

Euroopan komissio

Pääsihteeri

Rue de la Loi / Wetstraat 200

B - 1049 Bruxelles / Brussel

Belgia / Belgique / België

c / o Euroopan komission Suomen-edustusto

Malminkatu 16 (Voimatalo; Kamppi)

00100 Helsinki

**Asia KANTELU EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIOLLE
YHTEISÖN OIKEUDEN RIKKOMISESTA**

Kantelijan nimi:

Suomen Rautatiematkustajat ry

rekisteröity yhdistys

mikäli oikeushenkilöä ei hyväksytä kantelijaksi, kantelijoina ovat edustajaksi mainitut henkilöt

Kantelijan edustaja:

puheenjohtaja Kalevi Kämäräinen

varapuheenjohtaja Juha P. Korhonen

molemmat yhdistyksen nimenkirjoittajina

Kansalaisuus:

Suomi (sekä yhdistys että sen edustajat)

Osoite ja kotipaikka:

c / o puheenjohtaja Kalevi Kämäräinen

Asematie 1 B 14, FIN – 75530 Nurmes

kotipaikka Kemijärvi (yhdistys)

kotipaikka Nurmes (puheenjohtaja)

Puhelin ja sähköposti:

041 – 492 9363

kalevi.kamarainen@gmail.com

Toimiala ja toimipaikka / toimipaikat:

Sääntöjemme mukaan yhdistyksen tarkoituksena on toimia rautatiematkustajien etujen ja oikeuksien ajajana, koota rautatiematkustamisesta kiinnostuneet tahot toimimaan etujensa puolesta, valvoa vapaan kansalaistoiminnan keinoin rautatiematkustajien etuja yhteiskunnassa ja markkinoilla ja toimia rautatiematkustuksen suosion kasvattamiseksi ja palvelutason parantamiseksi.

Tarkoituksensa toteuttamiseksi yhdistys vaikuttaa rautatiematkustusta koskevaan yhteiskunnalliseen päätöksentekoon ja lainsäädäntöön sekä rautatiematkustuksen suosioon ja palvelutason tekemällä esityksiä ja aloitteita sekä antamalla lausuntoja, järjestää seminaareja ja kokouksia, harjoittaa tiedotus-, tutkimus- ja julkaisutoimintaa, järjestää opintomatkoja jäsenilleen ja voi olla jäsenenä sen tavoitteita edistävissä kotimaisissa ja kansainvälisissä yhteisöissä ja elimissä.

Jäsenvaltio tai julkinen elin, joka mielestänne ei ole noudattanut yhteisön oikeutta:

Suomen tasavalta (jäljempänä Suomi tai Valtio)

Selvitys kantelun perusteista:

Suomen Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) on allekirjoittanut 30.11.2009 henkilöjuna liikenteen yksinoikeutta koskevan käyttöoikeussopimuksen valtio-omistaisen VR-Yhtymä Oy:n (VR) kanssa ajaksi 3.12.2009 – 31.12.2019 (kts. ”Henkilöjuna liikenteen yksinoikeutta koskeva käyttöoikeussopimus 3.12.2009 – 31.12.2019”). Sille sovittiin optioehdon nojalla (artikla 27) jatkoaikaa 2.7.2013 merkittävien kalustohankintojen perusteella ajaksi 1.1.2020 – 31.12.2024 (kts. ”Sopimus henkilöjuna liikenteen yksinoikeutta koskevan käyttöoikeussopimuksen 3.12.2009 - 31.12.2019 option käyttämisestä”). Asian on esitellyt LVM ja siitä on päätetty Suomen hallituksen talouspoliittisessa ministerivaliokunnassa, johon kuuluu vain osa hallituksen ministereistä.

Eduskunta sivuutettiin asiassa, vaikka sopimusta edeltänyt oikeustila perustui sen hyväksymään ja 30.11.2009 voimassa olleeseen rautatielain 16 §:ään (555 / 2006):

”Tämän luvun mukaisesti myönnettyä ratakapasiteettia saavat käyttää seuraavat rautatieyritykset ja rautatieyritysten kansainväliset yhteenliittymät harjoitettavan rautatieliikenteen mukaisesti:

3) kotimaan henkilöliikenteessä sekä Suomen ja Venäjän välisessä rautatieyhdyksliikenteessä rataverkolla Valtionrautateiden muuttamisesta osakeyhtiöksi annetun lain (20/1995) 1 §:ssä tarkoitetun osakeyhtiön rautatieliikennettä harjoittava tytäryhtiö.

<http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2006/20060555#Pid2181987>

Järjestelyn mukaisesti osalla Suomen Liikenneviraston (entinen Ratahallintokeskus RHK) hallinnoimasta rataverkosta sallitaan muiden operaattoreiden omalla taloudellisella riskillä ajamat henkilöjunat. Ns. ostoliikennekorvauksia maksetaan kuitenkin vain VR:lle. Toisille vapaat rataosat ovat (kts. ”Suomen rataverkkoa koskeva kartta):

- Kerava - Sköldvik / Vuosaari
- Hyvinkää - Karjaa
- Lohja - Lohjanjärvi
- Heinola - Lahti - Loviisan satama
- Toijala - Valkeakoski
- Turku - Naantali / Hangonsaari
- Pori - Tahkoluoto / Ruosniemi
- Kouvola - Kuusankoski
- Juurikorpi - Hamina
- Lappeenranta - Mustolan satama
- Otava - Otavan satama
- Niinisalo - Parkano - Kihniö
- Jämsä - Kaipola
- Kokemäki - Rauma
- Jyväskylä - Haapajärvi
- Pyhäsalmi - Pyhäkumpu
- Seinäjoki - Kaskinen
- Vaasa - Vaskiluoto
- Pännäinen - Alholma
- Kokkola - Ykspihlaja
- Tuomioja - Rautaruukki
- Mynttilä - Ristiina
- Huutokoski - Savonlinna
- Suonenjoki - Iisvesi
- Säkäniemi - Niirala
- Joensuu - Ilomantsi

- Siilinjärvi - Viinijärvi
- Sysmäjärvi - Vuonos
- Otanmäki - Murtomäki - Talvivaara
- Nurmes - Kontiomäki
- Lieksa - Pankakoski
- Vuokatti - Lahnaslampi
- Kontiomäki - Ämmänsaari
- Kontiomäki - Vartius
- Tornio - Röyttä
- Kemi - Ajos ja
- Kemijärvi - Isokylä.

Järjestelyn virallisena tarkoituksena oli panna täytäntöön Euroopan parlamentin ja neuvoston 23.10.2007 antama rautateiden ja maanteiden julkisia henkilöliikennepalveluita sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamista koskeva asetus (EY) N:o 1370/2007. Asetuksen johdanto-osan 25. perustelukappaleen mukaan (lihavointi kantelijan)

"Rautateiden julkisiin henkilöliikennepalveluihin liittyy suuria investointeja ja infrastruktuurikustannuksia koskevia erityiskysymyksiä. Komissio teki maaliskuussa 2004 ehdotuksen yhteisön rautateiden kehittämisestä 29 päivänä heinäkuuta 1991 annetun neuvoston direktiivin 91/440/ETY muuttamisesta siten, että kaikille yhteisön rautatieyrittäjille annetaan mahdollisuus käyttää kaikkien jäsenvaltioiden infrastruktuuria kansainvälisen matkustajaliikenteen harjoittamiseen. **Tämän asetuksen tarkoituksena on laatia lainsäädäntökehys julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimuksiin liittyville korvauksille ja/tai yksinoikeudelle, muttei rautatieliikenteen palvelumarkkinoiden avaaminen edelleen.**"

Asetuksen johdanto-osan 26. perustelukappaleen mukaan puolestaan

"Koska kyseessä ovat julkiset palvelut, tämä asetus antaa kullekin toimivaltaiselle viranomaiselle mahdollisuuden valita julkisista henkilöliikennepalveluista vastaava liikenteenharjoittaja julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen kautta. Ottaen huomioon jäsenvaltioiden alueellisten järjestelyjen erot, on perusteltua, että toimivaltaiset viranomaiset voivat tehdä rautatieliikenteen julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia ilman tarjouskilpailua."

Nämä peräkkäiset johdanto-osan perustelukappaleet on nähdäksemme ymmärrettävä keskenään siten, että 26-kohta täydentää 25-kohtaa eikä kumoa sitä. Toimivaltaiset viranomaiset voivat siis tehdä rautatieliikenteen julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia ilman tarjouskilpailua vain, jos viranomaiset eivät avaa rautateiden palvelumarkkinoita edelleen.

Suomi kuitenkin siis avasi Liikenneviraston hallinnoiman rautatieinfrastruktuurin osittain kaikille yhteisön rautatieyrittäjille, mutta suostuu maksamaan julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten mukaisia korvauksia vain kotimaiselle ja valtiomisteiselle VR:lle (kaukoliikenteen ns. ostojunat sekä pääkaupunkiseudun HSL-junat). Lisäksi "vapautetut" rataosat on valittu niin, että ne Valtion mielestä ovat (liike)taloudellisesti toivottomia (kts. "Leike sanomalehdestä Itä-Savo 16.12.2009 (I)"). Järjestely on yhteisöoikeuden vastainen erityisoikeus (kts. "EYT 101 artikla" ja "EYT 106 artikla") sekä kilpailua vääristävää valtiontukea (kts. "EYT 107 artikla").

Virallisista selityksistä huolimatta järjestelyt saattavat jopa olla tietoisia valintoja eivätkä erheitä (kts. esim. "VR Matkustajaliikenne Strategia 2013" s. 34 ja "Leike sanomalehdestä Itä-Savo 26.12.2009 (I)"). VR:lle Eduskunta sivuuttamalla (kts. esim.

”PSA:n 2 artikla (II)” ja epämääräisiä hallintotapoja käyttämällä (kts. esim. ”EYS:n 1 artikla”) yhteensä 15 vuodeksi ja neljäksi viikoksi annettu yksinoikeus ei mielestämme menettelyllisestikään ole yhteisöoikeuden mukainen.

Yhteisön oikeus, jota jäsenvaltio on rikkonut (artiklaluettelo):

Rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1370/2007; jäljempänä PSA

2 artikla
4 artikla
5 artikla
8 artikla
9 artikla

Euroopan unionista tehdyn sopimuksen (Virallinen lehti nro C 326, 26/10/2012 s. 0001 – 0390); jäljempänä EYS

1 artiklan 2 momentti
2 artikla
3 artikla
4 artikla
5 artikla
11 artikla
12 artikla

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (Virallinen lehti nro C 326, 26/10/2012 s. 0001 – 0390); jäljempänä EYT

2 artikla
14 artikla
15 artikla
18 artikla
49 artikla
62 artikla
93 artikla
101 artikla
106 artikla 1-kohta
107 artikla
108 artikla
291 artikla

Pöytäkirja (N:o 26) yleistä etua koskevista palveluista

1 artikla
2 artikla

Yhteisön oikeus, johon toimivalta perustuu

Euroopan unionista tehdyn sopimuksen (Virallinen lehti nro C 326, 26/10/2012 s. 0001 – 0390); jäljempänä EYS

17 artikla

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (Virallinen lehti nro C 326, 26/10/2012 s. 0001 – 0390); jäljempänä EYT

3 artikla
4 artikla
6 artikla
50 artikla
90 artikla
91 artikla
100 artikla

105 artikla
106 artikla
108 artikla
116 artikla
258 artikla
261 artikla
337 artikla
343 artikla

Yhteisön oikeus, jota jäsenvaltio on rikkonut (tarkemmat perustelut):

PSA:n 2 artikla (I)

Artiklan f-kohdan mukaan

"Tässä asetuksessa tarkoitetaan

- - -

f) 'yksinoikeudella' oikeutta, jolla julkisen liikenteen harjoittajalle annetaan mahdollisuus harjoittaa julkista henkilöliikennettä tietyllä reitillä tai tietyssä verkossa taikka tietyllä alueella ja jolla suljetaan pois muut mahdolliset liikenteenharjoittajat;"¹

Otantamme perusteella f-kohdan erikieliset sanamuodot vastaavat toisiaan (vertailukielinä ruotsi, saksa, englanti ja espanja):

"ensamrätt: ett kollektivtrafikföretags rätt att bedriva viss kollektivtrafik på en sträcka, inom ett nät eller inom ett visst område utan att andra sådana företag har en sådan rätt."²

"„ausschließliches Recht“ ein Recht, das einen Betreiber eines öffentlichen Dienstes berechtigt, bestimmte öffentliche Personenverkehrsdienste auf einer bestimmten Strecke oder in einem bestimmten Streckennetz oder Gebiet unter Ausschluss aller anderen solchen Betreiber zu erbringen;"³

"'exclusive right' means a right entitling a public service operator to operate certain public passenger transport services on a particular route or network or in a particular area, to the exclusion of any other such operator;"⁴

«derecho exclusivo»: derecho que reserva a un operador de servicio público determinado la posibilidad de explotar servicios públicos de transporte de viajeros en una línea, red o zona determinada, con exclusión de otros operadores;"⁵

Yksinoikeus pitäisi siis PSA:n mukaan antaa "tietyille reitille", "tiettyyn verkkoon" tai "tietylle alueelle". Suomen pääkaupunki Helsinki lähiseutuineen (HSL:n toimivalta-alue) on määritelty kuten pitää ("tietyille alueelle"). Mutta muu Liikenneviraston hallinnoima ja LVM:n toimivalta-alueeseen kuuluva rataverkko on mukana vain osittain (yksinoikeus kohdistuu siellä joko "tietyille reiteille" tai "osaan tiettyä verkkoa"). Tämä ei siis vastaa PSA:n määritelmiä ja mahdollistaa VR:n yhteisöoikeuden vastaisen aseman (kts. "EYT:n 101 artikla", "EYT:n 106 artikla" ja "EYT:n 107 artikla").

PSA:n 2 artikla (II)

Artiklan i-kohdan mukaan

"Tässä asetuksessa tarkoitetaan

- - -

'i) julkisia palveluhankintoja koskevalla sopimuksella' yhtä tai useampaa oikeudellisesti sitovaa asiakirjaa, jossa vahvistetaan toimivaltaisen viranomaisen ja julkisen liikenteen harjoittajan välinen sopimus, jolla julkisen

1 <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:315:0001:0001:FI:PDF>
2 <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:315:0001:0013:SV:PDF>
3 <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:315:0001:0013:DE:PDF>
4 <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:315:0001:0013:EN:PDF>
5 <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:315:0001:0013:Es:PDF>

palvelun velvoitteiden alaisten julkiseen henkilöliikenteeseen liittyvien palvelujen hallinnointi ja toteuttaminen uskotaan kyseiselle julkisen liikenteen harjoittajalle; jäsenvaltion lainsäädännöstä riippuen sopimus voi olla myös toimivaltaisen viranomaisen tekemä päätös,
 — joka on annettu erillisen lainsäädäntötoimen tai säädöksen muodossa, tai
 — jossa vahvistetaan ehdot, joiden mukaisesti toimivaltainen viranomainen itse tarjoaa kyseisiä palveluja tai uskoo niiden tarjoamisen sisäiselle liikenteenharjoittajalle;”

Otantamme perusteella myös i-kohdan erikieliset sanamuodot vastaavat toisiaan: yksinoikeus voidaan antaa myös lakisääteisesti (vertailukielinä edelleen ruotsi, saksa, englanti ja espanja):

”avtal om allmän trafik: ett eller flera dokument som är rättsligt bindande och som bekräftar att en behörig myndighet och ett kollektivtrafikföretag har enats om att låta detta kollektivtrafikföretag sköta och tillhandahålla kollektivtrafik som omfattas av allmän trafikplikt. Beroende på medlemsstatens lagstiftning kan avtalet också bestå i ett beslut som har fattats av den behöriga myndigheten och
 — som utgörs av en lag eller någon annan författning, eller
 — som innehåller de villkor på vilka den behöriga myndigheten själv tillhandahåller tjänsterna eller låter något internt företag tillhandahålla tjänsterna.”

”„öffentlicher Dienstleistungsauftrag“ einen oder mehrere rechtsverbindliche Akte, die die Übereinkunft zwischen einer zuständigen Behörde und einem Betreiber eines öffentlichen Dienstes bekunden, diesen Betreiber eines öffentlichen Dienstes mit der Verwaltung und Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten zu betrauen, die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterliegen; gemäß der jeweiligen Rechtsordnung der Mitgliedstaaten können diese rechtsverbindlichen Akte auch in einer Entscheidung der zuständigen Behörde bestehen:

- die die Form eines Gesetzes oder einer Verwaltungsregelung für den Einzelfall haben kann oder
- die Bedingungen enthält, unter denen die zuständige Behörde diese Dienstleistungen selbst erbringt oder einen internen Betreiber mit der Erbringung dieser Dienstleistungen betraut;”

”“public service contract” means one or more legally binding acts confirming the agreement between a competent authority and a public service operator to entrust to that public service operator the management and operation of public passenger transport services subject to public service obligations; depending on the law of the Member State, the contract may also consist of a decision adopted by the competent authority:

- taking the form of an individual legislative or regulatory act, or
- containing conditions under which the competent authority itself provides the services or entrusts the provision of such services to an internal operator;”

”«contrato de servicio público»: uno o varios actos jurídicamente vinculantes que plasmen el acuerdo entre una autoridad competente y un operador de servicio público determinado de confiar a este último la gestión y la explotación de los servicios públicos de transporte de viajeros sometidos a las obligaciones de servicio público; el contrato podrá, según el Derecho de los Estados miembros, consistir asimismo en una decisión adoptada por la autoridad competente:

- que revista la forma de acto legislativo o reglamentario independiente, o
- que contenga las condiciones con arreglo a las cuales la autoridad competente preste por sí misma o confíe la prestación de esos servicios a un operador interno;”

Ennen PSA:ta VR:n yksinoikeus kotimaan henkilöjunaliikenteeseen perustui Eduskunnan säätämään lakiin (jo mainittu rautatielain 16 §). PSA-järjestelystä vuonna 2009 sekä sen jatkosta vuonna 2013 päätti kuitenkin vain osa Suomen hallituksesta (talouspoliittinen ministerivaliokunta) ilman minkäänlaista Eduskunnan myötävaikutusta (kts. ”Leike sanomalehdestä Helsingin Sanomat 25.7.2013”). Asia esiteltiin jopa väittämällä, ettei lainsäädäntö olisi sallittu (kts. ”Talouspoliittisen ministerivaliokunnan pöytäkirja 24.11.2009 (21 / 2009) liitteineen”).

PSA:n kyseinen kohta ei mielestämme voi tarkoittaa sitä, että (Suomen) hallitus kansanedustuslaitoksen kantaa millään tavoin tiedustelematta siirtää toimivaltaa itselleen (EU:n yksi peruspilareista on nähdäksemme kansanvaltaisuus). PSA:n johdanto-osan 9. perustelukappalekin korostaa kunkin jäsenvaltion sisäisen valtiojärjestyksen kunnioittamista kuten myös jo siteeratussa johdannon 25-kohdassa puhutaan lainsäädäntökehyk-

sestä (lihavointi kantelijan):

”Jotta kaikki toimivaltaiset viranomaiset voisivat järjestää julkisen henkilöliikenteen palvelut tavalla, joka parhaiten vastaa kansalaisten tarpeita, viranomaisten on voitava valita vapaasti julkisen liikenteen harjoittaja, pienten ja keski suurten yritysten edut huomioon ottaen, tässä asetuksessa säädettyjen edellytysten mukaisesti. Avoimuusperiaatteen, kilpailevien liikenteenharjoittajien yhdenvertaisen kohtelun periaatteen ja suhteellisuusperiaatteen noudattamisen varmistamiseksi on olennaisen tärkeää, että korvauksia tai yksinoikeuksia myönnettäessä toimivaltaisen viranomaisen ja valitun julkisen liikenteen harjoittajan välisessä julkisia palveluhankintoja koskevassa sopimuksessa määritetään julkisen palvelun velvoitteiden luonne sekä sovitut korvaukset. Sopimuksen muoto tai nimitys voi vaihdella jäsenvaltion oikeudellisen järjestelmän mukaan.”

PSA:n 4 artikla

Artiklan 1-kohdan mukaan

”1. Julkisia palveluhankintoja koskevissa sopimuksissa ja yleisissä säännöissä on

- a) määriteltävä selkeästi julkisen palvelun velvoitteet, jotka julkisen liikenteen harjoittajan on täytettävä, sekä maantieteelliset alueet, joita sopimus ja säännöt koskevat;
- b) määritettävä etukäteen puolueettomalla ja avoimella tavalla
- i) parametrit, joiden perusteella mahdollinen korvaus lasketaan, ja
- ii) mahdollisesti myönnettyjen yksinoikeuksien luonne ja laajuus siten, että vältetään liiallisia korvauksia. Jäljempänä 5 artiklan 2, 4, 5 ja 6 kohdan mukaisesti tehdyissä julkisia palveluhankintoja koskevissa sopimuksissa parametrit on määritettävä siten, ettei yksikään korvaus voi ylittää määrää, joka on tarpeen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämiseksi aiheutuvia kustannuksia ja siitä kertyviä tuloja koskevien taloudellisten nettovaikutusten kattamiseksi, kun otetaan huomioon julkisen liikenteen harjoittajan kyseisestä toiminnasta saamat tulot ja kohtuullinen voitto.
- c) määriteltävä palvelujen tarjoamiseen liittyvien kustannusten jakamista koskevat järjestelyt. Näihin kustannuksiin voivat sisältyä erityisesti henkilöstökustannukset, energiakustannukset, infrastruktuurin käyttömaksut, julkisen liikenteen ajoneuvojen, liikkuvan kaluston ja henkilöliikennepalvelujen toiminnan kannalta tarpeellisten laitteistojen huolto- ja korjauskustannukset sekä kiinteät kustannukset ja riittävä tuotto omalle pääomalle.”

Valtion ja VR:n välisissä sopimuksissa edellytykset tuskin täyttyvät, koska Valtion oma selvitysmieskin julkituo epäselkeydet (kts. ”Rautateiden henkilöliikenteen avaaminen kilpailulle (LVM:n julkaisu 21 / 2012)”:

”Muiden maiden myönteiset kokemukset kilpailulle avaamisesta ovat pääosin peräisin ostoliikenteen kilpailuttamisesta. Pääkaupunkiseudun lisäksi kilpailutusta voitaisiin kokeilla muussakin ostoliikenteessä – etenkin, jos kokemukset pääkaupunkiseudulta ovat hyviä. Tämä toisi nykyään osin aluepoliittisen perustein hankitun liikenteen avoimeen keskusteluun, mikä vaatisi tällaisen avoimuuden hyväksymistä. Kilpailuttaminen poistaisi kuitenkin nykyiseen veloiteliikennejärjestelyyn liittyvät läpinäkymättömyyden ja risisubventioiden ongelman.”

Lisäksi tämäkin artikla voi nähdäksemme päteä vain, jos toteutetut järjestelyt ovat PSA:n mukaiset. Koska Suomi on mennyt PSA:n tarkoitusta pitemmälle avaamalla kotimaan henkilöjunaliikenteen osittain kilpailulle, myös muuta yhteisöoikeutta tulee soveltaa (kts. tämän artiklan suhteen erityisesti ”EYT:n 107 artikla”).

PSA:n 4 ja 5 artikla

Kesällä 2013 allekirjoitetun jatkosopimuksen 4-kohdan mukaisesti VR sitoutuu hankkimaan uutta makuuvaunukalustoa välille Helsinki – Kolari (Länsi-Lapin yöjunaliikenne). PSA:n 4 artiklan 4-kohdan soveltamisedellytyksenä on kuitenkin se, että operaattori antaa käytettäväksi merkittävän määrän omaisuutta pääasiassa kyseisen sopimuksen kohteena oleviin henkilöliikennepalveluihin:

”Julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten ja yleisten sääntöjen pakollinen sisältö

--

- 4. Omaisuuden hankintamenojen poistoon liittyvät ehdot huomioon ottaen julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen voimassaoloaika voidaan tarvittaessa pidentää enintään 50 prosentilla, jos julkisen liikenteen harjoittaja antaa käyttöön omaisuutta, joka on merkittävää suhteessa julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen kohteena olevien henkilöliikennepalvelujen toteuttamiseen tarvittaviin kokonaisvaroihin ja jota käytetään pääasiassa kyseisen sopimuksen kohteena oleviin henkilöliikennepalveluihin. Jos

perusteena ovat poikkeuksellisesta maantieteellisestä sijainnista aiheutuvat kustannukset, 3 kohdan mukaisten julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten voimassaoloaikaa voidaan pidentää syrjäisimmillä alueilla enintään 50 prosentilla.

Jos perusteena ovat infrastruktuuriin, liikkuvaan kalustoon tai ajoneuvoihin tehtävään poikkeukselliseen investointiin liittyvät pääoman poistot ja jos julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus on tehty oikeudenmukaista tarjouskilpailumenettelyä noudattaen, julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen voimassaoloaika voi olla pidempi. Avoimuuden varmistamiseksi toimivaltaisen viranomaisen on toimitettava tässä tapauksessa komissiolle vuoden kuluessa sopimuksen tekemisestä julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus ja perusteet sen pidemmälle voimassaoloajalle.”

Makuuvaunuhankinta ei ole kuitenkaan merkittävä suhteessa sopimuskokonaisuuteen, koska kalusto palvelee lähinnä vain yhtä reittiä, jota ei edes ajeta vuoden jokaisena päivänä. Lisäksi investointimahdollisuudet mainitaan jo talouspoliittisen ministerivaliokunnan pöytäkirjan 24.11.2009 (21 / 2009) liitteenä olevassa LVM:n mietinnössä 18.11.2009, mutta tuolloinkin yleisellä tasolla ja vain Lapin yöjunaliikenne mainitaan erikseen. Jos kalustokysymys on ollut merkityksellinen, miksi sitä ei ole kirjattu jo vuoden 2009 sopimukseen?

Neljannen artiklan sanamuoto on myös tulkinnanvarainen. Suomessa asia on nähty niin, että pidentämisestä voidaan päättää myöhemmin kuin alkuperäistä sopimusta tehtäessä. Luontevammalta tuntuu kuitenkin tulkinta, että asiasta olisi tullut päättää jo heti 15-vuotiskauden alussa. Tällöin operaattorilla on mahdollisimman pitkäaikainen suoja investoimalleen omaisuudelle ja siten myös suurin intressi sitoutua pitkäaikaisesti.

VR on myös tehnyt suuria kalustohankintoja sekä ennen PSA:ta että sen jälkeen ilman, että ainakaan julkisissa asiakirjoissa olisi selkeitä mainintoja niiden kytkemisestä yksinoikeuden myöntämiseen (kts. ”Kalustohankintoja koskevia uutisia”). Siksi koko asia tuntuu keinotekoiselta. Mutta mikäli alkuperäinen yksinoikeussopimus vastoin käsitystämme olisi yhteisöoikeuden kannalta pätevä, vain Länsi-Lapin yöjunaliikenteen yksinoikeutta voitaisiin pidentää. Muutoin järjestely loukkaa PSA:n 5 artiklan 6-kohtaa 10 vuotta ylittävältä ajalta:

”Julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekeminen

6. Jos tätä ei ole kielletty kansallisessa lainsäädännössä, toimivaltaiset viranomaiset voivat päättää tehdä julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen ilman tarjouskilpailua, jos se koskee rautatieliikennettä, muttei muita raideliikennemuotoja kuten metro- tai raitiatieliikennettä. Poiketen siitä, mitä 4 artiklan 3 kohdassa säädetään, tällaisen sopimuksen voimassaoloaika saa olla enintään kymmenen vuotta, lukuun ottamatta tapauksia, joihin sovelletaan 4 artiklan 4 kohtaa.”

PSA:n 8 artikla

Artiklan 2-kohdassa säädetään vuosi 2019 lähtökohtaiseksi PSA:n soveltamisen takarajaksi rautateillä:

”2. Rauta- ja maanteiden julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekemisessä on aloitettava 5 artiklan soveltaminen 3 päivästä joulukuuta 2019 lukien, sanotun kuitenkin rajoittamatta 3 kohdan soveltamista. Tämän siirtymäkauden aikana jäsenvaltioiden on toteutettava toimia 5 artiklan noudattamiseksi asteittain erityisesti kuljetuskapasiteettiin liittyvien vakavien rakenteellisten ongelmien välttämiseksi.

Jäsenvaltioiden on kuuden kuukauden kuluessa siirtymäkauden ensimmäisen puoliskon päättymisestä toimitettava komissiolle edistymisestään kertomus, josta ilmenee 5 artiklan mukaisesti tehtyjen julkisia palvelu-

hankintoja koskevien sopimusten mahdollinen asteittainen täytäntöönpano. Jäsenvaltioiden kertomusten perusteella komissio voi ehdottaa jäsenvaltioille osoitettavia aiheellisia toimia.”

Artiklan 3-kohdan 1 ja 2 momenteissa puolestaan sallitaan hyvin pitkäaikaisiakin poikkeuksia 2-kohdassa säädettyyn takarajaan. Edellytyksenä kuitenkin on sopimusten tekeminen yhteisön ja kansallisen lainsäädännön mukaisesti. Koska Suomen järjestely nähdäksemme loukkaa sekä yhteisön että kansallista lainsäädäntöä (tai ainakin Suomessa vuoteen 2009 asti noudatettua käytäntöä), pidennykset eivät tämän kohdan mukaan voi tulla kyseeseen. Takarajana on siis vuosi 2019 2-kohdan mukaisesti:

”3. Edellä 2 kohdan soveltamisessa ei oteta huomioon julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia, jotka on tehty yhteisön ja kansallisen lainsäädännön mukaisesti

- a) ennen 26 päivää heinäkuuta 2000 oikeudenmukaista tarjouskilpailumenettelyä noudattaen;
- b) ennen 26 päivää heinäkuuta 2000 muuta menettelyä kuin oikeudenmukaista tarjouskilpailumenettelyä noudattaen;
- c) 26 päivästä heinäkuuta 2000 lukien ja ennen 3 päivää joulukuuta 2009 oikeudenmukaista tarjouskilpailumenettelyä noudattaen;
- d) 26 päivästä heinäkuuta 2000 lukien ja ennen 3 päivää joulukuuta 2009 muuta menettelyä kuin oikeudenmukaista tarjouskilpailumenettelyä noudattaen.

Edellä a kohdassa tarkoitettujen sopimusten soveltamista voidaan jatkaa niiden voimassaolon päättymiseen saakka. Edellä b ja c kohdassa tarkoitettujen sopimusten soveltamista voidaan jatkaa niiden voimassaolon päättymiseen saakka, mutta enintään 30 vuoden ajan. Edellä d kohdassa tarkoitettujen sopimusten soveltamista voidaan jatkaa niiden voimassaolon päättymiseen saakka, edellyttäen kuitenkin, että ne ovat voimassa määrätyn ajan, joka vastaa 4 artiklassa säädettyjä aikoja.”

Artiklan 3-kohdan 3 momentissa taas nähdäksemme annetaan ajallisesti epämääräinen takaraja yhteisöoikeudenkin vastaisille järjestelyille. Joka tapauksessa takarajan määrittelee kuitenkin komissio eikä jäsenvaltio:

”Julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten soveltamista voidaan jatkaa niiden voimassaolon päättymiseen saakka, jos niiden päättämisestä aiheutuisi kohtuuttomia oikeudellisia tai taloudellisia seurauksia ja edellyttäen, että komissio on antanut hyväksyntänsä.”

