilöjunaliikenteen markkinoiden kehitys Euroopassa

Euroopan komissio julkaisee kahden vuoden välein rautatiemarkkinoiden seurantaan koskevan raportin. Viimeisin raportti on julkaistu syyskuussa 2023. 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.²

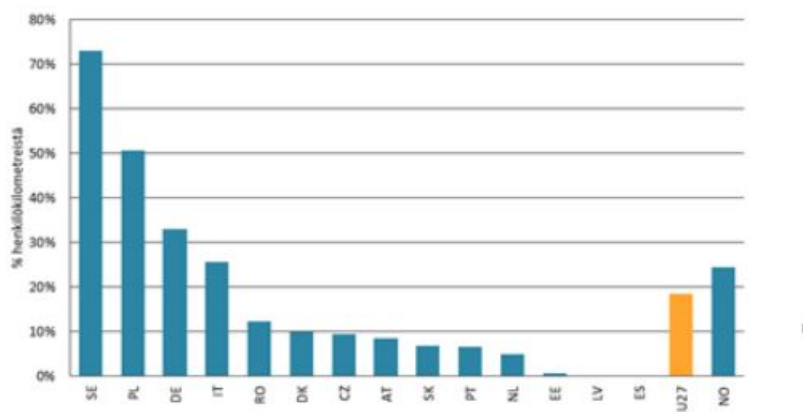


Lähde: RMMS-kysely, 2022. Belgiaa, Portugalia, Kreikkaa ja Ranskaa koskevat tiedot ovat arvioita. Romaniaa koskevia tietoja ei ole saatavilla.

² [COM\(2023\) 510 final](#)

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

Komission seurantaraportin mukaan 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, missä palvelut on vapautettu varhaisessa vaiheessa. Näistä tarjouskilpailuista 80 prosenttia järjestettiin Saksassa 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.³ Uusien tulokkaiden markkinaosuus on siis ollut suurempi julkisen palvelun velvoitteen piiriin kuuluvassa liikenteessä kuin markkinaehtoisessa liikenteessä.



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

Eurooppalainen itsenäisten rautatiealan sääntelyelinten ryhmä IRG-Rail seuraa myös rautatiemarkkinoita ja julkaisee vuosittain markkinaseurantaraportin. Maaliskuussa 2024 julkaistun IRG-Railin markkinaraportin mukaan 13 maata 26:sta oli raportoinut henkilöjunaliikenteen olevan kokonaan tai lähes kokonaan vakiintuneen operaattorin tai sen tytäryhtiöiden liikennöimää. Yhdistyneissä Kuningaskunnissa, Ruotsissa, Puolassa ja Norjassa vakiintuneen operaattorin markkinaosuus oli alle keskiarvon. Raportin mukaan kymmenessä maassa vakiintuneen operaattorin lisäksi markkinoilla ei ollut muita toimijoita eli kilpailua ei ollut lainkaan. Raportissa nostettiin Ranska ja Espanja onnistuneiksi esimerkeiksi siitä, miten henkilöjunaliikenteen markkinoille on saatu viime vuosien aikana kilpailua uusien operaattorien myötä.⁴

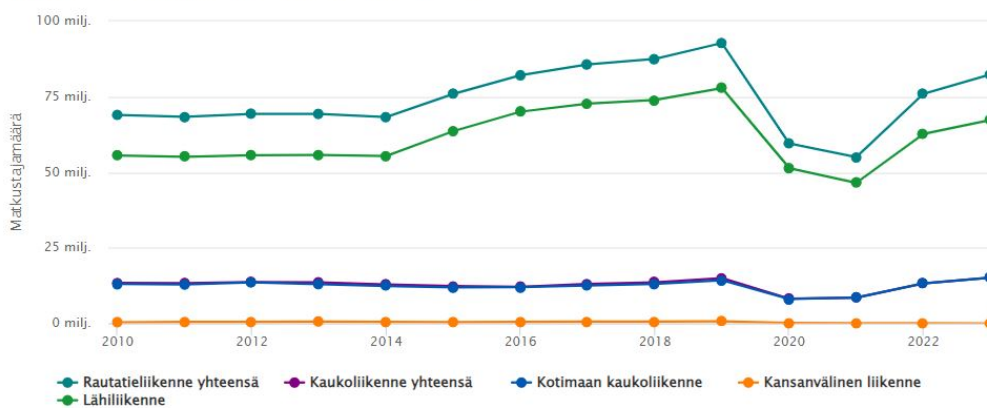
³ [COM\(2023\) 510 final](#)

⁴ [12th IRG-Rail Market Monitoring Report](#)

2.4 Henkilöjunaliikenne Suomessa

Henkilöjunaliikenteen matkustajamäärät Suomessa ovat olleet kasvussa viime vuosikymmenellä. Lippujen hinnat ovat laskeneet vuodesta 2015 alkaen. Rautateiden matkustajamäärät kasvoivat 2010-luvun puolivälin jälkeen tasaisesti koronapandemiaan asti. Koronapandemian seurauksena 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 ovat kasvattaneet kaupunkirataliikenteen laajeneminen ja esimerkiksi Kehäradan avautuminen näkyy selvästi matkustajamäärissä vuonna 2015.

Matkustajamäärien kehitys rautatieliikenteessä 2010–2023



Kuva 3 Liikenne- ja viestintävirasto 2024. Matkustajamäärien kehitys rautatieliikenteessä 2010–2023

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.⁵

Rautateiden henkilöliikenne on jakautunut maantieteellisesti epätasaisesti ja suurin osa matkustajaliikenteestä keskittyy Helsingin seudulle ja Etelä-Suomeen. Junamatkoista yli 90

⁵ [12th IRG-Rail Market Monitoring Report](#)

prosenttia eli kaikki lähiliikenteen ja merkittävä osa kaukoliikenteen matkoista, on tehty 300 kilometrin säteellä Helsingistä. Pohjoisin junayhteys päättyy Kolariin.

VR-Yhtymä Oyj, jäljempänä *VR*, tarjoaa Suomessa kaiken henkilöjunaliikenteen. VR on nykyisin kokonaan Suomen valtion omistama yritys. Valtion omistajapoliittisen periaatepäätöksen 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 määritellyyn strategiseen intressiin, jonka mukaan VR varmistaa riittävän rautatieliikenteen jatkuvuuden.⁶

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 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.⁷ Open Access –malli ei ole toistaiseksi synnyttänyt kilpailua henkilöjunaliikennemarkkinoilla Suomessa. Myös muualla EU:ssa Open Access –malli on luonut kilpailua pääasiassa vain suurten kaupunkien välisille 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.⁸

2.5 Henkilöjunaliikenteen hankinnat Suomessa

Toimivaltaisten viranomaisten tekemät liikenteen hankinnat ovat ratkaisevassa roolissa henkilöjunaliikenteen kilpaillun markkinan kehittymisen kannalta. Osana tekemäänsä raideliikennemarkkinaselvitystä KKV lähetti kansainvälisille henkilöjunaliikenteen operaattoreille 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.⁹

Suomessa on tällä hetkellä kaksi rautatieliikenteen toimivaltaista viranomaista, jotka järjestävät julkisesti tuettua henkilöjunaliikennettä; liikenne- ja viestintäministeriö ja omalla toimivalta-alueellaan HSL. 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

⁶ [Valtioneuvoston julkaisuja 2024:28](#)

⁷ [Kilpailu- ja kuluttajaviraston Tutkimusraportteja 2/2023](#)

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

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

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. Ostoliikenne-sopimukseen lisättiin olemassa olleelle 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. Ostoliikennesopimukseen kuuluvissa IC- ja Pendolino-vuoroissa käytetään VR:n myös omalla taloudellisella riskillään järjestämässä liikenteessään käyttämää kalustoa. Muissa hankittavissa palveluissa käytetään pääosin vain kyseisen palvelun tarvitsemää kalustoa. Liikenne- ja viestintäministeriön sopimuksen piirissä oleva liikenne rahoitetaan pääosin lipputulolla. VR vastaa lippujen hinnoittelusta. Valtio käyttää henkilöjunaliikenteen hankintoihin enintään 34,9 miljoonaa euroa 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 määrästä. VR:n markkinaehtoinen liikenne kattaa pääasiassa suurimpien kaupunkien välistä liikennettä. Lähiliikenne Suomessa on kokonaan 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 henkilöliikenteestä¹⁰. HSL toteutti toimivalta-alueensa junaliikenteen kilpailutuksen vuosina 2018–2020. Kilpailuttamisen valmistelu aloitettiin 2010-luvun alussa. Ennen kilpailutusta liikenne hankittiin suoraan hankintana 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 on käyttänyt viime vuosien aikana lähiliikenteen ostoihin noin 40 miljoonaa euroa¹¹. 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 lipuntarkastuksesta. 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. Rautatiemarkkinadirektiivissä alueellinen liikenne on määritelty liikenteeksi, jonka päätarkoituksena on alueen, myös rajojen molemmille puolille ulottuvan alueen, liikennetarpeiden täyttäminen. Tässä esityksessä termillä alueellinen junaliikenne ei viitata niinkään liikenteen maantieteelliseen alueeseen vaan sen luonteeseen junaliikenteeseen, jossa matkustetaan tyypillisesti lyhyitä asiointi- ja työmatkoja ja missä

¹⁰ [KKV. Kilpailun vaikutukset henkilöliikenteessä ja tavarajunaliikenteessä. Tutkimusraportteja 6/2022](#)

¹¹ [Liikenne- ja viestintävirasto. Rautatieliikenteen järjestäminen ja rahoitus.](#)

pysähdyspaikat sijaitsevat suhteellisen lähellä toisiaan. Alueellisen junaliikenteen tarkka määrittely ei ole tähän esitykseen sisältyvän ehdotuksen kannalta tarkoituksenmukaista, koska sen tarkoitus on, että paikalliset viranomaiset voivat omasta aloitteestaan ehdottaa uusia rautatieliikenteen toimivalta-alueita, jotka palvelisivat parhaiten paikallisia ja alueellisia tarpeita. Näin ollen toimivalta-alueen laajuutta tai luonnetta ei haluta ennakkoon tarkasti rajata.

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-alueen 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 junaliikenteensä 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 sellaista junaliikennettä, joka on suunniteltu palvelemaan pääasiassa tietyn alueen työssäkäynti- ja työasiointi, sekä asiointiliikenteen tarpeita. Pääosin valtion ostoliikenteen reitit ovat kuitenkin maakuntarajat ylittävää liikennettä. LVM hankkii ns. Etelä-Suomen taajamajunaliikennettä, joka ulottuu Helsingistä Tampereelle, Kouvolaan ja Kotkaan sekä Riihimäen ja Lahden välille. Taajamajunaliikenteessä tehtiin vuonna 2024 yhteensä 7,53 miljoonaa matkaa. Liikennekokonaisuuteen kohdennettu LVM:n ostoliikennekorvaus vuonna 2024 oli yhteensä 10,9 miljoonaa euroa sisältäen arvonlisäveron. Taajamajunaliikenteeseen kohdistuu myös HSL:n ja Tampereen alueen kuntien tukea. HSL:n tuki Etelä-Suomen taajamajunaliikenteelle on 13 miljoonaa euroa ja Tampereen alueen kuntien tuki 1 miljoonaa euroa vuodessa. Julkisen rahoituksen osuus Etelä-Suomen taajamajunaliikenteen järjestämisestä on yhteensä noin 25 miljoonaa euroa. LVM:n ostoliikennesopimukseen sisältyy myös ns. kiskobussiliikennettä seuraavilla yhteysväleillä: Savonlinna-Parikkala, Tampere-Keuruu-Jyväskylä, Joensuu-Pieksämäki, Seinäjoki-Ahtäri-Jyväskylä, Joensuu-Nurmes ja Ylivieska-Iisalmi. Kiskobussiliikenteessä tehtiin vuonna 2024 yhteensä noin 0,530 miljoonaa matkaa. Liikennekokonaisuuteen kohdennettu LVM:n ostoliikennekorvaus vuonna 2024 oli yhteensä 10,5 miljoonaa euroa sisältäen arvonlisäveron. Ostoliikennekorvauksen lisäksi VR saa lipputulaja LVM:n ostoliikennesopimuksen liikenteestä.

3 Tavoitteet

Rautatieliikenteen toimivaltaa koskevien muutosehdotusten tavoitteena on selkiyttää palvelusopimusasetuksessa tarkoitettujen rautatieliikenteen toimivaltaisten viranomaisten sääntelyä ja ohjata julkisesti järjestetyn henkilöjunaliikenteen rakenteiden kehittymistä. Ehdotettujen muutosten tavoitteena on luoda puitteet rautatieliikenteen toimivalta-alueiden muutoksille ja siten mahdollistaa alueellisten viranomaisten järjestämä ostoliikenne rautateillä. 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 tuleminen kynnystä.

Liikennepalvelulain hankintamenettelysäännöksiä koskevien muutosehdotusten tavoitteena selkiyttää ja johdonmukaistaa hankintamenettelyjen sääntelyä. Liikennepalvelulain hankintamenettelysäännökset täydentävät palvelusopimusasetuksen säännöksiä linja-auto- ja raitiovaunuliikenteen käyttöoikeussopimuksia ja kaikkia rautatie- ja metrolinjakäytön sopimuksia tehtäessä. Nykyisiä hankintamenettelysäännöksiä ehdotetaan muutettavaksi, jotta toimivaltaisilla viranomaisilla on hankintoihin riittävät ja mahdollisimman johdonmukaiset 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 valtion järjestämässä lento-, juna- ja linja-autoliikenteessä. Ehdotuksella rautatiealan sääntelyelimen siirtämisestä turvataan rautatiemarkkinadirektiivin edellyttämä sääntelyelimen toiminnallinen riippumattomuus julkisia palveluhankintoja tekevästä viranomaisesta. Myös 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 säädettäisiin puitteista, joilla rautatieliikenteen toimivaltaisiin viranomaisiin voitaisiin tehdä muutoksia. Siten sääntelyllä mahdollistettaisiin uusille viranomaisille henkilöjunaliikenteen järjestäminen. Ehdotetussa uudessa pykälässä säädettäisiin ensiksi tavasta, jolla toimivalta-muutoksia voitaisiin tehdä. Rautatieliikenteen toimivaltaa koskevien muutosehdotusten lähtökohtana olisivat paikalliset ja alueelliset 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, sekä kunnallinen itsehallinto huomioon ottaen, toimivaltaa itselleen haluava viranomainen tekisi aloitteen rautatieliikenteen alueellisen toimivallan muutoksista. Liikenne- ja viestintäministeriö valmistelisi toimivalta-alueiden muutoksen vaatiman lainsäädännön saamiensa aloitteiden ja uudessa 182 a §:ssä säädettyjen perusteiden pohjalta.

Toiseksi ehdotetussa uudessa pykälässä säädettäisiin perusteista, joilla liikenne- ja viestintäministeriön on arvioitava rautatieliikenteen toimivaltamuutoksissa. Selvitykset perusteista olisi toimitettava liikenne- ja viestintäministeriölle osana toimivaltamuutoksia koskevia ehdotuksia, jotta liikenne- ja viestintäministeriö voi arvioida niitä. Ehdotettavat perusteet vastaavat pitkälti niitä perusteita, jotka ovat muodostuneet vakiintuneeksi käytännöksi, kun tehdään muutoksia tieliikenteen toimivaltaisiin viranomaisiin ja viranomaisalueisiin. Verrattuna tieliikenteeseen, rautatieliikenteeseen kuitenkin liittyy erityisesti rautatieinfrastruktuurista johtuvia erityispiirteitä, jotka vaikuttavat rautatieliikenteen järjestämisen edellytyksiin. Ehdotettuun uuteen 182 a §:n 2 momenttiin on koottu keskeisimmät tekijät, joiden perusteella alueellisen junaliikenteen toteuttamiskelpoisuutta ja kokonaisvaikutuksia voidaan arvioida. On matkustajien edun mukaista, että toimivaltamuutoksissa otetaan huomioon suunnitelmien toteuttamiskelpoisuus, sillä jokaisella alueella on yksi toimivaltainen viranomainen, mikä tarkoittaa, että esimerkiksi nykyisin HSL-

alueella valtio ei voi järjestää henkilöjunaliikennettä vaan junaliikenteestä vastaa HSL. Valtion järjestämä liikenne voi kuitenkin vähäisessä määrin kulkea HSL-alueen kautta, kuten pieni osa valtion ostoliikenteen reiteistä nykyisin tekee. Varmistamalla, että uudella toimivaltaisella viranomaisella on selkeä toimintasuunnitelma henkilöjunaliikenteen järjestämisestä, vähennetään riskiä siitä, että lainsäädännössä annetaan toimivalta viranomaiselle, joka ei sen jälkeen kuitenkaan järjestäisi palveluita toimivalta-alueellaan. Mikäli toimivaltainen viranomainen ei järjestä henkilöjunaliikennettä omalla alueellaan, valtio ei voi ottaa ao. alueella vastuuta sellaisen henkilöjunaliikenteen järjestämisestä, joka pääosin kulkisi vain alueen sisällä, vaikka valtion hankkima henkilöjunaliikenne voi vähäisessä määrin kulkea sen kautta. Perusteet, joilla toimivaltamuutoksia arvioitaisiin, asetettaisiin siten, että ne eivät muodostaisi ylimääräistä hallinnollista työtä viranomaisille, jotka haluavat ehdottaa muutoksia rautatieliikenteen toimivaltaan. Ehdotetut perusteet ovat seikkoja, jotka toimivaltaisen viranomaisen on joka tapauksessa otettava huomioon, kun henkilöjunaliikenteen järjestämistä suunnitellaan, joten niiden huomioiminen toimivaltamuutosten arvioinnissa ei lisäisi toimivaltaa haluavien viranomaisten työtä muutosten valmistelussa. Ehdotetut perusteet tukevat myös toimivaltamuutosten vaikutustenarviointia, sillä mikäli esimerkiksi haluttua junaliikenteen palvelutasoa ja siitä aiheutuvien kustannuksia sekä niiden keskinäisestä jakoa ei olisi arvioitu ennen toimivaltamuutoksen ehdottamista, liikenne- ja viestintäministeriön tulisi arvioida niitä lainvalmistelussa. Toimivaltamuutosta koskevan aloitteen tekevillä viranomaisilla on kuitenkin luontevin vastuu näistä selvityksistä, koska harkintavalta muun muassa halutun palvelutason ja toimivalta-alueen sisäisen kustannustenjaon sopimisesta kuuluisi niille. On myös toimivaltamuutoksia ehdottavien viranomaisten oman edun mukaista, että niillä on itsellään selvä käsitys erityisesti siitä, minkälaisia taloudellisia vastuita henkilöjunaliikenteen järjestämiseen liittyyisi.