PSA:n 9 artikla

Artiklan 1-kohta korostaa, että PSA:n mukaisten korvausten on sopeuduttava yhteismarkkinoille:

”1. Julkisen henkilöliikenteen harjoittamista tai yleisissä säännöissä vahvistettujen hintavelvoitteiden täyttämistä koskevien julkisista palveluista tämän asetuksen mukaisesti maksettavien korvausten on sovellettava yhteismarkkinoille. Tällaisista korvauksista ei tarvitse antaa perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tietoa.”

Sanoma on jo toistoa asetuksen johdanto-osan 35. perustelukappaleesta:

”Toimivaltaisten viranomaisten tämän asetuksen säännösten mukaisesti maksamista korvauksista ei siis tarvitse tehdä perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohdassa määrättyä ennakkoilmoitusta.”

Suomi kuitenkin avasi rataverkkonsa osittain muillekin henkilöjunayhtiöille kuin VR, vaikka PSA ei sitä edellyttänyt. Kyse ei siis voi olla pelkästään PSA:n perusteella maksettavista korvauksista. Koska myöskään 2-kohdan poikkeus ei luontevasti sovi järjestykseen (radanpitovastuu otettiin VR:ltä pois vuonna 1995), Suomen olisi pitänyt ymmärtää antaa 108 (aiemmin 88) artiklan mukainen ennakkoilmoitus komissiolle. Lienee teoriassa mahdollista, että ennakkoilmoitus on tehty, mutta julkisissa asiakirjoissa selaisesta ei ole mainintaa (kts. ”Salaiset asiakirjat a – ö?”):

”2. Jollei perustamissopimuksen 73, 86, 87 ja 88 artiklasta muuta johdu, jäsenvaltiot voivat edelleen myöntää liikennealalle muuta kuin tämän asetuksen soveltamisalaa kuuluvaa tukea perustamissopimuksen 73 artik-

lan nojalla, jos se on tarpeen liikenteen yhteensovittamiseksi tai korvausta julkisten palvelujen käsitteeseen kuuluvien velvoitteiden täyttämiseksi erityisesti:

a) ennen infrastruktuurikustannusten jakamista koskevien yhteisten sääntöjen voimaantuloa, kun tuki myönnetään yrityksille, joiden on vastattava käyttämästään infrastruktuurista aiheutuvista kustannuksista silloin, kun muihin yrityksiin ei kohdistu tällaista raskautta. Myönnettävän tuen määrää määriteltäessä on otettava huomioon ne infrastruktuurista aiheutuvat kustannukset, joista kilpailevat liikennemuodot eivät joudu vastamaan;

b) kun tuen tarkoituksena on edistää koko yhteisön kannalta taloudellisempien liikennejärjestelmien ja teknologioiden tutkimusta tai kehittämistä.

Tällaisen tuen on rajoitettava tutkimus- ja kehitysvaiheeseen eikä sitä saa käyttää näiden liikennejärjestelmien ja teknologioiden kaupalliseen hyödyntämiseen.”

Ennakoilmoitusvelvollisuuden olemassaolo vahvistetaan Yhteisöjen tuomioistuimen Altmark-tapauksen 100-kohdassa (kts. ”EYT:n 107-artikla”):

”100 Komissio katsoo, että kansallisella lainsäätäjällä on perustamissopimuksen 77 artiklan nojalla valta myöntää asetusta N:o 1191/69 huomioon ottamatta julkisia tukia, joiden tarkoituksena on korvata kaupunkitai esikaupunkiliikenteen taikka alueellisen liikenteen alalla syntyviä tappioita, mutta että kyseisiä tukia koskee kokonaisuudessaan EY:n perustamissopimuksen 93 artiklan 3 kohdassa (josta on tullut EY 88 artiklan 3 kohta) määrätty valtiontukien tutkimista koskeva ennakoilmoitusmenettely.”

EYS:n 1 artikla

Evätessään Eduskunnalta vaikuttamismahdollisuuden Suomen hallitus ei ole toiminut mahdollisimman lähellä kansalaisia (kts. PSA:n 2 artikla II:ssa lausuttu). Päätöksenteomenettelykin on ollut kaukana avoimesta (kts. esim. ”Omistajaohjausasiakirjan 15.6.2009 salauspäättös 24.3.2010 VNK 4187/71/2010”, ”Salainen omistajaohjausasiakirja 15.6.2009”, ”Leike sanomalehdestä Aamulehti 10.7.2013” ja ”Salaiset asiakirjat a – ö?”). Jäsenvaltioidenkin on nähdäksemme noudatettava artiklan mukaisia periaatteita ainakin käsitellessään EU:n toimivaltaan kuuluvia asioita (avoimuus ja läheisyys mainitaan myös EYS:n 10 artiklassa):

”Tällä sopimuksella korkeat sopimuspuolet perustavat keskenään Euroopan unionin, jäljempänä ”unioni”, jolle jäsenvaltiot antavat toimivaltaa yhteisten tavoitteidensa saavuttamiseksi.

Tämä sopimus merkitsee uutta vaihetta kehityksessä sellaisen yhä läheisemmän Euroopan kansojen välisen liiton luomiseksi, jossa päätökset tehdään mahdollisimman avoimesti ja mahdollisimman lähellä kansalaisia.

- - -”6

EYS:n 2 artikla

Suomen hallituksen yksipuolinen ja Eduskunnalta valtaa vienyt toiminta loukkaa artiklassa mainituista oikeushyvistä ainakin kansanvaltaa ja oikeudenmukaisuutta. Nähdäksemme jäsenvaltioiden on noudatettava näitäkin periaatteita yhteisöasioita käsitellessään, vaikka omille täysin sisäisille asioille sallittaisiin alemmat standardit:

”Unionin perustana olevat arvot ovat ihmisarvon kunnioittaminen, vapaus, kansanvalta, tasa-arvo, oikeusvaltio ja ihmisoikeuksien kunnioittaminen, vähemmistöihin kuuluvien oikeudet mukaan luettuina. Nämä ovat jäsenvaltioille yhteisiä arvoja yhteiskunnassa, jolle on ominaista moniarvoisuus, syrjimättömyys, suvaitsevaisuus, oikeudenmukaisuus, yhteisvastuu sekä naisten ja miesten tasa-arvo.”

EYS:n 3 artikla

Suomen toteuttama järjestely loukkaa 3-kohdan mukaisia sisämarkkinoita ja pyristelee

myös 6-kohdan mukaista unionin toimivaltaa vastaan (kts. esim. ”EYT:n 101 artikla”, ”EYT:n 106 artikla” ja ”EYT:n 107 artikla”):

”3. Unioni toteuttaa sisämarkkinat. Se pyrkii Euroopan kestävään kehitykseen, jonka perustana ovat tasapainoinen talouskasvu ja hintavakaus, täystyöllisyys ja sosiaalista edistystä tavoitteleva erittäin kilpailukykyinen sosiaalinen markkinatalous sekä korkeatasoinen ympäristönsuojelu ja ympäristön laadun parantaminen. Se edistää tieteellistä ja teknistä kehitystä.”

6. Unioni pyrkii tavoitteisiinsa asianmukaisin keinoin unionille perussopimuksissa annetun toimivallan mukaisesti.”

EYS:n 4 artikla

Suomen yhteistyö ei tässä asiassa ole ollut 3-kohdan mukaisesti vilpittöntä (kts. yhteenvedonomaisesti ”Selvitys kantelun perusteista”):

”3. Vilpittömän yhteistyön periaatteen mukaisesti unioni ja jäsenvaltiot kunnioittavat ja avustavat toisiaan perussopimuksista johtuvia tehtäviä täyttäessään.

Jäsenvaltiot toteuttavat kaikki yleis- tai erityistoimenpiteet, joilla voidaan varmistaa perussopimuksista tai unionin toimielinten säädöksistä johtuvien velvoitteiden täyttäminen.

Jäsenvaltiot tukevat unionia sen täyttäessä tehtäviään ja pidättäytyvät kaikista toimenpiteistä, jotka voisivat vaarantaa unionin tavoitteiden toteutumisen.”

EYS:n 5 artikla ja EYT:n 2 artikla

Unioni on käyttänyt toimivaltaansa 1-kohdan mukaisesti antamalla PSA:n eikä ole päättänyt lakata käyttämästä sitä. Lisäksi unioni on pysynyt 2-kohdan mukaisten valtuuksiensa rajoissa. Toissijaisuusperiaatteen mukaisesti ja PSA:n puitteissa kansallinen henkilöjunaliikenne kuuluisi jäsenvaltion (Suomen) toimivaltaan. Yksinoikeus VR:lle on kuitenkin annettu siten, että kansallinen henkilöjunaliikenne on osittain avattu kilpailulle. Tästä syystä unionilla on 3-kohtaa laajempi toimivalta, joka koskee yhteisöoikeutta kokonaisuudessaan (kts. esim. ”EYT:n 101 artikla”, ”EYT:n 106 artikla” ja ”EYT:n 107 artikla”).

Artiklan 3-kohdassa viitataan myös alue- ja paikallistason vaikuttamismahdollisuuksiin. Tällä hetkellä vain pääkaupunkiseudulla (HSL) henkilöjunaliikennettä voidaan tilata itsenäisesti Helsingissä sijaitsevan LVM:n ”tietäessä” muiden alueiden tarpeet. Vaikka puutteelliset vaikuttamismahdollisuudet ovat olleet LVM:n tiedossa ainakin vuodesta 1998 alkaen, ministeriö ei ole ongelmia korjannut (kts. ”Rataverkon avaaminen kilpailulle (Liikenneministeriön julkaisu 15 / 98)”). Jos jäsenvaltio ei itse kykene korjaamaan alueellisten ja paikallisten vaikutusmahdollisuuksien puutetta tai ei halua niin tehdä, 3-kohta suonee unionille toimivaltaa ainakin ”opastaa” asiassa.

”1. Unionin toimivalta määräytyy annetun toimivallan periaatteen mukaisesti. Unioni käyttää toimivaltaansa toissijaisuusperiaatetta ja suhteellisuusperiaatetta noudattaen.

2. Annetun toimivallan periaatteen mukaisesti unioni toimii ainoastaan jäsenvaltioiden sille perussopimuksissa antaman toimivallan rajoissa ja kyseisissä sopimuksissa asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi. Toimivalta, jota perussopimuksissa ei ole annettu unionille, kuuluu jäsenvaltioille.

3. Toissijaisuusperiaatteen mukaisesti unioni toimii aloilla, jotka eivät kuulu sen yksinomaiseen toimivaltaan, ainoastaan jos ja siltä osin kuin jäsenvaltiot eivät voi keskushallinnon tasolla tai alueellisella taikka paikallisella tasolla riittävällä tavalla saavuttaa suunnitellun toiminnan tavoitteita, vaan ne voidaan suunnitellun toiminnan laajuuden tai vaikutusten vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla.

Unionin toimielimet soveltavat toissijaisuusperiaatetta toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteen soveltamises-

ta tehdyn pöytäkirjan mukaisesti. Kansalliset parlamentit valvovat toissijaisuusperiaatteen noudattamista mainitussa pöytäkirjassa määrätyn menettelyn mukaisesti.

4. Suhteellisuusperiaatteen mukaisesti unionin toiminnan sisältö ja muoto eivät saa ylittää sitä, mikä on tarpeen perussopimusten tavoitteiden saavuttamiseksi.

Unionin toimielimet soveltavat suhteellisuusperiaatetta toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteen soveltamisesta tehdyn pöytäkirjan mukaisesti.”

Samat asiat todetaan EYT:n 2 artiklassa hieman toisin:

”1. Kun perussopimuksissa annetaan unionille yksinomainen toimivalta tietyllä alalla, ainoastaan unioni voi toimia lainsäätäjänä ja antaa oikeudellisesti velvoittavia säädöksiä, kun taas jäsenvaltiot voivat tehdä näin ainoastaan unionin valtuuttamina tai unionin antamien säädösten täytäntöön panemiseksi.

2. Kun perussopimuksissa annetaan unionille jäsenvaltioiden kanssa jaettu toimivalta tietyllä alalla, unioni ja jäsenvaltiot voivat toimia lainsäätäjänä ja antaa oikeudellisesti velvoittavia säädöksiä kyseisellä alalla. Jäsenvaltiot käyttävät toimivaltaansa siltä osin kuin unioni ei ole käyttänyt omaansa. Jäsenvaltiot käyttävät jälleen toimivaltaansa siltä osin kuin unioni on päättänyt lakata käyttämästä omaansa.

5. Tietyillä aloilla ja perussopimuksissa määrätyn edellytyksin unionilla on toimivalta toteuttaa jäsenvaltioiden toimintaa tukevia, yhteensovittavia tai täydentäviä toimia, mutta tämä ei syrjäytä niiden toimivaltaa näillä aloilla.

Oikeudellisesti velvoittavat unionin säädökset, jotka on annettu perussopimusten näitä aloja koskevien määräysten perusteella, eivät voi käsittää jäsenvaltioiden lakien ja asetusten yhdenmukaistamista.

6. Unionin toimivallan laajuus ja sen käyttöä koskevat säännöt määritetään perussopimusten kutakin alaa koskevilla määräyksillä.”

EYS:n 11 artikla

Säännös koskee sanamuotonsa mukaan unionin toimielimiä, mutta mainitut periaatteet velvoittavat mielestämme myös jäsenvaltioita ainakin unioniin liittyviä asioita käsiteltäessä (kuten vaikkapa EYS:n 1 ja 2 artiklat). Suomessa ministereiden ei tarvitse esimerkiksi vastata perusteltuunkaan kansalaiskirjeeseen (kts. ”Oikeuskanslerin arvio liikenneministerin vastaamattomuudesta 22.9.2010”). Tällainen ei voi olla jäsenvaltioilta edellytettävän käytöksen mukaista (avoimuus- ja läheisyys mainitaan myös EYT:n 15 artiklassa):

”1. Toimielimet antavat kansalaisille ja etujärjestöille mahdollisuuden esittää ja vaihtaa julkisesti mielipiteitä kaikilla unionin toiminta-aloilla asianmukaisten kanavien kautta.

2. Toimielimet käyvät avointa ja säännöllistä vuoropuhelua etujärjestöjen ja kansalaisyhteiskunnan kanssa.

3. Komissio kuulee laajasti asianomaisia osapuolia varmistaakseen unionin toimien johdonmukaisuuden ja avoimuuden.

EYS:n 12 artikla

Säännöksen mukaan

”Kansalliset parlamentit edistävät osaltaan aktiivisesti unionin moitteetonta toimintaa seuraavasti:

a) ne saavat tietoja unionin toimielimiltä ja niille toimitetaan esitykset lainsäätämisyksityksessä hyväksyttäväksi unionin säädöksiä kansallisten parlamenttien asemasta Euroopan unionissa tehdyn pöytäkirjan mukaisesti [pöytäkirja N:o 1];

b) ne huolehtivat siitä, että toissijaisuusperiaatetta noudatetaan toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteen soveltamisesta tehdystä pöytäkirjassa määrättyjen menettelyjen mukaisesti [pöytäkirja N:o 2];

f) ne osallistuvat kansallisten parlamenttien ja Euroopan parlamentin väliseen yhteistyöhön kansallisten parlamenttien asemasta Euroopan unionissa tehdyn pöytäkirjan mukaisesti.”

Artiklaa täydentävässä kansallisten parlamenttien asemaa koskevassa pöytäkirjassa N:o 1 korostetaan, että kansallisten parlamenttien tapa valvoa maansa hallituksen toimintaa Euroopan unioniin liittyvissä kysymyksissä on kunkin jäsenvaltion valtiosäännön mukaiseen järjestelmään ja käytäntöön kuuluva asia. Mielestämme kysymyksessä ei voi kuitenkaan olla puhtaasti jäsenvaltion sisäinen asia, jos kansanedustuslaitos sallii halli-

tuksen toimia yhteisöoikeuden vastaisesti ja samanaikaisesti myös antaa hallituksen ka-
ventaa omaa valtaansa (kts. EYS:n 1 ja 2 artiklasta lausuttu).

EYT:n 14 artikla

Henkilöjuniikenteen yleistä taloudellista etua koskeva palvelujärjestelmä ei edistä so-
siaalista ja alueellista yhteenkuuluvuutta, koska Valtio jätti osan hallinnoimastaan rata-
verkosta PSA:n ulkopuolelle ja ostoliikennetukia maksetaan vain valtiolliselle VR:lle.
Kuten olemme todenneet, myös alue- ja paikallistason vaikuttamismahdollisuudet ovat
puutteelliset (kts. EYS:n 5 ja EYT:n 2 artiklasta lausuttu ja ”Pöytäkirja (N:o 26) yleistä
etua koskevista palveluista”):

”Ottaen huomioon yleistä taloudellista etua koskevien palvelujen tärkeän aseman unionin yhteisten arvojen
joukossa ja niiden merkityksen sosiaalisen ja alueellisen yhteenkuuluvuuden edistämässä unioni ja jäsen-
valtiot huolehtivat kukin toimivaltansa mukaisesti ja perussopimusten soveltamisalalla siitä, että tällaiset pal-
velut toimivat sellaisten periaatteiden pohjalta ja sellaisin, erityisesti taloudellisin ja rahoituksellisin, edelly-
tyksin, että ne voivat täyttää tehtävänsä, sanotun kuitenkaan rajoittamatta Euroopan unionista tehdyn sopi-
muksen 4 artiklan ja tämän sopimuksen 93, 106 ja 107 artiklan soveltamista. Euroopan parlamentti ja neu-
vosto määrittelevät tavallista lainsäätämisyjärjestystä noudattaen annetulla asetuksella nämä periaatteet ja
edellytykset, sanotun kuitenkaan rajoittamatta perussopimusten mukaista jäsenvaltioiden toimivaltaa tarjota,
tilata ja rahoittaa tällaisia palveluja.”

EYT:n 18 artikla

Henkilöjuniikenteen ostoliikennetukea maksetaan vain valtiolliselle VR:lle, vaikka
rautateiden palvelumarkkinoita avattiin osittain muillekin. Vapautetut rataosat ovat jär-
jestelyn esitelleen ministerin käsityksen mukaan liiketaloudellisesti toivottomia (kts.
”Leike sanomalehdestä Itä-Savo 26.12.2009 I”). VR:lle on siis valikoitu rataverkon lii-
ketaloudellisesti ”parhaat palat”. Tällaista syrjintää poikkeusartiklat EYT 51 (julkisen
vallan käyttö) ja EYT 52 (yleinen järjestys, turvallisuus tai kansanterveys) eivät oikeu-
ta:

”Kaikki kansalaisuuteen perustuva syrjintä on kiellettyä perussopimusten soveltamisalalla, sanotun kuiten-
kaan rajoittamatta perussopimusten erityismääräysten soveltamista.

Euroopan parlamentti ja neuvosto voivat tavallista lainsäätämisyjärjestystä noudattaen toteuttaa sääntelyn täl-
laisen syrjinnän kieltämiseksi.”

EYT:n 49 artikla

Henkilöjuniikenteen ostoliikennetukea maksetaan vain VR:lle, vaikka rautateiden pal-
velumarkkinoita avattiin osittain muillekin. Vapautetut rataosat ovat järjestelyn esitel-
leen ministerin käsityksen mukaan liiketaloudellisesti toivottomia. VR:lle on siis vali-
koitu rataverkon liiketaloudellisesti ”parhaat palat”. Tämä johtaa liikennettä harjoitta-
vien yritysten sijoittautumisvapauden rajoittamiseen, jota poikkeusartiklat EYT 51 ja
EYT 52 eivät oikeuta:

”Jäljempänä olevien määräysten mukaisesti kielletään rajoitukset, jotka koskevat jäsenvaltion kansalaisen va-
pautta sijoittautua toisen jäsenvaltion alueelle. Myös kielletään rajoitukset, jotka estävät jäsenvaltion alueelle
sijoittautuneita jäsenvaltion kansalaisia perustamasta kauppaedustajan liikkeitä, sivuliikkeitä ja tytäryhtiöitä.

Jollei pääomia koskevan luvun määräyksistä muuta johdu, sijoittautumisvapauden kuuluu oikeus ryhtyä har-

joittamaan ja harjoittaa itsenäistä ammattia sekä oikeus perustaa ja johtaa yrityksiä, erityisesti 54 artiklan toisessa kohdassa tarkoitettuja yhtiöitä, niillä edellytyksillä, jotka sijoittautumisvaltion lainsäädännön mukaan koskevat sen kansalaisia.”

EYT:n 93 artikla

PSA:n johdanto-osan 3. perustelukappaleen mukaan 93 artikla on erityismääräys (lex specialis) verrattuna EYT:n 106 artiklan 2-kohtaan. VR:lle annettava ostojunaliikennetuki ei voi täyttää näitä vaatimuksia (kts. tarkemmin ”EYT:n 107 artikla”):

”Tuki on perussopimusten mukainen, jos se on tarpeen liikenteen yhteensovittamiseksi tai korvausta julkisten palvelujen käsitteeseen kuuluvien velvoitteiden täyttämiseksi.”

EYT:n 101 artikla

PSA-järjestelyn vuonna 2009 esitellyt ministeri on itsekin sitä mieltä, että muille kuin VR:lle vapautetut rataosat ovat liiketaloudellisesti toivottomia (kts. ”Leike sanomalehdestä Itä-Savo 26.12.2009 I”), vaikka näkemys ei käy ilmi virallisista asiakirjoista (kts. ”Talouspoliittisen ministerivaliokunnan pöytäkirja 24.11.2009 (21 / 2009) liitteineen”). Henkilöjunien ostoliikennetukeakin maksetaan vain valtiolliselle VR:lle.

Muullakin unionissa lienee yleisesti tiedossa, että käyttöiltään lyhyemmälle linja-autokalustolle on olemassa jälkimarkkinat. Suomen raideleveys poikkeaa yleiseurooppalaisesta standardista ja rautatiekalusto on myös yleiseurooppalaista kookkaampaa. Nämä seikat merkitsevät henkilöliikenteessä suurempaa matkustusmukavuutta (ja tavara-liikenteessä suurempaa kuljetuskapasiteettia). Valtio kuitenkin seuraa sivusta omistamansa VR:n romuttaessa käyttökelpoista rautatiekalustoa, mikä vaikeuttaa toisten alalle tuloa (kts. ”Ote teoksesta Vauhtia ja voimaa Valtionrautatiet 1862 – 1987”, ”Facebook-ketju 13.3.2013” ja ”Leike sanomalehdestä Aamuposti 13.3.2013”).

Ainakin VR:lle valikoitu oikeus liiketaloudellisesti tuottoisiin rataosiin, yksinoikeus valtiontukiin ja puuttumattomuus kalustoromutuksiin alalle tulon vaikeuttamiseksi ovat tämän artiklan ja 106 artiklan 1-kohdan vastaisia järjestelyitä:

”1. Sisämarkkinoille soveltumattomia ja kiellettyjä ovat sellaiset yritysten väliset sopimukset, yritysten yhteenliittymien päätökset sekä yritysten yhdenmukaistetut menettelytavat, jotka ovat omiaan vaikuttamaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ja joiden tarkoituksena on estää, rajoittaa tai vääristää kilpailua sisämarkkinoilla tai joista seuraa, että kilpailu estyy, rajoittuu tai vääristyy sisämarkkinoilla, ja erityisesti sellaiset sopimukset, päätökset ja menettelytavat:

- a) joilla suoraan tai välillisesti vahvistetaan osto- tai myyntihintoja taikka muita kauppaehtoja;
- b) joilla rajoitetaan tai valvotaan tuotantoa, markkinoita, teknistä kehitystä taikka investointeja;
- c) joilla jaetaan markkinoita tai hankintalähteitä;
- d) joiden mukaan eri kauppakumppaneiden samankaltaisiin suorituksiin sovelletaan erilaisia ehtoja kauppakumppaneita epäedulliseen kilpailuasemaan asettavalla tavalla;
- e) joiden mukaan sopimuksen syntymisen edellytykseksi asetetaan se, että sopimuspuoli hyväksyy lisäsuoritukset, joilla niiden luonteen vuoksi tai kauppatavan mukaan ei ole yhteyttä sopimuksen kohteeseen.

2. Tämän artiklan mukaan kielletyt sopimukset ja päätökset ovat mitättömiä.

3. Voidaan kuitenkin julistaa, että 1 kohdan määräykset eivät koske

- yritysten välistä sopimusta tai yritysten välisten sopimusten ryhmää,
- yritysten yhteenliittymän päätöstä tai yritysten yhteenliittymien päätösten ryhmää,
- yhdenmukaistettua menettelytapaa tai yhdenmukaistettujen menettelytapojen ryhmää, joka osaltaan tehostaa tuotantoa tai tuotteiden jakelua taikka edistää teknistä tai taloudellista kehitystä jättäen kuluttajille kohtuullisen osuuden näin saatavasta hyödyistä:

- a) asettamatta asianomaisille yrityksille rajoituksia, jotka eivät ole välttämättömiä mainittujen tavoitteiden toteuttamiseksi;
- b) antamatta näille yrityksille mahdollisuutta poistaa kilpailua merkittävältä osalta kysymyksessä olevia tuotteita.”

EYT:n 106 artikla

PSA:n johdanto-osan 3. perustelukappaleen mukaan EYT:n 93 artikla on erityismääräys verrattuna 106 artiklan 2-kohtaan. Sama johtopäätös ei siis sovellu artiklan 1-kohtaan. Ainakin VR:lle valikoitu oikeus liiketaloudellisesti tuottoisiin rataosiin, yksinoikeus valtiontukiin ja puuttumattomuus kalustoromutuksiin alalle tulon vaikeuttamiseksi ovat tämän artiklan 1-kohdan vastaisia järjestelyitä:

- "1. Jäsenvaltiot eivät toteuta eivätkä pidä voimassa mitään toimenpidettä, joka koskee julkisia yrityksiä taikka yrityksiä, joille jäsenvaltiot myöntävät erityisoikeuksia tai yksinoikeuksia ja joka on ristiriidassa tämän sopimuksen, etenkin sen 18 ja 101–109 artiklan määräysten kanssa.
2. Yrityksiin, jotka tuottavat yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja, sekä fiskaalisiin monopoleihin sovelletaan tämän sopimuksen määräyksiä ja varsinkin kilpailusääntöjä siltä osin kuin ne eivät oikeudellisesti tai tosiasiallisesti estä yrityksiä hoitamasta niille uskottuja erityistehtäviä. Kaupan kehitykseen ei saa vaikuttaa tavalla, joka olisi ristiriidassa unionin etujen kanssa.
3. Komissio valvoo, että tämän artiklan määräyksiä noudatetaan, ja antaa jos se on tarpeen jäsenvaltioille osoitetut aiheelliset direktiivit tai tekee niille osoitetut aiheelliset päätökset."

EYT:n 107 artikla

Suomi antaa ostoliikennetukea vain valtiollisen VR:n henkilöjunille, vaikka rautateiden palvelumarkkinoita on avattu osittain sekä koti- että ulkomaisille yhtiöille. Lisäksi ostoliikennetukea myönnetään vain niille rataosille, joilla VR harjoittaa henkilöjunaliikennettä. Mainitut suosimisjärjestelyt vääristävät kilpailua sisämarkkinoilla:

- "1. Jollei perussopimuksissa toisin määrätä, jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu sisämarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.
2. Sisämarkkinoille soveltuu:
 - a) yksittäisille kuluttajille myönnettävä sosiaalinen tuki, joka myönnetään harjoittamatta syrjintää tuotteiden alkuperän perusteella;
 - b) tuki luonnonmullistusten tai muiden poikkeuksellisten tapahtumien aiheuttaman vahingon korvaamiseksi;
 - c) tuki sellaisille Saksan liittotasavallan alueille, joihin Saksan jako on vaikuttanut, jos tuki on tarpeen jaosta aiheutuneen taloudellisen haitan korvaamiseksi. Viiden vuoden kuluttua Lissabonin sopimuksen voimaantuloista neuvosto voi komission ehdotuksesta tehdä päätöksen, jolla tämä alakohta kumotaan.
3. Sisämarkkinoille soveltuvana voidaan pitää:
 - a) tukea taloudellisen kehityksen edistämiseen alueilla, joilla elintaso on poikkeuksellisen alhainen tai joilla vajaatyöllisyys on vakava ongelma, sekä 349 artiklassa tarkoitetuilla alueilla, niiden rakenteellinen, taloudellinen ja sosiaalinen tilanne huomioon ottaen;
 - b) tukea Euroopan yhteistä etua koskevan tärkeän hankkeen edistämiseen tai jäsenvaltion taloudessa olevan vakavan häiriön poistamiseen;
 - c) tukea tietyn taloudellisen toiminnan tai talousalueen kehityksen edistämiseen, jos tuki ei muuta kaupankäynnin edellytyksiä yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla;
 - d) tukea kulttuurin ja kulttuuriperinnön edistämiseen, jos tuki ei muuta kaupankäynnin ja kilpailun edellytyksiä unionissa yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla;
 - e) muuta tukea, josta neuvosto päättää komission ehdotuksesta."

Kielletyn ja sallitun tuen rajanvetoa koskee Yhteisöjen tuomioistuimen 24.7.2003 antama tuomio asiassa Altmark Trans GmbH ja Regierungspräsidium Magdeburg vastaan Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH ja Oberbundesanwalt beim Bundesverwaltungsgericht (asia C-280/00).⁷ Tuomioistuin käsittelee laajasti valtiontuen käsitettä:

⁷⁴ Ennakkoratkaisukysymyksen ensimmäiseen osaan vastaamiseksi on tutkittava perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdassa olevan valtiontuen käsitteen eri tekijöitä. Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan toimenpiteen luokittelu tueksi edellyttää, että kaikki kyseisessä määräyksessä tarkoitettujen edellytyksien täytyvät (ks. mm. asia C-142/87, Belgia v. komissio, ns. Tubemeuse-tapaus, tuomio 21.3.1990, Kok. 1990, s. I-959, 25 kohta; yhdistetyt asiat C-278/92-C-280/92, Espanja v. komissio, tuomio 14.9.1994, Kok. 1994, s. I-4103, 20 kohta ja asia C-482/99, Ranska v. komissio, tuomio 16.5.2002, Kok. 2002, s. I-4397, 68 kohta).

⁷⁵ Perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdassa määrätään seuraavista edellytyksistä. Ensinnäkin kyse on oltava valtion toimenpiteestä tai valtion varoilla toteutetusta toimenpiteestä. Kyseisen toimenpiteen on toisek-

si oltava omiaan vaikuttamaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Kolmanneksi toimenpiteellä on annettava etua sille, joka on toimenpiteen kohteena. Neljänneksi toimenpiteen on vääristettävä tai uhattava vääristää kilpailua.

76 Kansallisen tuomioistuimen esittämä kysymys koskee erityisesti toista edellä mainituista edellytyksistä.

77 Tältä osin on aluksi todettava, ettei ole mitenkään poissuljettua, että sellaiselle yritykselle myönnetty julkisen tuki, joka tuottaa ainoastaan paikallisia tai alueellisia liikennepalveluja eikä tuota liikennepalveluja kotivaltionsa ulkopuolella, voi kuitenkin vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

78 Kun jäsenvaltio myöntää julkisen tuen yritykselle, kyseisen yrityksen liikennepalvelujen tarjonta voi pysyä ennallaan tai lisääntyä, minkä seurauksena muihin jäsenvaltioihin sijoittautuneiden yritysten mahdollisuudet tarjota liikennepalveluja kyseisen valtion markkinoilla ovat vähäisemmät (ks. tämänsuuntaisesti asia 102/87, Ranska v. komissio, tuomio 13.7.1988, Kok. 1988, s. 4067, 19 kohta; asia C-305/89, Italia v. komissio, tuomio 21.3.1991, Kok. 1991, s. I-1603, 26 kohta ja em. asia Es-panja v. komissio, tuomion 40 kohta).