Ehdotetun 182 a §:n 2 momentin mukaan liikenne- ja viestintäministeriön olisi toimivaltamuutoksissa rautatiejärjestelmän näkökulmasta otettava huomioon julkisesti tuetun henkilöjunaliikenteen yhteensovittaminen muuhun rautatieliikenteeseen sekä selvitykset tarkoituksenmukaisen rautatieinfrastruktuurista ja sen mahdollisesti vaatimista investoinneista. Julkisesti tuetun henkilöjunaliikenteen rooli osana seudullista liikennejärjestelmää olisi myös huomioitava, erityisesti muiden liikenteen palvelujen ja henkilöautoliikenteen liityntäyhteydet junaliikenteeseen. Liikenne- ja viestintäministeriön olisi toimivaltamuutoksissa otettava huomioon myös EU-sääntelyn edellyttämien syrjimättömien olosuhteiden järjestäminen 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 viranomainen voi esimerkiksi hankkia kaluston itse, antaa takauksen kaluston rahoitukselle (ml. jäännösarvoriski), sitoutua ostamaan kaluston markkinahintaan sopimuskauden päättyessä tai tehdä yhteistyötä muiden toimivaltaisen viranomaisten kanssa suuremman kalustoreservin luomiseksi¹². Vaihtoehdot perustuvat palvelusopimusasetukseen, jonka artiklassa 5 a mainitaan

¹² [Kilpailu- ja kuluttajaviraston Tutkimusraportteja 2/2023](#)

amat vaihtoehdot. Listaus ei kuitenkaan ole poissulkeva. Kaikissa tapauksissa on varmistettava, että toimenpiteet ovat valtioneuvoston mukaisia. Liikenne- ja viestintäministeriön olisi arvioitava toimivaltamuutoksia koskevia aloitteita myös alueellisen yhteistyön näkökulmasta ja varmistettava, että julkisesti tuettua henkilöjunaliikennettä varten alueella on tehty tarvittavat päätökset palvelun rahoituksesta, tai vähintään rahoituksenjakoperusteista niiden toimijoiden kesken, jotka muodostavat toimivaltaisen viranomaisen. Tarvittaessa tulisi valmistella tarvittavat päätökset myös rakenteista, kuten sopimuksen kuntalain (410/2015) mukaisesta kuntien yhteisestä toimielimestä tai kuntayhtymästä. Jos tieliikenteen toimivaltaista viranomaista ehdotettaisiin toimivaltaiseksi myös rautatieliikenteessä, tieliikenteen toimivalta-alueen kuntien tekemää joukkoliikenteen yhteistoimintasopimusta voitaisiin päivittää kattamaan myös rautatieliikenne. Näiden rakenteiden ei tarvitse kuitenkaan olla perustettuna siinä vaiheessa, kun toimivaltamuutosta esitetään, vaan riittäisi, että osapuolet ovat tehneet päätökset perustamisesta.

Ehdotetut perusteet antaisivat selkeät lähtökohdat toimivaltamuutoksille ja tukisivat alueellisia toimijoita hahmottamaan kehityspolun alueellisen viranomaisen järjestämän junaliikenteen kehittämiseen. 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 Liikenne- ja viestintävirasto ja omalla alueellaan HSL-kuntayhtymä. Muutos selkiyttäisi työnjakoa liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla joukkoliikenteen hankintoja koskeissa asioissa 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 viranomainen Suomen sisäisen lentoliikenteen hankinnoissa. Valtion aluehallinnon uudistamisen¹³ 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 toimivaltaisten viranomaisten joukkoliikennetoimintaa. Tähän esitykseen sisältyvällä muutoksella mahdollistettaisiin synergioiden hyödyntäminen eri liikennemuotojen hankinnoissa ja siten tehostettaisiin valtion tekemiä joukkoliikenteen hankintoja.

Esitetyistä muutoksista, jonka myötä Liikenne- ja viestintävirastosta tulisi rautatieliikenteen toimivaltainen viranomainen seuraa, että Liikenne- ja viestintäviraston yhteydessä nykyisin toimiva rautatiealan sääntelyelin ei voisi 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. 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 toimilupaviran-

¹³ HE 13/2025

omaista. Suomessa Kilpailu- ja kuluttajavirasto on kilpailulain (948/2011) ja EU:n kilpailusääntöjen täytäntöönpanoa valvova viranomainen. Liikenne- ja viestintävirasto toimii sekä kansallisena rautatieturvallisuusviranomaisena, että toimilupaviranomaisena. Näistä elimistä Suomessa tulee kyseeseen Kilpailu- ja kuluttajavirasto, koska Liikenne- ja viestintävirastosta ehdotetaan tulevan rautatieliikenteen toimivaltainen viranomainen. 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 viestintävirastosta annetun lain 6 §, jonka mukaan viraston yhteydessä toimii rautatiealan sääntelyelin ja vastaavasti lisäävän Kilpailu- ja kuluttajavirastosta annettuun lakiin uusi 2 a §, jonka mukaan Kilpailu- ja kuluttajaviraston yhteydessä toimii rautatiealan sääntelyelin.

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 rautatie- ja metroliikennettä koskevia sopimuksia riippumatta siitä, ovatko ne käyttöoikeussopimuksia vai muita palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia. Kuntien, kuntayhtymien ja muiden alueellisten viranomaisten järjestämän junaliikenteen mahdollistamisen tavoitteena on lisätä kilpailua henkilöjunaliikenteessä. Toimivaltaisten viranomaisten käyttämät hankintamenettelyt ovat keskeisiä kilpailun lisäämisen ja tasapuolisten toimintaedellytysten luomisen kannalta.

Hankintamenettelyjä koskevassa liikennepalvelulain 19 luvussa on useita viittauksia julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annettuun lakiin (1397/2016), jäljempänä *hankintalaki*. Oikeuskäytännön perusteella¹⁴ toimivaltaiset viranomaiset voivat soveltaa liikennepalvelulain mukaisissa hankinnoissaan vain niitä hankintalain säännöksiä, joihin liikennepalvelulaissa on viitattu. Voimassa olevassa laissa on kuitenkin verrattain suppeasti viittaussäännöksiä hankintalakiin. Esityksessä ehdotetaan lisääväksi uusia viittaussäännöksiä hankintalakiin, jolloin niitä sovellettaisiin maantieliikennettä ja muuta raideliikennettä kuin rautatieliikennettä koskevia käyttöoikeussopimuksia sekä rautatie- ja metroliikennettä koskevia sopimuksia tehtäessä. Tavoitteena on turvata riittävä oikeudellinen perusta liikennepalvelulain mukaisten hankintojen yksityiskohtaisemmissa menettelyissä laajentamalla viittauksia hankintalakiin.

Lisäksi liikennepalvelulakiin ehdotetaan palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia koskevaa muutosta, jossa Hailuodon kunta lisittäisiin Oulun kaupungin toimivalta-alueeseen. Nykyisin Hailuoto on osa Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen toimivalta-aluetta.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

Rautatieliikenteen toimivaltaisiin viranomaisiin tehtävien muutosten vaikutukset riippuvat paljolti siitä, lisääntyykö julkisesti tuettu junaliikenne Suomessa mahdollisesti myöhemmin tehtävien toimivaltamuutosten seurauksena. Rautatieliikenteen toimivallan mahdollistaminen ei vielä yksistään lisää julkisesti tuettua junaliikennettä. Julkisesti tuettu junaliikenne lisääntyy, jos toimivaltaiset viranomaiset näkevät tarpeelliseksi lisätä junaliikenteen palveluja ja ovat valmiita investoimaan palvelun hankintaan. Oletettavaa kuitenkin on, että uusien

¹⁴ [MAO:121/21](#), [MAO:H330/2021](#), [MAO:H276/2023](#)

toimivaltaisten viranomaisten tahtotilana olisi kehittää henkilöjunaliikennettä nykytilaan verrattuna sen sijaan, että ne ottaisivat nykyisin liikenne- ja viestintäministeriön tilaamia palveluita järjestämisvastuulleen. Toimivallan lisäksi henkilöjunaliikenteen hankintoihin vaikuttavat myös muut keskeiset reunaehdot, kuten kaluston saatavuus ja kalustoon liittyvät investoinnit. Lisäksi julkisesti tuetun junaliikenteen lisääntyminen voi edellyttää investointeja rautatieinfrastruktuuriin.

Ehdotetut muutokset, joiden perusteella rautatieliikenteen toimivaltaisista viranomaisista tai viranomaisten toimivalta-alueita voitaisiin muuttaa, ovat mahdollistavia säännöksiä, joiden tavoitteena on lisätä kilpailua. Ehdotuksia on arvioitu erityisesti niiden tavoitteiden kannalta, minkä vuoksi yritysvaikutukset korostuvat vaikutustenarvioinnissa. Rautatieliikenteen toimivaltaisista viranomaisista koskevilla ehdotuksilla arvioidaan olevan välillisiä vaikutuksia markkinoiden toimivuuteen, uusien rautatieyritysten alalle tuloon ja yritysten väliseen kilpailuun.

Esitykseen sisältyvillä ehdotuksilla ei ole merkittäviä suoria taloudellisia vaikutuksia. Toimivaltaisten viranomaisten tekemät henkilöjunaliikenteen hankinnat kuitenkin vaikuttavat julkiseen talouteen. Jos mahdolliset uudet rautatieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset hankkisivat nykyistä enemmän julkisesti tuettua junaliikennettä, siitä aiheutuvat kokonaiskustannukset julkiselle sektorille kasvaisivat. Vaikka junaliikenteen lisääntymisen vuoksi vähennettäisiin julkisesti tuettua linja-autoliikennettä ja siten linja-autoliikenteestä aiheutuvia kustannuksia, junaliikenteen järjestämisestä yleensä aiheutuu huomattavasti enemmän kustannuksia kuin linja-autoliikenteestä, joten julkisesta liikenteestä aiheutuvat kustannukset todennäköisesti kasvaisivat.

Ehdotetuilla perusteilla, joilla muutoksia rautatieliikenteen toimivaltaisiin viranomaisiin voitaisiin tehdä, on vaikutuksia toimivaltamuutoksia suunnittelevien viranomaisten toimintaan. Esityksessä ehdotettavien muutosten vaikutukset käytännössä riippuvat erityisesti tulevaisuudessa mahdollisesti tehtävistä muutoksista alueellisen junaliikenteen toimivalta-alueissa ja erityisesti mahdollisten tulevien alueellisten toimivaltaisten viranomaisten hankkimien palvelujen laajuudesta. Tarkempia vaikutuksia ole siksi mahdollista arvioida tässä esityksessä. Tarkempi vaikutustenarviointi edellyttäisi täsmällisiä tietoja siitä, minkälaisia toimivaltamuutoksia tehtäisiin. Mahdolliset myöhemmät toimivaltamuutokset edellyttävät lainsäädäntömuutoksia ja tarkempaa, tapauskohtaista vaikutustenarviointia voidaan tehdä myöhempien toimivaltamuutoksia koskevien esitysten yhteydessä. Ehdotetut toimivaltamuutosten perusteet, kuten palvelutason määrittely ja infrastruktuuritarpeiden tunnistaminen sekä uusien viranomaisten rakenteista sopiminen tuottaisivat myös tietoa mahdollisten tulevien muutosten vaikutustenarviointiin.

Ehdotus nykyisin liikenne- ja viestintäministeriöllä olevan rautatieliikenteen toimivallan siirtämisestä Liikenne- ja viestintävirastolle mahdollistaisi valtion tekemien julkisen liikenteen palveluhankintojen nykyistä paremman yhteensovittamisen, kun Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi valtion hankinnoista eri liikennemuodoissa. Rautatieliikenteen toimivallan siirtäminen aiheuttaisi tarpeen siirtää Liikenne- ja viestintäviraston yhteydessä toimiva rautatiealan sääntelyelin, jotta sääntelyelimen itsenäisyys ja riippumattomuus palveluhankintoja tekevästä viranomaisesta voitaisiin varmistaa. Ehdotus rautatiealan sääntelyelimen siirtämisestä Kilpailu- ja kuluttajaviraston yhteyteen ei vaikuta sääntelyelimen toimintaan tai tehtäviin.

Toimivaltaisten viranomaisten tekemät hankinnat ja niissä käytettävät menettelyt ovat olennaisessa roolissa esityksen tavoitteena olevan kilpailun lisäämisen kannalta. Hankintamenettelysääntöjen selkeys on tärkeää sekä toimivaltaisten viranomaisten, että hankintoihin osallistuvien yritysten kannalta. Liikennepalvelulaissa säädettyjä

hankintamenettelyjä selkiytettäisiin ja laajennettaisiin liikennepalvelulain nykyisiä viittaussäännöksiä hankintalakiin.

4.2.1 Vaikutukset liikenteen palveluihin

Toimivaltaisia viranomaisia koskevat ehdotukset vaikuttavat julkisesti tuetun henkilöjunaliikenteen suunnittelun ja tilaamiseen rakenteisiin. Henkilöjunaliikennepalveluiden hankinnan kannalta keskeinen kysymys on se, mikä viranomainen on toimivaltainen kilpailuttamaan palvelut ja tekemään niitä koskevia sopimuksia. Toimivaltaisen viranomaisen tekemät hankinnat vaikuttavat rautatieliikennejärjestelmän toimintaan ja heijastuvat koko liikennejärjestelmään. Ehdotukset, joiden perusteella rautatieliikenteen toimivaltaan voitaisiin tehdä muutoksia, sekä ehdotus liikenne- ja viestintäministeriöllä olevan toimivallan siirtämisestä Liikenne- ja viestintävirastolle vaikuttaisivat siihen, että junaliikenteen hankinnat voitaisiin tehdä liikennejärjestelmän kokonaisuuden kannalta tarkoituksenmukaisimmalla tavalla. Rautatieliikenteen toimivaltamuutokset perustuisivat alueellisiin tarpeisiin ja niissä huomioitaisiin sen yhteys alueellisen liikennejärjestelmän kehittämiseen. Liikenne- ja viestintäviraston vastuulla taas olisivat valtion tekemät julkisen liikenteen hankinnat tie-, rautatie- ja lentoliikenteessä, jolloin hankinnoista olisi nykyistä helpompaa rakentaa yhteentoimivia kokonaisuuksia.

Esityksessä ehdotetaan, että toimivaltamuutokset perustuisivat paikallisten ja alueellisten viranomaisten tekemiin aloitteisiin, jolloin niiden pohjana ovat alueellisen liikkumisen tarpeet. Toimivaltamuutosten myötä syntyvät viranomaiset voisivat ottaa paikalliset ja alueelliset liikkumisen tarpeet paremmin huomioon junaliikenteen järjestämisessä. Alueellinen junaliikenne on osa alueen joukkoliikennejärjestelmää, mitä olisi tärkeää kehittää kokonaisuutena. Alueellisen junaliikenteen ensisijaisena tavoitteena on parantaa alueellista saavutettavuutta. Alueellinen saavutettavuus kehittyy parhaiten siten, että junaliikennettä kehitetään osana alueen muuta joukkoliikennettä ja liikennejärjestelmää. Liikenteen palvelujen kehittäminen siten, että sekä juna-, että linja-autoliikenteen palvelut otetaan huomioon, mahdollistaa kustannustehokkaimpien ratkaisujen valinnan sekä sujuvat matkaketjut. Sujuvat matkaketjut syntyvät, kun eri palvelujen vaihtoyhteydet on suunniteltu yhteentoimiviksi ja lippuratkaisut ovat yhtenäisiä koko alueella kulkumuodosta riippumatta. Esityksessä ehdotetaan, että liikenne- ja viestintäministeriön tulisi toimivaltamuutoksissa ottaa huomioon suunnitellun junaliikenteen yhteydet muihin liikenteen palveluihin, minkä tavoitteena on ohjata alueellisen junaliikenteen kehittämistä niin, että se yhdistyy muihin alueen liikenteen palveluihin esimerkiksi siten, että liityntäyhteydet ja lippuratkaisut muodostavat toimivan kokonaisuuden joko tie- ja rautatieliikenteen yhtenäisen viranomaisen tai tie- ja rautatieliikenteen viranomaisten yhteistyön kautta. Näin voidaan varmistua myös siitä, että alueellisen junaliikenteen käyttäjähyödyt toteutuisivat mahdollisimman hyvin.

Alueelliset tarpeet toimivaltaisiin viranomaisiin tehtävien muutosten lähtökohtana vaikuttaa myös siihen, että liikenteen palvelut järjestettäisiin mahdollisimman tehokkaalla tavalla. Jos vastuu alueellisen junaliikenteen palveluiden suunnittelusta ja sitä kautta myös niiden rahoituksesta olisi alueellisella viranomaisella, voitaisiin paremmin varmistua siitä, että hankittavan junaliikenteen 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 kulkumuodolla¹⁵. HSL:n järjestämää liikennettä voidaan tarkastella KKV:n kuvaamaa mallia vasten; HSL:n linja-auto- ja junaliikenne on HSL:n hankkimaa liikennettä, jonka rahoituksesta vastaa HSL. HSL:n hankkima juna- ja linja-autoliikenne muodostavat yhtenäisen kokonaisuuden, missä käyttäjät löytävät aikataulu- ja reittitiedot samasta lähteestä ja sama matkalippu käy eri kulkumuodoilla järjestettyihin palveluihin. Henkilöjuna- ja linja-autoliikenteen lisäksi HSL järjestää metro- ja raitiovaunuliikennettä.

Jollei rautatieliikenteen toimivalta-alueita ehdoteta muutettavaksi, valtio on edelleen toimivaltainen viranomaisen HSL-alueen ulkopuolisessa henkilöjunaliikenteessä. Siinä tapauksessa valtio toimivaltaisena viranomaisena tekee päätökset liikenteen palvelutasosta, vastaa sen hankinnasta ja rahoituksesta, mahdollisesti yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa. Liikennepalvelulain 182 § velvoittaa toimivaltaisen viranomaisen suunnittelemaan palvelut ensisijaisesti seudullisina tai alueellisina kokonaisuuksina ja tavoittelemaan kaikkien henkilökuljetusten yhteensovittamista. Viranomaisen on myös kuultava alueella toimivia henkilöliikennepalveluiden tarjoajia sekä toimittava yhteistyössä muiden viranomaisten ja kuntien kanssa.

Liikenne- ja viestintäministeriöllä nykyisin oleva rautatieliikenteen toimivaltaisen viranomaisen tehtävä ehdotetaan siirrettäväksi Liikenne- ja viestintävirastolle, joka tällä hetkellä vastaa jo julkisen palveluvuoroituksen asettamisesta lentoliikenteestä ja valtion aluehallinnon uudistuksessa ehdotetaan valtion tekemien linja-autoliikenteen hankintojen siirtämistä Liikenne- ja viestintävirastolle. Liikenne- ja viestintävirastolla olisi näin parempi kokonaiskuva valtion järjestämästä julkisesta liikenteestä ja siten paremmat mahdollisuudet yhteensovittaa liikennettä niin, että tarpeiden mukaan esimerkiksi kuntien välisestä linja-autoliikenteestä ja valtion hankkimasta henkilöjunaliikenteestä rakentuisi yhtenäisiä matkaketjuja.