79 Käsiteltävänä olevassa asiassa tämä toteamus ei ole ainoastaan hypoteettinen, koska - kuten muun muassa komission huomautuksista ilmenee - useat jäsenvaltiot ovat vuodesta 1995 alkaen ryhtyneet avaamaan tiettyjä kuljetusmarkkinoita muihin jäsenvaltioihin sijoittautuneiden yritysten kilpailulle siten, että useat yritykset tarjoavat jo kaupunki- tai esikaupunkiliikenteen taikka alueellisen liikenteen palveluja muissa jäsenvaltioissa kuin alkuperävaltiossaan.

80 Seuraavaksi on huomautettava, että vähämerkityksisestä tuesta annettu komission tiedonanto (EYVL C 68, s. 9) ei koske kuljetusalaa, mikä ilmenee sen neljänestä perustelukappaleesta. Vastaavasti EY:n perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan soveltamisesta vähämerkityksiseen tukeen 12 päivänä tammikuuta 2001 annettua komission asetusta (EY) N:o 69/2001 (EYVL L 10, s. 30) ei sovelleta mainittuun alaan kyseisen asetuksen kolmannen perustelukappaleen ja 1 artiklan a alakohdan mukaisesti.

81 Lopuksi on todettava, että yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan ei ole olemassa tiettyä rajaa tai prosenttilukua, jonka alittavan toimenpiteen osalta voitaisiin katsoa, että sillä ei ole vaikutusta jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Tuen suhteellisen vähäinen merkitys tai tukea saavan yrityksen suhteellisen vaatimaton koko ei nimittäin sulje pois sitä mahdollisuutta, että se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan (ks. em. Tubemeuse-tapaus, tuomion 43 kohta ja em. asia Espanja v. komissio, tuomion 42 kohta).

82 Perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdan toinen soveltamisedellytys, jonka mukaan tuen on oltava omiaan vaikuttamaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, ei näin ollen riipu siitä, ovatko tuotetut liikennepalvelut paikallisia tai alueellisia, tai siitä, kuinka merkittävää kyseinen toiminta on.

83 Jotta valtion toimenpiteeseen voidaan soveltaa perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohtaa, sitä on kuitenkin myös voitava pitää toimenpiteen kohteena olevalle yritykselle myönnettynä etuna, kuten tämän tuomion 75 kohdassa on todettu.

84 Tältä osin tukina pidetään sellaisia toimenpiteitä, jotka muodossa tai toisessa ovat omiaan suosimaan yrityksiä välittömästi tai välillisesti (asia 6/64, Costa, tuomio 15.7.1964, s. 1141, 1161, Kok. Ep. I, s. 211) tai joita on pidettävä sellaisena taloudellisena etuna, jota edunsaajayritys ei olisi saanut tavanomaisten markkinoilla sovellettavien ehtojen mukaan (asia C-39/94, SFEI ym., tuomio 11.7.1996, Kok. 1996, s. I-3547, 60 kohta ja asia C-342/96, Espanja v. komissio, tuomio 29.4.1999, Kok. 1999, s. I-2459, 41 kohta).

85 On kuitenkin muistettava, mitä yhteisöjen tuomioistuin on päättänyt jäteöljyhuollosta 16 päivänä kesäkuuta 1975 annetussa neuvoston direktiivissä 75/439/ETY (EYVL L 194, s. 23) säädetyn korvauksen osalta. Kyseinen korvaus voitiin myöntää yrityksille, jotka jäsenvaltion velvoittamana keräävät jäteöljyä ja/tai huolehtivat siitä, edellyttäen, että korvaukset eivät ylitä yritysten vuotuisia, kattamattomia, todellisten kirjausten mukaisia kustannuksia, kun otetaan huomioon kohtuullinen voitto. Yhteisöjen tuomioistuin katsoi, että tämäntyyppinen korvaus ei ole perustamissopimuksen 92 artiklassa ja sitä seuraavissa artikloissa tarkoitettu tuki vaan jätteitä keräävien tai käsittelevien yritysten tarjoamista palveluista maksettava vastike (ks. asia 240/83, ADBHU, tuomio 7.2.1985, Kok. 1985, s. 531, 3 kohdan viimeinen virke ja 18 kohta).

86 Yhteisöjen tuomioistuin on vastaavasti katsonut, että siltä osin kuin lääketehaille määrätty suoramyyntivero vastaa tukkukauppias-jakelijoille näiden julkisen palvelun velvoitteiden täyttämiseksi todellisuudessa aiheutuneita lisäkustannuksia, sitä, ettei tukkukauppias-jakelijoilla ole velvollisuutta maksaa kyseistä veroa, voidaan pitää vastikkeena suoritetuista palveluista ja näin ollen toimenpiteenä, joka ei ole perustamissopimuksen 92 artiklassa tarkoitettu valtiontuki. Yhteisöjen tuomioistuin on todennut, että silloin kun myönnetyn vapautuksen ja aiheutuneiden lisäkustannusten vastaavuutta koskeva edellytys on täytynyt, tukkukauppiasjakelijat eivät todellisuudessa saa perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua etua, koska kyseisellä toimenpiteellä ainoastaan asetetaan tukkukauppias-jakelijat ja lääketehaat vertailukelpoiseen kilpailutilanteeseen (em. asia Ferring, tuomion 27 kohta).

87 Tästä oikeuskäytännöstä seuraa, että siltä osin kuin valtion toimenpidettä on pidettävä korvauksena, joka on vastike edunsaajayritysten suorittamista sellaisista palveluista, jotka johtuvat julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä, siten, että kyseiset yritykset eivät todellisuudessa saa taloudellista etua ja että kyseinen toimenpide ei näin ollen aseta kyseisiä yrityksiä edullisempaan kilpailutilanteeseen suhteessa niiden kilpailijayrityksiin, tällaiseen toimenpiteeseen ei sovelleta perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohtaa.

88 Jotta tällaista korvausta ei tietyssä konkreettisessa tapauksessa luokiteltaisi valtiontueksi, tiettyjen edellytysten on kuitenkin täyttyttävä.

89 Ensinnäkin edunsaajayrityksen tehtäväksi on tosiasiaa annettava julkisen palvelun velvoitteiden täyttäminen ja nämä velvoitteet on määriteltävä selvästi. Kansallisen tuomioistuimen on näin ollen sen käsiteltäväksi saatetussa asiassa tutkittava, ilmenevätkö Altmark Transille asetetut julkisen palvelun velvoitteet selvästi mainitussa asiassa kyseessä olevasta kansallisesta lainsäädännöstä ja/tai toimitiluvista.

90 Toiseksi ne parametrit, joiden perusteella korvaus lasketaan, on etukäteen vahvistettava objektiivisesti ja läpinäkyvästi, jotta vältettäisiin sellaisen taloudellisen edun sisältyminen korvaukseen, joka olisi omiaan suosimaan edunsaajayritystä suhteessa sen kilpailijayrityksiin.

91 Perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontuen käsitteen alaan kuuluu myös rahoituksellinen toimenpide, jolla jäsenvaltio korvaa yrityksen kärsimiä tappioita ilman, että tällaisen korvauksen parametrit on vahvistettu etukäteen, silloin kun jälkikäteen ilmenee, että tiettyjen palvelujen toteuttaminen julkisen palvelun velvoitteiden täytäntöönpanemiseksi ei ole ollut taloudellisesti kannattavaa.

92 Kolmanneksi korvaus ei saa ylittää sitä, mikä on tarpeen, jotta voidaan kattaa kaikki ne kustannukset tai osa niistä kustannuksista, joita julkisen palvelun velvoitteiden täyttäminen aiheuttaa, kun otetaan huomioon kyseisestä toiminnasta saadut tulot ja kyseisten velvoitteiden täyttämisestä saatava kohtuullinen voitto. Tällaisen edellytyksen noudattaminen on välttämätöntä sen takaamiseksi, ettei edunsaajayritykselle myönnetä sellaista etua, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua vahvistamalla kyseisen yrityksen kilpailuasema.

93 Neljänneksi silloin, kun julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä vastaavaa yritystä ei tietyssä konkreettisessa tapauksessa valita sellaisessa julkisissa hankintoja koskevassa menettelyssä, jossa on mahdollista valita se ehdokas, joka kykenee tuottamaan kyseiset palvelut julkisyhteisön kannalta vähäisimmin kustannuksin, tarvittavan korvauksen taso on määritettävä tarkastelemalla sellaisia kustannuksia, joita hyvin johdetulle ja asetettujen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisen kannalta riittävillä kuljetusvälineillä varustetulle keskivertoyritykselle aiheutuisi kyseisten velvoitteiden täyttämisestä, kun otetaan huomioon toiminnasta saadut tulot ja kyseisten velvoitteiden täyttämisestä saatava kohtuullinen voitto.

94 Edellä esitetystä seuraa, että siltä osin kuin julkiset tuet, jotka myönnetään sellaisille yrityksille, joiden tehtäväksi on nimenomaisesti annettu julkisen palvelun velvoitteiden täyttäminen, ja joiden tarkoituksena on korvata kyseisten velvoitteiden täyttämisestä aiheutuneet kustannukset, vastaavat tämän tuomion 89-93 kohdassa mainittuja edellytyksiä, kyseisiin julkisiin tukiin ei sovelleta perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohtaa. Käänteisesti sellaista valtion toimenpidettä, joka ei vastaa yhtä tai useampaa mainituista edellytyksistä, on pidettävä kyseisessä määräyksessä tarkoitettuna valtiontukena.

95 Ennakkoratkaisukysymyksen ensimmäiseen osaan on näin ollen vastattava, että perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdan soveltamisedellytys, jonka mukaan tuen on oltava omiaan vaikuttamaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, ei riipu siitä, ovatko tuotetut liikennepalvelut paikallisia tai alueellisia, tai siitä, kuinka merkittävää kyseinen toiminta on.

Julkiset tuet, joiden tarkoituksena on mahdollistaa kaupunki- tai esikaupunkilinjaliikenteen taikka alueellisen linjaliikenteen palvelujen tuottaminen, eivät kuitenkaan kuulu kyseisen määräyksen soveltamisalaan siltä osin kuin tällaisia tukia on pidettävä korvauksena, joka on vastiketta edunsaajayritysten näiden julkisen palvelun velvoitteiden täyttämiseksi suorittamista palveluista. Tämän perusteen soveltamiseksi kansallisen tuomioistuimen on tarkistettava, että seuraavat edellytykset täyttyvät:

- ensinnäkin edunsaajayrityksen tehtäväksi on tosiasiallisesti annettava julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisen ja nämä velvoitteet on määriteltävä selvästi
- toiseksi ne parametrit, joiden perusteella korvaus lasketaan, on etukäteen vahvistettava objektiivisesti ja läpinäkyvästi
- kolmanneksi korvaus ei saa ylittää sitä, mikä on tarpeen, jotta voidaan kattaa kaikki ne kustannukset tai osa niistä kustannuksista, joita julkisen palvelun velvoitteiden täyttäminen aiheuttaa, kun otetaan huomioon kyseisestä toiminnasta saadut tulot ja kyseisten velvoitteiden täyttämisestä saatava kohtuullinen voitto
- neljänneksi silloin, kun julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä vastaavaa yritystä ei valita julkisissa hankintoja koskevassa menettelyssä, tarvittavan korvauksen taso on määritettävä tarkastelemalla sellaisia kustannuksia, joita hyvin johdetulle ja asetettujen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisen kannalta riittävillä kuljetusvälineillä varustetulle keskivertoyritykselle aiheutuu kyseisten velvoitteiden täyttämisestä, kun otetaan huomioon toiminnasta saadut tulot ja kyseisten velvoitteiden täyttämisestä saatava kohtuullinen voitto."

Tuomion 75-kohdassa luetellaan perustamissopimuksen 92 artiklan 1-kohdan eli nykyisen 107 artiklan 1-kohdan neljä soveltamisedellytystä:

1. Kyse on oltava valtion toimesta tai valtion varoilla toteutetusta toimesta.
2. Kyseisen toimen on oltava omiaan vaikuttamaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.
3. Toimella on annettava etua sille, joka on toimen kohteena.
4. Toimen on vääristettävä tai uhattava vääristää kilpailua.

Kun edellytyksiä verrataan Suomen VR:lle myöntämään tukeen, voidaan todeta:

1. Kyse on selkeästi valtion toimesta ja valtion varoilla toteutetusta toimesta.
2. Suomi on osittain avannut kotimaan henkilöjunaliikenteen kilpailulle, vaikka PSA ei sitä edellyttänyt. Kyseinen toimi on omiaan vaikuttamaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan (76 – 82 -kohdat ja erityisesti 79-kohta).
3. Koska VR on ainoa tuensaaja osittain avatuilla markkinoilla, järjestelyä on vaikea ymmärtää muuten kuin toimen kohteena olevalle yritykselle annettavana etuna (83 – 87 -kohdat, joista erityisesti 84 – ja 87-kohta).
4. Koska Valtion oma selvitysmieskin näkee järjestelyssä epäselvyyksiä (kts. ”PSA:n 4 artikla”), julkisen palvelun velvoitteita tuskin on määritelty selvästi (89-kohta) kuten tuskin korvausparametrejäkään (90-kohta). Ei myöskään liene selvää ylittääkö korvaus

sen, mikä on tarpeen jotta voidaan kattaa kaikki tai osa niistä kustannuksista, joita julkisen palvelun velvoitteiden täyttäminen aiheuttaa (92-kohta). Lisäksi mielestämme ei ole olemassakaan suomalaista keskivertoyritystä, jota voitaisiin käyttää vertailukohteenä (93-kohta). Sen sijaan on olemassa sekä Valtion omia että muiden selvityksiä, joiden mukaan palveluita kilpailuttamalla niitä todennäköisesti olisi saatavissa selkeästi nykyistä halvemmalla. Jo yksi näistä neljästä edellytyksestä riittää tekemään tuesta 107 artiklan 1-kohdan mukaisesti sisämarkkinoille soveltumatonta (94-kohta).

Altmark-tuomion 102-kohdan mukaan

”Tämän tuomion 37 kohdassa on todettu, että siinä tapauksessa, ettei ole olemassa asetusta, jota voitaisiin soveltaa pääasiassa, on tutkittava, sovelletaanko pääasiassa kyseessä oleviin tukiin perustamissopimuksen valtiontukia koskevia määräyksiä.”

Mainituissa 37-kohdassa asia todetaan hiukan koukeroisemmin:

”Tässä tilanteessa on aluksi tutkittava, sovelletaanko asetusta N:o 1191/69 sellaisiin liikennepalveluihin, joista pääasiassa on kyse. Ainoastaan, jos tähän vastataan kieltävästi, on tarpeen tutkia perustamissopimuksen valtiontukia koskevien yleisten määräysten soveltamista siihen tukeen, josta pääasiassa on kyse. Näin ollen on asianmukaista vastata ensiksi ennakkoratkaisukysymyksen kolmanteen osaan.”

On mielestämme varsin selvää, ettei ainakaan PSA sovellu Suomen toteuttamaan järjestelyyn. Emme myöskään tiedä muuta asiaan soveltuvaa asetusta. Siksi kysymykseen tulevat perustamissopimuksen määräykset. Yksinoikeusjärjestelyssä onkin sisämarkkinoille soveltumatonta 107-artiklan vastaista valtiontukea. Kannattaa myös huomata tuomion 79-kohdassa viitattu komission luonnehdinta kohdassa 69. Siinä lausutut periaatteet soveltuvat yksi yhteen henkilöjuna liikenteen markkinoidenkin todellisuuteen:

”Komissio väittää sitä vastoin, että kahdeksan jäsenvaltiota on vuodesta 1995 alkaen avannut vapaasta tahdostaan tietyt kaupunki- tai esikaupunkiliikenteen taikka alueellisen liikenteen palveluja muiden jäsenvaltioiden yritysten kilpailulle ja että on olemassa erilaisia esimerkkejä tietyn jäsenvaltion sellaisista kuljetusyrityksistä, jotka harjoittavat toimintaa toisessa jäsenvaltiossa. Tämä markkinoiden avautuminen tietyissä jäsenvaltioissa osoittaa hyvin, että jäsenvaltioiden välinen kauppa ei ole ainoastaan mahdollista ja potentiaalista, vaan jo todellista.”

EYT:n 108 artikla

Suomi avasi osittain kotimaan henkilöjuna liikennettä kilpailulle, vaikka PSA ei sitä edellyttänyt (kts. ”Selvitys kantelun perusteista”). Suomen olisi mielestämme siksi pitänyt itsekin ymmärtää toimia artiklan 3-kohdan mukaisesti (kts. ”PSA:n 9 artikla”). Toisaalta artikla nähdäksemme myös selkeästi edellyttää komissiolta toimia epäselvyyksistä tietoa saadessaan:

”1. Komissio seuraa jatkuvasti jäsenvaltioiden kanssa niiden voimassa olevia tukijärjestelmiä. Se tekee jäsenvaltioille ehdotuksia sisämarkkinoiden asteittaisen kehittämisen tai sisämarkkinoiden toiminnan kannalta aiheelliseksi toimenpiteiksi.

2. Jos komissio vaadittuaan niitä, joita asia koskee, esittämään huomautuksensa, toteaa, että valtion myöntämä tai valtion varoista myönnetty tuki ei 107 artiklan mukaan sovellu sisämarkkinoille taikka että tällaista tukea käytetään väärin, se tekee päätöksen siitä, että asianomaisen valtion on komission asettamassa määräajassa poistettava tuki tai muutettava sitä.

Jos kyseinen valtio ei noudata päätöstä asetetussa määräajassa, komissio tai mikä tahansa jäsenvaltio, jota asia koskee, voi 258 ja 259 artiklan määräyksistä poiketen saattaa asian suoraan Euroopan unionin tuomioistuimen käsiteltäväksi.

Jäsenvaltion pyynnöstä neuvosto voi yksimielisesti päättää, että tukea, jota tämä jäsenvaltio myöntää tai aikoo myöntää, pidetään 107 artiklan määräyksistä tai 109 artiklassa tarkoitettujen asetusten säännöksistä poiketen sisämarkkinoille soveltuvana, jos tällainen päätös on poikkeuksellisten olosuhteiden vuoksi perusteltu. Jos komissio on aloittanut kyseistä tukea koskevan, tämän kohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettun

menettelyn, asianomaisen jäsenvaltion neuvostolle osoittama pyyntö keskeyttää menettelyn siihen asti, kunnes neuvosto on esittänyt kantansa.

Jos neuvosto ei kuitenkaan ole esittänyt kantaansa kolmen kuukauden määräajassa pyynnöstä, komissio tekee päätöksen asiassa.

3. Komissiolle on annettava tieto tuen myöntämistä tai muuttamista koskevasta suunnitelmasta niin ajoissa, että se voi esittää huomautuksensa. Jos komissio katsoo, että tällainen suunnitelma ei 107 artiklan mukaan sovellu sisämarkkinoille, se aloittaa 2 kohdassa tarkoitetun menettelyn viipymättä. Jäsenvaltio, jota asia koskee, ei saa toteuttaa ehdottamiaan toimenpiteitä, ennen kuin menettelyssä on annettu lopullinen päätös.

4. Komissio voi antaa niitä valtiontukimuotoja koskevia asetuksia, jotka neuvosto on 109 artiklan mukaisesti määrittänyt sellaisiksi, jotka voidaan vapauttaa tämän artiklan 3 kohdassa määrätystä menettelystä."

EYT:n 291 artikla

Suomi ei ole PSA-järjestelyä toteuttaessaan noudattanut kaikkia unionin oikeudellisesti velvoittavia säännöksiä. Vaikka tämä olisi tapahtunut epähuomiossa (mitä epäilemme), velvoitteiden rikkominen ei muuksi muutu (artiklan 1-kohta):

"1. Jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarvittavat kansallisen lainsäädäntönsä mukaiset toimenpiteet unionin oikeudellisesti velvoittavien säädösten täytäntöönpanemiseksi.

2. Jos unionin oikeudellisesti velvoittavat säädökset edellyttävät yhdenmukaista täytäntöönpanoa, kyseisillä säädöksillä siirretään täytäntöönpanovaltaa komissiolle tai, tietyissä asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa ja Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 24 ja 26 artiklassa määrätyissä tapauksissa, neuvostolle.

3. Edellä 2 kohtaa sovellettaessa Euroopan parlamentti ja neuvosto vahvistavat tavallista lainsäätämisyjärjestystä noudattaen annetuilla asetuksilla etukäteen yleiset säännöt ja periaatteet, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä.

4. Täytäntöönpanosäädösten nimikkeessä käytetään lisäystä "täytäntöönpano"."

Pöytäkirja (N:o 26) yleistä etua koskevista palveluista

Osa Valtion (Liikenneviraston) hallinnoimasta rataverkosta on suljettu pois ostoliikenteen piiristä, mikä on toisin sanottuna alueellisesti eriarvoistavaa eikä yhdenvertaista kohtelua. Tämä ei myöskään edesauta kyseisten palveluiden yleistä saatavuutta eivätkä palvelutkaan vastaa mahdollisimman hyvin käyttäjien tarpeita. Kohtuuhintaisuuskin on hyvin kyseenalainen, koska palveluita ei ole kilpailutettu, vaikka Valtion omissakin selvityksissä on todettu kilpailuttamisen edut hintojenkin kannalta (kts. "Rautateiden henkilöliikenteen avaaminen kilpailulle (LVM:n julkaisuja 21 / 2012)").

Sanalla sanoen yhteiskunnan tukemien henkilöjunien nykyjärjestely Suomessa ei mielestämme vastaa unionin yhteisiä arvoja. Erityisesti alueellisten ja paikallisten viranomaisten kaikkea muuta kuin keskeinen asema ja harkintavalta näissä asioissa on ollut Valtion tiedossa jo ties kuinka kauan (kts. "Rataverkon avaaminen kilpailulle (Liikenneministeriön julkaisuja 15 / 98)". Koska ongelma ei tunnu ratkeavan kansallisin toimin, unionilla on oltava keinot saada jäsenvaltio toteuttamaan näitä yhteisiä arvoja:

"1 artikla

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 14 artiklan mukaisia yleistä taloudellista etua koskevia palveluja koskevat unionin yhteiset arvot käsittävät erityisesti seuraavaa:

- kansallisten, alueellisten ja paikallisten viranomaisten keskeinen asema ja laaja harkintavalta tarjota, tilata ja järjestää yleistä taloudellista etua koskevia palveluja siten, että ne vastaavat mahdollisimman hyvin käyttäjien tarpeita;

- yleistä taloudellista etua koskevien eri palvelujen väliset erot ja erot käyttäjien tarpeissa ja mieltymyksissä, jotka voivat johtua erilaisista maantieteellisistä, yhteiskunnallisista tai kulttuurisista tilanteista;

- korkea laadun ja turvallisuuden taso sekä kohtuuhintaisuus, yhdenvertainen kohtelu sekä yleisen saatavuuden ja käyttäjien oikeuksien edistäminen.

2 artikla

Perussopimusten määräykset eivät millään tavoin rajoita jäsenvaltioiden toimivaltaa tarjota, tilata ja järjestää yleistä, muuta kuin taloudellista, etua koskevia palveluja."

Saako asianomainen jäsenvaltio tai voiko se saada yhteisön rahoitustukea kantelun kohteena

olevaan toimintaan:

Tietääksemme ei saa eikä voinekaan saada. Olennaista on kuitenkin kysymys järjestelyn yhteisöoikeuden vastaisuudesta.

Aiemmat yhteydenotot komission yksiköihin:

Euroopan komissiolle 30.5.2013 lähettämässämme kirjeessä tuomme esiin Suomen VR:ää suojelevan asenteen IV rautatiepakettia käsiteltäessä. Vaikka Eduskunta tuolloin yhtyi hallituksen asenteeseen, kannanotot eivät voi korjata aiempia yhteisöoikeuden vastaisia toimia.

Aiemmat yhteydenotot yhteisön muihin toimielimiin tai elimiin:

Lähetimme kirjeemme Euroopan komissiolle tiedoksi myös Euroopan unionin neuvostolle (pääsihteeri Uwe Corsepius ja liikenne-, televiestintä- ja energianeuvoston osastopäällikkö Jarosław Pietras) sekä Euroopan parlamentille (puhemies Martin Schulz ja liikenne- ja turismivaliokunnan puheenjohtaja Brian Simpson). Tiedossamme ei ole näiden toimielimien mahdollisesti antamia diaarinumeroita.

Aiemmat yhteydenotot jäsenvaltion keskushallintoon, alue- tai paikallisviranomaisiin:

Emme ole olleet yhteydessä Suomen keskushallintoon eikä yhteydenotoilla olisi mitään ilmeisimmin ollut vaikutustakaan, koska kysymyksessä on ollut ministereiden poliittinen päätöksenteko. Laillisuusvalvojistamme Valtioneuvoston oikeuskansleri on todennut, ettei ministereiden tarvitse vastata kansalaisten perusteltuihinkaan kirjeisiin (kts. ”Oikeuskanslerin arvio liikenneministerin vastaamattomuudesta 22.9.2010”). Tätä periaatetta ministerit myös noudattavat (kts. ”Avoin kirje liikenneministerille ja omistajaohjausministerille 1.2.2012”; virkamiestenkään tuskin tarvitsee vastata ministerin puolesta). Lähetetty kirje olisi tämän kokemuksen va lossa työllistänyt vain postilaitosta.

Alue- ja paikallisviranomaisten vaikutusmahdollisuuksien puute henkilöjunaliikennettä koskevissa asioissa on osa kantelussa mainittua ongelmaa (kts. erityisesti ”EYS:n 5 artikla ja EYT:n 2 artikla”, ”EYT:n 14 artikla” ja ”Pöytäkirja (N:o 26) yleistä etua koskevista palveluista”). Siksi kontakteilla näihinkään tahoihin tuskin olisi ollut vaikutusta.

Luettelo kantelua tukevasta näytöstä sekä asiaa koskevat kansalliset säännökset:

Yleinen toteamus: internetissä olevaan aineistoon oheistetaan linkki ja linkittömät todisteet mainitaan merkinnällä (-). Jokainen todiste on lisäksi kantelun liitteenä. Päätöksentekohetkellä voimassa ollut rautatielain 16 § on siteerattu jo aiemmin (kts. ”Selvitys kantelun perusteista”).

Rautatiehallinnointia valaisevia asiakirjoja

Suomen rataverkkoa koskeva kartta
 Rataverkon avaaminen kilpailulle (Liikenneministeriön julkaisuja 15 / 98) (-)
 Liikenneministerin vastaus kirjalliseen kysymykseen 1086 / 2005 vp 18.1.2006
 Omistajaohjausasiakirjan 15.6.2009 salauspäätös 24.3.2010 VNK 4187/71/2010 (-)
 Salainen omistajaohjausasiakirja 15.6.2009
 Talouspoliittisen ministerivaliokunnan pöytäkirja 24.11.2009 (21 / 2009) liitteineen

Henkilöjunaliikenteen yksinoikeutta koskeva käyttöoikeussopimus 3.12.2009 – 31.12.2019

Rautateiden henkilöliikenteen avaaminen kilpailulle: edellytykset ja etenemispolku (LVM:n julkaisu 17 / 2010)

Vaikutusselvitys kilpailun avaamisesta rautateiden henkilöliikenteessä (Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 7 / 2010)

Rautateiden henkilöliikenteen avaaminen kilpailulle (LVM:n julkaisu 21 / 2012)

LVM:n esitys talouspoliittiselle ministerivaliokunnalle 24.6.2013

Talouspoliittisen ministerivaliokunnan pöytäkirjat 16 ja 17 / 2013

Sopimus henkilöjunaliikenteen yksinoikeutta koskevan käyttöoikeussopimuksen 3.12.2009 - 31.12.2019 option käyttämisestä

VR Matkustajaliikenne Strategia 2013

VR:n kalustohankintoja koskevia uutisia

Kansalaiskritiikkiä lehdistössä ja muualla

Kirje EU:n komissiolle 30.5.2013

Suomen rautatietilasto 2012 ja Railway Gazetten uutinen 1.10.2006

Leike sanomalehdestä Kainuun Sanomat 8.2.2006 (-)

Leike sanomalehdestä Maaseudun Tulevaisuus 14.7.2008 (-)

Leike sanomalehdestä Itä-Savo 19.8.2009 (-)

Leike sanomalehdestä Itä-Savo 26.12.2009 I ja II

Leike sanomalehdestä Itä-Savo 12.1.2011 I ja II (-)

Leike sanomalehdestä Karjalainen 25.3.2011 (-)

Henkilöjunaliikenteen käynnistämisselvitys (Proxion Train / Respicio)

Henkilöjunaliikenteen käynnistämisselvitys (Etelä-Savon maakuntaliitto 2011)

Joensuu – Kuopio henkilöjunayhteyden tarveselvitys 22.5.2013

Leike sanomalehdestä Iltalehti 3.7.2013

Yleisradion uutinen 6.7.2013

Leike sanomalehdestä Aamulehti 10.7.2013 (-)

Leike sanomalehdestä Helsingin Sanomat 25.7.2013

Leike sanomalehdestä Itä-Savo 31.7.2013

HSL-alueen ongelmia

Kuuleeko kukaan parannusehdotuksia?

Toinen avoin kirje liikenneministeri Vehviläiselle 1.7.2010

Oikeuskanslerin arvio liikenneministerin vastaamattomuudesta 22.9.2010

Avoin kirje liikenneministerille ja omistajaohjausministerille 1.2.2012

Oikeuskanslerin vastaus 8.1.2014 Dnro OKV/1874/1/2013 (-)

Korkeimman hallinto-oikeuden (KHO) päätös 2.3.2011 (Dnro 3176/1/09)

LVM:n lausunto KHO:lle 21.9.2011

VR:n tiedote 26.5.2010

Leike sanomalehdestä Savon Sanomat 31.5.2010

Ote teoksesta ”Vauhtia ja voimaa Valtionrautatiet 1862 – 1987” (-)

Blogi ”Määräävän markkina-aseman väärinkäyttö” 11.2.2013

Facebook-ketju 13.3.2013

Leike sanomalehdestä Aamuposti 13.3.2013

Salaiset asiakirjat a - ö? (-)

Huomioita kantelua tukevasta näytöstä:

Rautatiehallinnointia valaisevia asiakirjoja

Suomen rataverkkoa koskeva kartta

Kartan paperiversioon (sivu 29) olemme merkinneet punaisella värillä muille operaattoreille sallitut ja sinisellä VR:n yksinoikeuden piiriin kuuluvat rataosat. On varsin helppoa havaittavissa, että enemmistö ”vapautetuista” rataosista on pirstaleisia.