4.2.2 Yritysvaikutukset

Rautatieliikenteen toimivallan mahdollistaminen ei suoraan lisää kilpailua yritysten välillä, vaan vaikutuksia syntyy junaliikenteen hankintojen kautta erityisesti, jos toimivaltamuutosten seurauksena julkisesti tuettu junaliikenne lisääntyy ja useampi yritys näkee hankinnat houkuttelevina. Yritysten näkökulmasta markkinoille tulon kynnyksessä laskee, jos markkinaehtoisesta liikenteestä lisäksi voi toimia kilpailutetussa, julkisesti järjestetyssä liikenteessä. KKV:n viidelle HSL:n junaliikenteen kilpailutuksen aikana neuvotteluihin osallistuneelle ulkomaalaiselle toimijalle tekemässä kyselytutkimuksessa yksikään vastaaja ei pitänyt toimimista ainoastaan Open Access –liikenteessä kannattavana Suomessa. Kuten KKV huomauttaa, sen tekemän 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.¹⁶ Jos julkisesti tuettu henkilöjunaliikenne lisääntyisi Suomessa, markkina voisi olla yritysten näkökulmasta nykyistä houkuttelevampi.

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

¹⁵ [Kilpailu- ja kuluttajaviraston Tutkimusraportteja 2/2023](#)

¹⁶ [KKV. Kilpailun vaikutukset henkilöliikenteessä ja tavarajunaliikenteessä. Tutkimusraportteja 6/2022](#)

omistajaohjauksen luokittelussa. VR:n ydinliiketoimintaa ovat matkustajaliikenne Suomessa ja Ruotsissa sekä tavaraliikenne Suomessa. Vuonna 2024 VR:n liikevaihto oli 1 294,7 miljoonaa euroa ja vertailukelpoinen liike-tulos 84,6 miljoonaa euroa. Vuonna 2023 VR:n henkilöstöstä 67 prosenttia oli Suomessa ja 33 prosenttia Ruotsissa, yhteensä henkilöstöä oli 9110. Kilpailun lisääntyminen markkinoilla vaikuttaa VR:n toimintaan. Strategiassaan VR näkee, että kilpailulle avoimet raidemarkkinat edellyttävät yhtiöltä sen kilpailukyvyn jatkuvaa kehittämistä. VR:n tavoitteena on toteuttaa vuoden 2027 loppuun mennessä 250 miljoonan euron edestä tulosparannustoimenpiteitä.

Julkisesti tuetun 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 lisäksi¹⁷. Suomen Lähijunat Oy ei tällä hetkellä tarjoa henkilöjunaliikenteen palveluita Suomessa.

Hankintojen kilpailuttamisen seurauksena sopimushintojen aleneminen pienentää vastaavasti yritysten tuloja, jolloin yritys voi saada tarvittavat säästöt parantamalla toimintansa tehokkuutta. Kilpailun kautta tavoiteltavia hyötyjä kuvataan KKV:n selvityksessä yritysten toiminnan tehostumisen kautta. 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.¹⁸

Kilpailun lisääntyminen vaikuttaa yritysten toiminnan lisäksi kuluttajille saataviin palveluihin ja niiden hintoihin. Euroopan komission junaliikenteen asiakashinnoista tekemän selvityksen keskeinen johtopäätös on, että lisääntyneen kilpailun tuomat hyödyt ovat toteutuneet eri tavoin julkisesti tuetussa liikenteessä ja markkinaehtoisessa Open Access -liikenteessä. Open Access -liikenteessä kilpailun hyödyt ovat näkyneet ennen kaikkea parempana palvelutarjontana ja edullisempina hintoina loppukäyttäjille. Raportissa todetaan, että julkisesti tuetun liikenteen osalta sen tulokset ovat rajallisia, mutta kokemusten perusteella on näyttöä siitä, että kilpailu laskee julkisen sektorin kustannuksia ja viranomainen voi päättää käyttää kilpailutuksessa saadut säästöt palvelun laadun parantamiseen tai lippujen hintojen laskemiseen. Suoraa vaikutusta lippuhintoihin kilpailulla julkisesti tuetussa liikenteessä ei ole kuitenkaan ollut, sillä lippujen hinnat on yleensä säänneltyjä julkisesti tuetussa liikenteessä.¹⁹

4.2.3 Vaikutukset valtionhallintoon ja julkisyhteisöjen rahoitukseen

Rautatieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset vastaavat itse järjestämänsä junaliikenteen kustannuksista. Valtio voi tukea toimivaltaisia viranomaisia valtionavustuksella. Päätöksiä valtionavustuksesta rautatieliikenteen toimivaltaisille viranomaisille ei ole tehty. Siinä vaiheessa, kun uusia rautatieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia muodostuu, valtio voisi päättää, myöntääkö se valtionavustusta rautatieliikenteen hankintoihin. Esitykseen ei sisälly

¹⁷ [Suomen Lähijunat Oy, 30.11.2023](#)

¹⁸ [Kilpailu- ja kuluttajaviraston Tutkimusraportteja 2/2023](#)

¹⁹ [European Commission: Directorate-General for Mobility and Transport, De Rose, A., Trier Jørgensen, K. and Doklestic, N., Study on passenger and freight rail transport services' prices to final customers – Final report, Publications Office of the European Union, 2024](#)

ehdotusta määrärahalisäyksestä valtion henkilöliikenteen palveluiden ostoihin ja kehittämiseen. Uusien rautatieliikenteen toimivaltaisten viranomaisten syntyminen voi kuitenkin aiheuttaa myöhemmin tarvetta lisätä valtion talousarviossa henkilöliikenteen palveluiden ostoihin ja kehittämiseen osoitettua määrärahaa, jos valtio päättäisi tukea toimivaltaisten viranomaisten järjestämää henkilöjunaliikennettä. Valtion talousarviosta päättää vuosittain eduskunta.

Rautatieliikenteen toimivaltaisille viranomaisille mahdollisesti myönnettävä valtionavustus ei edellyttäisi lakimuutoksia. Liikennepalvelulain mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää valtionavustusta kunnalle tai kuntayhtymälle käytettäväksi lain 173 §:n 1 momentin 1–3 kohdassa mainittuihin tarkoituksiin. Lain 173 §:n 1 momentin perusteella valtion talousarviossa palveluiden ostoon ja kehittämiseen osoitetuin määrärahoihin voidaan maksaa korvauksia, tukea tai avustusta muun muassa liikenteenharjoittajille siten kuin Euroopan unionin lainsäädännössä säädetään. Valtioneuvoston asetuksessa liikenteen palvelujen valtionavustuksista (509/2018) säädetään tarkemmin valtion talousarviossa liikenteen palvelujen tukemiseen osoitetun valtionavustusmäärärahan käyttötarkoituksesta ja myöntämismenettelyistä. Asetuksessa säädetään suurille ja keskisuurille kaupunkiseuduille, sekä alueelliseen ja paikalliseen liikenteeseen myönnettävistä valtionavustuksista. Asetuksen perusteella valtionavustusta voi myöntää liikenteen palvelujen tukemiseen, eikä sitä ole kohdennettu tiettyyn liikennemuotoon. Asetuksen mukaan valtionavustus voi olla enintään 50 prosenttia hyväksyttävistä kustannuksista. Asetuksessa myös määritellään suuret ja keskisuuret kaupunkiseudut, joille Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää valtionavustusta. Asetusta voi olla tarpeen muuttaa samassa yhteydessä, kun toimivaltamuutosta koskeva lakiesitys annetaan siinä tapauksessa, että rautatieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset eivät vastaa asetuksessa määritellyjä suuria ja keskisuuria kaupunkiseutuja, ja mikäli valtio tukisi rautatieliikenteen toimivaltaisten viranomaisten henkilöjunaliikenteen hankintoja.

Valtion vuoden 2025 talousarviossa julkisen henkilöliikenteen palvelujen ostoihin ja kehittämiseen on myönnetty 107,424 miljoonaa euroa. Määrärahasta 9,75 miljoonaa on kohdistettu suurille kaupunkiseuduille ja 8,125 miljoonaa euroa keskisuurille kaupunkiseuduille. Alueelliseen ja paikalliseen liikenteeseen kohdistettua 32,329 miljoonan euron suuruista määrärahaa käytetään sekä valtion tekemiin linja-autoliikenteen hankintoihin, että valtionavustuksiin muille kuin suurille ja keskisuurille kaupunkiseuduille. Valtio voisi tukea henkilöliikenteen palvelujen ostoihin ja kehittämiseen myönnettävästä määrärahasta myös mahdollisia uusia rautatieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia. Valtion menot voisivat lisääntyä, jos määrärahaa lisättäisiin uusien viranomaisten tukemiseksi. Jos taas määrärahataso pidettäisiin ennallaan, uusille rautatieliikenteen toimivaltaisille viranomaisille myönnettävä valtionavustus laskisi valtion nykyistä tukea muille viranomaisille.

Mikäli valtio päättäisi myöntää avustusta henkilöjunaliikenteen järjestämiseen, mahdollisille rautatieliikenteen toimivaltaisille viranomaisille myönnettävän valtionavustuksen olisi tarkoituksenmukaista seurata muiden liikenteen palveluiden tukemiseen myönnettävien valtionavustusten tasoa. Näin valtionavustuksen suuruus ei ohjaisi sitä, millä liikennemuodolla julkisesti tuettuja henkilöliikenteen palveluja järjestetään. Jos valtionavustus rautatieliikenteen toimivaltaisille viranomaisille olisi suurempi kuin tieliikenteen toimivaltaisille viranomaisille, se voisi kannustaa järjestämään julkista liikennettä junaliikenteenä ja vastaavasti vähentää linja-autoliikenteellä järjestettyä julkista liikennettä. Jos taas tuki junaliikenteen hankintoihin olisi pienempi kuin muiden liikennemuotojen hankintoihin, se voisi ohjata viranomaisia järjestämään esimerkiksi linja-autoliikennettä, vaikka junaliikenne olisi alueen liikennejärjestelmän toimivuuden kannalta olisi tehokkaampaa. Valtionavustusten osuus palvelusopimusasetuksen mukaisen liikenteen hankinnoista on ollut keskimäärin noin 5–24 prosenttia nettohankintojen kustannuksista. Valtionavustuksen osuus hankintojen kustannuksista on ollut suurempi pienille

toimivaltaisille viranomaisille kuin suurille kaupunkiseuduille, joiden hankintakustannukset ovat olleet suuremmat kuin pienten toimivaltaisten viranomaisten.

Taloudellisten kokonaisvaikutusten kannalta on huomattava, että junaliikenteen operoinnin lisäksi uudet palvelut voivat synnyttää merkittäviäkin julkiseen talouteen kohdistuvia kustannuksia, sillä useissa tapauksissa uudet palvelut edellyttävät investointeja paitsi junakalustoon, sen kunnossapitoon ja varikoihin, myös 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 kunnan parantamista tai esimerkiksi toimenpiteitä tasoristeyksissä. 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.²⁰ Viimeisimpänä henkilöjunaliikenteen kehittämiseen liittyviä infratarpeita on tarkasteltu kootusti osana Liikenne- ja viestintäviraston vuonna 2025 julkaisemaa selvitystä, jossa ostoliikenteen vaatiman rautatieinfrastruktuurin parantamisen kustannusten arvioitiin olevan eri kehittämissuunnitelmissa 8 miljoonaa – 152 miljoonaa euroa eri alueilla. Selvityksen kustannusarvioita olisi vielä tarkennettava jatkovalmistelussa.²¹ Toisaalta etenkin rataverkkoon on investoitava ja kalustoa uusittava riippumatta siitä, mikä viranomainen on toimivaltainen tekemään junaliikenteen hankintoja. Infrastruktuurin parantamisen lisäksi taloudellisia kustannuksia syntyy myös kalustohankinnoista ja niihin liittyvistä järjestelyistä. Näiden kustannusten suuruus riippuu eniten siitä, missä laajuudessa julkisesti tuettua henkilöjunaliikennettä järjestetään, ei varsinaisesti siitä, mikä taho on rautatieliikenteen toimivaltainen viranomainen.

Julkisesti tuetun henkilöjunaliikenteen järjestämismalli ei suoraan vaikuta infrastruktuuriin ja kalustoon kohdistuviin investointitarpeisiin. Vaikutusta on sillä, missä laajuudessa palveluita tulevaisuudessa järjestetään. Mahdollisten uusien palvelujen järjestämisestä aiheutuvia infrastruktuuri- ja kalustotarpeita johtuvia lisäkustannuksia on arvioitava tapauskohtaisesti siinä vaiheessa, kun tehdään aloitteita toimivaltamuutoksista, eikä niitä ole mahdollista arvioida tämän esityksen yhteydessä.

4.2.4 Vaikutukset kuntien talouteen

Kuntien tai kuntayhtymien rautatieliikenteen toimivaltaisena viranomaisena tekemät junaliikenteen hankinnat lisäisivät kuntien menoja. Lakisääteistä velvoitetta junaliikenteen tarjoamiseen ei kuitenkaan ole, vaan toimivaltaisella viranomaisella itsellään on laaja harkintavalta järjestämänsä liikenteen palvelutasosta. Erityisesti junaliikenteen palvelutaso vaikuttaa siihen, mitkä ovat liikenteestä aiheutuvat kustannukset, joten kuntien itse tekemät päätökset junaliikenteen palvelutasosta vaikuttavat erityisesti siihen, minkälaisia vaikutuksia kuntien talouteen toimivaltamuutoksilla olisi.

²⁰ [Väyläviraston julkaisuja 79a/2021](#)

²¹ [Traficommin tutkimuksia ja selvityksiä 5/2025](#)

Tarkoituksenmukaisen, alueen liikkumistarpeisiin perustuvan palvelutason selvittäminen on keskiössä, kun kunnat suunnittelevat alueellisen junaliikenteen järjestämistä. Palvelutaso vaikuttaa merkittävästi junaliikenteen kustannuksiin, jonka rahoituksesta, tai vähintään kustannustenjaon periaatteista, kuntien olisi ehdotettujen toimivaltamuutosten perusteiden mukaan sovittava ennen kuin toimivaltamuutoksia ehdotetaan. Myös alueellisen junaliikenteen hyödyt kohdistuvat pääasiassa paikallisesti ja alueellisesti, alueellisen saavutettavuuden parantumisen kautta. Muutosten vaikutuksia kuntien tai kuntayhtymien talouteen, sekä valtion talousarvioon voidaan arvioida tapauskohtaisesti tarkemmin, jos toimivaltamuutoksia myöhemmin tehdään.

Kilpailuttamisen kautta julkisesti järjestetyn junaliikenteen sopimushintojen voidaan yleensä olettaa olevan alempia kuin vastaavien palvelujen hankkiminen ilman kilpailuttamismenettelyä. Liikenne- ja viestintäministeriön aiemmassa selvityksessä on arvioitu, että kaupunkiseudun raideliikenteen kilpailuttaminen alentaa sopimushintoja 10–30 prosenttia kansainvälisten kokemusten perusteella. HSL:n junaliikenteen kilpailuttaminen pudotti hintoja 40 prosenttia verrattuna kilpailutusta edeltävään sopimuskautteen. KKV:n selvityksessä tarkastellun tutkimuskirjallisuuden perusteella kilpailuttaminen on johtanut noin 20–40 prosenttia edullisempiin hankintahintoihin suoramarkkinoihin verrattuna²². Euroopan komission selvityksessä junaliikenteen asiakashinnoista 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. Suoramarkkinalla ja kilpailuttamalla tehtyjen sopimusten vaikutukset vaihtelivat tapauskohtaisesti. Selvitykseen sisältyneet Puolassa tehdyt henkilöjunaliikenteen sopimukset tehtiin suoramarkkintana. Ranskassa ja Tanskassa toteutetuissa kilpailutuksissa sopimushinnat laskivat verrattuna aiempiin sopimuskautisiin. Samoin Saksassa kilpailuttamalla tehdyt alueellisen junaliikenteen hankinnat ovat tuoneet säästöjä viranomaisille.²³

Toisaalta kilpailuttaminen vaatii toimivaltaisilta viranomaisilta henkilöstöresursseja ja lisää hankintoihin liittyviä hallinnollisia kustannuksia. Lisäksi useiden rautatieliikenteen alueellisten toimivaltaisten viranomaisten syntyminen voi myös kasvattaa junaliikenteen hankintojen kustannuksia, 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 koordinoida kilpailutukset siten, että yritysten näkökulmasta niistä syntyy pitkäjänteinen kokonaisnäkökulma markkinasta.

Esitykseen sisältyvät ehdotukset toimivaltamuutosten arvioinnin perusteista, kuten selvitykset junaliikenteen palvelutasosta ja sen edellyttämästä infrastruktuurista, sekä arvio toimenpiteistä, joilla taattaisiin tarjoajille pääsy liikkuvaan kalustoon edellyttäisivät kunnilta ja kuntayhtymiltä henkilöstöresursseja selvitysten tekemiseen ja todennäköisesti ulkopuolisten asiantuntijoiden hyödyntämistä. Tilanteissa, missä uusi toimivaltainen viranomainen ottaisi toimivallan olemassa olevasta julkisesti tuetusta junaliikenteestä, tai olemassa olevien toimivaltaisten viranomaisten toimivalta-alueisiin tehtäisiin muutoksia, selvitykset toimivaltamuutosten perusteista edellyttäisivät vähemmän työtä, kun olemassa olevaa liikenne siirtyisi uuden toimivaltaisen viranomaisen vastuulle, tai olemassa olevan alueellisen toimivaltaisen

²² [Kilpailu- ja kuluttajaviraston Tutkimusraportteja 2/2023](#)

²³ [European Commission: Directorate-General for Mobility and Transport, De Rose, A., Trier Jørgensen, K. and Doklestic, N., Study on passenger and freight rail transport services' prices to final customers – Final report, Publications Office of the European Union, 2024](#)

viranomaisen alue laajenisi. Näissä tapauksissa muutokset olisivat pienempiä verrattuna tilanteisiin, missä uusi toimivaltainen viranomainen ryhtyisi järjestämään uutta julkisesti tuettua henkilöjunaliikennettä. Kuntien ja kuntayhtymien olisi myös valmisteltava tarvittavat päätökset toimivaltaisen viranomaisen toiminnasta, esimerkiksi kuntien tekemästä yhteistoimintasopimuksesta tai nykyisen sopimuksen muutoksesta, ja liikenteen rahoituksesta. Nämä toimenpiteet aiheutuisivat kuitenkin joka tapauksessa junaliikenteen järjestämisestä, joten toimivaltamuutosten ehdottaminen ei aiheuttaisi ylimääräistä työtä ja kustannuksia kunnille tai kuntayhtymille, jotka haluavat ottaa itselleen rautatieliikenteen toimivallan, tai tehdä siihen muutoksia. Myös tieliikenteen toimivaltamuutoksia tehtäessä, kunnat toimittavat toimivaltamuutosehdotuksensa liitteinä tekemänsä selvitykset muutoksen vaikutuksista muun muassa linja-autoliikenteen palvelutasoon, kuntien talouteen ja joukkoliikenteen matkustajamääriin, kuntien tekemät päätökset toimivalta-alueen muutoksesta, sekä luonnoksen uudeksi yhteistoimintasopimukseksi, mitkä ovat yleisesti käytössä kuntien välisessä, joukkoliikenteen järjestämistä koskevassa yhteistyössä. Valmistelemalla päätökset ennakkollisesti, toimivaltaisella viranomaisella olisi paremmat valmiudet käynnistää junaliikenteen hankinnat pian sen jälkeen, kun toimivaltamuutokset tulisivat voimaan.

4.2.5 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Esityksessä ehdotetut toimivaltamuutosten perusteet, joista kuntien tai kuntayhtymien olisi toimitettava kirjalliset selvitykset liikenne- ja viestintäministeriölle toimivaltamuutosta koskevan ehdotuksensa yhteydessä, ehdotetaan asetettavaksi niin, ettei niistä aiheudu ylimääräisiä hallinnollisia kustannuksia. Ehdotetut toimivaltamuutosten perusteet mahdollistavat toimivaltaiselle viranomaiselle henkilöjunaliikenteen järjestämisen, sillä toimivaltaisen viranomaisen on tehtävä perusteisiin sisältyvät selvitykset ja päätökset ennen kuin se voi järjestää junaliikennettä. Ehdotetut perusteet osoittaisivat kunnille ja kuntayhtymille, jotka haluavat ottaa rautatieliikenteen toimivallan, tai tehdä muutoksia nykyisiin toimivalta-alueisiin, selkeästi mitä asioita tulee huomioida junaliikenteen järjestämisessä. Jos alueelliset viranomaiset ehdottaisivat liikenne- ja viestintäministeriölle rautatieliikenteen toimivaltaan tehtäviä muutoksia, liikenne- ja viestintäministeriö arvioisi ehdotukset ja valmistelisi niiden pohjalta tarvittavat lakimuutokset, mikä vaatisi liikenne- ja viestintäministeriössä resursseja lainvalmisteluun. Rautatieliikenteen toimivaltaisiin viranomaisiin tehtävien lakimuutosten valmistelu rinnastuu tieliikenteen toimivaltaisiin viranomaisiin tehtäviin muutoksiin, joita on tehty suhteellisen usein viime vuosina. Toimivaltamuutosten valmistelu on yleensä pitkäkestoinen prosessi, johon kuuluu kuntien mahdollisesti yhdessä muiden viranomaisten kanssa tekemät selvitykset ja neuvottelut. Liikenne- ja viestintäministeriöllä on yleensä hyvissä ajoin etukäteen tieto alueilla suunniteltavista muutoksista, jolloin ministeriö voi varautua resurssisuunnittelussa tulevien lakimuutosten valmisteluun etukäteen.

Jos uusia, kunnista muodostuvia rautatieliikenteen viranomaisia syntyy, tehtävä edellyttää toimivaltaisen viranomaisen tehtävien resursointia kunnissa. Junaliikenteen hankinnat vaativat merkittävästi taustatyötä ja valmistelua. Junaliikenteen hankinnat eroavat monesta muusta palveluhankinnasta muun muassa hankinnan määrittelyssä ja kilpailutuksen toteuttamisessa. 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:ttä ja varsinaisen hankintamenettelyn käynnistyttyä 8–10 htv:ttä. Sopimuksen solmimisen jälkeen tarvitaan henkilöstöresursseja sopimuksen seurantaan ja hallinointiin. Mahdollisten uusien toimivaltaisten viranomaisten on arvioitava itse tapauskohtaisesti tarkemmin toimivallasta koituvia resurssitarpeita. Tarpeisiin vaikuttaa ennen kaikkea suunnitellun hankinnan laajuus. Myöhemmissä kilpailutuksissa hallinnollisia kustannuksia voi vähentää se, että niissä voidaan hyödyntää samoja toimintamalleja ja asiakirjoja. Liikennepalvelulain hankintamenettelyä koskevat muutokset tukevat

toimivaltaisten viranomaisten hankintoihin liittyvää työtä selkeyttämällä hankintamenettelyjen sääntelyä.

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 hallinnointiin. Muutos toteutettaisiin julkisen talouden suunnitelmien ja valtiontalouden arvioiden mukaisten määrärahojen ja henkilötövuosimäärien puitteissa. Henkilöstöressurssitarpeisiin 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 ehdoista ilman tarjouskilpailua, päättyi 24.12.2023. Liikenne- ja viestintäministeriön ja VR:n välinen nykyinen ostoliikennesopimus on tehty ennen siirtymäajan päättymistä, mutta sen jälkeen palvelut tulee pääsääntöisesti kilpailuttaa. Uusi hankintatapa edellyttäisi lisäresurssien kohdentamista tulevien sopimusten kilpailuttamiseen ja niiden valmisteluun myös siinä tapauksessa, että liikenne- ja viestintäministeriö toimisi rautatieliikenteen toimivaltaisena viranomaisena. Valtion ostoliikennesopimuksen hallinnointi sitoo liikenne- ja viestintäministeriön resursseja nykyisin alle 1 htv:n verran. Seuraavan sopimuksen valmistelu lisää tulevaisuudessa resurssitarvetta johtuen siitä, että EU-sääntelyn edellyttämä hankinnan kilpailuttaminen vaatii enemmän resursseja. Jos toimivaltaa ei siirrettäisi Liikenne- ja viestintävirastoon, tuleva kilpailutus vaatisi lisäresurssien kohdentamista liikenne- ja viestintäministeriössä. Liikenne- ja viestintävirastolla on kuitenkin osaamista liikenteen hankinnoista, sillä se vastaa lentoliikenteen hankinnoista ja aluehallinnon uudistuksessa on tarkoitus siirtää valtion linja-autoliikenteen hankinnat ELY-keskuksista Liikenne- ja viestintävirastolla. Näin ollen Liikenne- ja viestintävirasto pystyy jossain määrin hyödyntämään synergioita myös hankintojen valmistelussa.

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 ehdotetun siirron ole tarkoitus muuttaa tilannetta.

Rautatiealan sääntelyelimen päällikön nimittää raideliikennelain 148 §:n mukaan valtioneuvosto viideksi vuodeksi kerrallaan. Liikenne- ja viestintäministeriössä on valmisteltu sääntelyelimen päällikön nimitys. Lisäksi sääntelyelimen päällikön on annettava vuosittain liikenne- ja viestintäministeriölle ilmoitus sidonnaisuuksistaan ja etunäkökohdistaan. Ehdotetun sääntelyelimen siirron myötä sääntelyelimen päällikön nimitystä koskevan asian valmistelu ja esittely siirtyisi liikenne- ja viestintäministeriöstä työ- ja elinkeinoministeriöön ja sääntelyelimen päällikön olisi vuosittain annettava sidonnaisuusilmoitus työ- ja elinkeinoministeriölle liikenne- ja viestintäministeriön sijaan.

Ehdotukseen sääntelyelimen siirrosta Liikenne- ja viestintävirastosta Kilpailu- ja kuluttajavirastoon liittyy määrärahasiirto valtion talousarviossa. Rautatiemarkkinadirektiivi edellyttää sääntelyelimen riittävää resursointia. Tällä hetkellä sääntelyelimestä virkoja hoitavien henkilöiden määrä on neljä, joista yksi on määräaikaaisesti nimitetty sääntelyelimen päälliköksi. 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 toimintamenomomentilta. 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. Vuonna 2025 sääntelyelimen toiminnan kustannukset ovat Liikenne- ja viestintäviraston budjetissa noin 380 000 euroa. Sääntelyelimen siirron ei arvioida lisäävän määrärahatarpeita.

4.2.6 Tiedonhallinnan muutosvaikutukset

Julkisen hallinnon tiedonhallinnasta annetun lain (906/2019) 8 §:n 2 momentin mukaan toimialasta vastaavan ministeriön on laadittava 5 §:n 3 momentin mukainen arviointi, kun valmisteltavat säännökset vaikuttavat tietoaineistoihin ja tietojärjestelmiin. Lisäksi ministeriön on arvioitava suunniteltujen säännösten vaikutukset asiakirjojen julkisuuteen ja salassapitoon.

Rautatiealan sääntelyelin toimii nykyisin Liikenne- ja viestintäviraston yhteydessä, ja Liikenne- ja viestintävirasto on tiedonhallintayksikkönä ylläpitänyt asiarekisteriä, johon rekisteröidään tiedot viranomaisen käsittelyssä olevista asioista. Liikenne- ja viestintävirasto on toiminut rekisterinpitäjänä myös sääntelyelimen käyttämien rekisterien osalta ja vastannut rekisterinpitäjälle säädetyistä velvoitteista. Sääntelyelimellä on käytössä yksi asiakasrekisteri sen tapahtumien järjestämistä varten olleiden tilapäisten rekisterien lisäksi. Liikenne- ja viestintävirasto on toiminut myös sääntelyelimen osalta kirjanpitoyksikkönä, joka vastaa maksuliikkeestään, kirjanpidostaan ja tilinpäätöksestään sekä laativat viraston tai laitoksen toimintakertomuksen. Nykyisin Liikenne- ja viestintävirasto vastaanottaa, kirjaa ja välittää sääntelyelimelle sille osoitetut tietopyynnöt. Sääntelyelimen käytössä on Liikenne- ja viestintäviraston asianhallintajärjestelmät, talous- ja henkilöstöhallinnon tietojärjestelmien osalta käytössä on Valtion talous- ja henkilöstöhallinnon palvelukeskus Palkeiden tuottamat palvelut. Sääntelyelimen käytössä ei ole ollut räätälöityjä tai erikseen hankittuja tietojärjestelmiä, sovelluksia tai palveluita.

Rautatiealan sääntelyelimen tehtäviin ei tehtäisi muutoksia, eikä sen tehtävien suorittamisen edellyttämät tiedot uudistuksen myötä muuttuisi. Sääntelyelimen tiedonsaantioikeuksista on säädetty raideliikennelaissa, jota ei ole tarkoitus siltä osin muuttaa sääntelyelimen ehdotetun siirron yhteydessä. Sääntelyelimen siirron myötä sääntelyelimen tehtävien edellyttämä tietojen käsittely ja hallinta organisoitaisiin Kilpailu- ja kuluttajavirastoon. Muutos vaikuttaisi Kilpailu- ja kuluttajavirastoon, jonka asiarekisterissä ja tiedonhallintamallissa olisi jatkossa huomioitava rautatiealan sääntelyelimen tehtävät ja niiden suorittamiseen liittyvät tietoaineistot. Vastaavasti Liikenne- ja viestintäviraston tiedonhallintamallissa ja asiarekisterissä huomioidaan sääntelyelimen tehtävien ja niihin liittyvien tietoaineistojen poistuminen. Sääntelyelimen tietoaineistot ja asiakirjat siirrettäisiin Kilpailu- ja kuluttajaviraston ylläpitämiin tietojärjestelmiin. Sääntelyelimellä ei ole siirrettäviä paperiarkistoja. Siirrettävät aineistot ja asiakirjat tarkentuvat muutoksen toimeenpanon valmistelun yhteydessä. Tiedonhallintayksikkönä Kilpailu- ja kuluttajavirasto vastaisi myös sääntelyelimen tehtävien edellyttämästä asianhallintajärjestelmästä. Sääntelyelin olisi muutoksen jälkeen osa Kilpailu- ja kuluttajaviraston kirjanpitoyksikköä. Sääntelyelin käyttäisi Kilpailu- ja kuluttajaviraston talous- ja henkilöstöhallinnon tietojärjestelmiä. Kilpailu- ja kuluttajavirasto toimisi rekisterinpitäjänä myös sääntelyelimen osalta.

4.2.7 Henkilöstövaikutukset

Sääntelyelimen virkamiehet siirtyisivät Kilpailu- ja kuluttajavirastoon. Sääntelyelimeen on sijoitettu viisi virkaa, jotka kaikki siirtyisivät Kilpailu- ja kuluttajavirastoon. Sääntelyelimen päällikön virka on määräaikainen. Sääntelyelimen henkilöstön työskentelypaikka on ollut Helsinki ja KKV:n päätoimipiste sijaitsee Helsingissä. Sääntelyelimen virkamiesten tehtävät eivät muutu, vaikka työnantajavirasto vaihtuu. Rautatiealan sääntelyelimen henkilöstöön sovelletaan sääntelyelimen siirrossa, mitä 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 allekirjoittamispöytäkirjan liitteen kohdassa 2 (Palkkaus henkilöstön siirtyessä organisaatiomuutoksessa lain nojalla).

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 perustuvat rautatiemarkkinadirektiiviin, jonka perusteella sääntelyelin huolehtii rautatiemarkkinoiden toimivuudesta. KKV:n toimikenttä on laajempi ja se valvoo, että markkinat toimivat tehokkaasti ja reilusti panemalla täytäntöön kilpailulakia (948/2011) ja EU:n kilpailusääntöjä, sekä suorittamalla julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain (1397/2016, hankintalaki), vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain (1398/2016, erityisalojen hankintalaki) noudattamisen valvontaa. Kilpailu- ja kuluttajavirasto huolehtii jatkossakin kilpailulain ja hankintalain 139 §:n mukaisesta valvonnasta, eikä näillä tehtävillä ole yhteyttä sääntelyelimen tehtäviin. Siirtämällä sääntelyelin KKV:n yhteyteen ei saavuteta varsinaisia synergiaetuja, sillä sääntelyelin toimii itsenäisenä viranomaisena riippumatta siitä, minkä viraston yhteyteen se on sijoitettu. Muutos voi kuitenkin antaa mahdollisuuden myös kehittää sääntelyelimen toimintamalleja, sekä tarjota henkilöstölle paremmat mahdollisuudet oman osaamisen ja asiantuntijuuden kehittämiseen.

4.2.8 Tieliikenteen toimivaltamuutoksen vaikutukset

Ehdotetulla Hailuodon kuntaa koskevalla tieliikenteen toimivaltaisten viranomaisen muutoksella on paikallisia ja alueellisia vaikutuksia Hailuodon kunnan sekä Oulun seudun joukkoliikenteeseen. Muutos mahdollistaisi synergiahyötyjä alueellisen joukkoliikenteen suunnittelemisessa ja vahvistaisi Oulun seudun joukkoliikenteen alueellista eheyttä.

Nykyisin Hailuoto on Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen toimivalta-alueella, mutta kunnan joukkoliikennehankinnat on toteutettu erillään muusta ELY-keskuksen hankkimasta joukkoliikenteestä. Hailuodon joukkoliikenteen reitit kulkevat nykyään myös Oulun kaupungin toimivalta-alueella, ja merkittävä osa näillä reiteillä tehdyistä matkoista

on Oulun kaupungin toimivalta-alueen sisäisiä matkoja. Hailuodon joukkoliikenteessä on käytössä Oulun kaupungin lippu—ja maksujärjestelmät.

Esityksen ehdotetulla toimivalta-alueen muutoksella ei ole arvioitu olevan merkittäviä kustannusvaikutuksia kunnille, osittain johtuen edellä kuvatusta, jo olemassa olevasta integraation tasosta muuhun Oulun seudun joukkoliikenteeseen. Joukkoliikenteen järjestämisestä kunnille aiheutuvat kustannukset voivat kuitenkin lisääntyä kohdealueella, mikäli joukkoliikenteen palvelutasoa nostettaisiin. Ehdotettu muutos vahvistaa joukkoliikenteen suunnittelun ja toteuttamisen seudullista kokonaisuutta, mikä mahdollistaa paremman palveluntarjonnan ja saavutettavuuden.

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

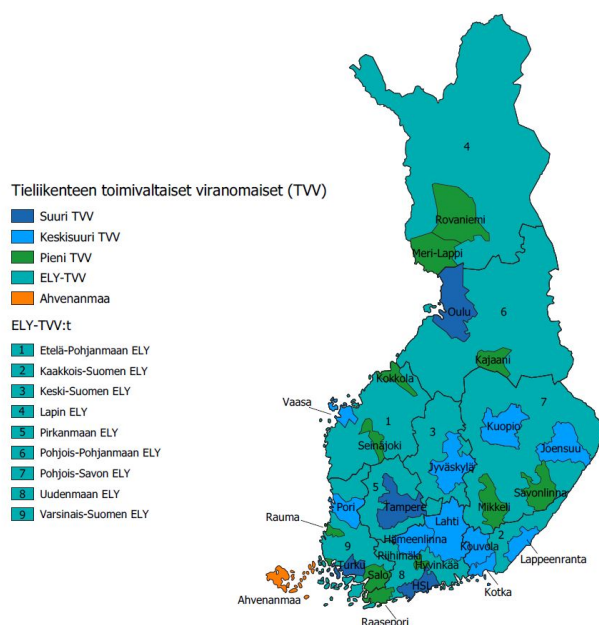
5.1.1 Rautatieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset

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 viranomainen, minkä vuoksi alueellisen viranomaisen tai kunnan määrittelemine toimivaltaiseksi viranomaiseksi tarkoittaa samalla, että millään muulla 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 velvollisuutta tarjota henkilöjunaliikenteen palveluja, ja junaliikenteen hankinta vaatii huomattavia taloudellisia panostuksia. Kaikkien kuntien määrittelemine 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 tietylle alueen kunnalle tai kuntayhtymälle. Tätä toteuttamisvaihtoehtoa ei voi pitää paikallisten 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 yhteentoimivuus 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 liittyykin 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 uudistuksen²⁴ yhteydessä ehdotetaan, että ELY-keskusten joukkoliikennetehtävät siirtyisivät Liikenne- ja viestintävirastoon. Tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset, mahdollisesti lähekkäisten muiden toimivaltaisten viranomaisten tai yhdessä alueen muiden kuntien kanssa voisivat ehdottaa itselleen toimivaltaa myös rautatieliikenteessä. 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, jolloin rautatieliikenteen toimivaltaisten viranomaisten muodostaminen edellyttäisi lakimuutoksia samalla tavalla kuin ehdotetussa toimintamallissa. Näiden keskeinen ero on se, että ehdotettu malli pohjautuisi kokonaan paikallisten viranomaisten aloitteisiin, eikä tieliikenteen toimivalta-alueiden rajat rajoita sitä, miten rautatieliikenteen toimivalta-alueita voitaisiin muodostaa.