Rataverkon avaaminen kilpailulle (Liikenneministeriön julkaisuja 15 / 98)

Jo mietinnön kuvailulehdellä luetellaan ostoliikenteen kilpailuttamisen etuja ja korostetaan alue- sekä paikallistason vaikuttamismahdollisuuksien merkitystä henkilöjuna-liikennettä ostettaessa. Lisäksi mainitaan VR:n vahva kilpailuasema, joka ei ole aikojen saatossa muuttunut miksikään (tavaraliikenteessäkin yhtiö on yhä ainoa toimija):

" - - Mietinnössä ehdotetaan

- tavaraliikenteessä vapaata pääsyä rataverkolle
- henkilökaukoliikenteen säilyttämistä VR Osakeyhtiön yksinoikeutena
- Helsingin lähiliikenteessä YTV:lle oikeutta kilpailuttaa YTV-alueen ostoliikennettä. Lisäksi liikenneministeriö voi yksin tai yhteistyössä kuntien kanssa kilpailuttaa muun Helsingin lähiliikenteen
- muun maan paikallisliikenteen ostoliikenteessä liikenneministeriölle, lääninhallituksille, kunnille ja niiden yhteenliittymille oikeuttaa kilpailuttaa rautatieyhtyiä.

Mietinnössä on selvitelty kilpailuedellytysten luomista eli ratakapasiteetin jakoa, liikenteenohjauksen organisointia tele- ja radioverkkojen käyttöä, henkilöliikenteen asematoimintoja, tavaraterminaaleja, kalustokysymyksiä, ratapihatoimintoja sekä junahenkilöstön koulutusta.

Kilpailun avaaminen synnyttää kilpailua todennäköisesti tavaraliikenteen kokojunakuljetuksiin, Helsingin lähiliikenteeseen ja muun maan paikallisliikenteeseen. VR Osakeyhtiön kilpailuasemaa pidetään kuitenkin niin hyvänä, että kilpailun avaaminen ei lyhyellä aikavälillä aiheuta huomattavia kuljetusten siirtymiä VR Osakeyhtiöltä muille rautatieyhtyiä.

Kilpailun avaamisen suurimpana hyötynä pidetään sitä, että kilpailu ja sen uhka tulevat edelleen tehostamaan rautatieliikennettä, mistä hyötyvät erityisesti tavaraliikenteen asiakkaat ja henkilöliikenteen kilpailuttajat."

Sivulla kuusi selostetaan uudelleen alue- ja paikallistason vaikuttamisen merkitystä sekä todetaan tarvittavien hallinnollisten muutosten olevan kustannuksiltaan vähäisiä Valtion kannalta. Kysymys on siis poliittisesta tahdosta, jota ei ole ollut:

" - - Muun maan paikallisliikenteen osalta esitetään, että liikenneministeriön lisäksi lääninhallituksille, kunnille ja niiden yhteenliittymille määritellään oikeudet järjestää ja kilpailuttaa rautatieliikennepalveluita. Ostajat määrittelevät halutun palvelutason ja kilpailuttavat nämä palvelut. Kilpailun salliminen muun maan paikallisliikenteessä voi alentaa junaliikenteen kustannuksia ja lisätä tätä liikennettä.

Kilpailun avaaminen edellyttää hallinnollisia muutoksia, joiden kustannukset valtiolle ovat kuitenkin vähäiset. Rautateitä koskeva lainsäädäntö tarvitsee lisäyksiä ja korjauksia. Lisäksi radanpidon rajoituksia tulee tarkentaa riippumatta rataverkon avaamisesta kilpailulle.

- - - "

Sivulla yhdeksän ilmenee Valtion seuranneen kehitystä EU:ssa jo 1990-luvun alusta lähtien:

" - - Valtioneuvoston vuoden 1994 periaatepäätöksessä todetaan, että "rataverkkoa ei avata eri operaattoreiden kilpailulle ennen 31.12.1998". Rataverkkolain muutosesityksen perusteluissa todetaan, että "hallitus pitää tarpeellisena seurata kilpailun avautumista muissa Euroopan valtioissa sekä selvittää ja valmistella kilpailun mahdollista avaamista Suomessa". Liikenneministeriö asetti syyskuussa 1997 työryhmän tutkimaan Suomen rataverkon mahdollista avaamista kilpailulle. Työryhmän asettamiskirje sekä seurantatyöryhmän asettamiskirje ovat liitteenä 1.

- - - "

Sivulla 21 mainitaan Suomen tietoisuus EU:n alaa koskevista toiveista:

" - - EU:n komissio toivoo, että jäsenvaltiot vapaaehtoisesti vapauttavat rautatieliikennettään ja siten mahdollistavat kilpailun rataverkolla."

Sivuilla 73 ja 74 käydään vieläkin perusteellisemmin läpi alue- ja paikallistason kilpailuttamisen etuja. Henkilöjunat esimerkkinä mainitulla rataosalla Savonlinna – Parikkala ovat työryhmän mietinnön valmistumisen jälkeen siirtyneet ostoliikenteestä VR:n omalla taloudellisella riskillä ajamiksi vuoroiksi. Tämä viittaa siihen, että henkilöjuna-

liikenne voi olla liiketaloudellisesti kannattavaa vilkasliikenteisten ratojen ulkopuolel-lakin kunhan yhteysvälit ovat mielekkäät (kts. ”Suomen rataverkkoa koskeva kartta”):

”6.3.3 Muun maan paikallisliikenne

Muun maan paikallisliikenne tarkoittaa tässä yhteydessä vähäliikenteisiä ratavälejä, joilla valtio ostaa liikennettä. Muun maan paikallisliikenteen tarkka määrittely on vaikeahkoa, koska vähäliikenteisiä ratavälejä käyttävät osittain myös kaukoliikenteen junat.

Muun maan paikallisliikenne tapahtuu radoilla (esim. Savonlinna - Parikkala), joilla kapasiteetin jako ja koordinointi muun liikenteen kanssa ei ole yhtä vaikeaa kuin pääradoilla. Lisäksi näille radoille sopiva liikennekalusto (kiskobssit) on suhteellisen edullista.

Koska liikenne on pääasiallisesti kannattamatonta vähäliikenteisillä radoilla, markkinoille tuskin tulisi uusia yrityksiä, vaikka se sallittaisiinkin. Tällöin luonnollinen kilpailumuoto olisi franchise-kilpailu, jossa valtio ja kunnat kilpailuttaisivat liikennöitsijöitä. Liikennettä ostaville tahoille tulee antaa oikeudet kilpailuttaa valtion rataverkolla rautatieyrityksiä. Tällöin kysymyksenä on sama ongelma kuin Helsingin lähiliikenteen yhteydessä eli millä taholla on oikeus ja velvollisuus kilpailuttaa liikennettä valtion rataverkolla.

Työryhmä esittää, että liikenneministeriölle, lääninhallituksille, kunnille ja niiden yhteenliittymille määritellään oikeudet järjestää ja kilpailuttaa valtion rataverkolla rautatieliikennepalveluita. Tällöin nämä voisivat ostaa lisäliikennettä omien tarpeidensa mukaan ja kilpailuttaa nämä palvelut. Toimivaltasäännöksiä tulisi näiltä osin täydentää. Liikennettä ostavan tahon pitää etukäteen sopia RHK:n [nykyään Liikennevirasto] kanssa oikeudesta käyttää valtion rataverkkoa tietyssä aikana ja tiettyyn tarkoitukseen. Varattuaan haluamansa kapasiteetin liikenteen ostaja voi järjestää ja kilpailuttaa liikennepalvelut haluamallansa tavalla. Työryhmä ei ole ottanut kantaa em. tahojen työnjakoon. Tätä ja tämän liikenteen tarkempaan määrittelyyn tulee ottaa kantaa jatkossa.

Franchise-kilpailuun perustuvaa liikennettä voisi syntyä rataosille, joilla nykyisin on paikallisliikennettä sekä myös uusille yhteyksille (esim. Jyväskylä - Äänekoski, Turku - Uusikaupunki). Tällaisen liikenteen määrään vaikuttavat mm. franchise-sopimusten pituus ja tyyppi. Franchise-kilpailun sallimisella voi olla positiiviset vaikutukset (kustannusten aleneminen ja junaliikenteen lisääntyminen tai säilyminen). Nämä positiiviset vaikutukset voisivat lisätä kokonaisuudessaan rautatieliikenteen kilpailukykyä suhteessa muihin liikennemuotoihin.

Työryhmä ehdottaa, että muun maan paikallisliikenteessä valtion lisäksi kunnille tai niiden yhteenliittymille annetaan oikeus järjestää liikennettä valtion rataverkolla ja kilpailuttaa rautatieyrityksiä. Ostajat määrittelevät halutun palvelutason ja kilpailuttavat nämä palvelut.”

Sivuilla 88 ja 89 (”9 Johtopäätökset ja jatkotoimenpiteet”) tuodaan vielä kerran esiin kilpailun ja kilpailuttamisen etuja sekä toistetaan käsitys VR:n vahvasta asemasta mahdollisessa kilpailutilanteessa:

”- - Työryhmä pitää todennäköisenä, että kilpailun avaaminen synnyttää kilpailua luultavimmin tavaraliikenteen kokojunakuljetuksiin, Helsingin lähiliikenteeseen ja muun maan paikallisliikenteeseen. Työryhmä katsoo kuitenkin, että VR Osakeyhtiön asema on kilpailutilanteessa niin hyvä, että kilpailun avaaminen ei lyhyellä aikavälillä aiheuta huomattavia kuljetusten siirtymisiä VR Osakeyhtiöltä muille rautatieyrityksille.

Työryhmä pitää kilpailun avaamisen suurimpana hyötynä sitä, että kilpailu ja sen uhka tulevat edelleen tehostamaan rautatieliikennettä, mistä hyötyvät erityisesti tavaraliikenteen asiakkaat ja henkilöliikenteen kilpailuttajat.

Työryhmä ei ole havainnut kilpailun avaamisesta aiheutuvan sellaisia haittoja, joiden takia kilpailua ei tule sallia työryhmän esittämällä tavalla.”

Vaikka tiedot ovat jossain määrin tarkentuneet myöhemmissä selvityksissä, Valtio on siis ollut hyvin perillä henkilöjunaliikenteen kilpailu- ja kilpailuttamiskysymyksistä jo lähes 20 vuoden ajan

Liikenneministerin vastaus kirjalliseen kysymykseen 1086 / 2005 vp 18.1.2006

Vastauksesta ilmenee LVM:n välinpitämättömyys Eduskunnalle annettavien tietojen oikeellisuudesta sekä edunvalvonnan lepsuus. Ministeri joutui palaamaan kyseiseen asiaan annettuaan Eduskunnalle väärää tietoa (Kemijärven yöjunayhteys ei tuolloin ollut Valtion tukema; lisäksi ministeri yrittää vierittää virhettään tiedotusvälineiden syyksi).

Ministeri kertoo myös junavuoron tappiolliseksi muuttumisen olevan vasta uhka (nykyään yhteys on ns. ostoliikennettä VR:n kieltäytyttyä ajamasta sitä omalla riskillään).

Vastaus on myös sisäisesti epälooginen, koska sen alkupuoella kannattava junayhteys muuttuu loppupuoella tappiolliseksi ja ”hyvää hyvyttään” ajetuksi. Tämäkin kertoo edunvalvonnan lepsuudesta: LVM:ssä VR:n esittämät näkemykset hyväksytään kriittikittömästi (kts. myös ”Leike sanomalehdestä Aamuposti 13.3.2013”). Siitä on myös pääteltävissä, ettei vuonna 2006 ole ollut olemassa VR:ään kohdistuvaa julkisen palvelun velvoitetta. Nämä PSA-järjestelyä edeltävät tapahtumat viittaavat osaltaan siihen, että vain VR:n etua on toteutettu:

”VR Osakeyhtiö liikennöi Helsingistä Rovaniemelle kahdella junaparilla, joista toinen (61/68) on liikennöinyt Kemijärvelle asti. Tämä junapari on hyvien aikataulujensa vuoksi ollut kannattavuudeltaan parempi kuin junapari (69/60), joka ei jatka Kemijärvelle. Tämä yöpikajunapari 61/68 ei ole eikä ole ollut ministeriön ostamaa kannattamatonta liikennettä. Tiedotusvälineissä on siten ollut virheellistä tietoa kyseisen liikenteen luonteesta.

Vaikka kyseinen liikenne nyt on kannattavaa, on huomattava, että tilanne muuttuu, kun käyttöön otetaan uudet 20 makuuvaunua. Liiketaloudellisesti ja matkustajapalvelullisten seikkojen vuoksi uusi kalusto on järkevää sijoittaa juuri tälle, Kemijärveen ulottuvalle junaparille 61/68. Liikennöintikulut tulevat kuitenkin uuden kaluston vuoksi nousemaan merkittävästi kasvavien poistojen johdosta. Tämä vaikuttaa kannattavuuteen. Lisäksi kannattavuuteen vaikuttaa lentoliikenteen kova kilpailutilanne. Uhkana on, että kyseinen junapari muuttuu kannattamattomaksi. Tämän mahdollisen alijäämän kattamiseksi VR:n ja ministeriön välille on neuvoteltu aiesopimus. Aiesopimus mahdollistaa sen, että VR voi toteuttaa makuuvaunun hankinnan, koska osakeyhtiö ei voi tehdä investointeja kannattamattomaan liiketoimintaan.

- - -

Vuoden 2006 osalta, eli 31.12.2006 asti, VR tulee kuitenkin järjestämään omalla kustannuksellaan junien 61/68 liityntäliikenteen välillä Rovaniemi-Kemijärvi-Rovaniemi taajamajunilla. Tämä huolimatta siitä, että kyseinen liikenne on kustannuksiltaan tappiollista.”

<http://goo.gl/oT8rz5>

Omistajaohjausasiakirjan 15.6.2009 salauspäättös 24.3.2010 VNK 4187/71/2010

Päätöksestä on havaittavissa virallisestikin, että liikennepoliittikkaa tehdään salaisesti. Menettely sotii mielestämme esimerkiksi perustamissopimuksissa mainittuja oikeusvaltio-, avoimuus- ja kansalaisvaikuttamisperiaatteita vastaan.

Salainen omistajaohjausasiakirja 15.6.2009

Haltuumme tulleesta asiakirjasta käy muun muassa ilmi eritahtinen PSA-päätöksenteko henkilöjunaliikenteen kilpailua koskevan työryhmän työn kanssa. Pääministeri Vanhasen hallitus aloitti työnsä huhtikuussa 2007, joten asiaa olisi voitu selvittää mielekkäämmässä aikataulussa, jos tarkoitus olisi ollut vilpittön (PSA annettiin 23.10.2007). Lisäksi tämän keskeisen liikennepoliittisen kysymyksen valmistelu on katsottu paremmaksi salata (Eduskunnaltakin). On mielestämme myös arvoitus pitääkö väite omalla riskillä ajettavien junien tappiollisuudesta paikkansa (sivut kolme ja neljä):

”Liikenteen ja palveluiden kehittämisessä tulee lähteä pääosin yksiraiteisen raideverkoston ja ratapihojen todellisista käytössä olevista kapasiteeteista ja näiden ajallisista ja paikallisista laajentumisen edellytyksistä sekä asiakastarpeiden ja markkinoiden kehittymisestä ja vaatimuksista. Henkilö- ja tavaraliikenteen kilpailuttamisen ja EU-lainsäädännön muutosten vaikutukset arvioidaan erikseen.

Toistaiseksi kotimaan henkilöliikennettä ei ole avattu kilpailulle, mutta useissa EU maissa näin on tehty, koska tämän on katsottu parantavan palvelua. LVM on 23.1.2009 asettanut kilpailun avaamista raideliikenteessä tarkastelevan työryhmän, jonka tehtävänä on selvittää kilpailuttamismahdollisuuksia kaukoliikenteessä ja kaupunkiseutujen lähiliikenteessä. Tavaraliikenteen osalta rataverkko on jo avattu kilpailulle.

Palvelusopimusasetuksen (PSA) voimaantultua 3.12.2009 voidaan rautatieliikenne hoitaa suoraan hankinnoin tai kilpailuttaa. LVM ja VR tulevat syksyllä 2009 tekemään sopimukset PSA:n mukaisen sopimuksen yksinoikeudesta kaukoliikenteeseen, kaukoliikenteen ostosopimuksen ja lähiliikenteen ostosopimuksen.

Tässä uudessa sopimuksessa tulisi huomioida keskeiset liikennepoliittiset tavoitteet niiden asettamatta VR-Yhtymää markkinaehtoisesti hoidetun liikenteen osalta miltään osin eri asemaan kuin mahdolliset tulevat uudet operaattorit. Nykyisestä - ei ostetusta liikenteestä VR vastaa ja on vastannut normaalin liiketoiminnan riskein ja markkinaehtoisesti hoidettuun palvelu- ja liikennetarjontaan on sisällynyt ja sisältyy sekä kannattavia että tappiollisia osia niin lähi- kuin kaukoliikenteessä.”

Vaikka muistiossa mainitaan VR:n oikeus avata ja lopettaa yhteysvälejä, yhtiön tuli ymmärtääksemme aluksi saada tukiyksinoikeus ja sen mukaisia velvoitteita kaukoliikenteeseen koko Liikenneviraston hallinnoimalla rataverkolla. PSA-järjestelyssä osa rataverkosta kuitenkin vapautettiin jo heti muiden käyttöön eikä mielenmuutoksen syy ilmene julkistetuista asiakirjoista (kts. ”Salaiset asiakirjat a – ö?”):

”Liite 1

HENKILÖJUNALIIKENTEEN LIIKENNE- JA OMISTAJAPOLIITTISTEN TAVOITTEIDEN YHDISTÄMINEN

Tausta

Liikenne- ja viestintäministeriö ja VR:n omistajaohjauksesta vastaava valtioneuvoston kanslia (VNK) ovat käyneet keskusteluja siitä, kuinka VR:lle asetettavat liikenne- ja omistajapoliittiset tavoitteet voitaisiin yhdistää. Neuvotteluissa päädyttiin esittämään, että VR-Yhtymän vuosittainen osinko ohjattaisiin LVM:lle, joka voisi käyttää sen radanpitoon ja henkilöjunaliikenteen ostamiseen.

Tämä esitys kaatui kuitenkin siihen, että VM:n budjettiosasto katsoi, että VR:n osinkotuloja ei voida erikseen korvamerkitä. Täten tarvitaan uusi ratkaisu.

VM:n kanta merkitsee, että esillä ollut toinen vaihtoehto, jossa VR Henkilöliikenteen maksamaa rataveroä korotettaisiin ja nämä tulot ohjattaisiin liikenteen ostoihin, ei samasta syystä ole myöskään mahdollinen. Käytännössä jäljelle jää ns. verkostoperiaatteen soveltaminen.

Verkostoperiaate

Verkostoperiaate tarkoittaa sitä, että VR:n henkilöliikenteen taloudellista tulosta katsotaan yhtenä kokonaisuutena. Liikenne voi sisältää myös tappiollista liikennettä. Oleellista on, että taloudellinen tulos on kokonaisuudessaan riittävän voitollinen siten, että yhtiön tuloksentekokyky ei vaarannu ja sen kehittäminen pitkällä tähtäimellä varmistetaan. Vastaavaa periaatetta sovelletaan mm. Finavian lentokenttäverkkoon.

Juridisen taustan verkostoperiaatteen soveltamiseen antaa EU:n palvelusopimusasetus, joka tulee voimaan 3.12.2009. Palvelusopimusasetuksen voimaantultua yksinoikeuksia voidaan myöntää vain asetuksen menettelyjen mukaisesti. Tämä merkitsee sitä, että VR Osakeyhtiön yksinoikeuden turvin omalla taloudellisella vastuullaan hoitamasta liikenteestä täytyy tehdä asetuksen mukainen sopimus.

Sopimuksessa asetetaan kyseistä palvelua koskeva julkisen palvelun velvoite ja myönnetään yksinoikeus julkisen palvelun velvoitteen täyttämiseen. Näin ollen koko rautateiden henkilöliikenteeseen tullaan soveltamaan palvelusopimusasetusta. Toisin sanoen LVM voi edellyttää yksinoikeuden vastineeksi VR:ää liikennöimään myös kannattamatonta liikennettä.

Verkostoperiaatteen soveltaminen henkilöjunaliikenteeseen

Tällä hetkellä LVM:llä ja VR:llä on kaksi sopimusta liikenteen ostamisesta: kaukoliikennettä ja lähiliikennettä koskevat sopimukset. Näiden lisäksi on vielä erillissopimus Kemijärven yöjunaliikenteen ostamisesta. Kaukoliikennesopimukseen liittyy myös sopimus IC-kaluston pääomakustannusten korkokustannusten kattamisesta. Jatkossa sopimuksia olisi kolme:

1. Sopimus lähiliikenteen ostamista
2. Sopimus VR:n omalla taloudellisella vastuulla olevasta liikenteestä
3. Sopimus kaukoliikenteen ostamisesta

Lähiliikenne

Nykyisin lähiliikennettä ostaa kaksi tahoa eli YTV ja LVM. YTV ostaa VR:ltä YTV-alueen sisäisen junaliikenteen. LVM ostaa puolestaan YTV-alueen ulkopuolisen junaliikenteen Karjaalle ja Lahteen. Jatkossa lähiliikennettä on tarkoitus katsoa yhtenä kokonaisuutena, jonka hankkii yksi taho.

YTV ja HKL yhdistyvät tänä vuonna Helsingin Seudun Liikenteeksi (HSL). Lähiliikenteen järjestäminen tulee olemaan HSL:n vastuulla. Täten HSL neuvottelee VR:n kanssa lähiliikenteen ostamisesta. Valtio osallistuu jatkossa edelleen lähiliikenteen ostojen rahoittamiseen.

Kaukoliikenne

Kaukoliikenteen osalla tulee jatkossa tehdä kaksi erillistä sopimusta. Toisessa sopimuksessa sovitaan valtion kaukoliikenteen ostoista ja toisessa sovitaan VR:n yksinoikeudesta kaukoliikenteeseen. Jälkimmäisessä sopimuksessa täytyy varmistaa VR:n oikeus kehittää liikennettä markkinaehtoisesti mm. avata ja lopettaa yhteysvälejä tai vuoroja tai muuttaa vuorovälejä VNK:n, LVM:n ja VR:n vuosittaisen yhteenvetokokouksen hyväksymien periaatteiden mukaisesti).

Valtion ostosopimus sisältää peruspalvelutason edellyttämän junaliikenteen, jota VR ei voi hoitaa liiketaloudellisesti kannattavasti. Nykyinen kaukoliikenteen ostosopimus sisältää runsaasti junavuoroja, jotka ylittävät peruspalvelutasovaatimukset, joka kokonaisuuden kannalta on ollut järkevää yhdistää tähän sopimukseen. Sopimus VR:n yksinoikeudesta sisältää VR:n taloudellisesti kannattavan liikenteen lisäksi sen taloudellisesti kannattamattoman liikenteen, jonka valtio edellyttää VR:n hoitavan yksinoikeuden vastineeksi.

Eteneminen

1. Tavoitteeksi asetetaan, että VR lunastaa vuoden 2010 alusta IC-kaluston itselleen, mikäli meneillään oleva taloudellinen lama ja sen vaikutukset VR:n kassavirtoihin ja taloudelliseen asemaan eivät siirrä aikataulua. Tämän hetkinen lunastushinta olisi suuruusluokkaa 54 milj. €. Tällöin ostomäärärahoja säästyy si noin 2 miljoonaa euroa. Ostosopimuksen hinta pidettäisiin kuitenkin nykyisenä eli säästyneellä kahdella miljoonalla eurolla katettaisiin ostoliikenteen kustannusten nousua.
2. Ostoliikenteestä ja VR:n yksinoikeudesta kaukoliikenteeseen tehdään sopimukset, jotka kattavat vuodet 2010-2019. Sopimukset ovat voimassa sillä ehdolla, että VR:llä on yksinoikeus henkilökaukoliikenteeseen.
3. Valtion nykyinen ja uusi ostoliikennesopimus sisältävät peruspalvelutason edellyttämän liikenteen. Yksinoikeussopimus pitää sisällään VR:n kannattavan liikenteen ja sen kannattamattoman liikenteen, jonka VR hoitaa yksinoikeuden vastineeksi.
4. Valtion ostosopimuksen taso pidetään nykyisenä yhteensä noin 45 miljoonan euron tasolla. Tasoa korjataan kuitenkin vuosittain elinkustannusindeksin mukaisesti. VR vastaa peruspalvelutason ylittävän kannattamattoman liikenteen kustannuksista siltä osin kuin nämä eivät sisälly ostosopimukseen. Yksinoikeuden vastineeksi liikennöitävän liikenteen kustannukset saavat olla korkeintaan 20 miljoonaa euroa vuodessa (ml. tilatuista makuuvaunuista VR:lle nykyisin aiheutuva 5 miljoonan euron kustannus). Nykyinen yleisetaloudellinen kehitys ja sen kerrannaisvaikutukset VR:n liiketoimintoihin merkitsevät kuitenkin sitä, että alkuvaiheessa kustannukset eivät saa ylittää yhteensä 10 miljoonaa euroa. Kustannustasojen pysyvyyttä arvioidaan erikseen sovitun kolmikantaisen (LVM, VNK, VR) vuosikokouksen yhteydessä.
5. Vaikka osto- ja yksinoikeussopimus ovat pitkiä, ne laaditaan joustavaksi siten, että liikennettä voidaan lakkauttaa ja uutta liikennettä voidaan ottaa tilalle. Ostosopimuksen osalta tämän on tapahduttava selvän perustein. Yksinoikeussopimuksen sisältämää liikennettä VR kehittää markkinaehtoisesti. Mikäli LVM edellyttää muutoksia liikennöitäviin rataosuuksiin, noudatetaan 3-5 vuoden siirtymäaikoja. Mikäli VR haluaa toteuttaa muutoksia, jotka on yhteisesti hyväksytty osapuolten vuosittaisessa yhteenvetokokouksessa, tapauskohtaiset siirtymäajat ovat 1-3 vuotta. Ennen kuvattuun sopimusmenettelyyn siirtymistä nimitään erikseen kulloisetkin kannattamattomat linjat. VR sitoutuu toimittamaan tarvittavat tiedot asiaintilan todentamiseksi. VR:n liiketaloudelliset tiedot ja laskelmat on käsiteltävä salaisina.”

<http://vrleaks.files.wordpress.com/2012/01/scan85000046.pdf>

Talouspoliittisen ministerivaliokunnan pöytäkirja 24.11.2009 (21 / 2009) liitteinen

LVM:n 18.11.2009 päiväämästä muistiosta ilmenee mielenmuutos verrattuna salaiseen omistajaohjausasiakirjaan 25.6.2009: osa rataverkosta suljetaan ostoliikennetuen piiristä pois ja vapautetaan toisille operaattoreille omalla riskillä ajettavaksi. Myös puutteellinen alue- ja paikallistason vaikuttamismahdollisuus ilmenee: henkilöjunaliikennettä voivat tilata vain LVM ja HSL (kts. ”EYS:n 5 artikla” ja ”EYT:n 2 artikla”, ”EYT:n 14 artikla” ja ”Pöytäkirja (N:o 26) yleistä etua koskevista palveluista”).

Lisäksi PSA:sta annetaan väärä kuva väitettäessä, että yksinoikeus on annettavissa vain sopimusteitse eikä kansallisella lainsäädännöllä; johtopäätös on juuri päinvastainen verrattuna sekä PSA:n johdantokappaleisiin että varsinaisiin artikloihin. Ja joka tapauksessa Eduskunta on sivuutettu täysin sekä vuonna 2009 että 2013. On myös selvää, että rataverkon osittainen vapauttaminen on ollut nimenomaisena tarkoituksena eikä aietta

tarvitse lukea ”rivien välistä”.

Velvoitejunat tulevat Valtion ja VR:n väliin järjestelyihin virallisesti tässä. Vielä joi-takin vuosia aiemmin tällaista ”käskytyismahdollisuutta” ei tunnettu (kts. ”Liikennemi-nisterin vastaus kirjalliseen kysymykseen 1086 / 2005 vp 18.1.2006”). Siksi epäilemme suuresti onko sopimuspaketin velvoiteosioon kuulunut yhtään todella tappiollisia juna-yhteyksiä (”rehelliset” ostoliikennejunat lienevät asia erikseen). Kilpailun avaamisesta annetaan myös päinvastainen kuva kuin aiemman selvityksen johtopäätökset ovat (kts. ”Rataverkon avaaminen kilpailulle (Liikenneministeriön julkaisuja 15 / 98)”):

”Taustaa

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluis-ta (PSA) tulee voimaan 3.12.2009. PSA mahdollistaa henkilöliikennepalvelujen määrän ja laadun turvaa-miseksi yksinoikeuksien myöntämisen ja julkisen tuen maksamisen julkisia palveluhankintoja koskevilla sopimuksilla. Lähtökohtaisesti sopimukset tulee kilpailuttaa, mutta rautatieliikenteessä suora hankinnat on sallittu.

Vastineena yksinoikeudesta tai tuesta on toimivaltaisen viranomaisen asetettava liikenteenharjoittajalle julkisen palvelun velvoite. Joukkoliikennelain mukaan rautatieliikenteessä toimivaltaisia viranomaisia ovat LVM sekä omalla toimivalta-alueellaan Helsingin seudun liikenne-kuntayhtymä HSL.

Rautatielain kohta, jolla VR:lle on myönnetty yksinoikeus henkilöliikenteeseen, on ristiriidassa PSA:n kanssa, koska PSA sallii yksinoikeuden myöntämisen vain sopimuksella eikä kansallisella lainsäädännöllä. Kansallisella lainsäädännöllä voidaan ainoastaan rajoittaa toimivaltaisen viranomaisen suora hankintaoi-keutta. VR:llä ei siten ole tämän jälkeen henkilöliikennemonopolia rautatielain perusteella.

PSA:n mukaisesti ilman tarjouskilpailua tehdyn rautatieliikennettä koskevan sopimuksen voimassaoloaika saa olla enintään 10 vuotta. Jos sopimus edellyttää liikenteenharjoittajalta merkittävää pääoman sitomis-ta, voidaan sopimusaikaa pidentää enintään 50 prosentilla eli enintään 15 vuoteen.

Rautatielaki tulee muuttaa EU-lainsäädännön mukaiseksi. Tämä on tarkoitus tehdä rautatielain koko-naisuudistuksen yhteydessä vuonna 2010. Kokonaisuudistus johtuu EU:n yhteentoimivuusdirektiivin täy-täntöönpanosta.

LVM:n ja VR:n välinen sopimus henkilöliikenteen yksinoikeudesta

Liikenne- ja viestintäministeriö on tekemässä VR Osakeyhtiön kanssa PSA:n mukaisen yksinoikeussopi-muksen. Sopimuksen on tarkoitus olla voimassa 10 vuotta, minkä lisäksi sopimukseen sisältyy viiden vuo-den optio. Sopimuksessa LVM asettaa VR:lle henkilöliikennettä koskevan julkisen palvelun velvoitteen, jonka täyttämistä LVM myöntää VR:lle yksinoikeuden sopimuksen mukaisen rautatieliikenteen harjoit-tamiseen.

PSA:n mukaisesti sopimuksen tarkoituksena on varmistaa monilukuisemmat, luotettavammat ja korkea-laatuuisemmat palvelut kuin mitä pelkästään markkinaehtoisesti (so. ilman yksinoikeutta) voitaisiin tarjota.

Yksinoikeus

Sopimuksessa yksinoikeus myönnetään niille rataosille, joilla VR tällä hetkellä hoitaa kotimaan henkilöju-naliikennettä. Käytännössä muille rataosille voi tulla muita yrittäjiä eli näillä rataosilla kilpailu käytän-nössä avautuu. Esimerkiksi jos joku liikenteenharjoittaja haluaa liikennöidä Kajaanin ja Nurmeksien välil-lä, on se jatkossa mahdollista, koska VR:llä ei ole kyseisellä rataosalla liikennettä.

Sopimuksessa myönnettävä yksinoikeus ei koske Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän toimivalta-alueen sisällä liikennöitävää lähiliikennettä, koska LVM:llä ei ole kyseisellä alueella toimivaltaa. Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän toimivalta-alueen muuttuessa yksinoikeuden raja-alue muuttuu vastaavalla tavalla.

Pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen lähijunaliikenteen osalta yksinoikeus on voimassa 31.12.2017 asti, mikä vastaa YTV:n nykyisen lähiliikenteen sopimuksen voimassaoloaikaa. Näinollen tämä sopimus ei estä Pääkaupunkiseudun lähijunaliikenteen kilpailuttamista vuodesta 2018 alkaen vaan luo edellytyksiä sille, että mahdollinen kilpailuttaminen voi koskea LVM:n ja HSL:n koko lähijunaliikenneko-naisuutta.

Julkisen palvelun velvoite

Yksinoikeuden vastineeksi LVM edellyttää, että VR liikennöi laajempaa liikennettä kuin se muutoin tekisi. Tällä tavoin yksinoikeussopimus mahdollistaa nykyistä kattavammat junayhteydet henkilökauliikenteessä. Kyse on verkostoperiaatteen noudattamisesta. Vastaavaa periaatetta sovelletaan Finavian lentokenttäverkostoon. Verkostoperiaatteen turvin on mahdollista pitkäjänteisesti kehittää junaliikennettä ja lisätä esimerkiksi alueellista liikennettä, mikä nykytilanteessa on mahdotonta ostomäärärahojen riittämättömyyden takia. VR voi kehittää liikennettä liiketaloudellisin perustein. Liikennettä ei saa vähentää siten, että se johtaa julkisen palvelun veloitteen mukaisen liikennetarjonnan heikkenemiseen.

Yksinoikeussopimuksen vaihtoehtona on kilpailun avaaminen. Tämä mullistaisi koko junaliikennejärjestelmän. Liikenteen laajuus olisi suppeampi, koska mahdollinen kilpailu keskittyisi kannattaville reiteille ja vuoroihin. Kilpailu heikentäisi edellytyksiä ylläpitää hiljaisempien ajankohtien ja reittien liikennettä. Liikennettä jouduttaisiin ostamaan nykyistä selvästi enemmän ja todennäköisesti ainakin alkuvaiheessa myös nykyistä selvästi kalliimmalla.

LVM:n ja VR:n välisten liikenteen ostosopimusten perusteella VR hoitaa liikennettä ja ylläpitää sellaista palvelutasoa, jota se ei hoitaisi ja ylläpitäisi pelkästään asiakastulojen ja yksinoikeuden perusteella. Ostosopimuksissa asetettujen veloitteiden eli lisäliikenteiden ja paremman palvelutason hoitamisen vastineeksi VR:lle maksetaan korvausta. Yksinoikeussopimuksessa ei makseta rahallista korvausta vaan korvauksena on pelkästään yksinoikeus. Neuvotellun yksinoikeussopimuksen perusteella VR lisää yksinoikeuden vastineeksi vuonna 2010 liikennettä suoralla Helsinki-Pori-Helsinki-IC2-junaparilla ja suoralla Helsinki-Lappeenranta-Helsinki-junaparilla. Lisäksi parannetaan Riihimäki-Tampere-taajamajunatarjontaa. Vuoden 2011 veloiteliikenne määritetään syyskuun 2010 loppuun mennessä. Vaasan yhteyksiä parannetaan, kun sähköistys valmistuu. Vuosia 2012-2019 varten liikenne- ja viestintäministeriö määrittää liikenteen palvelutason vuorovaikutuksessa muiden toimivaltaisten viranomaisten sekä alueellisten tahojen kanssa. Palvelutaso määritetään syyskuun 2011 loppuun mennessä."

LVM:n muistiossa todetaan niin ikään suoraan, että asioita on ajateltu VR:n näkökulmasta:

"- - VR:n kannalta on ensiarvoisen tärkeää, ettei yksinoikeussopimus ole katkolla samaan aikaan lähijunaliikenteen sopimuksen kanssa. Tilanne, jossa VR häviäisi merkittävästi kumpaakin liikennettä samanaikaisesti, johtaisi hallitsemattomaan muutokseen sekä taloudellisesti että liikenteellisesti. - -"

Muistiosta ilmenee lisäksi, että kilpailua selvittävän työryhmän mietintö on ajoitettu valmistumaan vasta PSA-järjestelyn toteuttamisen jälkeen (kts. myös "Salainen omistajaohjauskirja 15.6.2009"). Aiemmin tiedossa olleet kilpailua puoltavat näkökohdat on sivuutettu (kts. "Rataverkon avaaminen kilpailulle (Liikenneministeriön julkaisuja 15 / 98)". Uusi selvityskin on jäänyt niin ikään päätöksenteon kannalta merkityksettömäksi (kts. "Vaikutusselvitys kilpailun avaamisesta rautateiden henkilöliikenteessä (Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 7/2010)"):

"Liikenne- ja viestintäministeriö on asettanut kilpailun avaamista rautatieliikenteessä selvittävän työryhmän. Selvitys koskee pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen lisäksi kaukoliikennettä sekä myös muiden kaupunkiseutujen lähiliikennettä. Tämän työryhmän työtä on tarkoitus käyttää niiden toimenpiteiden ja edellytysten lähtökohtana, joita valmistellaan ja joiden tilaa seurataan kymmenen vuoden yksinoikeussopimuksen aikana kilpailun avaamiseksi rautateiden henkilöliikenteessä.

Työryhmän tehtävänä on selvittää rautateiden henkilöliikenteen kilpailuttamismahdollisuuksia mm. listamalla kilpailuttamisen tämän hetkisiä esteitä (esim. kaluston, henkilöstön, huoltotoiminnan, varikoiden, asemien, liikenteenohjauksen ja sähkön oston suhteen) sekä esittämällä toimenpiteitä esteiden poistamiseksi. Lisäksi työryhmä arvioi kilpailuttamisen yhteiskunnallisia ja taloudellisia vaikutuksia sekä laatii kansainvälisen katsauksen rautatieliikenteen kilpailuttamisesta. Työryhmän määräaika päättyy 31.12.2009."

http://www.rautatiematkustajat.fi/Y241109_10_15.pdf

[http://www.rautatiematkustajat.fi/Y24_11_2009LVMVRyksinoikeusopimustalpol\(2\).pdf](http://www.rautatiematkustajat.fi/Y24_11_2009LVMVRyksinoikeusopimustalpol(2).pdf)

http://www.rautatiematkustajat.fi/Y17_11_2009LVMPSAsopimus_2010.pdf

http://www.rautatiematkustajat.fi/Y24_11_2009LVMPSALIITE1.pdf

http://www.rautatiematkustajat.fi/Y24_11_2009LVMPSALIITE_2.xls

f

Asiakirjakokonaisuudesta ilmenee julkistettu sopimusjärjestely.

http://www.rautatiematkustajat.fi/VR_osto.pdf

Rautateiden henkilöliikenteen avaaminen kilpailulle: edellytykset ja etenemispolku (LVM:n julkaisu 17 / 2010)

Esipuheen sivulta neljä ilmenee (alun perinkin) omituinen aikataulus:

" - - - Työryhmän piti saada työnsä valmiiksi 31.12.2009 mennessä. Työryhmä kuitenkin sai lisäaikaa 30.4.2010 saakka. - - -"

Sivulla 10 puolestaan todetaan, että 10 kuntaa ja kuntayhtymää piti lähijunaliikenteen kehittämistä omalla alueellaan realistisena vaihtoehtona ja yhden seutukunnan mielestä se on pitkän aikavälin tavoite. Alue- ja paikallistason puutteelliset vaikuttamismahdollisuudet henkilöjunaliikennettä koskevista kysymyksistä ilmenevät jälleen:

"Lähiliikennepalvelujen tarjonnan ja aikataulusuunnittelun osalta kunnat olivat yleisesti sitä mieltä, että elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus) määrittelee tarjonnan yhdessä kuntien kanssa. Kunnilla tulee olla merkittävä rooli sekä palvelutason määrittelyssä että aikataulujen suunnittelussa. Aikataulurajoitukset tulisivat ratakapasiteetin haltijalta."

Selvittely- ja päätöksentekojärjestyksen takaperaisuus todetaan taas sivuilla 19 ja 20:

"Kilpailun avaaminen välittömästi olisi ollut yksinoikeussopimuksen vaihtoehto. Tähän ei katsottu olevan vielä vuoden 2009 lopulla edellytyksiä, kun rautateiden henkilöliikenteen kilpailun avaamisen edellytykset ovat vasta työryhmän selvitettävänä."

Sivujen 19 – 22 esityksessä ("4. Rautateiden henkilöliikenteen nykyiset sopimusjärjestelyt") kerrotaan, että Liikenneviraston hallinnoimalla rataverkolla toimivaltaisia viranomaisia ovat (joukkoliikennelain 14 §:n 1 momentin mukaisesti) vain LVM ja HSL. Tilanne ei ole vuoden 2010 jälkeen muuttunut:

"Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettut toimivaltaiset viranomaiset ja niiden yhteistyö sekä päätös palvelusopimusasetuksen soveltamisesta

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia ovat toimivaltaiset elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset sekä 12 §:n 2 ja 3 momentissa mainitut kunnalliset viranomaiset. Viranomaisten keskinäinen toimivallanjako on 12 ja 13 §:ssä säädetyn mukainen, kuitenkin niin, että toimivaltaisen kunnallisen viranomaisen järjestämä liikennepalvelu voi vähäisessä määrin ulottua sen varsinaisen toimivalta-alueen ulkopuolelle. Rautatieliikennettä koskevista asioista toimivaltainen viranomainen on liikenne- ja viestintäministeriö ja omalla toimivalta-alueellaan Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä. Muuta raideliikennettä koskevista asioista toimivaltaisia viranomaisia ovat 12 §:n 2 ja 3 momentissa mainitut kunnalliset viranomaiset omalla toimivalta-alueellaan. (26.11.2010/1007)"

Kappaleessa "5. Muiden maiden kokemukset kilpailuttamisesta" (sivut 23 - 28 ja erityisesti 27 ja 28) mainitaan kilpailuttamisen hyödyt ja haitat. Nämä tiedot olisivat voineet olla päättäjien käytettävissä PSA-järjestelyä harkittaessa, ellei asiaa olisi todennäköisesti tarkoituksellisesti aikataulutettu VR:n hyväksi (kts. myös "Rataverkon avaaminen kilpailulle (Liikenneministeriön julkaisu 15 / 98)":

"5.7 Yhteenveto kilpailutilanteesta

Euroopan komissio julkisti joulukuussa 2009 Euroopan unionin rautatiemarkkinoiden kehityksen seurannasta raportin (KOM(2009) 676 lopullinen), joka sisältää tilastokatsauksen EU:n ja sen jäsenvaltioiden rautatiemarkkinoista pääosin vuoteen 2008 ja eräiden tunnuslukujen osalta aina vuoteen 2009 saakka. Vuotta 2008 koskevien tietojen perusteella Suomen lisäksi Espanjassa, Irlannissa, Kreikassa, Luxemburgissa, Portugalissa ja Sloveniassa henkilöliikennettä harjoittaa vain yksi rautatieyhtymä. Muissa Euroopan unionin ja Euroopan talousalueen jäsenvaltioissa rautatieliikennettä harjoittaa useampi rautatieliikenteen yritys, vaikka henkilöliikenteen kilpailua ei vielä olekaan EU-lainsäädännössä avattu. Useat jäsenvaltiot ovat kuitenkin avanneet henkilöliikennettä kilpailulle, koska kilpailun on katsottu parantavan palvelutasoa, lisäävän kustannustehokkuutta ja laskevan hintoja.

Vaikka useimmissa Euroopan unionin maissa rautateiden henkilöliikenteessä on ollut useita rautatieyri-tyksiä jo pitkään, kilpailevat rautatieyrietykset ovat voineet keskittyä joko alueellisesti tai palvelullisesti omille segmenteilleen, jolloin tosiasiallinen kilpailu voi olla vähäistä. Kilpailun avaamisesta huolimatta useissa maissa tasapuolista markkinoille pääsyä vaikeuttavia toiminnallisia tekijöitä on edelleen useissa maissa. Iso-Britannia ja Ruotsi näyttäisivät edenneen pisimmälle toiminnallisten markkinoillepääsyn es-teiden poistamisessa.

Euroopan maiden rautateiden henkilöliikenteen kilpailuesimerkit osoittavat, että kilpailuttaminen on tuo-nut ostoliikenteeseen kustannussäästöjä keskimäärin 10-30 prosenttia ja osin myös parantanut rautatie-liikenteen palvelua. Kilpailutetuille reiteille on tullut lisää vuoroja ja siten palvelujen tarjonta ja matkus-tajamäärät ovat lisääntyneet. Kilpailutuksen myötä rautatieliikenteen kilpailukyky on siis parantunut, mi-kä on lisännyt joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Esimerkkimaissa kilpailuttaminen ei kuitenkaan ole tuonut aina kaikkia toivottuja hyötyjä. Kilpailutettavien liikennekokonaisuuksien, erityisesti ensimmäi-sen, laajuus ja kesto on harkittava tarkkaan, jotta kilpailutus on riittävän houkutteleva. Kansainväliset esimerkit myös osoittavat sen, että kilpailutettaessa liikennöintikokonaisuuksia hinnan lisäksi huomiota on kiinnitettävä myös laadullisiin tekijöihin. Usein liiallinen kustannustehokkuus on johtanut kilpailutuk-sen alkuvaiheessa siihen, että matkustajat ovat joutuneet kärsimään ja on jouduttu tekemään korjausliik-keitä myöhemmissä tarjouskilpailuissa. Siksi tarjouskilpailun suunnittelu on tärkeää.

Kansainväliset esimerkit myös osoittavat, että pelkkä lainsäätelykehikon muuttaminen ei tarkoita kilpai-lun syntymistä, vaan julkisen vallan on luotava tasapuoliset kilpailunedellytykset, esimerkiksi kalustojär-jestelyjen ja huolto- ja varikkopalvelujen tai koulutuspalvelujen järjestämisen suhteen. Kansainväliset esi-merkit osoittavat, että eri maissa on päädytty organisatorisesti hyvin erilaisiin ratkaisuihin. Tärkeintä on kuitenkin se, että liikennepalveluja tarjoavilla operaattoreilla on tasapuoliset edellytykset saada näitä pal-veluja käyttöönsä.”

<http://goo.gl/SJvRGB>

Vaikutusselvitys kilpailun avaamisesta rautateiden henkilöliikenteessä (Liikenne-viraston tutkimuksia ja selvityksiä 7 / 2010)

Tämänkin huhtikuussa 2010 valmistuneen toisessa Valtion viranomaisessa laaditun sel-vityksen tiedot olisi paremmalla ja vilpittömällä koordinoinnilla kaiketi voitu tarjota päättäjille (ja yleisölle) ennen ratkaisujen tekoa eikä vasta jälkikäteen.

http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lts_2010-07_vaiikutusselvitys_kilpailun_web.pdf

Rautateiden henkilöliikenteen avaaminen kilpailulle (LVM:n julkaisuja 21 / 2012)

Vuoden 2013 päätöksentekoa edeltävän selvityksen kappaleessa ”5. Muiden maiden ko-kemukset rautateiden avaamisesta kilpailulle” (sivut 9 – 14) ilmenee tietämys kilpai-luttamisen hyödyistä varsin pitkälti kuten jo LVM:n julkaisussa 17 / 2010 (ja sitä ennen vuoden 1998 selvityksessä). Luku huipentuu kappaleen ”5.5. Yhteenvedo kilpailutilan-teesta muissa EU-maissa” enimmäkseen myönteisiin johtopäätöksiin (s. 13 ja 14):

”Rautateiden kilpailulle avaaminen on toteutettu tarkastelluissa maissa varsin eri tavoin. Kilpailu on avoi-minta niissä maissa, jotka aloittivat uudistukset jo 1980-luvulla, nimittäin Ruotsissa ja Isonsa-Britannias-sa. Kaikissa maissa on toteutettu EU:n vaatima radanpidon (ja liikenteenvalvonnan) eriyttäminen liiken-nöinnistä sekä kansainvälisen liikenteen avaaminen kilpailulle. Kilpailun avaamiseen on kaikissa maissa liittynyt lainsäädännön lisäksi institutionaalisia muutoksia, jotka ovat koskeneet sekä viranomaisia että valtion omistamia rautatieyhtiöitä. Muutokset poikkeavat toisistaan, mutta yhteistä niille on ollut se, että ne ovat mahdollistaneet operaattorien tasapuolisen kohtelun.

Isonsa-Britanniassa eteneminen on ollut radikaaleinta ja siihen liittyi alun perin suurimmat institutionaa-liset muutokset operoinnin, huollon ja radanpidon yksityistämisineen. Brittien kokemukset ovat myös ol-leet ristiriitaisimmat palvelutason ja turvallisuuden selkeine heikentymisineen 1990-luvun aikana. Osit-tain uudistuksista onkin sittemmin tingitty ennen kaikkea radanpidon järjestämisen osalta. Radanpidon julkista rahoitusta on myös lisätty ja operaattorien rahoitus on omistuksen keskittymisen ja kasvaneen ul-komaisen omistuksen myötä kohentunut, ja kun viranomaisten roolia on selkeytetty, vaikuttaa brittien ratkaisu nykymuodossaan toimivan tyydyttävästi.

Ruotsin kokemukset kilpailulle avaamisesta ovat ehkäpä myönteisimmät. Paikallisliikenteestä alkanut tuetun liikenteen kilpailutus on laajentunut seutuliikenteeseen ja näyttää laskeneen tuen tarvetta pitkäl-läkin tähtäimellä. Rautateiden henkilöliikennesuorite on kasvanut selkeästi, minkä takana on ollut kilpai-luttamisen lisäksi selkeä valinta panostaa rataverkon kehittämiseen ainakin 1990-luvulla (nytemmin Ruotsin rataverkon katsotaan ruuhkautuneen). Kasvaneiden liikennemäärien lisäksi kilpailu on tuonut

mukanaan myös uusia palvelukonsepteja. Asiakasnäkökulmastakin uudistus on siis ollut varsin onnistunut.

Institutionaalisesti Ruotsissa toteutettiin lähes yhtä laaja muutos kuin Isossa-Britanniassa Ruotsi siinä mielessä, että 2000-luvulle tultaessa valtion rautatieyhtiö oli eriytetty useaan valtionyhtiöön, joista osa yksityistettiin vuosikymmenen alussa. Ruotsin valtio on kuitenkin säilyttänyt omistuksensa nyttemmin pelkästään henkilöliikenteeseen keskittyvässä SJ:ssä ja SJ:stä erotetussa rahtiliikenneyhtiössä Green Cargossa. Lisäksi SJ:stä erotetut valtionyhtiöt omistavat (valtaosan) rautateiden kiinteistöistä.

Institutionaaliset muutokset ovat koskeneet viranomaisia vähintään yhtä laajasti kuin liike-elämää. Viranomaisten - alueelliset liikenneviranomaiset, trafikhuviudmän - toimivaltaa ja mahdollisuuksia kaluston omistamiseen laajennettiin uudistuksen alkuvaiheilla lähiliikenteen kilpailuttamiseksi. Samoin menetettiin kilpailutetun, tuetun kaukoliikenteen osalta. Kannattavan kaukoliikenteen osalta siirryttiin loppuvuodesta 2011 vapaan pääsyn periaatteeseen, joka toi sekin uusia tehtäviä liikenteenvalvonnasta vastaavalle viranomaiselle. Ison-Britannian tavoin Ruotsin uudistus on kasvattanut kilpailuviranomaisten merkitystä ja tuonut esille kilpailulainsäädäntöön liittyviä ongelmia.

Alankomaiden ja Saksan ratkaisut muistuttavat jossain määrin toisiaan. Kummassakin on edetty Ruotsia ja Isoa-Britanniaa maltillisemmin. Institutionaaliset muutokset on toteutettu lähinnä valtionyhtiöiden toimintojen eriyttämisellä, mutta yhtenäisen, valtion omistaman konsernin rakenteesta on pidetty kiinni. Ratkaisut ovat kuitenkin mahdollistaneet paremman läpinäkyvyyden ja luoneet edellytykset uusien toimijoiden tasapuoliselle kohtelulle. Niinpä molemmissa maissa on syntynyt mahdollisuuksia liikenteen kilpailutukselle. Saksassa on edetty siinä mielessä nopeammin kuin Alankomaissa, että alueviranomaisille luotiin jo 1990-luvulla mahdollisuus paikallisliikenteen kilpailuttamiseen, kun Alankomaissa kilpailutus alkoi vasta tämän vuosikymmenen puolella. Alankomaissa kokeiltiin toisaalta vapaan pääsyn periaatetta kaukoliikenteessä jo 1990-luvulla, mutta tällä hetkellä valtionrautateilla on yksinoikeussopimus. Saksassa sen sijaan kaukoliikenteessä on alusta pitäen noudatettu vapaan pääsyn periaatetta, joka ei kuitenkaan ole johtanut uusien toimijoiden merkittävään markkinoilla tuloon. Paikallisliikenteeseen sen sijaan on tullut uusia toimijoita.

Yhteisiä piirteitä tarkastelluissa maissa on se, että lainsäädäntö mahdollistaa periaatteessa markkinoille pääsyn. Valtionrautateiden toiminnot on vähintäänkin eriytetty, alun perin ehkä ennen kaikkea läpinäkyvyyden lisäämiseksi, mikä on kuitenkin luonut edellytykset kilpailuttamiselle myöhemmin. Lähiliikenteessä ja seutuliikenteessä on ainakin kokeiltu kilpailuttamista. Yhteinen kokemus on myös se, että kilpailuttaminen lisää viranomaisiin kohdistuvia vaatimuksia ja vaatii uusien toimintojen organisoimista ja rahoitusta. Tämä koskee ehkä ennen kaikkea kilpailutuksen järjestämistä: onnistunut kilpailutus vaatii asian-
tuntemusta esimerkiksi vaadittavan palvelutason määrittelemisessä. Samaan aikaan tulisi operaattoreille jättää liikkumavaraa ja luoda taloudellisia kannustimia palvelujen kehittämiseen. Jos vastuu kaluston omistamisesta ja kehittämisestä uskotaan viranomaisille, on ne myös pääomittava. Tämä ratkaisu on kuitenkin käytössä lähinnä Ruotsissa. Kaukoliikenteen osalta ratkaisut poikkeavat enemmän: Ruotsissa ja Saksassa sovelletaan vapaan pääsyn periaatetta kannattavaan liikenteeseen, kun taas tuettu liikenne on kilpailutettua. Ison-Britannian ratkaisu perustuu käyttöoikeussopimuksiin mutta mahdollistaa periaatteessa myös vapaan pääsyn, kun taas Alankomaissa kaukoliikenteestä on yksinoikeussopimus.

Euroopan maiden rautateiden henkilöliikenteen kilpailuesimerkit osoittavat, että kilpailuttaminen on tuonut ostoliikenteeseen kustannussäästöjä tuen tarpeen laskiessa keskimäärin 10 - 30 prosenttia ja osin myös parantanut rautatieliikenteen palvelua. Kilpailutetuille reiteille on tullut lisää vuoroja ja siten palvelujen tarjonta ja matkustajamäärät ovat lisääntyneet. Tämä viittaisi siis siihen, että kilpailu on mahdollistanut mittakaavaetujen hyödyntämisen. Toisaalta kaikkien maiden kokemus lienee myös, että infrastruktuurin ylläpidolle on taattava riittävä rahoitus, jotta hyödyt voisivat toteutua."

Julkaisun laatinut selvitysmies ei myöskään nähnyt esteitä vapauttaa kilpailua vuonna 2017 (HSL-liikenne) ja 2020 (kaukoliikenteen ostojunat ja omalla taloudellisella riskillä ajaettavat kaukojunat), vaikka hänen mukaansa infrastruktuurin kehittämisinvestoinnit helpottaisivat asioita (s. 30 - 32). Valtio on kuitenkin yksinoikeuden jatkosta päättäessään kääntänyt näkemykset pääläelleen (kts. "LVM:n esitys talouspoliittiselle ministerivaliokunnalle 24.6.2013"):

"Koska kilpailulle avaamiseen kuluisi useita vuosia sekä nykyisten sopimusten voimassaolon että tarvittavien investointien vuoksi, on selvää, ettei kilpailulle avaamista ole mielekäästä eikä mahdollistakaan toteuttaa yht-äkkisesti, vaan siinä tulisi edetä sekä lähi- että kaukoliikenteen osalta vaiheittain, luoden uudistusten avulla edellytyksiä seuraaville vaiheille, jotka voitaisiin siten toteuttaa, mikäli kilpailusta saadut kokemukset osoittautuvat myönteisiksi. Vaiheet voisivat olla seuraavia:

- Läpinäkyvyyden lisääminen.

Varmistetaan mahdollisten markkinoille tulijoiden tasapuolinen kohtelu lisäämällä VR:n läpinäkyvyyttä esimerkiksi huolto- ja varikkopalveluiden sisäisen hinnoittelun osalta. Tämä luo mahdollisuuksia esimerkiksi pääkaupunkiseudun lähiliikenteen kilpailuttamisella tekemällä mahdollisten uusien toimijoiden tasapuolisen pääsyn varmistamisen helpommaksi. Se myös selkeyttää VR:n roolia julkisten palvelujen tuottajana. Tasapuolisuuden toteutumista käytännössä tulisi kuitenkin aktiivisesti seurata.

- Pääkaupunkiseudun lähiliikenteen kilpailuttaminen vuonna 2017.

Pääkaupunkiseudulla on Ruotsin läänitasoa vastaava asetelma, mikä mahdollistaa liikennöinnin kilpailuttamisen. Jos kokemukset ovat myönteisiä ja jos Pissararadasta syntyisi päätös, nykyisen HSL-liikenteen kilpailuttamisen kokemukset parantaisivat valmiuksia laajempaan ostoliikenteen kilpailuttamiseen 2020-luvulla. Kokemukset hyödyttäisivät myös muiden alueiden - Pirkanmaan ja Varsinais-Suomen - mahdollisia pyrkimyksiä edetä samaan suuntaan.

- Muun ostoliikenteen kilpailuttaminen vuonna 2019.

Muiden maiden myönteiset kokemukset kilpailulle avaamisesta ovat pääosin peräisin ostoliikenteen kilpailuttamisesta. Pääkaupunkiseudun lisäksi kilpailutusta voitaisiin kokeilla muussakin ostoliikenteessä - etenkin, jos kokemukset pääkaupunkiseudulta ovat hyviä. Tämä toisi nykyään osin aluepoliittisen perustein hankitun liikenteen avoimeen keskusteluun, mikä vaatisi tällaisen avoimuuden hyväksymistä. Kilpailuttaminen poistaisi kuitenkin nykyiseen velvoiteliikennejärjestelyyn liittyvät läpinäkymättömyyden ja riskisubventioiden ongelman. Tällaisen liikenteen kalustokynnys on mahdollisesti kannattavan liikenteen kalustoa matalampi, mutta on hyvin mahdollista, että ostoliikenteen kilpailuttamisen yhteydessä jouduttaisiin pohtimaan tarkemmin kaluston saatavuuskysymystä, jota Suomessa ei ole Ruotsin tapaan vastuutettu alueellisille viranomaisille. Aiemmin on esitetty, että esimerkiksi ELY-keskukset voisivat toimia tilaajina, jolloin olisi luontevaa, että ne vastaisivat myös kalustosta omistamiensa kalustoyhtiöiden kautta. Ruotsin kokemuksen perusteella kalustosta vastaaminen vaatisi kuitenkin lisävaroja, jotta kaluston kehittäminen ja riittävyys turvattaisiin. Kalustoyhtiöratkaisu jättäisi myös tehostumisvaran lähinnä henkilöstösäästöjen varaan.

- Palvelutason varmistaminen.

Ostoliikenteen palvelutaso ja alueelliset näkökulmat ovat viime kädessä tilaajan päätettävissä. Nykyinen toteutustapa hämärtää osin turhaan näistä näkökulmista käytävää keskustelua.

Uusien operaattoreiden tulo markkinoille on muissa maissa myös vauhdittanut uusien palvelukonseptien kehittämistä sekä uusien operaattoreiden toimesta että entisissä monopoliyhtiöissä.

- Henkilöstön aseman selvittäminen.

Jos kilpailulle avaamisella haetaan ensisijaisesti tehokkuutta lähiliikenteestä ja ostoliikenteestä, henkilöstökulut nousevat kalustoa tärkeämpään asemaan. Kilpailutus ei liene mahdollista selvittämättä noudatettavia sopimusehtoja, mihin tulisi varautua jo ennen kilpailutusta, mikä vaatii työmarkkinaosapuolten yhteisen näkemyksen muodostamista noudatettavista käytännöistä.

- Infrastruktuurin kehittäminen.

Jo pääkaupunkiseudun lähiliikenteen kilpailulle avaamisesta on odotettavissa suurempia hyötyjä, jos ratainfrastruktuurin kehittämisellä mahdollistetaan liikennemäärien kasvu ja laajempien liikennekokonaisuuksien ottaminen kilpailutuksen piiriin. Kaukoliikenteen merkittävä tehostuminen kilpailun kautta tai muutoin on tuskin mahdollistakaan, ellei rataverkon pullonkauloja poisteta. Lisäinvestointien myötä liikennemäärät keskeisillä kaukoliikenteen reiteillä voisivat periaatteessa kasvaa lähes kaksinkertaisiksi. Jos rataverkon vaatimat lisäinvestoinnit toteutuisivat, kaukoliikenteen kilpailulle avaamiselle syntyy entistä parempia edellytyksiä 2020-luvulla investointien valmistuttua.

- Kaukoliikenteen avaaminen kilpailulle vapaan pääsyn periaatteella.

Kaukoliikenteen avaaminen kilpailulle tulisi toteuttaa vapaan pääsyn periaatteella, jolloin päästäisiin keräämään kokemuksia uusien toimijoiden myötä syntyvistä lisävaatimuksista niin rataverkolle kuin liikenneviranomaisille. Tämä olisi mahdollista 2020 alkaen. Ruotsissa kaukoliikenteen aikataulutuksesta vastaa Trafikverket, joka päättää myös, kuinka uudet tulijat pääsevät markkinoille. Vapaan pääsyn periaate mahdollistaa myös vuorojen hinnoittelun: vaikkei Trafikverket toistaiseksi ole hinnoitellut reittejä, lienee suunta Ruotsissa esimerkiksi ratamaksuin toteutettua vuorojen hinnoittelua kohti. Suomessa koordinaattorin tehtävä lankeaisi Liikennevirastolle. Kaukoliikenteen avaamisella kilpailulle nykyisellä raitinfrastruktuurilla konsessio-tyyppisen kilpailutuksen avulla ei olisi edellytyksiä tuottaa liikennemäärien lisääntymisen kautta saatavia tehokkuushyötyjä eikä siltä siksi olisi odotettavissa juuri muihin kuin henkilöstösäästöihin perustuvaa tehostumista.

- Viranomaisten resursointi.