Kuva 4 Liikenne- ja viestintävirasto 2025. Tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset

5.1.2 Rautatiealan sääntelyelin

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

²⁴ HE 13/2025

riippumattomasti julkisia palveluhankintoja tekevistä toimivaltaisista viranomaisista. Sääntelyelin olisi tällöin siirrettävä jonkin muun viranomaisen yhteyteen, koska pienestä 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 vaihtoehtoissa 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 valvontavirastoon²⁵. Lakien on tarkoitus tulla voimaan 1.1.2026. Esityksen 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 muutoksenhakuviranomaistehtävät 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 vastaanottavan viraston perustamista valmisteltaisiin 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 neljä läänin järjestävät junaliikennettä yhteistyössä. Ruotsin rautatiemarkkinoita on avattu asteittain kilpailulle 1990-luvun alusta alkaen. Ruotsin joukkoliikennelaki (Lag 2010:1065 om kollektivtrafik) mahdollistaa

²⁵ HE 13/2025

palvelusopimusasetuksen mukaisten ns. pienhankintojen tekemisen suorahankintana, mutta sopimusten arvo useimmiten ylittää pienhankintojen kynnysarvot 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 viranomainen rautatieliikenteen henkilöliikennejärjestelyissä on valtioneuvoston liikenneosaston (eli liikenneministeriön, Samferdselsdepartementet) alainen keskusvirasto Jernbanedirektoratet, joka on kilpailuttanut kolmen valtakunnallisen pääreitin liikenteen Oslosta Stavangeriin (eteläinen reitti), Bergeniin (keskinen reitti) ja Trondheimiin ja Bodöhön (pohjoinen reitti). Norjassa järjestetyt ensimmäiset kilpailutukset ovat laskivat ostoliikenteen kustannuksia yli 40 prosenttia²⁶. Muu rautatieliikenne on toistaiseksi hankittu suorahankintana.

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 suorahankinnat on rajattu hyvin valikoituneihin tapauksiin. Ensimmäisten kilpailutusten jälkeen yksikkökustannukset ovat myös laskeneet, keskimäärin 26 prosenttia. Joillain reiteillä kustannukset alenivat jopa 80 prosenttia junakilometriä kohden²⁷.

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 suorahankintana.

5.2.2 Rautatieliikenteen sääntelyelin

Rautatieliikenteen sääntelyelimenä toimii 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 asumisasioista vastaavan ministeriön alaisuudessa toimivan Transport-, bygge- og boligsstyrelsen yhteydessä. Saksassa

²⁶ Barrow K. (2018). Go-Ahead chosen for first Norwegian passenger concession. *International Railway Journal* 17.10.2018.

²⁷ KKV. Kilpailun vaikutukset henkilöliikenteessä ja tavarajunaliikenteessä. Tutkimusraportteja 6/2022

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 erityisesti se, kenelle rautatieliikenteen toimivalta on luontevimmin kuuluisi, millaisia tehtäviä toimivaltaisille viranomaisille kuuluu, miten raideliikenteen toiminta linkittyy muihin toimijoihin joukkoliikenteessä, sekä voiko halunsa toimia toimivaltaisena viranomaisena ilmoittaa vasta myöhemmin, tarpeellisten selvitysten jälkeen. Keskustelussa nostettiin esiin yhteistyön tärkeys toimivaltaisten viranomaisten ja alueellisten viranomaisten sekä muiden alan toimijoiden välillä. Sidosryhmien edustajat kommentoivat myös erilaisten sopimusmallien käyttöä, rahoituskysymyksiä, yhdenvertaisuuteen liittyviä näkökohtia, sekä rautatiejärjestelmän sujuva toimintaa. Sidosryhmät pitivät yleisesti hyvänä, että rautatieliikenteen järjestämisessä otetaan huomioon 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 lakimuutoksesta. 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 rautatieliikenteen toimivaltaisissa viranomaisissa. Suunnitelmat junaliikenteen järjestämisestä olivat vielä alkuvaiheessa, eikä niitä ollut tarkoitus toteuttaa säädöshankkeen aikataulussa. Muissakin 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. bruttoliikenteen hankintoihinsa pääasiassa vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annettua lakia. Bruttomallilla hankittavassa liikenteessä toimivaltainen viranomainen 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 viitauksista oli havaittu epä johdonmukaisuuksia.

6.2 Lausuntokierroksella saatu palaute

Liikenne- ja viestintäministeriö pyysi esityksestä lausuntoja laajasti tahoilta, joiden toimintaan esitetyillä lakimuutoksilla olisi vaikutusta. Esitysluonnoksesta oli mahdollista antaa lausuntoja lausuntopalvelussa 17.2.2025-14.3.2025 välisenä aikana. Lausuntoja saatiin yhteensä 68 kappaletta. Alkuperäiset lausunnot ovat kokonaisuudessaan saatavissa valtioneuvoston hankeikkunassa osoitteessa <https://valtioneuvosto.fi/hankkeet> tunnuksella LVM005:00/2024.

Suurin osa lausunnonantajista piti kannatettavana esityksen toimivaltaisista viranomaisista koskevia muutoksia, joilla mahdollistetaan muutosten tekeminen rautatieliikenteen toimivaltaisiin viranomaisiin. Lausunnoissa puollettiin laajasti esityksen lähtökohtana olevaa periaatetta, jossa alueellista toimivaltaa koskevien muutosehdotusten lähtökohtana olisivat alueiden omat tarpeet.

Lausunnonantajien enemmistö näki kannatettavana ja perusteltuna ehdotettua muutosta, jossa liikenne- ja viestintäministeriöllä nykyisin oleva rautatieliikenteen toimivalta HSL-alueen ulkopuolella siirrettäisiin Liikenne- ja viestintävirastolle. Esimerkiksi VR- Yhtymä Oyj (VR), Suomen Yrittäjät, sekä Keskuskauppakamari näkivät toimivallan siirron mahdollistavan synergiaetuja, kun myös muuta joukkoliikenteen hankintatoimivaltaa keskitetään Liikenne- ja viestintävirastolle. Ammattiliitto Pro ry sekä Paikallisliikenneliitto ry painottivat lausunnossaan tarvetta varmistaa riittävä resursointi virastolle uusien tehtäviensä hoitamiseksi.

Nykyisin Liikenne- ja viestintäviraston yhteydessä toimiva rautatiealan sääntelyelin ehdotetaan siirrettäväksi Kilpailu- ja kuluttajaviraston yhteyteen. Siirron taustalla on rautatiemarkkinadirektiivin 55 artikla, jonka mukaan kansallisen sääntelyelimen on oltava toiminnallisesti riippumaton kaikista toimivaltaisista viranomaisista, jotka osallistuvat julkista palveluhankintaa koskevan sopimuksen tekemiseen. Useat lausunnonantajat näkivät Kilpailu- ja kuluttajaviraston luontevana kohteena rautatiealan sääntelyelimelle.

Useissa lausunnoissa käsiteltiin esitysluonnoksessa ehdotettua kansallista rajoitusta palvelusopimusasetuksen mukaisten kynnysarvojen alittavien sopimusten suorahankintamahdollisuuteen. Valtaosa suorahankintapoikkeuksen rajoittamista koskevista lausunnoista vastusti esitysluonnoksen ehdotettua rajoitusta. Esimerkiksi Rautatiealan Unioni RAU ry, Uudenkaupungin kaupunki sekä Suomen Lähijunat Oy katsoivat, että kilpailuttamisen hallinnollisesti raskaan prosessin takia suorahankinta voi kynnysarvot alittavissa tilanteissa muodostua kokonaistaloudellisimmaksi tavaksi toteuttaa hankinta. Tampereen kaupunki katsoi suorahankinnan voivan mahdollistaa pienimuotoisen liikennöinnin aloittamisen sellaiselle uudelle operaattorille, jolla ei muuten olisi jo ennestään toiminnassa olevaa liikennettä ja kykyä menestyä tarjouskilpailussa. Myös Suomen Yrittäjät sekä Keskuskauppakamari vastustivat esitettyä suorahankintojen kieltoa. Niiden lausuntojen mukaan uudet toimijat eivät ensisijaisesti lähde rautatieliikenteen palvelumarkkinaan pienten hankintakokonaisuuksien houkuttelemana. Helsingin Seudun Liikenne -kuntayhtymä (HSL) vastusti ehdotettua suorahankintapoikkeuksen kieltoa toteamalla, ettei ehdotettu kansallinen rajoitus edistäisi käytännössä kilpailua, vaan hidastaisi sekä henkilöjunaliikenteen palveluntarjonnan joustavaa kehittymistä pitkällä aikavälillä. HSL teki vertailua Ruotsin markkinatilanteeseen, jossa kilpaillusta junaliikennemarkkinasta huolimatta pienten hankintojen kynnysarvot alittavaa hankintaa ei ole

pidetty järkevänä kilpailuttaa ja ainoaan pienempään hankintaan, josta oli järjestetty tarjouskilpailu, saatiin vain yksi tarjous.

Kaiken kaikkiaan ehdotettua pienten hankintojen kynnysarvot alittavien suoramarkkinointien kansallista kieltämistä vastustettiin seitsemässätoista lausunnossa. Toisaalta suoramarkkinointipoikkeuksen rajaamista puoltavia lausuntoja saatiin neljä kappaletta (työ- ja elinkeinoministeriö, Kilpailu- ja kuluttajavirasto, rautatiealan sääntelyelin sekä Vammaisfoorumi).

Useat lausunnon jättäneistä kunnista, kaupungeista ja maakuntaliitoista olivat yleisesti huolissaan ostoliikenteen palvelutason madaltumisesta suhteessa nykyiseen palvelutasoon. Esitysluonnoksen muutosten mahdollisena riskinä nähtiin, että valtio osoittaisi tulevaisuudessa suuremman osan nykyisistä ostoliikennekustannuksistaan alueellisille viranomaisille. Muun muassa Kymenlaakson kauppakamari katsoi, että valtion tulisi jatkossakin säilyttää kokonaisvastuunsa alueellisesta junaliikenteestä ja turvata rautatieliikenteen rahoitus, jotta kilpailun avaaminen ei johtaisi palvelutason laskuun. Tältä osin voidaan todeta, ettei toimivaltamuutokset mahdollistavalla sääntelyllä ole suoraa vaikutusta ostoliikennepalveluiden rahoituspohjaan. Vaikutukset palvelutasoon ja rahoitukseen riippuvat siitä, minkälaisia ehdotuksia toimivaltamuutoksista tehdään alueiden omien tarpeiden perusteella.

Vammaisfoorumi ry, Kuuloliitto ry sekä Invalidiliitto ry korostivat esteettömyyskysymysten merkitystä osana henkilöjunaliikenteen hankinta- ja kilpailutusratkaisuja. Esteettömyyteen kiinnittivät lausunnossaan huomiota myös Suomen Kuntaliitto ry, Mäntsälän kunta sekä Savonlinnan kaupunki. Kuuloliitto korosti lausunnossaan sitä, kuinka liikennepalvelulain järjestelmässä kokonaistaloudellisesti edullisimman tarjouksen vertailuperusteina voidaan pitää myös esteettömyyttä.

Työ- ja elinkeinoministeriö, oikeusministeriö, Suomen Kuntaliitto ry, VR-Yhtymä Oyj sekä HSL kiinnittivät lausunnoissaan yksityiskohtaisempia huomiota ehdotettuihin liikennepalvelulain 19 luvun säännöksiin. Lausunnoissa huomautettiin, että hankintalakia ollaan samanaikaisesti uudistamassa niin, että esimerkiksi hankintalain 75 §:n osalta hankintayksiköllä olisi tietyissä tilanteissa velvollisuus hankintojen jakamiseen. Erityisesti HSL korosti, ettei vastaavaa hankintasopimusten jakamisen velvoitetta ole realistista soveltaa tällaisiin joukkoliikennepalveluiden hankintoihin.

Lisäksi VR ja Suomen Kuntaliitto ry huomauttivat, että esitysluonnoksessa ehdotettu muutos, jossa liikennepalvelulain 164 §:n viittaus osoitteeseen ”www.hankintailmoitukset.fi” muutettaisiin viittaukseksi ”julkisten hankintojen palveluun” poikkeaa hankintalain käytännöstä, eikä ehdotettu ilmaus ole alalla vakiintunut ja yksiselitteinen.

Hankintamenettelyitä koskeviin säännöksiin tehtiin muutoksia jatkovalmistelussa. Saadun lausuntopalautteen perusteella ehdotettu pienten hankintojen suoramarkkinointipoikkeuksen rajoitus päätettiin poistaa esityksestä, sillä sidosryhmien esittämät näkemykset suoramarkkinointien rajoittamisen vaikutuksista junaliikennemarkkinan kehitykselle ja kilpailun edistämiseksi nähtiin perusteltuina. Esitettyä uutta viittausta hankintalain 75 §:ään muutettiin siten, että säännösviittauksen sijaan esitetään voimassa olevaa hankintalakia vastaavia uusia säännöksiä hankintojen jakamisesta liikennepalvelulakiin. Esitetyt uudet säännökset hankintojen jakamisesta vastaisivat myös erityisalojen hankintalakia, jota pääasiassa sovelletaan linja-autoliikenteen hankinnoissa Suomessa. Jatkovalmistelussa on tarkennettu pakollisten ja harkinnanvaraisten poissulkemisperusteiden tarkistamista koskevia säännöksiä. Lausuntokierroksella olleeseen esitysluonnokseen sisältyi rikosrekisterilain muutos, josta luovuttiin, koska jatkovalmistelussa katsottiin, että liikenneharjoittajan

poissulkemisperusteiden tarkistaminen voidaan tehdä yhteisösakko-otteen perusteella, eikä rikosrekisterilakia ole siksi tarpeen muuttaa. Lisäksi esitettyihin liikennepalvelulain 19 luvun muutoksiin tehtiin säännösteknisiä korjauksia lausuntopalautteen perusteella.

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 selkiytettävän siten, että pykälän 1 momentin mukaan luvun 19 mukaisia hankintamenettelyjä sovellettaisiin silloin, kun tehdään linja-autoliikenteen ja raitiovaunuliikenteen käyttöoikeussopimuksia, sekä rautatie- ja metroliikenteen käyttöoikeussopimuksia tai julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia. Voimassa olevan pykälän 1 momentin suorahankintaa koskevat säännökset ehdotetaan siirrettäväksi 168 §:n 1 momenttiin.

Muutokset tehtäisiin, jotta soveltamisala vastaa paremmin komission tiedonantoa palvelusopimusasetuksen tulkitsevista suuntaviivoista (2023/C 222/01)²⁸. 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 avataan tarkemmin myös 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

²⁸ https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=OJ%3AJOC_2023_222_R_0001

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 tarpeellisenä, sillä siinä todetaan palvelusopimusasetuksen soveltamisala. 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.

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. Tiedonannon mukaan rajat ylittävää yhteistyötä voidaan toteuttaa eri tavoin, sopimukset voivat olla muodoltaan erilaisia ja toimivaltaisilla viranomaisilla on laaja harkintavalta sopimuksen sisällöstä.

Voimassa olevan 163 §:n 1–3 sekä 5–6 momentin hankinnasta ilmoittamista koskevat säännökset siirrettäisiin 164 §:ään siten, että samassa pykälässä säädettäisiin julkisen palvelun velvoitteesta ja hankinnan ilmoittamisesta. Muutos tehtäisiin, koska ennen julkisen liikenteen palveluhankintoja toimivaltaisen viranomaisen on tehtävä päätös palveluiden järjestämisestä palvelusopimusasetuksen mukaisesti. Säännökset 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 kuitenkin kumottavaksi. Nykyisin tarjousten vastaanottaminen sähköisesti on pääsääntöinen toimintatapa, joten erillisiä määräaikoja muille kuin sähköisesti jätetyille tarjouksille ei pidetä enää tarpeellisenä, eikä muutos käytännössä 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 sovitulla palvelutasolla.

Julkisen palvelun velvoitteiden alaisten palveluiden hankinnasta tehdään julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus. Kun julkista palveluvelvoitetta asetetaan, toimivaltainen viranomainen arvioi hankinnan ennakoidun arvon. Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 2 momentti, jossa todettaisiin, että hankinnan ennakoidun arvon laskemiseen sovelletaan hankintalain 27–28 pykäläiä. Lisäksi momentissa kiellettäisiin hankinnan pilkkominen tai keinotekoinen yhdistely. Lisäksi 2 momentissa viitattaisiin toimivaltaisen viranomaisen mahdollisuuteen tehdä markkinakartoitus hankintalain 65 §:n mukaisesti ennen hankintamenettelyn aloittamista. Markkinakartoituksen tekeminen on hankinnoista saatujen kokemusten perusteella tärkeää, jotta saadaan tietoja esimerkiksi suunniteltujen liikennöinti- ja aikataulujen toimivuudesta. Työ- ja elinkeinoministeriö valmistelee uudistusta, jonka yhtenä tavoitteena on markkinavuoropuhelun lisääminen. Hankintalain muuttamista käsittelevän työryhmän muistiossa esitetään, että markkinakartoitusta ja hankinnan valmisteluun osallistumista koskevia sääntöjä tarkennettaisiin ja kannustettaisiin hankintayksiköitä markkinakartoituksen nykyistä laajempaan käyttöön hankinnan valmistelussa. Liikennepalvelulain mukaisissa hankinnoissa markkinakartoitus olisi vapaaehtoista, mutta toimivaltaiset viranomaiset voisivat harkintansa perusteella tehdä markkinakartoituksen.

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

Pykälän 1 momentiksi siirrettäisiin voimassa olevan 162 §:n 3 momentin säännökset hankintamenettelyistä.

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

Pykälään siirrettäisiin 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 3 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.

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. Mahdollisuudesta keskeyttää hankintamenettely ei ole säädetty liikennepalvelulain mukaisissa hankinnoissa, mikä on aiheuttanut epäselvyyttä siitä, voidaanko hankintamenettelyä ylipäätään keskeyttää.

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

164 a §. *Hankintasopimuksen jakaminen osiin.* Lakiin ehdotetaan lisättäväksi uusi pykälä hankintasopimuksen jakamisesta osiin. Pykälä vastaisi hankintalain ja erityisalojen hankintalain säännöksiä hankintasopimusten jakamisesta. Käynnissä olevan hankintalain muuttamista käsittelevän työryhmän muistiossa ehdotetaan hankintalakia muutettavaksi siten, että EU-kynnysarvon ylittävä hankinta voitaisiin olla jakamatta osiin vain erityisistä syistä. Julkisen liikenteen palveluhankintoihin velvoite hankintojen jakamiseen soveltuisi huonosti, koska hankintojen lähtökohtana on yleensä kattava alueellinen liikennöintikokonaisuus ja sen toiminnallisuus. Toisaalta silloin, kun toimivaltaisella viranomaisella on edellytykset jakaa hankittava liikenne useampaan itsenäiseen sopimuskohteeseen, sillä tulisi olla mahdollisuus käyttää toimivan kilpailun edistämiseksi hankinnassa keinoja, jotka rajoittavat yhden tarjoajan mahdollisuutta voittaa useampia sopimuskohteita.

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 76–77 §: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.