Muiden maiden kokemusten perusteella kilpailulle avaaminen tuo lisätehtäviä viranomaisille, joihin on syytä varautua etukäteen, vaikkeivät ne olekaan olleet kilpailulle avaamisen kynnyskysymyksiä. Niinpä viranomaisten roolia tulee selvittää tarkemmin sekä ostoliikenteen tilaajana että liikenteen koordinaattorina. Muiden maiden kokemusten perusteella on selvää, että tilaajaosaaminen vaikuttaa kilpailutuksen onnistumiseen. Jos halutaan toteuttaa ostoliikennettä Ruotsin mallilla, viranomaisten rooli ja pääomitus tulevat järjestettäväksi, samoin kaluston kehittäminen, kun sitä ei enää hoidettaisi liikelatoudellisin perustein. Näyttää myös selvältä, että esimerkiksi tasapuolisuuden toteutumista on ollut käytännössä vaikeita valvoa olemassa olevin resurssein. Jos kaukoliikenteessä mentäisiin ajan mittaan vapaan pääsyn ratkaisuun, lisääntyisivät varsinkin Liikenneviraston tehtävät selvästi, kuten Ruotsissa Trafikverketin."

http://www.lvm.fi/docs/fi/1986562_DLFE-18427.pdf

LVM:n esitys talouspoliittiselle ministerivaliokunnalle 24.6.2013

Esitystä perustellaan laajasti sivuilla yhdestä neljään:

"Esitys: Liikenne- ja viestintäministeriö esittää, että talouspoliittinen ministerivaliokunta puoltaisi henkilöjunaaliikenteen kaukoliikenteen yksinoikeutta koskevan käyttöoikeussopimuksen option käyttöä.

Liikenne- ja viestintäministeriön ja VR-Yhtymä Oy:n nykyinen sopimus kaukojunaaliikenteen yksinoikeudesta

Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) ja VR Osaakeyhtiö ovat 30.11.2009 allekirjoittaneet henkilöjunaliikenteen kaukoliikenteen yksinoikeutta koskevan käyttöoikeussopimuksen ajalle 3.12.2009–31.12.2019. VR Osaakeyhtiö on 31.12.2009 sulautunut VR-Yhtymä Oy:öön (VR). Käyttöoikeussopimus on siirtynyt selaisenaan VR-Yhtymä Oy:lle ilman erillistä sopimista. Käyttöoikeussopimuksella LVM on asettanut VR:lle rautateiden kaukoliikenteen henkilöliikennettä koskevan julkisen palvelun velvoitteen, jonka täyttämisen vastineena LVM on myöntänyt VR:lle yksinoikeuden rautateiden henkilöjunaliikenteen harjoittamiseen Suomessa.

Käyttöoikeussopimuksessa on sovittu optiosta, jonka mukaan sopijapuolet voivat vuoden 2015 loppuun mennessä yhteisesti päättää sopimuksen jatkamisesta viidellä vuodella eli vuoden 2024 loppuun, jos liikenteenharjoittajan tarkoituksena on sopimusajana tehdä merkittäviä kalusoinvestointeja.

Raideliikenteen kehittäminen

Hallitusohjelmassa todetaan, että liikennepolitiikan erityisen huomion kohteena on raideliikenteen lisääminen ja palvelutason parantaminen. VR-Yhtymä Oy säilytetään valtio-omisteisena palvelutasoohjauksen piirissä. EU:n kilpailusääntöihin pohjautuvasta kilpailusta henkilöjunaliikenteessä voidaan päättää vasta kilpailun avaamisen hyödyistä ja haitoista tehdyn perusteellisen kokonaistaloudellisen arvion pohjalta. Kilpailua avattaessa on varmistettava kokonaistaloudellinen tehokkuus, raideturvallisuus, palveluiden saatavuus sekä henkilöstön aseman tasa-arvoinen turvaaminen.

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti marraskuussa 2011 Valtion taloudellisen tutkimuskeskuksen (VATT) dosentti Juha Honkatukian selvitysmieheksi laatimaan kokonaistaloudellisen arvion henkilöliikenteen avaamisen vaikutuksista. Selvitysmiehen tehtäväksi määritettiin arvioida kilpailun avaamista yhteiskunta- ja liikennetaloudellisen kokonaistehokkuuden, rautatieturvallisuuden, palveluiden saatavuuden, henkilöstön aseman tasa-arvoisen turvaamisen sekä asiakkaiden näkökulmasta kestävä kehitys huomioon ottaen. Selvitysmiehen työtä tukemaan asetettiin asiantuntijaryhmä ja työn aikana kuultiin Ruotsin liikenneviranomaisia ja rautatiealan toimijoita. Lisäksi kilpailulle avaamisen mahdollisia vaikutuksia Suomessa arvioitiin laskentamallien avulla.

Honkatukian selvityksessä todetaan, että markkinoiden avaamisella voidaan lisätä tehokkuutta, kun liikenne lisääntyy ja potentiaalinen kilpailu pakottaa markkinoilla jo toimivia yrityksiä lisäämään tehokkuuttaan ja toimintansa läpinäkyvyyttä. Kilpailun lisäämistä kilpailutuksen ja markkinoiden avaamisen myötä on perusteltu kaikista lähestymistavoista lähtöisin olevilla argumenteilla, mutta käytännössä kilpailutuksen hyödyistä on kokemuksia ennen kaikkea ostoliikenteessä. Euroopan maiden rautateiden henkilöliikenteen kilpailuesimerkit osoittavat, että kilpailuttaminen on tuonut ostoliikenteeseen kustannussäästöjä tuen tarpeen laskiessa keskimäärin 10–30 prosenttia, ja osin myös parantanut rautatieliikenteen palvelua. Toisaalta muiden maiden kokemus on osoittanut, että infrastruktuurin kunnostamiselle ja ylläpidolle on taattava riittävä rahoitus, jotta hyödyt voivat aidosti toteutua.

Honkatukian selvityksen mukaan muiden maiden kokemukset puhuvat sen puolesta, että kilpailulle avaamisesta tulisi kerätä lisäkokemuksia Suomessakin. Honkatukia pitää selvänä, ettei kilpailulle avaamista ole mielekästä eikä mahdollistakaan toteuttaa yhtäkkisesti, vaan siinä tulisi edetä sekä lähi- että kaukoliikenteen osalta vaiheittain: luoden uudistusten avulla edellytyksiä seuraaville vaiheille, mikäli kilpailusta saadut kokemukset osoittautuvat myönteisiksi. Vaiheet voisivat Honkatukian mukaan olla seuraavat: läpinäkyvyyden lisääminen, pääkaupunkiseudun lähiliikenteen kilpailuttaminen, muun ostoliikenteen kilpailuttaminen, palvelutason varmistaminen, henkilöstön aseman selvittäminen, infrastruktuurin kehittäminen, kaukoliikenteen avaaminen kilpailulle vapaan pääsyn periaatteella.

Honkatukian työssä suositetaan kaukoliikenteen osalta kilpailun avaamista vapaan pääsyn periaatteella. Vapaa pääsy on junaliikenteen järjestämistavoista kaikkein markkinalähtöisin. Sitä on toteutettu käytännössä vähän. Jotta aidon ja toimivan kilpailun tehokkuushyödyt voisivat toteutua, tulee rautateiden pulponkalojen poistamisen vaatimat investoinnit toteuttaa ennen kilpailun avaamista.

Muiden maiden kokemuksia

Rautateiden kilpailutusta on eri maissa toteutettu monin eri tavoin. Kilpailu on toimivinta niissä maissa, joissa työ on aloitettu 1980-luvulla. Kaikissa maissa on toteutettu radanpidon ja liikenteenvalvonnan eriyttäminen liikenteestä. Pääsääntöisesti on lisätty panostusta infrastruktuuriin ja rakennettu raideverkko toimivaksi. Kaikkia maita yhdistää se, että infrastruktuurin ylläpidolle on taattu riittävä rahoitus, jotta kilpailutuksen hyödyt voivat konkreettisesti toteutua. Ruotsi on aloittanut rautateiden kilpailulle avaamisen jo 1980-luvun lopulla, jolloin toimiin ryhdyttiin Ruotsin valtionrautateiden (SJ) heikon tilanteen vuoksi. Työ on ollut pitkäjänteistä eikä linjauksia ole tarvinnut muuttaa. Valtionrautateiden markkinaosuus on kuitenkin säilynyt henkilöliikenteessä yli 80 prosentissa ja yksityiset operaattorit tuottavat palveluita lähinnä seudulliseen ja seutujen väliseen liikenteeseen. Kilpailutetun liikenteen osuus on noin 25 prosenttia Ruotsin kokonaisjunakilometreistä ja tarjouskilpailuihin on osallistunut keskimäärin kaksi tarjoajaa kilpailua kohden. Ruotsin uudistukseen on koko ajan sisällynyt vahva linjavalinta panostaa rautatieliikenteen infrastruktuuriin, ja se näkyy myös rautatieliikenteen Euroopan unionin keskiarvoa korkeampana suoriteosuutena.

Saksassa rautateiden uudistuksen takana on ollut valtionrautateiden pitkä tappiollinen historia, jossa Saksojen yhdistymisellä on ollut oma roolinsa. Vuonna 1996 avattiin paikallisliikenne kilpailulle. Lainsäädäntöä uudistettiin niin, että vapaa pääsy taattiin periaatteessa kaikille saksalaisille ja muiden EU-mai-

den operaattoreille. Valtion DB:n osuus henkilöliikenteestä on noin 80 prosenttia. Saksa on investoinut myös infrastruktuuriin hyvin vahvasti ja tämä menettely on nähty perustana toimivalle kilpailulle.

Alankomaiden rautatieuudistus juontaa 1990-luvun alkuun. Alankomaissa kilpailu on avattu lähinnä seudullisessa liikenteessä. Myös infrastruktuuriin on panostettu merkittävästi. Iso-Britannian 1980-luvulla alkaneen uudistuksen liikkeellepanijana toimivat talousongelmat. Taustalla oli myös vahva markkinalähtöinen ideologia. Kilpailun avaaminen toteutettiin käyttöoikeussopimuksin, joissa Iso-Britannian liikenne-ministeriö myöntää kilpailuttamisen jälkeen oikeuden rautatieverkolla liikennöintiin. Kilpailun avaamiseen liittyi merkittäviä ongelmia ja muutokset johtivat suuriin palvelutason heikennyksiin. Kasvusta muodostui voimakkaampaa kuin oli mahdollista järjestää lisätarjontaa heikolla rataverkolla. Nykyisen rautatiekaluston uusiuduttua ja infrastruktuuriin tehtyjen investointien jälkeen toiminta alkaa olla tyydyttävällä tasolla.

Tilanne Suomessa

EU-lainsäädännön mukaisesti kilpailulle on avattu rautateiden EU-maiden välinen tavaraliikenne vuodesta 2003, kotimainen tavaraliikenne vuodesta 2007 ja kansainvälinen henkilöliikenne vuodesta 2010. Kotimaan henkilöliikennettä koskeva sääntely sisältyy EU:n palvelusopimusasetukseen, jossa ei sen voimassa olevassa muodossa velvoiteta kilpailuttamaan rautatieliikenteen sopimuksia, vaan annetaan mahdollisuus tehdä sopimuksia myös suoraan hankinnalla. Komissio on 30.1.2013 antanut ehdotuksen palvelusopimusasetuksen uudistamisesta rautatieliikenteen osalta (osana ns. neljättä rautatiepakettia).

Suomessa kilpailun avautumiseen on varauduttu EU-vaatimusten edellyttämässä aikataulussa ennen kaikkea lainsäädännön kautta poistamalla markkinoille tulon esteitä ja varmistamalla palveluiden tasapuolinen saatavuus uusille operaattoreille. Näistä toimenpiteistä käynnissä ovat VR Koulutuskeskuksen (VRKK) siirto VR:stä Kouvolan Seudun Ammattioppilaitokselle sekä liikenteen ohjauksen eriyttäminen VR:stä erilliseen yhtiöön (Finrail Oy). Markkinoiden toimintaedellytysten ja läpinäkyvyyden arvioidaan olevan turvattu tämän vuosikymmenen loppuvuosina.

Helsingin seudun joukkoliikenteen järjestämisestä vastaa Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL). HSL on joukkoliikennelain mukainen toimivaltainen viranomaisena myös raideliikenteen osalta omalla toimialueellaan. HSL on ilmoituksensa mukaan valmistelemassa lähiliikenteen kilpailuttamista siten, että kilpailu liikenne alkaisi HSL:n ja VR:n välisen sopimuksen päättyessä vuoden 2017 lopussa. Kilpailuttamisen valmistelu ja tarjouskilpailun järjestäminen vie 2-3 vuotta. Lisäksi tarvitaan kohtuullinen siirtymäaika voimassaolevan sopimuksen päättymisen ja tarjouskilpailun ratkaisemisen väliin, jotta mahdollinen uusi operaattori saa käynnistettyä oman toimintansa ja liikenteen operointi siirtyy sujuvasti operaattorilta toiselle ilman asiakkaille koituvia häiriöitä.

HSL-alueen ulkopuolella rautatieliikenteen toimivaltainen viranomaisena on joukkoliikennelain mukaisesti LVM. LVM on 2009 tehnyt VR:n kanssa edellä kuvatun kaukojunaliikenteen yksinoikeussopimuksen. Sen lisäksi LVM on tehnyt VR:n kanssa ostoliikennesopimuksen kaukojunaliikenteestä ja alueellisesta junaliikenteestä ajalle 1.1.2012-31.12.2015. Kaukojunaliikenteen yksinoikeussopimukseen sisältyvän option käyttö ei vaikuta ostoliikennesopimukseen.

EU:n palvelusopimusasetuksen siirtymäaikaa koskevan 8 artiklan mukaan ennen 3.12.2009 ilman kilpailutusta tehdyt julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset saavat olla voimassa niiden voimassaolon päättymiseen saakka, mikäli noudatetaan 4 artiklan määräaikoja. Asetuksen 4 artiklan mukaan rautatieliikenteen sopimusten maksimikesto on 15 vuotta.

Toimivan kilpailun edellytysten parantamiseksi tarvittavat investoinnit Suomessa

Liikennevirasto on selvitysmies Honkatukian raporttia varten arvioinut lisäinvestointien tarvetta Suomessa sekä lähiliikenteen että kaukoliikenteen osalta. Osa investoinneista liittyy ratapihojen ja varikkojen kehittämiseen, ja niillä muun muassa turvattaisiin liikenteen sujuvuus ja varmistettaisiin palvelujen saatavuus uusille toimijoille. Valtaosa investoinneista koskee liikennemäärien kasvun mahdollistavaa yhteysvälien parantamista. Investointitarpeiden perusteella ajan mittaan syntyvät lisämahdollisuudet kilpailun avaamiseen liittyvät pääkaupunkiseudun lähiliikennealueen laajenemiseen, jos Pysäkkirata rakennetaan. Kaukoliikenteessä puolestaan lisäinvestoinnit mahdollistaisivat liikennemäärien lisääntymisen Helsinki-Oulu-välillä ja toisaalta pääkaupunkiseudulta länteen tai itään. Toimivan kilpailun syntymiselle raideverkon pullonkaulojen poistaminen on kriittinen kysymys.

Tärkeimmät investointihankkeet pullonkaulojen purkamiseksi ovat Pysäkkirata, Helsingin ratapihan toiminnallisuuden parantaminen/ohjauslaitteiston uusinta, Pasila-Riihimäki-rataosuuden välityskyvyn parantaminen ja Luumäki-Imatra-kaksoisraide. Nämä investoinnit eivät valmistu vuoteen 2019 mennessä ilman erillistä miljardiluokan investointiohjelmää.”

Sivuilla neljä ja viisi esitys huipentuu selvitysmies Honkatukian ehdotusten kannalta vastakkaisiin johtopäätöksiin. Vaikka selvitysmies mainitsee muun muassa ratojen kapasiteettikysymykset, ne eivät hänen mielestään estä HSL-liikenteen kilpailuttamista vuonna 2017 ja kaukojunayhteyksien kilpailuttamista sekä muuta kaukoliikennettä va-

paan kilpailun periaatteella vuonna 2020 (kts. ”Rautateiden henkilöliikenteen avaaminen kilpailulle (LVM:n julkaisuja 21 / 2012)”.

Lisäksi esityksestä ilmenee näkemys, että yksinoikeussopimusta voi jatkaa 10-vuotiskauden lähestyessä loppuaan kalustohankintojen perusteella; toisin sanottuna 15-vuotiskaudesta ei olisi ollut tarpeen päättää jo sopimusta tehtäessä (kts. ”PSA:n 4 ja 5 artikla”). Vaikka kalustoasioita käsitellään enemmänkin, kohdassa ”Option käyttämistä koskevan sopimuksen sisältö” jatkoajan perusteena mainitaan vain Länsi-Lapin yöjunien makuuvaunut eli murto-osa vireillä olevista kalustohankinnoista (vrt. ”VR:n kalustohankintoja koskevia uutisia”):

”Perusteet voimassaolevaan sopimukseen sisältyvän option käyttämiselle

Kaukoliikenteen avaaminen kilpailulle heti vuoden 2019 päättyessä ja voimassaolevaan sopimukseen sisältyvän option käyttämättä jättäminen ei olisi perusteltua seuraavista syistä. HSL:n järjestämästä lähiliikenteen kilpailutuksesta saatuja kokemuksia ei ole mahdollista täysimääräisesti hyödyntää ennen kuin kilpailutetun liikenteen toimivuudesta on selvityksiä. Vasta liikenteen toimivuus ja mahdollisen uuden operaattorin palvelujen laatu ratkaisevat kilpailutuksen onnistumisen. HSL:n ja VR:n lähiliikennesopimuksen sekä LVM:n ja VR:n kaukoliikennettä koskevien sopimusten päättymisen väliin jäävä kaksi vuotta ei riitä sekä lähiliikenteen kilpailutuksen analysointiin että kaukoliikenteen kilpailulle avaamisen valmisteluun.

Merkittävä syy option käyttämiseen on myös selvitysmies Honkatukiankin painottama investointitarve rataverkon pullonkaulojen poistamiseksi. Tärkeimmät hankkeet eivät ehdi valmistua vuoden 2019 loppuun mennessä. Mainittujen investointien jälkeenkin 90 prosenttia rataverkosta säilyy yksiraiteisena, mikä rajoittaa huomattavasti liikenteen hoitoa ja mahdollisuuksia liikenteen lisäämiseen.

Kotimaan henkilöliikennettä koskevan kilpailun pelisäännöt eivät myöskään ole vielä valmiina. EU:n komission ns. neljänteen rautatiepakettiin sisältyvän säädösehdotuksen, jossa esitetään kotimaan henkilöliikenteen kilpailun avaamista, käsittely ei ole vielä neuvostossa alkanut ja hyvin todennäköisesti alkaa vasta Kreikan puheenjohtajuuskaudella 2014. Päättöksiä on odotettavissa arviolta aikaisintaan kahden vuoden kuluessa. Suomessa rautatiemarkkinoiden toimivuutta parannetaan koko ajan mm. eriyttämällä liikenteenohjaus ja rautatiealan koulutus VR-konsernista. Raideliikenteen toimivuuden parantamiseen tähtäävät toimenpiteet ovat välttämättömiä, koska tavaraliikenne on jo avattu kilpailulle ja HSL-liikenteessä varaudutaan kilpailuttamiseen.

Matkustajille tarjottavan palvelutason näkökulmasta option käyttäminen on perusteltua, sillä investointien ja liikennöintivelvoitteen vuoksi palvelutaso parantuu ja myös sellaisten yhteysvälien liikennöinti pysytään turvaamaan, joka muuten olisi uhattuna. Käyttöoikeussopimukseen sisältyvän viiden vuoden option käyttäminen nyt ja yksinoikeuden jatkaminen kaukoliikenteessä vuoteen 2024 asti on tarpeellista, jotta VR pystyy jatkamaan aloittamaansa historiansa suurinta kaluston uudistamishanketta, ja jotta VR:n toimintaedellytykset turvataan investointeja seuraaviksi lähivuosiksi. Nyt voimassa olevan yksinoikeussopimuksen aikana VR on aloittanut matkustajavaunujen uusimisen ja jatkaa tätä tilaamalla lisää vaunuja, jotka toimitetaan vuosina 2014-2015. Lisäksi VR on parhaillaan hankkimassa uutta veturikalustoa.”

Option käyttämistä koskevan sopimuksen sisältö

Sopimuksessa turvataan VR:lle kaukoliikenteen yksinoikeus liikennöimillään reiteillä vuoden 2024 loppuun asti. VR sitoutuu option käyttämisen vastineeksi muun muassa investoimaan yöjunakalustoon sekä ratkaisemaan HSL:n toimivalta-alueen laajenemisesta aiheutuneet lähijunaliikenteen rahoitukseen liittyvät ongelmat. Yksinoikeuden vastikkeeksi VR sitouluu kantamaan merkittävien omien investointien rahoitus- ja poistokustannusten lisäksi kustannukset liiketaloudellisesti kannattamattoman Länsi-Lapin yöjunaliikenteen investoinneista sekä myös useiden kannattamattomien junareittien liikenteen operoinnista aiheutuvia kustannuksia.

VR sitoutuu sopimuksella investoimaan yöjunien vaunukaluston uudistamiseen sopimusaikana, mikä mahdollistaa Länsi-Lapin yöjunaliikenteen jatkumisen Kolariin nykyisen kaluston käyttöänsä päättyessä. VR hankkii liikenteeseen yhden yöjunarungon, mikä mahdollistaa liikennöinnin kolmena päivänä viikossa kumpaankin suuntaan, sekä rakentaa Kolarin asemalle uusien vaunujen vaatiman vaunuhoitoinfrastruktuurin.

LVM on henkilöjunaliikenteen yksinoikeutta koskevassa käyttöoikeussopimuksessa asettanut VR:lle liikennöintivelvoitteen. Sopimuksen mukaan yksinoikeuden vastineena liikennöitävästä kannattamattomasta liikenteestä VR:lle aiheutuvat kustannukset saavat investoinnit mukaan lukien olla korkeintaan 20 ME vuodessa vuoden 2019 loppuun saakka. Optiokaudella kustannukset VR:lle voivat olla korkeintaan 21 ME

vuodessa. Sopimuksen mukaan sopijapuolet tarkastelevat liikennöintivelvoitetta yhdessä vuosittain. Tämä on vastinetta VR:n yksinoikeudesta.

Lisäksi VR ja HSL ovat tehneet erillisen aiesopimuksen pääkaupunkiseudun lähijunaliikenteen rahoitukseen liittyvien ongelmien ratkaisemisesta. Pääkaupunkiseudun lähijunaliikenteen rahoitusongelmat johtuvat HSL:n toimivalta-alueen muutoksista. Ratkaistavien kysymysten vuotuisen rahallisen arvon on arvioitu olevan 6-8 ME, Sopimuksessa HSL ja VR ratkaisevat HSL:n toimivalta-alueen laajenemisen vaikutukset siten, että kummallakaan ei ole vaatimuksia LVM:ää kohtaan. Sopimuksen syntyminen on yksi käyttöoikeussopimuksen option käyttämisen edellytyksistä.

Johtopäätökset

Tehyjen selvitysten ja analyysien pohjalta on arvioitu asiaan liittyvät hyödyt ja haitat sekä riskit ja mahdollisuudet ja tultu kokonaistaloudellisen ja toiminnallisen arvion pohjalta siihen lopputulokseen, että Suomen kannalta perustelluin ratkaisu on hyödyntää käyttöoikeussopimuksen optio. Tämä ratkaisu antaa aikaa rataverkon ja raideliikenteen järjestelmien toiminnan turvaamiseen. Tavoitteena on, että aito kilpailu voi käynnistyä, eikä valtiolle synny erillisiä kustannuksia tilanteesta, jossa nimellinen kilpailu johtaisi kustannusten nousuun ja palveluiden epävarmuuteen. Tällaisia kokemuksia on Ruotsissa ja Iso-Britanniassa.

Liikenne- ja viestintäministeriö esittääkin, että talouspoliittinen ministerivaliokunta puoltaisi henkilöjunaliikenteen kaukoliikennettä koskevan käyttöoikeussopimuksen option käyttöä.”

http://www.rautatiematkustajat.fi/yksinoikeus_260613_taustamuistio.pdf

Talouspoliittisen ministerivaliokunnan pöytäkirjat 16 ja 17 / 2013

VR:n yksinoikeuden jatkoajan antamista koskevista pöytäkirjoista ilmenee, että nekin on haluttu pitää salassa ja että asiasta on lopulta päätetty puhelinneuvottelussa. Jatkosta olisi option mukaan kuitenkin ehditty sopia vielä loppuvuodesta 2015, jolloin se olisi voinut olla kevään 2015 eduskuntavaalien vaaliteema. Julkisesti esitetty syy jatkaa monopolia EU:n keskeneräisten säännösvalmisteluiden takia onkin mielestämme veruke.

http://www.rautatiematkustajat.fi/Talouspoliittinen_ministerivaliokunta16_2013.pdf

http://www.rautatiematkustajat.fi/Talouspoliittinen_ministerivaliokunta17_2013.pdf

Sopimus henkilöjunaliikenteen yksinoikeutta koskevan käyttöoikeussopimuksen 3.12.2009 - 31.12.2019 option käyttämisestä

Päätöspöytäkirjan tapaan myös yksinoikeuden jatkosopimus on haluttu pitää ensin osittain salassa (kohdat kuusi ja 11).

<http://goo.gl/hORC9w>

Sittemmin sopimus on julkistettu kokonaisuudessaan.

http://www.rautatiematkustajat.fi/Monopolin_jatkosopimus2013.pdf

VR Matkustajaliikenne Strategia 2013

Asiakirjan laadinta-ajankohta on epäselvä, mutta sitä lienee täydennetty vielä alkuvuodesta 2013 (kts. sivu 32 ”LVM-seminaari 2.3.2013). Asiakirjan tärkein sisältö on kuitenkin sivun 34 lausuma, joka voidaan ymmärtää niin, että LVM:nkin mielestä vain HSL-sopimus on yhteisöoikeuden mukainen ja muut henkilöjunaliikenteen sopimusjärjestelyt ovat sen vastaisia (tämä vastaa kantelumme mukaista näkemystä):

”Käyttöoikeussopimus matkustajaliikenteen yksinoikeudesta

- VR ja LVM allekirjoittivat 30.11.2009 sopimuksen henkilöjunaliikenteen yksinoikeudesta
- Sopimus koskee rataosia, joilla VR on tähän saakka harjoittanut henkilöliikennettä
- Muilla rata-osuksilla kilpailu jo auki
- Sopimus on voimassa kaukoliikenteen osalta 3.12.2009 - 31.12.2019
- Lähiliikenteessä puolestaan 3.12.2009 - 31.12.2017, jolloin päättyy myös entisen YTV:n nykyisen HSL:n ja VR:n välinen liikennöintisopimus
- LVM on tulkinnut, että HSL-sopimus (ent. YTV-sopimus) on PSA:n mukainen yksinoikeussopimus

- Sopimus asettaa VR:lle rautateiden henkilöliikennettä koskevan palveluvelvoitteen
- Palveluvelvoitteiden (lisäliikenteiden ja paremman palvelutason) hoitamisen vastineeksi VR:lle annetaan yksinoikeus
- Sopimus sisältää sekä kannattavan liikenteen että kannattamattoman liikenteen
- Lisäliikenteen osalta VR sitoutuu maksimissaan 20 MEUR/vuosi lisäpanostukseen yhteisesti sovittuun alkavaan tai muuten tuettuun liikenteeseen
- Viranomaisella on oikeus purkaa sopimus tilanteessa, kun Euroopan yhteisön lainsäädännössä edellytetään sopimuksen purkamista tai Euroopan yhteisön komissio edellyttää sitä yhteisön lainsäädäntöön tai oikeuskäytäntöön perustuen
- Tällä kohdalla viranomaisen varaa itselleen mahdollisuuden avata kilpailu ennen sopimuskauden loppua”

Sivulla 12 ilmenee, että monopoli yhteiskunnalta saatuun liikennöintitukeen on yhtiön kannalta merkittävä:

- Matkustajaliikennedivisioonan **liiketoimintaportfolio** on jaoteltu nykyiseen ja tulevaan ydinliiketoimintaan, ydinliiketoimintaa tukevaan liiketoimintaan ja riippumattomaan liiketoimintaan
- Ydinliiketoimintaa ovat junissa kotimaan kaukoliikenne, lähijunien HSL-operointi sekä vyöhykeliikenne. Myös LVM:n ostoliikenne on ydinliiketoimintaa merkittävän liikevaihtovaikutuksen takia. Busseissa ydinliiketoimintaa ovat HSL-sopimusliikenne, lähiliikenne sekä pikavuoroliikenne”

Sivulla 23 on maininta, joka nähdäksemme tukee kilpailun puutteen laiskistavaa vaikutusta:

”Kommentit

- Markkinaosuustavoite on päivittynyt pienemmäksi, mutta VR:n liikevaihdon kehittymisen kannalta tällä ei ole merkitystä, koska VR:n omat kasvutavoitteet samat kuin aikaisemminkin”

Sivulla 32 käsitellään osto- ja velvoiteliikennettä, mutta tarkkoja lukuja näiden rajanvetokriteereiksi ei ilmene:

”LVM ostoliikenteen tulevaisuuden näkymät

- LVM ilmoittanut, että sopimuksen neuvottelu siirretään Liikennevirastolle vuoden 2013 aikana
- Ostoliikenteen määrärahojen tuntuvasta leikkaamisesta on välillä uhkailtu, mutta uusimpien tietojen (LVM-seminaari 2.3.2013) mukaan rahoitustaso säilyy nykyisenä myös tulevilla hallituskaudella
- Ostoliikennettä ajetaan rataosuuksilla, joilla nykyisenkin tappiotason säilyttäminen on haastavaa
- Maaseutu autioituu
- Ostoliikenteen ostosumman tulisikin arvion mukaan päinvastoin kasvaa
- VR:n tavoitteena on nykyisen laajuisen ostoliikenneverkoston ylläpitäminen, mutta ostosumman on vastattava kustannuksia
- Jos ostosumma putoaa edessä on ostoliikenteen tuntuva lakkauttaminen
- Jos ostoliikennettä joudutaan supistamaan, VR pyrkii lopettamaan rataosat, jotka ovat mahdollisimman itsenäisiä ja joiden syöttövaikutus muulle rataverkolle on näin ollen mahdollisimman pieni
- Jos velvoiteliikenteen puolelle pitää saada samaan aikaan lisäliikennettä, tulisi huonon liikenteen lisäämisen sijaan siirtää esimerkiksi nykyinen tappiollinen yöjunaliikenne velvoiteliikenteeksi”

Sivuilla 38, 42, 43 ja 130 luetellaan tärkeitä rataverkon kehityshankkeita yhtiön kannalta (ja mainitaan ”vahva yhteisnäkemys Liikenneviraston kanssa”). Luettelossa on myös paljon yhtymäkohtia kappaleen ”Toimivan kilpailun edellytysten parantamiseksi tarvittavat investoinnit Suomessa” kanssa (kts. ”LVM:n esitys talouspoliittiselle ministerivaliokunnalle 24.6.2013”):

- Seinäjoki – Oulu -rata (kaksoisraideosuudet ja nopeuden nosto)
- Pisara-rata
- Kehärata, Tikkurilan liittymä
- lisäraiteet välille Leppävaara–Espoo ja pääradan kapasiteetin kasvattaminen
- Helsingin asetinlaitteen uusiminen
- Helsinki-Riihimäki (-Tampere) välityskyvyn kehittäminen
- Tampere-Jyväskylä
- Luumäki – Vainikkala kaksoisraide
- Turun radan kehittäminen (vanha / uusi rata) + Espoo – Lohja yhteydet

- Luumäki–Imatra kaksoisraide ja nopeuden nosto
- Parikkala-Joensuu nopeuden nosto
- Riihimäen kolmioraide

Konkreettiset yhteneväisyydet Valtion investointitoiveisiin sekä ”Vahva yhteisnäkemyks Liikenneviraston kanssa” kertovat siitä, että VR:llä mitä ilmeisimmin on vaikutusvaltaa infrainvestoinneista päätettäessä. Toisaalta esimerkiksi kustannuksiltaan todennäköisesti miljardiluokkaan kohoavan Pisara-radan (noin kahdeksan kilometriä pitkä enimmäkseen tunnelissa sijaitseva kaksoisraidesilmukka) rakentamiseen on päädytty ilman (halvempien) vaihtoehtojen selvittämistä. Onko tällainenkin yhteisöoikeuden kieltämää valtiontukea (annamme mielellämme lisätietoja)?