Sovellettaessa hankintalain 77 §:ä tämän luvun mukaisissa hankinnoissa tulee huomioida, että palvelusopimusasetuksen 4 artiklan 7 kohdan alihankkijoiden käyttöä rajoittava säännös soveltuu palvelusopimusasetuksen mukaisiin hankintoihin. Euroopan unionin tuomioistuim on oikeuskäytännössään vahvistanut, että sovellettaessa unionin yleisiä hankintasäädöksiä palvelusopimusasetuksen 4 artiklan 7 kohdassa vahvistetut alihankintaa koskevat säännöt ovat ensisijaiset julkisia hankintoja koskevissa direktiiveissä vahvistettuihin yleissäännöksiin nähden (tuomio 27.10.2016, Hörmann Reisen, C-292/15, EU:C:2016:817, kohdat 34–48). Komission palvelusopimusasetusta koskevista tulkitsevista suuntaviivoista (2023/C 222/01) todetaan, että asetuksen 4 artiklan 7 kohdan mukaisesti julkisen palvelun sopimuksessa on määrättävä, onko alihankinta mahdollinen ja jos on, missä laajuudessa. Komissio katsoo, että mikäli alihankinnat ovat mahdollisia, julkisen liikenteenharjoittajan on hoidettava itse suurin osa julkisista henkilöliikennepalveluista. Kohdan ilmausta ”suurin osa” on tulkittu niin, että julkisista liikennepalveluista yli kolmanneksen toteuttaminen alihankinnalla edellyttäisi vahvoja perusteita. Unionin tuomioistuim on toisaalta vahvistanut, että julkista palveluhankintaa

koskeva palveluiden hoitaminen voidaan poikkeuksellisesti järjestää täysimääräisesti alihankintana silloin, kun sopimus kattaa samanaikaisesti julkisten henkilöliikennepalvelujen suunnittelun, rakentamisen ja hoitamisen (tuomio 27.10.2016, Hörmann Reisen, C-292/15, EU:C:2016:817, 53 kohta).

166 §. Ehdokkaiden ja tarjoajien valinta. Ehdotetaan 1 ja 2 momentti kumottavaksi, koska niiden säännöksillä tarkennetaan 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. Pykälän 1 momentissa tarkennetaan neuvottelujen edellytyksiä ja 2 momentissa neuvottelujen tarkoitusta. Lisäksi 2 momentin mukaan neuvottelut voidaan käydä vaiheittain. Neuvottelumenettelyä ei ole laajasti käytetty liikennepalvelulain mukaisissa hankinnoissa. Säännösten kumoamisella ei olisi suurta vaikutusta hankintamenettelyihin, sillä palvelusopimusasetus jo mahdollistaa neuvotteluiden käymisen ja tarkemmille menettelytapanoille on käytännössä ollut hyvin vähän tarvetta.

Pykälään ehdotetaan siirrettäväksi voimassa olevan 165 §:n 1 ja 2 momentin säännökset ehdokkaiden ja tarjoajien valinnasta. Pykälän otsikko ehdotetaan muutettavaksi, jotta se vastaisi muutetun pykälän sisältöä. Ehdokkaalla tarkoitetaan kaksivaiheiseen menettelyyn osallistuvaa palveluntarjoajaa.

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, jotka koskevat alihankkijoiden vaihtamista. Voimassaolevan sääntelyn mukaan 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. Yrityksen tai yhteisön rikostausta voidaan tarkastaa tilaamalla rikosrekisteriote (yhteisösakko-ote). Yhteisösakkoja koskevien rikosrekisteriotteiden antaminen perustuu rikosrekisterilain 6 §:n 8 momenttiin, jonka mukaan sillä, jolla on oikeus kirjoittaa oikeushenkilön nimi, on rekisterin pitämismenettelystä riippumatta tarkastus- ja tiedonsaantioikeus oikeushenkilön puolesta sekä oikeus saada sitä koskeva ote rekisteristä. Hankintalain muuttamista käsittelevän työryhmän muistiossa esitetään hankintalakia muutettavan siten, että hankintayksikkö voisi todentaa pakollisten poissulkemisperusteiden olemassaolon tarjoajien vakuutuksella. Pykälän 2 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.

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 säännökset lisätilauksesta ja sopimuksen voimassaoloajan pidentämisestä siirrettäisiin 171 §:ään.

Pykälän 1 momentiksi siirrettäisiin voimassa olevan 162 §:n suorahankintoja koskevat säännökset.

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

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

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. Pykälät on pyritty järjestämään luvun sisällä siten, että ne vastaavat hankintaprosessin eri vaiheita. Pykälän otsikointia ehdotetaan muutettavaksi tehtyjen muutosten vuoksi.

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 volyymia ja vastaavaa korvausta on mukautettava liikennöinnin laajennuksen vuoksi. Erityisesti rautatieliikenteen sopimukset tehdään yleensä pitkäksi ajaksi, palvelusopimusasetuksen mukaan julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten on oltava määräaikaaisia. Niiden voimassaoloaika saa olla enintään kymmenen vuotta, kun on kyse linja-autoliikenteen palveluista, ja enintään 15 vuotta, kun on kyse rautateiden henkilöliikenteen ja muiden raideliikennemuotojen palveluista. Toimivaltaiset viranomaiset eivät välttämättä kykene ennakoimaan palvelutarpeiden muutoksia ennakkollisesti pitkien sopimuskausien aikana, eikä kaikissa tilanteissa ole tarkoituksenmukaista tehdä uutta sopimusta varsinkin, jos kyse on verrattain pienistä muutoksista.

Palvelusopimusasetukseen ei sisälly 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 energiahuollon, 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 sopimuksentekomenettelyyn – 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.

181 §. *Palvelusopimusasetuksessa tarkoitetut tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset.* Pykälän 3 momentin 9 kohtaan lisättäisiin Hailuoto Oulun kaupungin toimivalta-alueeseen. Alueen kunnat ovat lähettäneet liikenne- ja viestintäministeriölle ehdotuksen toimivalta-alueen muutoksista keväällä 2025. Muutos tukee joukkoliikenteen seudullista kehittymistä Oulun seudulla ja luo edellytyksiä alueen tieliikenteen henkilökuljetusten tehokkaammalle järjestämiselle.

Pykälän 4 momentin viittaus 171 §:ään muutettaisiin, sillä pykälän säännökset ehdotetaan siirrettäväksi 163 §:ään.

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 alueellisia tarpeita palvelevaa rautatieliikennettä, jolloin lähtökohtana on valtion ja alueen kuntien yhteistyö. Kuten voimassa olevassa laissa, pykälän 1 momenttiin sisältyisi edelleen säännös, jonka perusteella 181 §:n 2 ja 3 momentissa mainitut kunnalliset ja seudulliset viranomaiset omalla toimivalta-alueellaan olisivat toimivaltaisia viranomaisia muuta raideliikennettä, kuten metro- ja rautatieliikennettä koskevissa asioissa.

Viranomaisen yhteistyöstä kuntien ja muiden viranomaisten sekä sidosryhmien kanssa säädettäisiin edelleen tarkemmin pykälän 2 momentissa, kuten voimassa olevassa laissa. Viittaus 171 §:ään muutettaisiin, sillä pykälän säännökset ehdotetaan siirrettäväksi 163 §:ään.

182 a §. *Rautatieliikenteen alueellista toimivaltaa koskevat muutokset.* Lakiin ehdotetaan lisättäväksi uusi pykälä, missä määriteltäisiin, millä tavoin ja millä perustein 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 seudullisia viranomaisia vastaavat yhteenliittymät, joissa yhdellä kunnalla on vastuu liikenteen järjestämisestä usean kunnan alueella. Muutokset voisivat koskea uutta rautatieliikenteen toimivaltaista viranomaista tai muutoksia nykyisiin rautatieliikenteen toimivaltaisten viranomaisten toimivalta-alueisiin.

Pykälän 2 momentissa määriteltäisiin perusteet, jotka tulisi ottaa toimivalta-alueiden muutoksissa huomioon. Perusteita arvioimalla liikenne- ja viestintäministeriön tulisi varmistua siitä, että ehdotetulla toimivalta-alueella julkisesti tuettu junaliikenne on toteutettavissa ehdotuksen mukaisesti, koska toimivaltamuutosten tavoitteena on kehittää julkisesti tuettua junaliikennettä siten, että se palvelisi paremmin paikallisen ja alueellisen liikkumisen tarpeita. Perusteet tukevat myös toimivaltamuutosta koskevan säädösmuutoksen vaikutustenarviointia. Perusteiden tarkoitus on varmistaa ehdotusten tasapuolinen ja läpinäkyvä kohtelu. Ehdotuksen liitteenä tulisi toimittaa selvitykset rautatieliikenteen järjestämiseen liittyvistä perusteista osana toimivalta-alueen muutosta koskevaa ehdotusta, jotta liikenne- ja viestintäministeriö voisi arvioida toimivaltaisen viranomaisen järjestämän henkilöjunaliikenteen toteutettavuutta ja vaikutuksia.

Ehdotetun 2 momentin 1 kohdan mukaan uuden alueellisen henkilöjunaliikenteen palvelutason suunnittelu olisi sovittava yhteen muuhun rautatieliikenteeseen ja liikenteen palveluihin. Rajallinen ratakapasiteetti asettaa alueelliselle henkilöjunaliikenteelle reunaehdoja, jotka vaikuttavat siihen, minkälaista palvelutasoa henkilöjunaliikenteessä on mahdollista tarjota. Nämä rajoitukset tulisi selvittää ja ottaa huomioon palvelutason suunnittelussa. Toimivaltaisen viranomaisen järjestämän junaliikenteen suunnittelussa tulisi myös määritellä sen rooli paikallisessa ja alueellisessa liikennejärjestelmässä. Linja-autoliikenteen ja julkisesti tuetun junaliikenteen keskinäiseen suhteeseen ml. yhtenäiset lippuratkaisut, sekä liityntäyhteyksiin olisi erityisesti huomioitava.

Pykälän 2 momentin 2 kohdassa viitattaisiin selvityksiin suunnitellun julkisesti tuetun 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. Julkisesti tuetun junaliikenteen vaatimaan infrastruktuuriin vaikuttaa keskeisesti 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. Arvion tekeminen ei edellyttäisi, että esimerkiksi kalustoyhtiön kanssa tulisi tehdä vuokrasopimus kalustosta, vaan arviota siitä, miten palvelusopimusasetuksen mukainen pääsy kalustoon voitaisiin tarjota.

Pykälän 2 momentin 4 kohta mukaan toimivaltamuutoksissa olisi huomioitava myös viranomaisen valmistelemat päätökset junaliikenteen järjestämisestä, liikenteen palvelutasosta ja sen rahoituksesta. Kuntien, tai muiden mahdollisten tahojen, jotka haluaisivat rautatieliikenteen toimivallan, tulisi tehdä siitä tarvittavat päätökset, joissa otettaisiin huomioon myös järjestettävästä liikenteestä aiheutuvat kustannukset. Varsinaiset hankintapäätökset tekisi toimivaltainen viranomainen sen jälkeen, kun toimivaltamuutos on tullut voimaan. Toimivaltainen viranomainen vastaa sekä palvelun järjestämisestä, että sen rahoituksesta. Silloin, kun useampi taho järjestää liikennettä yhdessä, tulisi niiden keskenään sopia järjestämis- ja rahoitusvastuiden jakautumisesta, sekä hyväksyttävästä julkisen tuen tasosta.

Rautatieliikennettä koskevat palvelusopimukset ovat tyypillisesti kestoaltaan pitkiä, ja sopimuksissa tulee ottaa huomioon tehtävien sopimusten ajallinen kesto. Silloin, kun useampi kunta osallistuisi junaliikenteen järjestämiseen ja rahoittamiseen, jokaisen kunnan tulee tehdä päätös halukkuudesta junaliikenteen järjestämiseen ja sen rahoittamisesta kuntien keskenään sopimalla tavalla, sopimuskauden pituus huomioiden. Kunnat voivat hoitaa toimivaltaisen viranomaisen tehtävää sopimuksen nojalla yhteistoiminnassa, mihin sovellettaisiin kuntalain (410/2015) 8 luvun säännöksiä.

260 §. *Muutoksenhaku hankinta-asioissa.* Pykälän 1 momenttia muutettaisiin siten, että siinä viitattaisiin lain 19 lukuun, missä säädetään hankintamenettelyissä ja hankinnoissa käytettävistä sopimustyypeistä, joihin sovellettaisiin momentissa mainittuja hankintalain säännöksiä.

Pykälän 4 momentin viittaus lain 162 §:ssä tarkoitettuihin hankintasopimuksiin päivitetäisiin, koska säännökset ehdotetaan siirrettäväksi 168 §: ään.

Selkeyden vuoksi koko pykälä muutettaisiin.

7.2 Raideliikennelaki

147 §. *Säätelyelin.* Pykälän 1 momenttia muutettaisiin siten, että rautatiealan säätelyelin sijoitettaisiin Kilpailu- ja kuluttajaviraston yhteyteen, missä se olisi järjestettävä organisatorisesti, toiminnallisesti, hierarkkisesti ja päätöksenteoltaan oikeudellisesti itsenäiseksi viranomaistoiminnaksi

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

Selkeyden vuoksi koko pykälä muutettaisiin.

148 §. *Säätelyelimen päällikkö.* Pykälän 4 momenttia muutettaisiin siten, että säätelyelimen päällikkö esittäisi vuosittaisen sidonnaisuusilmoituksensa työ- ja elinkeinoministeriölle liikenne- ja viestintäministeriön sijaan.

Selkeyden vuoksi koko pykälä muutettaisiin.

7.3 Laki Liikenne- ja viestintävirastosta

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

7.4 Laki Kilpailu- ja kuluttajavirastosta

2 a §. *Rautatiealan säätelyelin.* Lakiin ehdotetaan lisättäväksi uusi pykälä, jonka mukaan rautatiealan säätelyelin toimii Kilpailu- ja kuluttajaviraston yhteydessä. Säätelyelimen asemasta, ratkaisuvallasta ja tehtävistä säädetään erikseen raideliikennelaissa. Raideliikennelain 20 luvussa säädetään muun muassa säätelyelimestä, sen päälliköstä ja tehtävistä sekä säätelyelimen oikeudesta saada tietoja ja päätöksenteosta.

8 Voimaantulo

Lakien ehdotetaan tulevan voimaan 1.1.2026.

9 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.

10 Suhde muihin esityksiin

10.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä

Liikenne- ja viestintäministeriössä on valmistelussa hallituksen esitys, jolla liikennepalvelulakiin tehtäisiin eräitä kaupunkiraideliikennettä koskevia muutoksia sekä teknisluonteisia tarkistuksia. Kyseisellä esityksellä ei ole suoranaista yhteyttä tässä hallituksen esityksessä esitettyihin muutoksiin.

Työ- ja elinkeinoministeriössä on käynnissä hanke, missä valmistellaan muutoksia hankintalakiin ja erityisalojen hankintalakiin. Muutosten on tarkoitus tulla voimaan 1.1.2026. Siltä osin, kun työ- ja elinkeinoministeriössä valmisteltu hankintalain muutos koskee säännöksiä, joihin viitataan liikennepalvelulaissa, muutokset koskisivat myös liikennepalvelulaissa säädettyjä hankintamenettelyjä (19 luku).

10.2 Suhde talousarvioesitykseen

Esitys liittyy esitykseen valtion vuoden 2026 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 toimintamenomomentilta (31.01.02) Kilpailu- ja kuluttajaviraston toimintamenomomentille (32.01.06). Määrärahan siirto koskisi siirtyvän henkilöstön palkka- ja matkamenoja, sekä osuutta muista yleiskustannuksista sekä hallinto- ja tukipalveluista. Muutoin esityksellä ei ole vaikutuksia valtion talousarvioon.

11 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. Valtio on myös osoittanut tukea toimivaltaisille viranomaisille julkisen henkilöliikenteen palvelujen ostoihin ja kehittämiseen osoitetusta määrärahasta. Kaikille avointen henkilöliikenteen palveluiden järjestämisestä aiheutuvia kustannuksia ei oteta huomioon 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 ja 171 §, 181 §:n 3 momentin 9 kohta ja 4 momentti, 182 ja 260 §,
sellaisina kuin niistä ovat, 162 ja 171 § osaksi laeissa 371/2019 ja 1256/2020, 163 § osaksi laeissa 371/2019 ja 301/2018, 181 §:n 3 momentin 9 kohta laissa 1087/2023 ja 4 momentti laissa 60/2022, 182 § laissa 371/2018 ja 260 § laissa 1256/2020, sekä
lisätään lakiin uusi 164 a ja 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 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 viranomaisten suostumuksella, jonka alueella palveluja tarjotaan.

Ennen hankintamenettelyn aloittamista toimivaltainen viranomainen voi tehdä hankintalain 65 §:ssä tarkoitetun markkinakartoituksen. Julkisen palvelun velvoitteiden alaisten palveluiden hankinnan ennakoitu arvo lasketaan mainitun lain 27 §:ssä säädetyllä tavalla. Käyttöoikeussopimusten ennakoitu arvo lasketaan mainitun lain 28 §:ssä säädetyllä tavalla.

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*).

Toimivaltaisen viranomaisen on kohdeltava hankintamenettelyn osallistujia ja muita toimittajia tasapuolisesti ja syrjimättömästi sekä toimittava avoimesti ja suhteellisuuden vaatimukset huomioon ottaen. Jos tarjouskilpailussa ehdokkaana tai tarjoajana on toimivaltaisen viranomaisen organisaatioon kuuluva yksikkö, toimivaltaisen viranomaisen omistama yhteisö tai laitos taikka toinen toimivaltainen viranomainen, 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 yksi- tai kaksivaiheisella menettelyllä tehtävistä käyttöoikeussopimuksista. Ilmoitukset on toimitettava julkaistavaksi toimitettava julkaistavaksi sähköisesti internetosoitteessa www.hankintailmoitukset.fi. Hankintaan liittyvään tietojenvaihtoon sovelletaan lisäksi hankintalain 8 luvun säännöksiä. Hankintaa koskevissa ilmoituksissa voidaan hyödyntää vakiolomakkeita mainitun lain 59 §:ssä säädettyllä tavalla.

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 §:ssä säädettyllä tavalla kutsuttava yhtäaikaaisesti ja kirjallisesti valitut ehdokkaat jättämään tarjouksensa tai osallistumaan neuvotteluihin. Tarjousaikaa on pidennettävä mainitun lain 56 §:n 5 momentissa säädettyllä tavalla, 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 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.

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

164 a §

Hankintasopimuksen jakaminen osiin

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettu toimivaltainen viranomainen voi tehdä hankintasopimuksen erillisinä osina ja määritellä kyseisten osien koon ja kohteen. Jos toimivaltainen viranomainen ei jaa hankintasopimusta osiin, sen on esitettävä jakamatta jättämisen syyt hankinta-asiakirjoissa, hankintapäätöksessä tai hankintamenettelyä koskevassa erillisessä kertomuksessa.

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitetun toimivaltaisen viranomaisen on ilmoitettava hankintailmoituksessa, voiko tarjouksen antaa yhdestä, useammasta vai kaikista osista. Jos tarjouksia voi antaa useammasta tai kaikista osista, toimivaltainen viranomainen voi rajoittaa niiden osien määrää, joihin saman tarjoajan tarjous voi tulla valituksi. Tällöin toimivaltaisen viranomaisen on ilmoitettava hankintailmoituksessa niiden osien enimmäismäärä, joihin saman tarjoajan tarjous voi tulla valituksi. Toimivaltaisen viranomaisen on ilmoitettava hankintailmoituksessa tai tarjouspyynnössä säännöt, joita se soveltaa ratkaistessaan, mihin osaan tarjoajan tarjous tulee valituksi, jos tarjoajan tarjous tulisi valituksi hankintailmoituksessa ilmoitettua enimmäismäärää useampaan osaan.

Toimivaltainen viranomainen voi yhdistää useampia osia tai kaikki osat samaan hankintasopimukseen. Toimivaltaisen viranomaisen on ilmoitettava hankintailmoituksessa, mitkä osat tai osien ryhmät se voi yhdistää.

165 §

Tarjouspyyntö

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

Tarjouspyynnössä ja hankintailmoituksessa tulee olla:

- 1) hankinnan kohteen määrittely sekä palvelun 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, 76 ja 77 §:n säännöksiä, jotka koskevat hankinnan kohteen kuvausta, merkkien käyttöä hankinnan kohteen kuvauksessa, teknistä selvitystä, vaatimustenmukaisuuden osoittamista, vaihtoehtoisia ja rinnakkaisia tarjouksia sekä alihankintaa. Rautatieliikennettä koskeviin muihin kuin käyttöoikeussopimuksiin sovelletaan lisäksi, mitä mainitun lain 58 §:ssä säädetään jälki-ilmoitusvelvollisuudesta.

166 §

Ehdokkaiden ja tarjoajien valinta

Tarjoajat on kaksivaiheisessa menettelyssä valittava sekä tarjoajien soveltuvuus yksivaiheisessa menettelyssä arvioitava ennalta ilmoitettuja tarjoajien taloudelliseen ja rahoitukselliseen tilanteeseen, tekniseen suorituskyykyyn ja ammatilliseen pätevyyteen liittyviä taikka muita objektiivisia ja syrjimättömiä perusteita noudattaen. Tarjoajille voi asettaa hankintalain 85 §:ssä säädettyjä 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 vaihtamiseen sovelletaan hankintalain 78 §:ää. Liikenteenharjoittajan korjaaviin toimenpiteisiin sovelletaan mainitun lain 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 vaihtoehtoista ja rinnakkaisista tarjouksista sekä mainitun lain 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. Ilman tarjouskilpailua tehtäviin, palvelusopimusasetuksen mukaisiin hankintoihin sovelletaan lisäksi, mitä hankintalain 58, 60 ja 131 §:ssä säädetään suorahankintojen ilmoittamisesta.

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 §:ssä säädettyllä tavalla.

Yksinoikeus voidaan antaa kaikentyyppisten 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 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 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.

181 §

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettut tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset

Seuraavat seudulliset viranomaiset ovat toimivalta-alueellaan palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia:

9) Oulun kaupunki Hailuodon, Iin, Kempeleen, Limingan, Lumijoen, Muhoksen kuntien, Oulun kaupungin ja Tyrnävän kunnan muodostamalla alueella;

Jos toimivaltaiset viranomaiset toimivat 163 §:ssä tarkoitettulla tavalla julkisen henkilöliikenteen alalla, niiden on suunniteltava palvelut ensisijaisesti seudullisina tai alueellisina kokonaisuuksina ja tavoiteltava kaikkien henkilökuljetusten yhteensovittamista. Suunnittelussa asiakkaiden liikkumistarpeisiin perustuvat markkinaehtoisesti syntyvät palvelut ja julkisesti hankitut palvelut on sovitettava yhteen. Viranomaisten on liikkumispalveluita suunnitellessaan kuultava alueella toimivia henkilöliikennepalveluiden tarjoajia sekä toimittava yhteistyössä muiden viranomaisten ja kuntien kanssa.

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 toimivaltaisista viranomaisista ovat 181 §:n 2 ja 3 momentissa mainitut kunnalliset ja seudulliset viranomaiset omalla toimivalta-alueellaan.

Jos toimivaltaisista viranomaisista toimivat 163 §:ssä tarkoitetulla tavalla julkisen henkilöliikenteen alalla, niiden on suunniteltava palvelut ensisijaisesti seudullisina tai alueellisina kokonaisuuksina ja tavoiteltava kaikkien henkilökuljetusten yhteensovittamista. Suunnittelussa asiakkaiden liikkumistarpeisiin perustuvat markkinaehtoisesti syntyvät palvelut ja julkisesti hankitut palvelut on sovittava yhteen. Viranomaisten on liikennettä suunnitellessaan kuultava alueella toimivia henkilöliikennepalveluiden tarjoajia sekä toimittava yhteistyössä muiden viranomaisten ja kuntien kanssa.

182 a

Rautatieliikenteen toimivaltaisten viranomaisten alueellisen toimivallan muuttaminen

Kunnalliset ja seudulliset viranomaiset voivat kirjallisesti ehdottaa liikenne- ja viestintäministeriölle rautatieliikenteen toimivaltaisten viranomaisten alueellisen toimivallan muuttamista.

Harkitessaan alueellista toimivaltaa koskevia muutoksia liikenne- ja viestintäministeriön tulee ottaa huomioon:

- 1) miten julkisesti tuettu henkilöjunaliikenteen palvelutaso on suunniteltu sovittavaksi yhteen muuhun rautatieliikenteeseen ja muihin liikenteen palveluihin;
- 2) selvitykset julkisesti tuetun henkilöjunaliikenteen edellyttämistä infrastruktuuritarpeista;
- 3) arvion toimenpiteistä sen varmistamiseksi, että suunniteltuun liikenteeseen sopivan liikkuvan kaluston käyttöön on tosiasiallinen ja syrjimätön pääsy;
- 4) henkilöjunaliikenteen hankintayhteistyöhön tai rahoitukseen osallistuvien tahojen päätökset henkilöjunaliikenteen järjestämisestä ja palveluiden rahoittamisesta julkisesti tuetun henkilöjunaliikenteen hankinnan suunnitellun sopimuskauden ajan.

260 §

Muutoksenhaku hankinta-asioissa

Edellä 19 luvussa tarkoitetussa hankinta-asiaa sovelletaan hankinnan arvosta riippumatta hankintalain:

- 1) 132 §:ää hankintaoikaisun tekemisestä, 133 §:ää hankintaoikaisun vireilletulosta sekä 134 §:ää hankintaoikaisun käsittelyn vaikutuksesta markkinaoikeuden käsittelyyn;
- 2) 145 §:ää muutoksenhakuun oikeutetuista;
- 3) 146 §:n 1 ja 2 momenttia muutoksenhaun kohteesta ja rajoituksista;
- 4) 147 §:n 1, 3 ja 4 momenttia muutoksenhakuajasta;
- 5) 148 §:ää muutoksenhausta ilmoittamista hankintayksikölle sekä hankinta-asioiden luettelosta;
- 6) 149, 151 ja 152 §:ää, 154 §:n 1 momentin 1–4 kohtaa sekä 155, 160–163, 165 ja 167 §:ää käsittelystä markkinaoikeudessa ja siihen liittyvistä seikoista;
- 7) 169 §:ää vahingonkorvauksesta.

Sen lisäksi, mitä hankintalain 145 §:n 2 momentissa säädetään, liikenne- ja viestintäministeriö voi saattaa hankinta-asian markkinaoikeuden käsiteltäväksi Euroopan unionin valvontamenettelyä koskevassa asiassa.

Markkinaoikeuden päätöstä, jolla markkinaoikeus on määrännyt hankintalain 154 §:n 1 momentin 1–3 kohdassa tarkoitetun seuraamuksen, on noudatettava muutoksenhausta

huolimatta, jollei korkein hallinto-oikeus toisin määrää. Markkinaoikeuden päätös mainitun momentin 4 kohdassa tarkoitetun seuraamuksen määräämisestä voidaan panna täytäntöön vain lainvoimaisen päätöksen nojalla.

Mitä edellä 1–3 momentissa säädetään muutoksenhausta hankinta-asioissa, koskee myös sellaisia 168 §:ssä tarkoitettuja hankintasopimuksia, jotka on tehty ilman tarjouskilpailua palvelusopimusasetuksen 4, 5, 5 a ja 6–8 artiklan mukaisesti.

Edellä 182 §:ssä tarkoitetun rautatieliikenteen toimivaltaisen viranomaisen päätös hankkia rautateiden henkilöliikenteen julkisen palveluvelvoitteen palvelut suorahankintana palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 4 a ja 4 b kohdassa tarkoitetuissa tilanteissa arvioi raideliikennelain 152 a §:ssä säädetyllä tavalla sääntelyelin. Muutoksenhausta sääntelyelimen antamasta arvioinnista ja sen mukaisesta päätöksestä säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa.

Tämä laki tulee voimaan päivänä _____ kuuta 20 ____.

2.

Laki

raideliikennelain 147 ja 148 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan raideliikennelain (1302/2018) 147 ja 148 §, sellaisena kuin niistä on 148 § osaksi laissa 476/2022, 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 ja sellaisiin viranomaisiin, jotka osallistuvat julkista palveluhankintaa koskevan sopimuksen tekemiseen.

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

148 §

Säätelyelimen päällikkö

Valtioneuvosto nimittää säätelyelimen päällikön viideksi vuodeksi kerrallaan. Säätelyelimen päällikön kelpoisuusvaatimuksena on virkaan soveltuva ylempi korkeakoulututkin-to, hyvä perehtyneisyys rautatieliikenteen toimialaan tai muuhun verkkotoimialaan ja virkaan kuuluviin tehtäviin.

Säätelyelimen päällikköä ei saa sanoa irti tehtävästään sellaisen syyn perusteella, joka liittyy hänen päätöksentekoonsa. Kun säätelyelimen päällikön virkasuhde päättyy, hän ei saa siirtyä seuraavan 12 kuukauden aikana rautatiemarkkinoilla toimivan yrityksen, rataverkon haltijan tai palvelupaikan ylläpitäjänä toimivan yhteisön tai yrityksen palvelukseen.

Säätelyelimen päällikkö ei saa ottaa vastaan ohjeita muilta viranomaisilta tai muulta julkiselta tai yksityiseltä yhteisöltä tehtävää hoitaessaan.

Säätelyelimen päällikön tulee toimia rautatiealaan liittyvistä markkinaetunäkökohdista riippumattomasti eikä hänellä saa olla sidoksia mihinkään rautatiealan säätelyn kohteena olevaan yritykseen tai yhteisöön. Säätelyelimen päällikön on annettava vuosittain 31 päivään joulukuuta mennessä työ- ja elinkeinoministeriölle ilmoitus sidonnaisuuksistaan ja etunäkökohdistaan. Ilmoituksesta on käytävä ilmi suorat ja epäsuorat sidonnaisuudet ja etunäkökohdat, joiden voidaan katsoa haittaavan hänen riippumattomuuttaan ja jotka saattavat vaikuttaa hänen tehtäviensä hoitamiseen.

Sen lisäksi, mitä hallintolaissa säädetään esteellisyydestä, säätelyelimen päällikön on jättäydyttävä päätöksenteon ulkopuolelle sellaisissa tapauksissa, jotka koskevat yritystä, johon hänellä on ollut suora tai epäsuora yhteys menettelyn alkamista edeltäneiden 12 kuukauden ajalta.

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 §.

2 §

Tämä laki tulee voimaan päivänä _____
kuuta 20 ____.

4.

Laki

Kilpailu- ja kuluttajavirastosta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

lisätään Kilpailu- ja kuluttajavirastosta annettuun lakiin (661/2012) uusi 2 a § seuraavasti:

2 a §

Rautatiealan sääntelyelin

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 raideliikennelaissa (1302/2018).

Tämä laki tulee voimaan päivänä _____
kuuta 20 .

Helsingissä 12.6.2025

Pääministeri

Petteri Orpo

Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne

1.

Laki

liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 19 luvun otsikko, 162–168 ja 171 §, 181 §:n 3 momentin 9 kohta ja 4 momentti, 182 ja 260 §, sellaisina kuin niistä ovat, 162 ja 171 § osaksi laeissa 371/2019 ja 1256/2020, 163 § osaksi laeissa 371/2019 ja 301/2018, 181 §:n 3 momentin 9 kohta laissa 1087/2023 ja 4 momentti laissa 60/2022, 182 § laissa 371/2018 ja 260 § laissa 1256/2020, sekä *lisätään* lakiin uusi 164 a ja 182 a § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

19 luku

19 luku

Hankintamenettelyt ja yksinoikeuden antaminen

Menettelysäännöt julkisen liikenteen palveluhankinnoissa

162 §

162 §

Hankintamenettely

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

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.

Siirretty 168 §:n 1 momenttiin

palvelusopimusasetuksen 4, 5, 5 a ja 6–8 artiklassa. Ilman tarjouskilpailua tehtäviin, palvelusopimusasetuksen mukaisiin 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 vesija 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 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).

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

163 §

Päätös palvelusopimusasetuksen mukaisesta julkisen palvelun velvoitteesta

Siirretty 164 §: 3 momentiksi

Siirretty 164 §: 4 momentiksi

koko ja sopimuksen kesto sekä tarjousten laatimisen ja toimittamisen vaatima aika. Määräajat lasketaan sitä päivää seuraavasta päivästä, jolloin hankintailmoitus on lähetetty julkaistavaksi. Jos toimivaltainen viranomainen soveltaa kaksivaiheista menettelyä, tarjousaika lasketaan 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 tarkoitetulla 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 ennakkoilmoituksen hankintalain 61 §:ssä säädetyllä tavalla.

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 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 viranomaisten suostumuksella, jonka alueella palveluja tarjotaan.

Ennen hankintamenettelyn aloittamista toimivaltainen viranomainen voi tehdä hankintalain 65 §:ssä tarkoitetun markkinakartoituksen. Julkisen palvelun velvoitteiden alaisten palveluiden hankinnan ennakoitu arvo lasketaan mainitun lain 27 §:ssä säädetyllä tavalla. Käyttöoikeussopimusten ennakoitu arvo lasketaan mainitun lain 28 §:ssä säädetyllä tavalla. 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

164 §

Hankinnasta ilmoittaminen ja määrääjät

Siirretty 165 §: 1 momentiksi

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

Siirretty 165 §: 2 momentiksi

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*).

Toimivaltaisen viranomaisen on kohdeltava hankintamenettelyn osallistujia ja muita toimittajia tasapuolisesti ja syrjimättömästi sekä toimittava avoimesti ja suhteellisuuden vaatimukset huomioon ottaen. Jos tarjouskilpailussa ehdokkaana tai tarjoajana on toimivaltaisen viranomaisen organisaatioon kuuluva yksikkö, toimivaltaisen viranomaisen omistama yhteisö tai laitos taikka toinen toimivaltainen viranomainen, 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 yksi- tai kaksivaiheisella menettelyllä tehtävistä käyttöoikeussopimuksista. Ilmoitukset on toimitettava julkaistavaksi toimitettava julkaistavaksi sähköisesti internet-osoitteessa www.hankintailmoitukset.fi. Hankintaan liittyvään tietojenvaihtoon sovelletaan lisäksi

hankintalain 8 luvun säännöksiä. *Hankintaa koskevilla ilmoituksissa voidaan hyödyntää vakiolomakkeita mainitun lain 59 §:ssä säädetyllä tavalla.*

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 §:ssä säädetyllä tavalla kutsuttava yhtäaikaaisesti ja kirjallisesti valitut ehdokkaat jättämään tarjouksensa tai osallistumaan neuvotteluihin. Tarjousaikaa on pidennettävä mainitun lain 56 §:n 5 momentissa säädetyllä tavalla, jos tarjouspyyntöön tai muihin hankintasiakirjoihin 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 säädetyt 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 ennakkoilmoituksen 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.

(uusi)

164 a §

Hankintasopimuksen jakaminen osiin

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettu toimivaltainen viranomainen voi tehdä hankintasopimuksen erillisinä osina ja määrittellä kyseisten osien koon ja kohteen. Jos toimivaltainen viranomainen ei jaa hankintasopimusta osiin, sen on esitettävä jakamatta jättämisen syyt hankinta-asiakirjoissa, hankintapäätöksessä tai hankintamenettelyä koskevassa erillisessä kertomuksessa.

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettun toimivaltaisen viranomaisen on ilmoitettava hankintailmoituksessa, voiko tarjouksen antaa yhdestä, useammasta vai kaikista osista. Jos tarjouksia voi antaa useammasta tai kaikista osista, toimivaltainen viranomainen voi rajoittaa niiden osien määrää, joihin saman tarjoajan tarjous voi tulla valituksi. Tällöin toimivaltaisen viranomaisen on ilmoitettava hankintailmoituksessa niiden osien enimmäismäärä, joihin saman tarjoajan tarjous voi tulla valituksi. Toimivaltaisen viranomaisen on ilmoitettava hankintailmoituksessa tai tarjouspyynnössä säännöt, joita se soveltaa ratkaistessaan, mihin osaan tarjoajan tarjous tulee valituksi, jos tarjoajan tarjous tulisi valituksi hankintailmoituksessa ilmoitettua enimmäismäärää useampaan osaan.

Toimivaltainen viranomainen voi yhdistää useampia osia tai kaikki osat samaan hankintasopimukseen. Toimivaltaisen viranomaisen on ilmoitettava hankintailmoituksessa, mitkä osat tai osien ryhmät se voi yhdistää.

165 §

165 §

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.

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.

Tarjouspyyntö

Siirretty 166 §: 1 momenttiin

Siirretty 166 §: 2 momenttiin

Tarjouspyyntö on tehtävä kirjallisesti ja niin selvästi, että sen perusteella voidaan antaa yhteismitallisia ja keskenään vertailukelpoisia tarjouksia.

Tarjouspyynnössä liikenteenharjoittajia pyydetään määraaikaan mennessä esittämään tarjouksensa.

Tarjouspyynnössä ja hankintailmoituksessa tulee olla:

1) hankinnan kohteen määrittely sekä laatua koskevat vähimmäisvaatimukset;

2) viittaus julkaistuun hankintailmoitukseen;

3) tarjousten tekemisen määraaika;

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, 76 ja 77 §:n säännöksiä, jotka koskevat hankinnan kohteen kuvausta, merkkien käyttöä hankinnan kohteen kuvauksessa, teknistä selvitystä, vaatimustenmukaisuuden osoittamista,

vaihtoehtoisia ja rinnakkaisia tarjouksia sekä alihankintaa. Rautatieliikennettä koskeviin muihin kuin käyttöoikeussopimuksiin sovelletaan lisäksi, mitä mainitun lain 58 §:ssä säädetään jälki-ilmoitusvelvollisuudesta.