Sivulla 138 ilmenee halu siirtää halpoja lippuja käyttävät sekä lyhytmatkaiset matkustajat linja-autoihin vilkkaasti liikennöidyillä väleillä. Sivulla 161 yhtiö kuitenkin tietää vahvuutenaan maantieliikennettä lyhyemmät matka-ajat ja aiemmin sivulla 44 on mainittu bussiliikenteelle kaavailtu junia selkeästi merkittävämpi vuotuinen liikevaihdon kasvu (jopa 34 prosenttia):

”4. VAIHE

- Kaukojunien kysyntähuippuina alennukseen oikeutetut ja lyhytmatkalaiset ohjataan joustohinnoittelun avulla PL:n uusiin markkinaehtoihin bussivuoroihin:
Helsinki-Turku
Helsinki-Tampere
Helsinki-Jyväskylä
- Toteutus mahdollista 2015 alkaen siirtymäajan sopimusten päätyttyä
- Kilpailujuridinen tausta selvitettävä”

VR on myös hyvin tietoinen siitä, että henkilöjunaliikenteestä kiinnostuneita yrityksiä on sekä koti- että ulkomailta, kuten sivulla 158 todetaan (jo sivulla 35 on havaittu kilpailun olevan valtaosin myönteistä muualla EU:ssa):

”DB / Arriva

- Kiinnostusta ja hyvät edellytykset myös kaukoliikenteen harjoittamiseen Suomessa

Veolia

- Kiinnostusta ja hyvät edellytykset myös kaukoliikenteen harjoittamiseen Suomessa

Proxion

- Ulkomaiset operaattorit voivat käyttää kumppanina tai ostokohteena markkinoille tullakseen
- Kiinnostunut kaukoliikenteen LVM-ostoliikenteestä

---”

<http://vrleaks.files.wordpress.com/2013/06/heo2013.pdf>

VR:n kalustohankintoja koskevia uutisia

VR on tehnyt sekä ennen PSA:ta että sen jälkeen suuria kalustohankintoja tietävästi ilman vieraan pääoman käyttöä. Tässä mainitaan esimerkkejä:

Uutta kalustoa hankitaan 310 miljoonalla eurolla (loppuvuosi 2004):

<http://www.ts.fi/uutiset/kotimaa/1074010796/VR+uusii+kalustoaan+310+miljoonalla+eurolla>

Uusia kaksikerrosvaunuja tilataan 73 miljoonan euron arvosta osana suurempaa kokonaisuutta (kesäkuu 2010):

http://iltalehti.fi/uutiset/2010060311794510_uu.shtml

VR valmistautuu historiansa suurimpiin miljardiluokan kalustohankintoihin (toukokuu

2013):

http://www.vrgroup.fi/fi/vakiolinkit/VR-konsernitiedottaa/news_20130506143134.html

VR:n talous kestää siis suuria kalustohankintoja. PSA-järjestelyä koskevissa julkisissa sopimuksissa sekä valmisteluasiakirjoissa mainitaan kuitenkin vain Länsi-Lapin yöjunien makuuvaunukalusto eli murto-osa hankitusta tai hankittavasta kalustosta yksinoikeuden jatkoperusteena. Liittyykö myös kalustokysymyksiin salaisia välipuheita (kts. ”Salaiset asiakirjat a - ö”)?

Kansalaiskriittikää lehdissä ja muualla

Kirje EU:n komissiolle 30.5.2013

Kirjeemme on aihetta koskeva aiempi yhteydenotto komission yksiköihin.

http://www.rautatiematkustajat.fi/EU_RATAPAKETTI4_EHD.pdf

Suomen rautatietilasto 2013 ja Railway Gazetten uutinen 1.10.2006

Tavaraliikenteen kehitys tukee kilpailun sallimista. Rahti on vähentynyt vuoden 2006 runsaasta 43 miljoonasta tonnista runsaaseen 35 miljoonaan vuonna 2012. Kapasiteettia Etelä-Suomessa lisäävä oikorata Kerava – Lahti on myös otettu käyttöön vuonna 2006. Uusille henkilöjunayhteyksille (sekä omalla riskillä ajettua yhteiskunnan tukemat vuorot) ja operaattoreille olisi siis ainakin jossain määrin tilaa ilman massiivisia infrastruktuuri-investointeja kuten LVM:n oma selvitysmieskin on todennut (kts. ”Rautateiden henkilöliikenteen avaaminen kilpailulle (LVM:n julkaisuja 21 / 2012)”.

<http://goo.gl/UPNQAW> (s. 40, 41)

<http://goo.gl/R3duUs>

Leike sanomalehdestä Kainuun Sanomat 8.2.2006

Uutisesta (”Ministeriöltä ei vihreää valoa Kainuun yöjunalle”) ilmenee myös LVM:n virkamiestason leväperäinen suhtautuminen ostoliikenteen kustannuksiin ja alueiden liikennetarpeisiin (kyseinen yhteys oli ostoliikennettä toisin kuin aiemmin mainittu Kemijärven yöjuna alun perin). Haastattelussa esiintyvä henkilö valmisteli yksinoikeussopimusta (kts. ”Talouspoliittisen ministerivaliokunnan pöytäkirja 24.11.2009 (21 / 2009) liitteineen”). Siksi epäilemme, ettei LVM:n välinpitämätön asenne ole muuttunut miksiäkään, vaikka tämä uutinen onkin PSA:ta edeltävältä ajalta (kts. myös ”Liikenne ministerin vastaus kirjalliseen kysymykseen 1086 / 2005 vp 18.1.2006” ja ”Leike sanomalehdestä Itä-Savo 19.8.2009”):

”Se, millä ministeriö vastaa Kainuun huoleen tai tarjoaa vaihtoehdoksi, on vielä harkinnassa. - En ole vielä ehtinyt sitä miettiä, Tervala sanoo. Hän kuitenkin lisää, että matkustajamäärä suhteessa siihen, mitä yöjunaliikenne maksaa on liian vähäinen. - Lähtökohtana on, että yöjunaliikenteen järjestäminen on kallista. VR on osakeyhtiö ja se järjestää liikennettä sinne, missä on tarvetta. Jos ei löydy maksajaa, liikennettä ei ole, hän jatkaa.

Se, kuinka paljon matkustajia tarvittaisiin Oulusta Kajaanin kautta Helsinkiin tai ylipäänsä itäpuolen rataa käyttäviin yöjuniin, ei käy selvästi ilmi oikein mistään. - Me emme ministeriössä tiedä lukuja tai laadi juna-aikatauluja. Mutta VR on itse laskenut, ettei näe järkeväksi itäpuolen yöjunaliikenteen turvaamista, Tervala sanoo.

- - -

Liikenne- ja viestintäministeriö teki tammikuussa sopimuksen ostoliikenteestä. Se on voimassa vuoteen

2011. VR:n ja LVM:n välistä sopimusta Tervala ei pidä perusteltuna ryhtyä tavaamaan, vaan vetoaa kiireisiinsä. - Kainuun yöjunaliikenne loppuu. Piste, Tervala summaa.”

Leike sanomalehdestä Maaseudun Tulevaisuus 14.7.2008

Vaikka uutinen (”Paikallisjunien paluu törmää yhä umpikujaan”) on julkaistu hiukan ennen PSA-järjestelyä, siitä ilmenevät järjestelyn puutteelliset alue- ja paikallistason vaikuttamismahdollisuudet. Ongelma on siis muidenkin kuin Valtion byrokraattien tiedostama (kts. ”Rataverkon avaaminen kilpailulle (Liikenneministeriön julkaisuja 15 / 98)”. ”Pisimmällä” olevassa Varsinais-Suomessakin yhä odotellaan paikallisjunia ja niiden tilausmahdollisuutta:

”Heinolasta käy pelkästään Lahdessa ja Helsingissä töissä tuhat ihmistä, joista monen matka taittuisi junallakin, jos sellaisia kulkisi.

Junia ei kuitenkaan ole luvassa, sillä sekä VR että liikenne- ja viestintäministeriö tyrmäsivät tuoreeltaan itähämläisten vaatimukset Lahden ja Heinolan välisen junaliikenteen käynnistämistä. Syitä liikenteen mahdottomuuteen löytyi niin paljon, että moni Heinolassa ihmettelee, miten tässä maassa voi kulkea yhtään junaa.

”Ei kannata”, ”ei ole kalustoa”, ”rataa pitäisi kunnostaa” ja ”veisi ainakin viisi vuotta”, vastasivat VR ja LVM kesäkuussa.

Maakunnille oikeus kilpailuttaa

Samaan vastauspatteriin on törmätty maakunnissa eri puolilla Suomea. Paikallisjunaliikenteen paluuta on kaivattu ainakin Turun, Vaasan, Oulun, Jyväskylän ja nyt Heinolan seuduilla, ja lopputulos on aina päätynyt vastaavaan umpikujaan.

Monopoliasemassa toimivan VR:n intresseihin paikallisjunat eivät kuulu, eikä maakunnilla ole valtaa kilpailuttaa liikennettä sellaisilla yrittäjillä, joita liikenne voisi kiinnostaa.

”Liian usein maakunnissa tyydytään vaatimaan liikennettä VR:ltä, ja kun kuullaan, ettei se halua sitä käynnistää, luovutetaan. Maakuntien pitäisi vaatia itselleen oikeus kilpailuttaa liikenne”, raideliikenneasiantuntija Antero Alku sanoo.

Varsinais-Suomen liiton maakuntainsinööri Janne Virtanen myöntää, että nykyinen tilanne on sekava.

”Pääkaupunkiseudulla on YTV-laki, mutta muualla se, kuka liikenteen tilaa ja suunnittelee, on nykytilanteessa epäselvää. Maakunnallinen järjestelmä olisi helpommin rakennettavissa”, Virtanen arvioi.

Varsinais-Suomessa työ pisimmällä

Turun seudulla paikallisjunia kaivataan takaisin Salo-Turku-Uusikaupunki-reitille sekä Turusta Loimaalle. Potentiaalia on, mutta asiat tapahtuvat kovin hitaasti.

”Asiaa on tutkittu erilaisilla selvityksillä, mutta tuntuu, että aina vain pitää selvittää, eikä mitään valmista tule. Olen nyt kuitenkin toiveikkaampi, sillä asenne raideliikenteeseen on ilmastomuutoksen myötä muuttunut”, Virtanen sanoo.

Viimeisimmän selvityksen mukaan paikallisjunat voisivat pysähtyä 7-8 liikennepaikalla Turusta kaikkiin kolmeen suuntaan.

”Väliasemille tulisi aivan uutta palvelua: paikallisjunilla pääsisi maakuntakeskukseen tai siellä vaihtamalla myös kaukojuniin. Kunnat kaavoittaisivat radanvarteen, jos olisi varmuus siitä, että junat pysähtyvät.”

VR on kuitenkin toistaiseksi ilmoittanut, ettei se aio käynnistää liikennettä eikä muita operaattoreita toistaiseksi sallita.

”Meillä ei ole VR:ää eikä toisaalta kilpailua vastaan mitään, me haluamme vain liikennettä. Olisimme toivoneet, että VR olisi ollut kiinnostunut tästä. Matkustajaennusteet varsinkin Turku-Salo-välillä ovat sellaisia, että luulisi kiinnostavan. Ei operaattorin tarvitsisi tappiolla ajaa.

- - -”

Leike sanomalehdestä Itä-Savo 19.8.2009

Uutisessa ”Henkilöliikenne jää haaveeksi” haastateltu henkilö valmisteli yksinoikeusso-
pimusta (kts. ”Talouspoliittisen ministerivaliokunnan pöytäkirja 24.11.2009 (21 / 2009)
liitteineen”). Pitkäaikaisena virkamiehenä hän on myös melko varmasti tietoinen siitä,
että ”viereinen” rataosa Savonlinna – Parikkala on siirtynyt ostoliikenteestä VR:n omal-
la taloudellisella riskillä ajamaksi. Hänen mielestään linja-autot ovat kuitenkin toden-
näköisesti junaa halvempia eikä ostoliikennerahaa ole luvassa rataosalle Pieksämäki –
Savonlinna. Asenne on yhtä lailla välinpitämätön kuin ennenkin (kts. ”Leike sanoma-
lehdestä Kainuun Sanomat 8.2.2006”):

”Henkilöliikenne Savonlinnasta Pieksämäelle jää näillä näkymin kaupungin haaveeksi. Liiken-
neminiisteriö ei edelleenkään anna järjestelylle vastakaikua.

- Ei ole meillä mitään suunnitelmia henkilöliikenteen järjestämiseksi. Kuvittelisin, että se on
hieman monimutkaisempi juttu, eikä siitä ole sen kummempaa esitystä. Se on aika kallista, sa-
noo liikenne- ja viestintäministeriön ylijohtaja Juhani Tervala, joka vieraili eilen tiistaina Savon-
linnassa Etelä-Savon kauppakamarin järjestämällä risteilyllä.

Tervalan mielestä bussiyhteyden järjestäminen olisi kiskobussiyhteyttä kannattavampi vaihto-
ehto.

- Bussiyhteys on varmasti edullisempi. Veikkaisin, että henkilöliikenteen järjestäminen junalla
edellyttää todella paljon henkilöliikennettä. En osaa määriä sanoa, mutta veikkaisin, että siellä
ei ole niin paljon liikennettä, että sinne kannattaa liikennettä järjestää.

Tarkkaa selvitystä henkilöliikenteen aloittamisesta Huutokosken-radalla ei ole tehty.

Matkustajien kuljettaminen ratapätkällä lopetettiin vuonna 1988 radan huonon kunnon vuoksi.
Nyt kun rataa peruskorjataan, myös toiveita henkilöliikenteen palauttamisesta on elätelty.

Matkustajaliikenteen uskotaan kuitenkin tuottavan tappiota, eikä VR tai ministeriö ole kumpi-
kaan valmiita tarjoutumaan maksajaksi.

- Joukkoliikenne, junaliikenne etenkin, on joukkoja varten, en osaa nyt muuta sanoa siihen.
Paitsi jos VR sinne järjestää liikennettä, eikä se maksa mitään, niin ei kai meillä mitään sitä
vastaan ole, Tervala sanoo.

--”

Leike sanomalehdestä Itä-Savo 26.12.2009 (I)

Uutisessa ”Liikenneministeri Vehviläinen selvittää kilpailun rautateillä” PSA-järjes-
telyn hallituksessa esiteltyt ministeri myöntää varsin selkeästi VR:n suosimistarkoituk-
sen (vaikka joku myöhemmin onnistuisi harjoittamaan omalla taloudellisella riskillään
henkilöjunaliikennettä jollakin pirstaleisista rataosista, se ei kumoa päättäjien tässä il-
menevää tahtotilaa järjestelystä päätettäessä). Ministeri on lisäksi selvästi tietoinen
alue- ja paikallistason puutteellisista vaikuttamismahdollisuuksista. Väite Helsinki –
Pori -yhteyden palauttamisesta puolestaan ei pidä paikkaansa, koska henkilöliikennettä
on lakkoja lukuun ottamatta harjoitettu vuodesta 1895 alkaen:

”- - - Vehviläinen ei ole eri mieltä, jos kilpailulle vapautettuja ratapätkiä luonnehtii toivotto-
miksi.

-Ruotsissa tosin on yksityisiä operaattoreita kannattamattomilla reiteillä kaupunkien ja seutujen
tuella. Tietysti kuntien mahdollisuudet tietäen raideliikenne ei ole ensisijainen tehtävä.

Valtion kassasta rahaa ei ainakaan heru.

- Niin mielelläni kuin näkisinkin vaikka missä henkilöliikennettä kokeilumielessä, niin minulla ei
ole kehyksissä pelimerkkejä sitä tehdä.”

<http://www.rautatiematkustajat.fi/Kilpailutus.pdf>

Leike sanomalehdestä Itä-Savo 26.12.2009 (II)

Uutisesta ”Puheet ja päätökset vetävät eri suuntiin” käy ilmi PSA-järjestelyn tulkinta-

kysymys. Tiukasti tulkittuna vapautettu rataosa on vain Savonlinna – Huutokoski (kts. ”Suomen rataverkkoa koskeva kartta), joka ei missään oloissa voi olla järkevä henkilöjunayhteys (Huutokosken asukasluku on alle 250 henkilöä). Väli Savonlinna – Huutokoski – Pieksämäki voisi jo kuitenkin olla liikenteellisesti ja taloudellisesti mielekäs (kts. ”Henkilöjunaliikenteen käynnistämisselvitys (Proxion Train / Respicio)” ja ”Henkilöjunaliikenteen käynnistämisselvitys (Etelä-Savon maakuntaliitto 2011))”).

LVM:n mietinnössä talouspoliittiselle ministerivaliokunnalle 18.11.2009 rataosat määritellään eri lailla. Esimerkkinä mainitaan toisille sallittuna yhteys Nurmes – Kajaani, vaikka väli Kontiomäki – Kajaani on kartan mukaan yksinoikeuden piirissä ja vapaa väli olisi siis vain Nurmes – Kontiomäki. Uutisessa vapautus on kuitenkin ymmärretty rajallisemmin eikä ministeri ole katsonut asiakseen korjata mahdollista väärinkäsitystä, vaikka potentiaalisen operaattorin edustaja (suomalainen Proxion Train Oy) on tyytymätön VR:n yksinoikeuteen:

”- - - Yksi vapautetuista rataosista on vastikään yli 42 miljoonalla eurolla peruskunnostettu Savonlinna – Huutokoski-rata.

Esimerkiksi siitä voisi olla kiinnostunut Pieksämäellä pääkonttoriaan pitävä Proxion Oy, joka on suunnitellut yksityisen tavaraliikenteen aloittamista perustamisestaan saakka vuodesta 2005.

Väli Huutokoskelta Pieksämäelle kuuluu kuitenkin yksin VR:lle. Se muutaman kymmenen kilometrin taival matkustajien pitäisi joka tapauksessa taittaa vaikka hiihtämällä.

Proxionin toimitusjohtaja Petri Puikkonen ihmettelee monopolin ylläpitämistä ja on päätöksiin pettynyt.

- Yrittäjyyteen kannustetaan juhlapuheissa, mutta käytännön signaalit ovat jotain ihan muuta. Hallituksen toiminta ei vakuuta. Tämä on huono viesti myös tavaraliikenteen vapauttamisen osalta, mikä meitä kiinnostaa enemmän.

Puikkosen mukaan kukaan ei näillä eväillä pysty liikennettä aloittamaan.

Yksinoikeussopimus on kymmenvuotinen, mutta sitä tarkistetaan vuosittain ja valtio voi esittää lisävaatimuksia. Näin tehtiin, jotta EU:n palvelusopimusasetus täyttyisi.

Puikkonen ei ole varma pykälien pitävyydestä kilpailunrajoitusmielessä, mutta ainakin lain henki jää hänestä täyttymättä.

- Teemme suunnittelutöitä radan rakentamispuolella. Rakentamisessa urakoitsijat menevät rajoilla, jotka tuskin kestäisivät tarkempaa tarkastelua. Määräävää markkina-asemaa käytetään hyväksi ja valtiovalta tilaajana antaa siunauksen, hän vertaa.

VR:n kanta Huutokosken radan henkilöliikenteeseen on selvä; se ei kannata. Puikkosta möinen asenne harmittaa.

- Raskas organisaatio vaatii paljon rahaa. Jokin kustannusrakenteeltaan kevyempi ratkaisu voisi toimia. Tällaisilla päätöksillä kuitenkin torpataan koko vaihtoehtoisten ratkaisujen hakeminen. Markkinathan ajaisivat sieltä pois, jos matkustajia ei olisi.”

VR:ssä häntä ärsyttää tsaarinaikainen ajattelumalli; meillä on kalustoa, voimme käyttää sitä näin ja näin, tulkaa kyytiin jos huvittaa.

- Se on väärä lähestymiskulma. Pitää pystyä palvelemaan kysyntää asiakaslähtöisesti. VR ei näin toimi, ja mikä sen intressi olisi toimintatapojaan muuttaa, jos edelleen saa vielä suoja-muureja ympärilleen. - - -”

<http://www.rautatiematkustajat.fi/Puheet.pdf>

Leike sanomalehdestä Itä-Savo 12.1.2011 (I)

Uutisesta (etusivulla ”Juna olisi kelvannut” ja sisäsivulla ”Kyydille on kysyntää”) ilmenee VR:n näkemys, ettei julkisen palvelun velvoite koske väliä Savonlinna – Pieksämäki (koska se on osittain vapautettu toisille toimijoille). Ainoa mahdollisuus on lisä-

tuki valtionyhtiölle (josta Valtio puolestaan kieltäytyy). Näkemys on sopusoinnussa yksinoikeussopimuksen tekstin ja tarkoituksen kanssa, mutta uutinen tuo käytännössä esiin rataverkon vain osittaisen vapauttamisen ongelmat ja VR:n suojatun aseman:

”- - - Opiskelijat kulkevat autolla, kun junia ei ole. VR toivottaisi Pieksämäen henkilöjunan tervetulleeksi, mutta tahtoo sillä maksajan.
- - -

VR:N tervehtisi ilolla Savonlinnan ja Pieksämäen henkilöjunayhteyttä. VR ei kuitenkaan ota reittiä hoitaakseen tappiollisena, joten liikenne voi alkaa vain, jos valtio ostaa sen VR:ltä.

- Myös hiljaisempien ratojen rautatieliikenne on rataverkon kannalta ja matkustajien palvelun kannalta tärkeää, koska se syöttää matkustajia pitkien reittien juniin, sanoo VR:n kaukoliikennepäällikkö Ari Vanhanen.

- - -”

Leike sanomalehdestä Itä-Savo 12.1.2011 (II)

Pääkirjoituksessa ”Satsauksista kaikki irti” todetaan PSA-järjestelyn kansantaloudellinen tuhlaukset (ja tosiasiallista tavaraliikennemonopolia ylläpitävän VR:n korkea rahtihinnoittelu). Tässäkin yhteydessä toisille vapautettuna rataosana ymmärretään vain Savonlinna – Huutokoski eikä Savonlinna – Huutokoski – Pieksämäki:

”- - - Savonlinna – Huutokoski -radan 42 miljoonan euron perusparannusta on ilkuttu hukkainvestoinniksi.

Raiteet kunnostettiin metsäteollisuuden kuljetuksia varten. Lama romahdutti puun rahtaukset, muttei se niitä kokonaan lopettanut.

Nyt, kun lama jo hellittää, VR toivon mukaan korjaa vielä rahtihinnoitteluaan, on välille odotettavissa taas lisää kuljetettavaakin. Vuosittain kiskoparille mahtuu miljoona tonnia puuta.

VR ja valtio ovat tänäkin talvena tahtaneet peistä määrärahoista. Varoja on vähän ja tarpeita paljon. Mihin sijoitetaan ja mitkä jätetään ilman?

Mikäli VR ei itse halua panostaa vähäliikenteisille osuuksille, avataan ne kilpailulle. Pieksämäki – Savonlinna -välisellekin liikenteelle on jo ilmoittautunut ottajia, jos vain VR:n monopoli ollaan valmiita purkamaan.

VR:n haastajat näkevät Pohjanmaan, Savon ja Karjalan ratojen yhdistämisessä mahdollisuuksia, joita VR ei huomaa.

Poikittaisyhteys palvelisi teollisuuden lisäksi myös matkailua ja kauppaa – aina Seinäjoelta ja Vaasasta Parikkalaan asti.

Parhaimmillaan Saimaan kehärata puhkoisi väyliä myös läpi rajojen. Tulevaisuudessa voi siintää yhteys Parikkalasta Pietariin saakka, jos Elisenvaaran 25 kilometrin yhteys joskus rakennetaan uudelleen.

- - -”

Leike sanomalehdestä Karjalainen 25.3.2011

Uutinen ”Autolla puolet nopeammin Junalla pohjoiseen matkustaminen saattaa viedä ensin Etelä-Suomeen” on jälleen esimerkki siitä, että puuttuvia yhteyksiä kaivataan käytännössä. Kysymyksessä on väli Joensuu – Oulu, jonka osuus Nurmes – Kontiomäki on selkeästi vapautettu toisille operaattoreille. Sekä Joensuu että Oulu ovat Suomen mittakaavassa väestöpohjaltaan suuria asutuskeskuksia, joten matkustajapotentiaali ei ole pelkästään teoreettinen. Puuttuvien suorien yhteyksien takia Itä-Suomessa sijaitsevista Joensuusta on ensin matkustettava junalla etelään, jotta Pohjois-Suomeen pääsisi rautateitse. Tämäkin kertoo osaltaan, kenen ehdoilla PSA-järjestely on toteutettu.

Henkilöjunaliikenteen käynnistämisselvitys (Proxion Train / Respicio)

Rataosaa Savonlinna – Pieksämäki koskevan selvityksen sivuilla kuusi ja seitsemän ilmenee arvio, että junavuoroja saataisiin nykyistä halvemmalla, mutta tämä kuitenkin edellyttäisi VR:n monopolista luopumista. VR:n kilpailijaksi pyrkivässä yhtiössä on myös havaittu henkilöjunaliikenteen alue- ja paikallistason merkitys (mutta vaikutusmahdollisuudet puuttuvat):

”3.4 Poliittinen tahtotila

3.4.1 Valtion näkökulma

VR:n liikennöimä matkustajaliikenne on pääsääntöisesti valtion subventoimaa. Tuenvaraisen henkilöliikenteen alijäämähyvitykset on kuvattu seuraavassa taulukossa:

(taulukon numerotiedot jätetty siteeraamatta)

Valtion näkökulmasta tavoittelemisen arvoista on esimerkiksi Ruotsissa kilpailutuksilla saavutettu 20-28% subventioiden pienentyminen, mikä tarkoittaisi Suomessa 6,2-8,7 M€ vuotuista säästöä. Yksittäisenkin reitin saaminen toisen, kevyemmällä kulurakenteella toimivan operaattorin liikennöimäksi antaisi arvokasta kokemusta Suomessa saavutettavissa olevista hyödyistä. Tämä antaisi samalla myös positiivista painetta VR:n oman toiminnan kehittämiseen, jolloin hyödyt yhteiskunnalle voisivat olla hyvinkin merkittävät. Näin ollen tuntuisi loogiselta, että valtion intressissä olisi olla tukemassa liikennöintikokeilun aloittamista Savonlinnan ja Pieksämäen välillä. Alustavien arvioiden mukaan liikennöinti pystyttäisiin toteuttamaan noin 25% pienemmällä alijäämätuella, mitä VR:n kiskobussiliikenne on saanut.

3.4.2 Alueen näkökulma

Henkilöraide liikenteen aloittaminen Savonlinna-Pieksämäki -rataosuudella on ollut alueen kuntien ja maakuntaliiton tavoitteena. Liikenteen avaaminen toisi alueelle seuraavia hyötyjä:

- Parantaa asukkaille tarjottavaa joukkoliikennepalvelua
 - Toimiva liikenneinfra lisää alueen talousalueen houkuttelevuutta
 - Asemaympäristön tonttimaan arvon nousu
 - Matkailun edistäminen
 - Imago-hyödyt
 - Ympäristövaikutukset, energiatalous ja liikenneturvallisuus
 - Vahvistaa Pieksämäen roolia johtavana rautatiepaikkakuntana”
- <http://vrleaks.files.wordpress.com/2012/04/savonlinna-pieksama-3a4mc3a4ki-selvitys.pdf>

Henkilöjunaliikenteen käynnistämiselvitys (Etelä-Savon maakuntaliitto 2011)

Niin ikään rataosaa Savonlinna – Pieksämäki koskevasta selvityksestä (sivu 20 ”8. Hankkeen etenemispolku”) ilmenee sama ongelma kuin Proxion Train / Respicion selvityksestä: junaliikennettä voisi saada toisilta operaattoreilta nykyistä halvemmalla, mutta Valtiolta ei ole luvassa kilpailutusta.

Seudun kuntien puuttuva mahdollisuus itse tilata liikennettä mainitaan myös. Maakuntaliitot ovat Suomessa alueensa lakisääteisiä edunvalvojia, joihin jokaisen kunnan on kuuluttava. Nykytilan ongelmallisuus on siis todettu myös muualla kuin VR:n kilpailijoiksi pyrkivissä yrityksissä.

http://www.esavo.fi/resources/public/media/liikenne_selvitys2011.pdf

Joensuu – Kuopio henkilöjunayhteyden tarveselvitys 22.5.2013

Sekä Joensuu että Kuopio ovat Suomen mittakaavassa väestöpohjaltaan suuria asutuskeskuksia, joilla ei ole omaa vaikutusvaltaa henkilöjunaliikennettä koskevissa kysymyksissä. Tämän selvityksen omituisuutena pidämme sitä, että henkilöliikenteen aloittamiseksi on ”löydetty” mahdollisimman paljon erilaisia investointitarpeita eikä sel-

keästi esitetä, miten alkuun pääsisi mahdollisimman vähällä. Erikoisesta lähestymistavasta huolimatta henkilöjunat nähdään tarpeellisina ja todetaan liikenteen voivan olla jopa itsekannattavaa (s. 39 ja 40):

”Kannattavuusajanalla” yhteysvälin liikenne on keskimääräisen ennusteen mukaan ainakin aluksi selvästi LVM:n ostoliikennettä, mutta mahdollisuus myös markkinaehtoiseen liikennöintiin on realistinen. Tällöin tosin kalustoon saatetaan vaatia työskentelyolosuhteita, lähiliityntöjä, informaatiota ja muuta matkustusmukavuutta parantavia muutoksia (modifioitu kalusto).”
<http://webdynasty.jns.fi/djulkaisu/kokous/2013187-4-1.PDF>

Yhteysvälin Pieksämäki – Savonlinna henkilöliikenne on estynyt myös, koska VR kielletty myymästä ylijäämäkalustoaan (kts. ”EYT:n 101 artikla” ja ”Blogi ”Määräävän markkina-aseman väärinkäyttö” 11.2.2013”).

Leike sanomalehdestä Iltalehti 3.7.2013

Uutisesta ”Veolia pettyi päätökseen jatkaa VR:n monopolia” ilmenee potentiaalisen operaattorin (Suomeen sijoittautunut Veolia Transport Finland Oy) tyytymättömyys VR:n yksinoikeuden jatkamiseen:

”Joukkoliikenneyritys Veolia on harmissaan päätöksestä jatkaa VR:n yksinoikeutta kaukoliikenteessä.

- Olen erittäin pettynyt tämän tyyppiseen ratkaisuun, jolla rajoitetaan markkinoiden avautumista, sanoo Veolia Transport Finlandin toimitusjohtaja Janne Vihavainen.