166 §

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 neuvotte-luissa mukana olevien liikenteenharjoittajien määrää rajoitetaan neuvottelujen aikana soveltamalla tarjouksen valintaperusteita.

166 §

Ehdokkaiden ja tarjoajien valinta

(kumotaan)

(kumotaan)

Tarjoajat on kaksivaiheisessa menettelyssä valittava sekä tarjoajien soveltuvuus yksivaiheisessa menettelyssä arvioitava ennalta ilmoitettuja tarjoajien taloudelliseen ja rahoitukselliseen tilanteeseen, tekniseen suorituskyykyyn ja ammatilliseen pätevyyteen liittyviä taikka muita objektiivisia ja syrjimättömiä perusteita noudattaen. *Tarjoajille voi asettaa hankintalain 85 §:ssä säädettyjä vaatimuksia sen varmistamiseksi, että ehdokkailla ja tarjoajilla on hankintasopimuksen toteuttamiseen tarvittavat taloudelliset ja rahoitusta koskevat voimavarat. Liikenteen-harjoittajat voivat tehdä tarjouksia tai ilmoittautua*

ehdokkaaksi ryhmittymänä hankintalain 92 §:ssä säädetyllä 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 vaihtamiseen sovelletaan hankintalain 78 §:ää. Liikenteenharjoittajan korjaaviin toimenpiteisiin sovelletaan mainitun lain 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.
(lisätään)

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.

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 mainitun lain 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

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 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.

168 §

Suorahankinnat ja yksinoikeuden antaminen

Siirretään 171 §:n 1 momentiksi

Siirretään 171 §:n 2 momentiksi

Siirretään 171 §:n 3 momentiksi

Sopimuksen tekemisestä ilman tarjouskilpailua säädetään palvelusopimusasetuksen 4, 5, 5 a ja 6–8 artiklassa. Ilman tarjouskilpailua tehtäviin, palvelusopimusasetuksen mukaisiin hankintoihin sovelletaan lisäksi, mitä

hankintalain 58, 60 ja 131 §:ssä säädetään suora hankintojen ilmoittamisesta.

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 §:ssä säädetyllä tavalla.

Yksinoikeus voidaan antaa kaikenlaisen julkisen liikenteen 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 varmistaakseen sellaisten yleishyödyllisten palvelujen tarjoamisen, jotka ovat *muun muassa* monilukuisempia, luotettavampia, korkealaatuisempia 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

171 §

Sopimusmuutokset

Siirretään 163 §:n 1 momentiksi

Siirretään 168 §:n 2 momentiksi

Voimassa oleva laki

Ehdotus

verkkosivustollaan ja annettava päätös tiedoksi hallintolain (434/2003) 55 ja 62 §:n mukaisesti.

Yksinoikeus voidaan antaa
kaikentyyppisten julkisia hankintoja
koskevien sopimusten yhteydessä.

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.

*Palvelusopimusasetuksessa tarkoitetut tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset**Palvelusopimusasetuksessa tarkoitetut tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset*

Seuraavat seudulliset viranomaiset ovat toimivalta-alueellaan palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia:

Seuraavat seudulliset viranomaiset ovat toimivalta-alueellaan palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia:

9) Oulun kaupunki Iin, Kempeleen, Limingan, Lumijoen, Muhoksen kuntien, Oulun kaupungin ja Tyrnävän kunnan muodostamalla alueella;

9) Oulun kaupunki *Hailuodon*, Iin, Kempeleen, Limingan, Lumijoen, Muhoksen kuntien, Oulun kaupungin ja Tyrnävän kunnan muodostamalla alueella;

Jos toimivaltaiset viranomaiset toimivat *171 §:ssä* tarkoitetulla tavalla julkisen henkilöliikenteen alalla, niiden on suunniteltava palvelut ensisijaisesti seudullisina tai alueellisina kokonaisuuksina ja tavoiteltava kaikkien henkilökuljetusten yhteensovittamista. Suunnittelussa asiakkaiden liikkumistarpeisiin perustuvat markkinaehtoisesti syntyvät palvelut ja julkisesti hankitut palvelut on sovittava yhteen. Viranomaisten on liikkumispalveluita suunnitellessaan kuultava alueella toimivia henkilöliikennepalveluiden tarjoajia sekä toimittava yhteistyössä muiden viranomaisten ja kuntien kanssa.

Jos toimivaltaiset viranomaiset toimivat *163 §:ssä* tarkoitetulla tavalla julkisen henkilöliikenteen alalla, niiden on suunniteltava palvelut ensisijaisesti seudullisina tai alueellisina kokonaisuuksina ja tavoiteltava kaikkien henkilökuljetusten yhteensovittamista. Suunnittelussa asiakkaiden liikkumistarpeisiin perustuvat markkinaehtoisesti syntyvät palvelut ja julkisesti hankitut palvelut on sovittava yhteen. Viranomaisten on liikkumispalveluita suunnitellessaan kuultava alueella toimivia henkilöliikennepalveluiden tarjoajia sekä toimittava yhteistyössä muiden viranomaisten ja kuntien kanssa.

182 §

182 §

*Palvelusopimusasetuksessa tarkoitetut rautatieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset**Palvelusopimusasetuksessa tarkoitetut 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.

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

Jos toimivaltaiset viranomaiset toimivat 171 §:ssä tarkoitetulla tavalla julkisen henkilöliikenteen alalla, niiden on suunniteltava palvelut ensisijaisesti seudullisina tai alueellisina kokonaisuuksina ja tavoiteltava kaikkien henkilökuljetusten yhteensovittamista. Suunnittelussa asiakkaiden liikkumistarpeisiin perustuvat markkinaehtoisesti syntyvät palvelut ja julkisesti hankitut palvelut on sovitettava yhteen. Viranomaisten on liikennettä suunnitellessaan kuultava alueella toimivia henkilöliikennepalveluiden tarjoajia sekä toimittava yhteistyössä muiden viranomaisten ja kuntien kanssa.

momentissa mainitut kunnalliset ja seudulliset viranomaiset omalla toimivalta-alueellaan.

Jos toimivaltaiset viranomaiset toimivat 163 §:ssä tarkoitetulla tavalla julkisen henkilöliikenteen alalla, niiden on suunniteltava palvelut ensisijaisesti seudullisina tai alueellisina kokonaisuuksina ja tavoiteltava kaikkien henkilökuljetusten yhteensovittamista. Suunnittelussa asiakkaiden liikkumistarpeisiin perustuvat markkinaehtoisesti syntyvät palvelut ja julkisesti hankitut palvelut on sovitettava yhteen. Viranomaisten on liikennettä suunnitellessaan kuultava alueella toimivia henkilöliikennepalveluiden tarjoajia sekä toimittava yhteistyössä muiden viranomaisten ja kuntien kanssa.

(uusi)

182 a

*Rautatieliikenteen toimivaltaisten
viranomaisten alueellisen toimivallan
muuttaminen*

Kunnalliset ja seudulliset viranomaiset voivat kirjallisesti ehdottaa liikenne- ja viestintäministeriölle rautatieliikenteen toimivaltaisten viranomaisten alueellisen toimivallan muuttamista.

Harkitessaan alueellista toimivaltaa koskevia muutoksia liikenne- ja viestintäministeriön tulee ottaa huomioon:

1) miten julkisesti tuettu henkilöjunaliikenteen palvelutaso on suunniteltu sovitettavaksi yhteen muuhun rautatieliikenteeseen ja muihin liikenteen palveluihin;

2) selvitykset julkisesti tuetun henkilöjunaliikenteen edellyttämistä infrastruktuuritarpeista;

3) arvion toimenpiteistä sen varmistamiseksi, että suunniteltuun liikenteeseen sopivan liikkuvan kaluston käyttöön on tosiasiallinen ja syrjimätön pääsy;

4) henkilöjunaliikenteen hankintayhteistyöhön tai rahoitukseen osallistuvien tahojen päätökset

henkilöjunaliikenteen järjestämisestä ja palveluiden rahoittamisesta julkisesti tuetun henkilöjunaliikenteen hankinnan suunnitellun sopimuskauden ajan.

260 §

Muutoksenhaku hankinta-asioissa

Edellä 162 §:ssä tarkoitetussa hankinta-asiassa sovelletaan hankinnan arvosta riippumatta hankintalain:

- 1) 132 §:ää hankintaoikaisun tekemisestä, 133 §:ää hankintaoikaisun vireilletulosta sekä 134 §:ää hankintaoikaisun käsittelyn vaikutuksesta markkinaoikeuden käsittelyyn;
- 2) 145 §:ää muutoksenhakuun oikeutetuista;
- 3) 146 §:n 1 momenttia muutoksenhaun kohteesta ja rajoituksista;
- 4) 147 §:n 1, 3 ja 4 momenttia muutoksenhakuajasta;
- 5) 148 §:ää muutoksenhausta ilmoittamista hankintayksikölle sekä hankinta-asioiden luettelosta;
- 6) 149, 151 ja 152 §:ää, 154 §:n 1 momentin 1–4 kohtaa sekä 155, 160–163, 165 ja 167 §:ää käsittelystä markkinaoikeudessa ja siihen liittyvistä seikoista;
- 7) 169 §:ää vahingonkorvauksesta.

Sen lisäksi, mitä hankintalain 145 §:n 2 momentissa säädetään, liikenne- ja viestintäministeriö voi saattaa hankinta-asian markkinaoikeuden käsiteltäväksi Euroopan unionin valvontamenettelyä koskevassa asiassa.

Markkinaoikeuden päätöstä, jolla markkinaoikeus on määrännyt hankintalain 154 §:n 1 momentin 1–3 kohdassa tarkoitetun seuraamuksen, on noudatettava muutoksenhausta huolimatta, jollei korkein hallinto-oikeus toisin määrää. Markkinaoikeuden päätös mainitun momentin 4 kohdassa tarkoitetun seuraamuksen määräämisestä voidaan panna täytäntöön vain lainvoimaisen päätöksen nojalla.

Mitä edellä 1–3 momentissa säädetään muutoksenhausta hankinta-asioissa, koskee myös sellaisia 162 §:ssä tarkoitettuja

260 §

Muutoksenhaku hankinta-asioissa

Edellä 19 luvussa tarkoitetussa hankinta-asiassa sovelletaan hankinnan arvosta riippumatta hankintalain:

- 1) 132 §:ää hankintaoikaisun tekemisestä, 133 §:ää hankintaoikaisun vireilletulosta sekä 134 §:ää hankintaoikaisun käsittelyn vaikutuksesta markkinaoikeuden käsittelyyn;
- 2) 145 §:ää muutoksenhakuun oikeutetuista;
- 3) 146 §:n 1 ja 2 momenttia muutoksenhaun kohteesta ja rajoituksista;
- 4) 147 §:n 1, 3 ja 4 momenttia muutoksenhakuajasta;
- 5) 148 §:ää muutoksenhausta ilmoittamista hankintayksikölle sekä hankinta-asioiden luettelosta;
- 6) 149, 151 ja 152 §:ää, 154 §:n 1 momentin 1–4 kohtaa sekä 155, 160–163, 165 ja 167 §:ää käsittelystä markkinaoikeudessa ja siihen liittyvistä seikoista;
- 7) 169 §:ää vahingonkorvauksesta.

Sen lisäksi, mitä hankintalain 145 §:n 2 momentissa säädetään, liikenne- ja viestintäministeriö voi saattaa hankinta-asian markkinaoikeuden käsiteltäväksi Euroopan unionin valvontamenettelyä koskevassa asiassa.

Markkinaoikeuden päätöstä, jolla markkinaoikeus on määrännyt hankintalain 154 §:n 1 momentin 1–3 kohdassa tarkoitetun seuraamuksen, on noudatettava muutoksenhausta huolimatta, jollei korkein hallinto-oikeus toisin määrää. Markkinaoikeuden päätös mainitun momentin 4 kohdassa tarkoitetun seuraamuksen määräämisestä voidaan panna täytäntöön vain lainvoimaisen päätöksen nojalla.

Mitä edellä 1–3 momentissa säädetään muutoksenhausta hankinta-asioissa, koskee myös sellaisia 168 §:ssä tarkoitettuja

Voimassa oleva laki

hankintasopimuksia, jotka on tehty ilman tarjouskilpailua palvelusopimusasetuksen 4, 5, 5 a ja 6–8 artiklan mukaisesti.

Edellä 182 §:ssä tarkoitetun *mukaisen* rautatieliikenteen toimivaltaisen viranomaisen päätös hankkia rautateiden henkilöliikenteen julkisen palveluvelvoitteen palvelut suorahankintana palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 4 a ja 4 b kohdassa tarkoitetuissa tilanteissa arvioi raideliikennelain 152 a §:ssä säädetyllä tavalla sääntelyelin. Muutoksenhausta sääntelyelimen antamasta arvioinnista ja sen mukaisesta päätöksestä säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa.

Ehdotus

hankintasopimuksia, jotka on tehty ilman tarjouskilpailua palvelusopimusasetuksen 4, 5, 5 a ja 6–8 artiklan mukaisesti.

Edellä 182 §:ssä tarkoitetun rautatieliikenteen toimivaltaisen viranomaisen päätös hankkia rautateiden henkilöliikenteen julkisen palveluvelvoitteen palvelut suorahankintana palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 4 a ja 4 b kohdassa tarkoitetuissa tilanteissa arvioi raideliikennelain 152 a §:ssä säädetyllä tavalla sääntelyelin. Muutoksenhausta sääntelyelimen antamasta arvioinnista ja sen mukaisesta päätöksestä säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

..

2.

Laki

raideliikennelain 147 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan raideliikennelain (1302/2018) 147 ja 148 §, sellaisena kuin niistä on 148 § osaksi
laissa 476/2022, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

147 §

147 §

Säätelyelin

Säätelyelin

Liikenne- ja viestintäviraston yhteydessä toimii rautatiealan säätelyelin. Säätelyelin on järjestettävä *virastossa* 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.

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

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 ja sellaisiin viranomaisiin, jotka osallistuvat julkista palveluhankintaa koskevan sopimuksen tekemiseen.

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

148 §

148 §

Säätelyelimen päällikkö

Säätelyelimen päällikkö

Valtioneuvosto nimittää säätelyelimen päällikön viideksi vuodeksi kerrallaan. Säätelyelimen päällikön kelpoisuusvaatimuksena on virkaan soveltuva ylempi korkeakoulututkinto, hyvä perehtyneisyys rautatieliikenteen toimialaan tai muuhun verkkotoimialaan ja virkaan kuuluviin tehtäviin.

Säätelyelimen päällikköä ei saa sanoa irti tehtävästään sellaisen syyn perusteella, joka liittyy hänen päätöksentekoonsa. Kun

Valtioneuvosto nimittää säätelyelimen päällikön viideksi vuodeksi kerrallaan. Säätelyelimen päällikön kelpoisuusvaatimuksena on virkaan soveltuva ylempi korkeakoulututkinto, hyvä perehtyneisyys rautatieliikenteen toimialaan tai muuhun verkkotoimialaan ja virkaan kuuluviin tehtäviin.

Säätelyelimen päällikköä ei saa sanoa irti tehtävästään sellaisen syyn perusteella, joka liittyy hänen päätöksentekoonsa. Kun

säätelyelimen päällikön virkasuhde päättyy, hän ei saa siirtyä seuraavan 12 kuukauden aikana rautatiemarkkinoilla toimivan yrityksen, rataverkon haltijan tai palvelupaikan ylläpitäjänä toimivan yhteisön tai yrityksen palvelukseen.

Säätelyelimen päällikkö ei saa ottaa vastaan ohjeita muilta viranomaisilta tai muulta julkiselta tai yksityiseltä yhteisöltä tehtävää hoitaessaan.

Säätelyelimen päällikön tulee toimia rautatiealalla liittyvistä markkinaetunäkökohdista riippumattomasti eikä hänellä saa olla sidoksia mihinkään rautatiealan sääntelyn kohteena olevaan yritykseen tai yhteisöön. Säätelyelimen päällikön on annettava vuosittain 31 päivään joulukuuta mennessä liikenne- ja viestintäministeriölle ilmoitus sidonnaisuuksistaan ja etunäkökohdistaan. Ilmoituksesta on käytävä ilmi suorat ja epäsuorat sidonnaisuudet ja etunäkökohdat, joiden voidaan katsoa haittaavan hänen riippumattomuuttaan ja jotka saattavat vaikuttaa hänen tehtäviensä hoitamiseen.

Sen lisäksi, mitä hallintolaissa säädetään esteellisyydestä, säätelyelimen päällikön on jättäydyttävä päätöksenteon ulkopuolelle sellaisissa tapauksissa, jotka koskevat yritystä, johon hänellä on ollut suora tai epäsuora yhteys menettelyn alkamista edeltäneiden 12 kuukauden ajalta.

säätelyelimen päällikön virkasuhde päättyy, hän ei saa siirtyä seuraavan 12 kuukauden aikana rautatiemarkkinoilla toimivan yrityksen, rataverkon haltijan tai palvelupaikan ylläpitäjänä toimivan yhteisön tai yrityksen palvelukseen.

Säätelyelimen päällikkö ei saa ottaa vastaan ohjeita muilta viranomaisilta tai muulta julkiselta tai yksityiseltä yhteisöltä tehtävää hoitaessaan.

Säätelyelimen päällikön tulee toimia rautatiealalla liittyvistä markkinaetunäkökohdista riippumattomasti eikä hänellä saa olla sidoksia mihinkään rautatiealan sääntelyn kohteena olevaan yritykseen tai yhteisöön. Säätelyelimen päällikön on annettava vuosittain 31 päivään joulukuuta mennessä työ- ja elinkeinoministeriölle ilmoitus sidonnaisuuksistaan ja etunäkökohdistaan.

Ilmoituksesta on käytävä ilmi suorat ja epäsuorat sidonnaisuudet ja etunäkökohdat, joiden voidaan katsoa haittaavan hänen riippumattomuuttaan ja jotka saattavat vaikuttaa hänen tehtäviensä hoitamiseen.

Sen lisäksi, mitä hallintolaissa säädetään esteellisyydestä, säätelyelimen päällikön on jättäydyttävä päätöksenteon ulkopuolelle sellaisissa tapauksissa, jotka koskevat yritystä, johon hänellä on ollut suora tai epäsuora yhteys menettelyn alkamista edeltäneiden 12 kuukauden ajalta.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

3.

Laki

Liikenne- ja viestintävirastosta annetun lain 6 §:n kumoamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

1 §

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

2 §

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

4.

Laki

Kilpailu- ja kuluttajavirastosta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
lisätään Kilpailu- ja kuluttajavirastosta annettuun lakiin (661/2012) lakiin uusi 2 a §
seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

(lisätään)

2 a §

Rautatiealan sääntelyelin

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 raideliikennelaissa (1302/2018).

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

..