Veolia on ollut kiinnostunut junaliikenteen aloittamisesta Suomessa, kun kaukojunien henkilöliikenne avautuisi kilpailulle.

Kilpailun piti avautua vuonna 2019. Tänään liikenne- ja viestintäministeriö kertoi, että VR:n yksinoikeutta jatketaan vuoden 2024 loppuun.

Täytyy pohtia omistajiemme ja yrityksen korkeimman johdon kanssa, kuinka strategiaamme tullaan päätöksen myötä muokkaamaan vai tullaanko sitä muokkaamaan, Vihavainen kertoo.
 - - -”

http://www.iltalehti.fi/uutiset/2013070317224029_uu.shtml

Yleisradion uutinen 6.7.2013

Uutisessa ”VR:n monopolin pidentäminen kismittää alalle pyrkiviä kilpailijoita” potentiaalinen operaattori (suomalainen Onnibus Oy) ilmaisee tyytymättömyytensä VR:n yksinoikeuden jatkamiseen:

”VR:n kilpailijoiksi haluavat yhtiöt Veolia ja Onnibus harmittelevat monopolipäätöstä, sillä se rajoittaa kilpailua monella vuodella. Entinen VR:läinen ja nykyinen VR:n kilpailija Helke oli aikoinaan suunnittelemassa VR:lle kymmenen vuoden monopolisopimusta liikenne- ja viestintäministeriön kanssa.

Mikään ministeriön peruste jatkoajan tarpeellisuudesta ei uppoa Helkeen. Esimerkiksi niin sanottu velvoiteliikenne, eli sellaiset matkat, joilla on vähemmän asiakkaita, ei kelpaa perusteeksi kilpailijalle.

- Velvoiteliikenteen tarpeellisuudesta: sen osuus on hyvin pieni, ja pitää muistaa, että koko liikenne on markkinaehtosta, eli sellaista liikennettä, jota VR todennäköisesti harjoittaisi joka tapauksessa. Palvelutaso täytyisi ilman yksinoikeussopimustakin, Helke toteaa.

Raiteille pyrkivällä Onnibusin liiketoimintajohtajalla on oma näkemys sopimuksen syistä.

- Ministeriössä mentiin siitä, missä aita on matalin. On tietysti vaikea aina ponnistella ja miettiä uusia tapoja toimia. VR:n kannalta tietysti kysymys on kilpailun avaamisen vastustamisesta ja oman helpon bisneksen suojelemisesta, Helke tyrää.”

<http://goo.gl/nq8LUe>

Leike sanomalehdestä Aamulehti 10.7.2013

Uutinen (etusivulla ”Ministeriö jatkoi monopolia valiokunnan tietämättä” ja sisäsivulla

”Ministeriö piti eduskunnan pimennessä VR:n monopolista”) kertoo, että Eduskunta si-
vuutettiin asiassa ja että liikenne- ja viestintävaliokunnan puheenjohtaja on tyytymätön:

”- Monopoli on ohi. Harvoin kilpailusta on ollut haittaa asiakkaalle. Näin arvioi eduskun-
nan liikenne- ja viestintävaliokunnan puheenjohtaja Kalle Jokinen (kok) sopimusta, jolla VR jat-
kaa kaukoliikenteen monopolia 2024 loppuun.

Jokinen muistuttaa, että yleinen kehitys vie raideliikennettä kohti kilpailua. Se on muun muassa
EU:n tahto.

- Tätä taustaa vasten viime viikolla julkaistu VR:n sekä liikenne- ja viestintäministeriön sopi-
mus oli yllätys.

Jokinen ihmettelee, miksi ministeriö ei kertonut sopimuksesta valiokunnalle tai edes hänelle va-
liokunnan puheenjohtajana.

- Olisin odottanut, että asiasta olisi keskusteltu ministeriön ja ainakin valiokunnan puheenjoh-
tajan kanssa. Tämä on sen verran poliittinen asia.

Tavoittelimme liikenneministeri Merja Kyllöstä (vas) kommentoimaan sopimusta, mutta minis-
teri on lomalla. Kyllösen esikunnan mukaan sopimusta ei tietoisesti ajoitettu päättäjien loma-
aikaan. ”Valmistuminen venyi. Kun sopimus saatiin kuntoon, se julkistettiin”, viestittää minis-
terin avustajakaarti.

- - -

Leike sanomalehdestä Helsingin Sanomat 25.7.2013

Uutisesta ilmenee selkeästi nykyisen liikenneministerin nähdäksemme paikkansa pitävä
käsitys, ettei yksinoikeussopimusta ole milloinkaan käsitelty Eduskunnassa:

”- - Liikenneministeri Merja Kyllönen (vas), miksi VR:lle annettiin kaukoliikenteen viiden vuo-
den yksinoikeus kesän hiljaisuudessa ilman poliittista keskustelua eduskunnassa? ”Ei sitä so-
vittu ilman poliittista keskustelua, sillä asia päätettiin hallituksen talouspoliittisessa ministeri-
valiokunnassa, jossa ovat mukana kaikki hallituspuolueet. En minä tätä yksin päättänyt, vaan
se alistettiin hallituksen päätettäväksi. Päätös oli yksimielinen.”

Kansanedustaja Antti Kaikkonen (kesk) teki päätöksestä kirjallisen kysymyksen keskiviikkona.
Olisiko teidän pitänyt kuulla vähintään eduskunnan liikennevaliokuntaa? ”Tämä päätös tehtiin
hallituksessa talouspoliittisessa valiokunnassa, aivan kuten edellinen hallitus teki aikoinaan sa-
manlaisen päätöksen. En tiedä, miksi silloin keskustavetoinen hallitus ei tuonut sitä [edellistä
monopolipäätöstä] eduskuntaan.

- - -

<http://goo.gl/n3Os1V>

Leike sanomalehdestä Itä-Savo 31.7.2013

Kolumni ”Savonlinnassa on nähty lähijuna” kertoo jälleen kerran, että henkilöliikennet-
tä (ja muitakin kuin Helsinki-keskeisiä yhteyksiä) todella kaivataan:

”Kemissä asuvan äitini mielestä olen vienyt hänen lapsenlapsensa asumaan Jumalan selän
taakse, Itä-Suomen korpeen, Savonlinnaan, joka on pussinperä ja umpikuja, jonne on julkisilla
aivan mahdollottoman vaikea ja hankala päästä. Pohjoisen juna pysähtyy Pieksämäelle ja siitä
eteenpäin jatketaan bussilla Savonlinnaan, jos jatketaan, läheskään kaikille pohjoisen junille ei
nähkääs ole jatkoyhteyttä.

- - -

- Minä olen liian vanha matkustamaan julkisilla kulkuvälineillä. Olen vanhus, selitti 67-vuotias
äitini, joka harrastaa juoksemista ja antoi minulle rullaluistimensa, koska niissä oli liian hitaat
pyörät ja osti itselleen nopeammat.

- Jos minä en selviä näin nopeista vaihdoista, niin entäs ne, jotka ovat heikkojalkaisempia. Mat-
kustajat ovat pelkkä kuluerä, riesa, jota ei tarvitse palvella. Ensi kerralla tulen omalla autolla.

Äitiä ei olekaan pitkään aikaan näkynyt Savonlinnassa. Kesällä ei kerkiä ja talvella ei voi tulla,
kun Varkauden tie on niin mutkainen ja Rantasalmen tie on huonossa kunnossa. Sitä paitsi mis-
sään Lapissa ei ole niin huonoja teitä kuin Savonlinnassa.

Toivo heräsi eräänä päivänä, kun näin lähijunan, joka sinkosi Savonlinnasta Pieksämäelle päin.
Suunnitteleekohan VR lähijunaliikenteen avaamista Pieksämäelle? Huihai ja lehmät lentää. Kol-
legan soitto VR:lle ampui alas korkealentoiset toiveeni, se oli vain ”kalustonsiirtoa”.

Toisin sanoen veturinkuljettaja ajaa yksin lähijunaa. Matkustajat ovat pelkkä kuluerä.”

<http://goo.gl/Unx6UE>

HSL-alueen ongelmia

Viimeaikaiset tapahtumat HSL-alueella viittavat siihen, että sopimusvelvoitteista huolimatta VR katsoo itsellään olevan julkisen palvelun ”oikeus”. Yhtiö haluaisi lakkauttaa kaksi seisaketta Helsingistä pohjoiseen sekä lopettaa lähijunien ajamisen Helsingistä länteen siten, että kaksi kuntaa jäisi pois junaliikenteen piiristä ja matkustajia ohjattaisiin käyttämään kalliimpia kaukoliikennejunia. Lakkauttamishalujen perustelut ontuvat muun muassa tästä adressissa esitetystä syystä:

”VR nostaa Y-junan tappiollisuuden Kirkkonummen länsipuolella perusteeksi Inkoon ja Karjaan lähijunaliikenteen lopettamiseksi.

Tämä peruste on vähintäänkin outo, sillä linja kuuluu Liikenne- ja viestintäministeriön rahoittamaan ostoliikenteeseen ja on siis osa yhteiskunnan tuottamaa julkista palvelua. VR:n kustannukset kattaa valtio, ja reitin lipputulot ovat vain lisätuloa VR:lle näiden maksujen päälle. VR:n näkökulmasta lyhyemmät asemavälit ja suuremmat matkustajamäärät tuottaisivat varmasti enemmän voittoa, mutta juuri siksi junaliikenne onkin suurelta osin yhteiskunnan rahoittama ostoliikennettä. Vastineena VR:n nykyisestä monopoliasemasta raideliikenteessä yhtiöltä tulee odottaa myös tiettyä yhteiskuntavastuuta. Vaikka VR:n monopolia ei olisi, liikevoiton maksimoinnin perusteella tapahtuva liikennöinti sopii erityisen huonosti rautateille, sillä jo raidelaitteiden rajallisuus estää terveiden kilpailuasettelien syntyminen.”

<http://goo.gl/pZnvYb>

LVM puolestaan jatkaa ”avoimuuslinjaansa” siten, että matkustajien etua puolustavan adressin luovuttamista saa valokuvata vain kadulla eivätkä kaikki delegaation jäsenet pääse ministeriön tiloihin:

”Delegaatio Inkoon asemalta kävi jättämässä tänään [adressin](#) liikenne- ja viestintäministeriöön kello 10. Nimien keruu jatkuu, vähintään ministeriön tekemään päätökseen saakka. Silloin selviää täytyykö taistelua Y-junan puolesta jatkaa edelleen. Tarkkaa aikataulua päätökselle ministeriö ei kertonut, mutta sanoi sen tapahtuvan lähiaikoina.

Adressiin oli kertynyt 2357 nimeä tulostushetken mennessä. Adressin luovuttivat Kiia Kallio ja Hilka Peltola, ja sen otti vastaan liikenneministerin erityisavustaja Sarianne Hartonen. Delegaation jäsenistä ulkona joutuivat odottamaan Teemu Viljasalo, Katariina Kallio, Annette Lindholm, Soile Gustafsson ja Lasse Lindholm.

Varsinaisen adressin tekstin lisäksi mukana oli liitteenä vasta-argumentit VR:n ehdotukselle. Lue PDF-muodossa [täältä](#).

Tilaisuus oli suljettu medialta eikä myöskään valokuvauslupaa sisälle ministeriöön herunut. Alla kuvia ministeriön edustalta. Kuvat Otto Santala.”

<http://pelastakaa-y-juna.blogspot.fi/2014/01/adressi-y-junan-puolesta-jatetty.html>

LVM on 4.2.2014 ilmoittanut, ettei se suostu VR:n ”kehittämisesityksiin”. Tapahtumat kuitenkin osoittavat, että VR:llä on vahva asema muodollisesti aluetason tekemiin tilauksiinkin perustuvassa henkilöjunaliikenteessä. Kansalaisillakin pitäisi olla adresseja vakuuttavampia tapoja saada äänensä kuuluviin ostojunaliikennettä koskevissa asioissa.

Kuuleeko kukaan parannusehdotuksia?

Toinen avoin kirje liikenneministeri Vehviläiselle 1.7.2010

Otsikon mukaisesti kysymys on asian kertauksesta, koska ensimmäiseen kirjeeseen ei tullut vastausta. Aiheena ovat lakkautetut ns. sisämaan yöjunat, joiden palauttamismahdollisuuksia ei mielestämme selvitelty avoimesti ja rehellisesti (muun muassa junien ta-

loustietoja ei annettu asiaa pohtineen työryhmän tietoon; kts. myös ”Leike sanomalehdestä Kainuun Sanomat 8.2.2006”). Lähettämishetkellä olemme vielä olleet siinä virheellisessä käsityksessä, että ministereiden pitäisi vastata saamiinsa kirjeisiin:

”Käymme läpi ministeriön yöjunaselvityksen puutteita oheisessa liitteessä, koska mietintö ei mielestämme täytä lupaustanne, että asiat selvitetään ”pohjamutia myöten”. Yöjunien palautusta toivovien pitäisi kaiki teettää kunnollinen selvitys itse. Tämä on kuitenkin kohtuutonta. Vaadimme, että täytätte antamanne lupauksen ja niin ikään noudatatte laillisuusvalvojien näemyksen mukaista hyvää tapaa, että kirjeisiin vastataan.”

<http://www.rautatiematkustajat.fi/Avoin01072010.pdf>

Oikeuskanslerin arvio liikenneministerin vastaamattomuudesta 22.9.2010

Laillisuusvalvojan palaute 1.7.2010 liikenneministerille lähettämäämme kirjeeseen salii ministereiden eristäytyä kansalaisista. Kirjelmöinti tässä kanteluasiassa kotimaisille päättäjille olisi siksi todennäköisesti ollut turhaa:

”Valtioneuvoston oikeuskanslerista annetun lain (193/2000) 4 §:n 1 momentin mukaan oikeuskanslerin on tutkittava asia, jos on aihetta epäillä oikeuskanslerin valvontavaltaan kuuluvan henkilön, viranomaisen tai muun yhteisön menettelleen lainvastaisesti tai jättäneen velvollisuutensa täyttämättä taikka jos oikeuskansleri muusta syystä katsoo siihen olevan aihetta.

Suomen Rautatiematkustajat ry:n avoimissa kirjeissä 25.3.2010 ja 1.7.2010 on nähdäkseni esitetty lähinnä kansalaismielipide ja avoimissa kirjeissä käsitellyt asiat koskevat liikenneministerin poliittisen vastuun alaan kuuluvia seikkoja. Silloin kun on kysymys ministerin poliittisen mielipiteen esittämisestä tai sen esittämättä jättämisestä, oikeuskanslerilla ei ole toimivaltaa puuttua asiaan. Ministerin poliittisen toiminnan ja sen vastuun arviointi kuuluu perustuslain mukaan eduskunnalle.

Hyvään hallintotapaan kuuluu sinänsä, että lähetettyihin kirjeisiin vastataan. Vastauksen laajuuteen ja seikkaperäisyyteen vaikuttaa asian laatu. Jos tiedustelu koskee yleistä yhteiskunnallista asiaa, joka ei suoranaisesti vaikuta kysyjän etuihin, lyhytkin vastaus on hyväksyttävä. Jos kysymys on yksinomaan mielipiteestä tai esityksestä, saatetaan päätyä myös siihen, ettei mielipiteen esittäjälle tai esityksen tekijälle ainakaan kaikissa tapauksissa kirjallisesti vastata.

Oikeuskansleri ei voi toimivaltansa rajoissa puuttua siihen, miten ministerit suhtautuvat heille osoitettuihin kansalaismielipiteisiin. Tämän vuoksi kirjoituksenne eivät johda toimenpiteisiin.”

<http://www.rautatiematkustajat.fi/Kanslerivastaus.pdf>

Avoin kirje liikenneministerille ja omistajaohjausministerille 1.2.2012

Kuten arvelemme, ministerit ovat noudattaneet oikeuskanslerin hyväksymää käytäntöä ja jättäneet vastaamatta kirjeeseen. Tämä vahvistaa edelleen kantaamme, että on ollut hyödytöntä kääntyä kanteluasiassa Suomen viranomaisten tai päättäjien puoleen:

”Myös oikeuskanslerinvirasto on näkemyksineen edesauttanut päättäjien eristäytymistä kansasta. Voi siis olla, ettemme saa vastausta ministereiltä (jos edes lukevat kirjettämme). Koska muidenkin yhtiöiden toimilupiin voidaan asettaa ehtoja, ei valtionyhtiön omistajaohjaus vaikkapa tällä tavoin voi olla mahdoton asia. Viime kädessä Eduskunnan on kyettävä tällaisiin matkustajien asemaa parantaviin muutoksiin.

Yhdistyksemme edustajat ovat aina olleet valmiita keskustelemaan poliittisten päättäjien kanssa erityisesti henkilöjunaliikenteestä. Onko ministereillä valmiutta tällaiseen vuoropuheluun?”

http://www.rautatiematkustajat.fi/SRM_bonuskirje.pdf

Oikeuskanslerin vastaus 8.1.2014 Dnro OKV/1874/1/2013

Toisen luokan postilähetyksenä 15.1.2014 saapunut kirje on palautetta lähes kolme kuukautta kestäneeseen asiakirjatilaukseen, jonka LVM oli välittänyt Valtiovarainministeriölle 30.8.2013. Pyydetty asiakirjat toimitettiin 27.11.2013 (kts. ”Talouspoliittisen ministerivaliokunnan pöytäkirjat 16 ja 17 / 2013”).

Asiakirjajulkisuutta koskevan lain asiakirjan antamisesta päättämistä käsittelevässä 14

§:n 4 momentissa todetaan:

”Tässä pykälässä tarkoitettu asia on käsiteltävä viivytyksettä, ja tieto julkisesta asiakirjasta on annettava mahdollisimman pian, kuitenkin viimeistään kahden viikon kuluessa siitä, kun viranomaisen on saanut asiakirjan saamista koskevan pyynnön. Jos pyydettyjä asiakirjoja on paljon tai niihin sisältyy salassa pidettäviä osia tai jos muu niihin rinnastettava syy aiheuttaa sen, että asian käsittely ja ratkaisu vaativat erityistoimenpiteitä tai muutoin tavanomaista suuremman työmäärän, asia on ratkaistava ja tieto julkisesta asiakirjasta annettava viimeistään kuukauden kuluessa siitä, kun viranomaisen on saanut asiakirjan saamista koskevan pyynnön.”

<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1999/19990621>

LVM:n toiminta asiassa puolestaan perustuu saman lain 15 §:n 1 momenttiin:

”Jos viranomaiselta pyydetään asiakirjaa, jonka toinen viranomainen on laatinut tai joka kuuluu toisen viranomaisen käsiteltävänä olevaan asiaan, viranomainen voi siirtää tiedonsaantia koskevan asian sen viranomaisen ratkaistavaksi, joka on laatinut asiakirjan tai jonka käsiteltäväksi asia kokonaisuudessaan kuuluu.”

Valtiovarainministeriön selkeästä lainrikkomuksesta huolimatta oikeuskanslerinvirasto ei vaivaudu edes huomauttamaan lain noudattamisen tärkeydestä. Tällainen passiivisuus edesauttaa viranomaisten haluja pitää julkisiakin asiakirjoja ”takanaan”. Vaikka valtionsisäinen ”laillisuuskulttuuri” toteutuisikin, riittäkö tämä yhteisöoikeutta koskevia asioita käsiteltäessä?

Korkeimman hallinto-oikeuden (KHO) päätös 2.3.2011 (Dnro 3176/1/09)

Tuomioistuimen ratkaisusta ilmenee, että LVM on halunnut pitää ns. ostoliikennejunien taloustiedot salassa ja että salauspätös on (tahallisesti tai tahattomasti) perusteltu lainvastaisesti. Siksi tuomioistuin palautti asian käsiteltäväksi uudelleen LVM:ssä (kts. myös ”Leike sanomalehdestä Itä-Savo 19.8.2009”).

http://www.rautatiematkustajat.fi/SRM_KHO_02032011.pdf

LVM:n lausunto KHO:lle 21.9.2011

VR:n mielipidettä ostoliikennejunien taloustietojen salauksen tarpeellisuudesta on tiedusteltu vasta KHO:n palautettua asian LVM:lle lainvastaisen salauspätöksen takia (s. 1/1 ja 2/2 ja erityisesti 4-kohta). Ministeriö on siis suojellut oma-aloitteisesti valtionyhtiötä. Kuten olemme aiemmin osoittaneet, LVM:n suhtautuminen ostoliikenteen taloustietoihin on ollut hyvin leväperäistä (kts. esim. ”Leike sanomalehdestä Kainuun Sanomat 8.2.2006”). Ministeriön toiminta tässäkin asiassa viittaa siihen, että PSA-järjestelyn tarkoituksena on ollut VR:n suojele:

1. Kalevi Kämäräinen tilasi 12.8.2009 liikenne- ja viestintäministeriön kirjaamosta jäljennökset asiakirjoista, jotka koskivat sisämaan yöjunayhteyksistä ennen syyskuuta 2006 tehtyjä selvityksiä.
2. Liikenne- ja viestintäministeriö luovutti Suomen Rautatiematkustajat ry:lle sen pyytämät asiakirjat lukuun ottamatta rataosa- ja vuorokohtaisia kannattavuuslaskelmia. Päätöksen mukaan rataosakohtaiset ja vuorokohtaiset kannattavuuslaskelmat ovat salassa pidettävää aineistoa viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain 24 §:n 20 kohdan mukaisesti.
3. Yhdistyksen valituksen johdosta Korkein hallinto-oikeus palautti 2.3.2011 (taltio 527 Dnro 3176/1/09) tekemällään päätöksellä asian liikenne- ja viestintäministeriölle asian uutta käsiteltävä varten, koska ministeriön päätöstä ei ollut perusteltu hallintolain 45 §:n 1 momentissa edellytetyllä tavalla.
4. Päätöksellään 6.6.2011 liikenne- ja viestintäministeriö pysytti 14.9.2009 tehdyn päätöksen. Ministeriö perusteli päätöstään muun muassa sillä, että rataosa- ja vuorokohtaiset kannattavuuslaskelmat sisältävät yksityiskohtaista tietoa VR-Yhtymä Oy:n kustannusrakenteesta, katteista ja kannattavuudesta. Vaikka VR-Yhtymä Oy on kokonaan valtion omistuksessa, yhtiöön sovelletaan osakeyhtiölakia, eikä ministeriöllä ole edellytyksiä asettaa valtio-omisteista osakeyhtiötä muita osakeyhtiöitä huonompaan asemaan. Lisäksi ministeriö totesi pyytäneensä VR-Yhtymä Oy:ltä näkemystä siitä, voisiko asiakirjat luovuttaa. VR-Yhtymä Oy

ilmoitti vastustavansa tietojen antamista. Ministeriö katsoi, että tilannearvion ja VR-Yhtymä Oy:n antaman mukaan olisi perusteltua rajoittaa asiakirjajulkisuutta viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain 24 §:n 1 momentin 20 kohdan mukaisesti.”

Lisäksi lausunnosta on havaittavissa LVM:n vihamielinen suhtautuminen kansalaisiin, vaikka KHO oli jo tuolloin todennut ministeriön eikä asiakirjojen pyytäjän toimineen epäasiallisesti (s. 2/3 ja 3/3):

”Jatkuvien kirjelmien ja valitusten johdosta on epäselvää, mihin kaikkiin asioihin valittaja haluaa saada muutosta. On mahdollista, että tehdyistä työtunneista pitäisi valittajaa myös laskuttaa valtion maksupöytäkirjan mukaisesti. Välillä on myös ollut epäselvää, toimiiko Kalevi Kämäräinen omasta vai Suomen Rautatiematkustajat ry:n puolesta, eikä minkäänlaista tietoa ole ollut siitä, millä tavalla Suomen Rautatiematkustajat ry kulloinkin on hänet valtuuttanut toimimaan yhdistyksen puolesta. Tämän vuoksi on jäänyt epäselväksi, onko ollut kyse Suomen Rautatiematkustajat ry:n valituksesta omassa asiassaan, Kalevi Kämäräisen tekemästä kansalaiskirjeestä vai jostain muusta.”

http://www.rautatiematkustajat.fi/KHO-lle_LVM_lausunto21-9-2011.pdf

VR:n tiedote 26.5.2010

Tiedotteessa ”VR haluaa vauhdittaa Oulu-Seinäjoki-rataosuuden perusparannusta” yhtiö kertoo rahoittavansa ratatöitä 40 miljoonalla eurolla, vaikka radanpitovastuuta sillä ei ole ollut enää vuoden 1995 jälkeen. Siinä siteerataan myös tuolloisen omistajaohjausministerin samaa asiaa koskevaa tiedotetta, jota ei enää löydy ministeriön internetsivuilta. Siteeraus viittaa siihen, että asiat on koordinoitu VR:n ja omistajaohjausministeriön kesken myös tiedottamisen suhteen.

Molemmissa tiedotteissa korostetaan, että VR:lle 10 vuodeksi myönnetty yksinoikeus pitää hyväksyä annettuna tosiasiana:

”VR-konsernin hallitus on päättänyt rahoittaa Oulun ja Seinäjoen välisen rataosuuden perusparannusta vuonna 2010. Lisärahoituksen tarkoituksena on estää ratatöiden pysähtyminen kesän jälkeen. Valtion vuoden 2010 budjetissa kohteeseen on varattu 40 miljoonaa euroa, mikä ei riitä rahoittamaan töiden jatkamista kesän päätyttyä.

VR-konsernin toimitusjohtajan Mikael Aron mukaan VR-konsernin tavoitteena on turvata hankkeen jatkuvuus sekä töiden valmistuminen määräajassa.

- Suomella ei yksinkertaisesti ole varaa lykätä Oulu–Seinäjoki-radan perusparannusta. Hankkeen valmistuminen aikataulussaan on elintärkeää koko maan kuljetusjärjestelmän ja kilpailukykyyn kannalta, Mikael Aro sanoo.

Oulun ja Seinäjoen välinen rataosuus on yksi Suomen tiheimmin liikennöidyistä yksiraiteisista rataosuuksista, ja se palvelee sekä henkilö- että tavaraliikennettä.

- Kyseessä on tärkein käynnissä oleva ratahanke. Hankkeen pitkittyessä sen yhteiskunnalliset höydyt jäävät saamatta. Hitaasta etenemisestä kärsivät eniten matkustajat, jotka ovat jo usean vuoden ajan joutuneet siirtymään linja-autoihin kesken matkan. Lisäksi hankkeen toteuttaminen pätkissä nostaa kustannuksia turhaan, Mikael Aro täydentää.

Oulu–Seinäjoki-rataosuuden lisäksi VR rahoittaa tänä vuonna Tampereen ja Oriveden välisen radan perusparannusta sekä Kotolahden sataman ratapihan kunnostusta. VR-konserni tukee rataverkon perusparannusta yhteensä 40 miljoonalla eurolla vuonna 2010.

Valtion omistajaohjauksesta vastaavan ministerin Jyri Häkämiehen mukaan VR:n päätös on haasteellisessa tilanteessa ainoa mahdollinen.

- Korostan, että tämä on kertaluonteinen rahoituspäätös, eikä tästä saa tulla pysyvää käytäntöä. Rataverkon kunto heijastuu myös VR:n palveluihin. Matkustajille tämä näkyy esimerkiksi routavaurioina ja myöhästelyinä. Siitä syystä VR-konserni on päättänyt toimia näin, ja tätä päätöstä haluan tukea.

Häkämies muistuttaa, että yllä mainituilla hankkeilla on myös tärkeä työllisyysvaikutus. Hän sanoo olevansa erityisen tyytyväinen VR:n yhteistyöhön henkilöstöjärjestöjen kanssa varsinkin haasteellisissa olosuhteissa.

- Nyt VR varmistaa osaltaan työntekijöidensä työllisyyttä rahoittamalla itse liikenneministeriön budjettiin kuuluvia radanparannushankkeita. Samalla VR ylläpitää Suomen kilpailukykyä sijoittamalla metsäteollisuudelle tärkeän vientisataman ratatöihin. Kun VR rahoittaa itse ratainvestointeja, jotka kuuluisivat liikenneministeriölle, on viimeistään nyt syytä lopettaa keskustelu henkilöliikenteen kilpailun avaamisesta

ja antaa VR:lle ja sen henkilöstölle jo päätetty 10 vuoden työrauha, ministeri Häkämies täydentää.

Huolena rataverkon kunto

VR-konserni on huolissaan myös rataverkon kunnon heikkenemisestä. Nykyisellä rahoitustasolla rataverkon kunto uhkaa heiketä entisestään. Rataverkon ylläpito edellyttäisi perusradanpidon rahoituksen nostamista nykyisestä noin 130 miljoonasta noin 200 miljoonaan euroon, mutta ensi vuonna perusradanpidon rahoitus uhkaa päinvastoin pudota jopa 40 prosenttia. Pelkästään routaongelmien poistamiseen ja ennaltaehkäisyyn tarvittaisiin noin 40 miljoonaa euroa lisää vuodessa.

- Suomen rataverkolla on roudasta johtuvia nopeusrajoituksia yhteensä 940 kilometrin matkalla. Ruotsin vastaava luku on muutamia kilometrejä. Ellei perusradanpidon rahoitukseen saada pikaista muutosta, tilanne uhkaa heiketä entisestään, Mikael Aro sanoo.”

http://www.vrgroup.fi/fi/vakiolinkit/VR-konsernitiedottaa/news_847.html

Leike sanomalehdestä Savon Sanomat 31.5.2010

Kolumnissa ”Suut tukkoon ja rahat rataa” PSA-järjestelyn ja VR:n ratarahoituspäätöksen välisiä kytköksiä pidetään omituisina. Liikenneministeri puolestaan kiistää, että asioilla olisi yhteyttä. Mikä on totuus (kts. ”Salaiset asiakirjat a – ö”)?:

”Vuokralainen ryhtyy maksamaan remonttia omasta pussistaan, kun isännältä ei rahaa heru.

Periaatteessa tällainen on asetelma, kun VR yllättäen kertoi rahoittavansa Oulun ja Seinäjoen välistä rataremonttia.

Tuolle välille ja pariin muuhun kohteeseen vuokralainen pistää kerralla kunnon potin, 40 miljoonaa.

VR on vuokralainen, sillä Suomen rataverkon omistaa valtio ja sitä hallinnoi liikenneministeriön alainen Liikennevirasto.

VR on osakeyhtiö, joka maksaa vuokransa ratamaksuna. Vuokralaisia rataverkolla voi olla useampia, vaikka käytännössä VR on vielä ainoa.

Aika kiintoisa tilanne, jos kilpailijat vastedes liikennöivät valtion omistaman VR:n kustantamalla rataverkolla. Mutta muitakin kummallisuuksia asetelmaan liittyy.

Omistajaohjauksesta vastaava ministeri Jyri Häkämies (kok.) ilmoitti tiedotteessa antavansa täyden tuen VR-konsernin hallituksen päätökselle.

- Kun VR rahoittaa itse ratainvestointeja, jotka kuuluisivat liikenneministeriölle, on viimeistään nyt syytä lopettaa keskustelu kilpailun avaamisesta ja antaa VR:lle ja sen henkilöstölle jo päätetty kymmenen vuoden työrauha.

Siis kokoomukselainen ministeri vaatii, ettei kilpailusta saa edes keskustella. Elämme mielenkiintoisia aikoja.

- - -

Jyri Häkämiehen outo koplausesitys yllätti myös liikenneministeri Anu Vehviläisen (kesk).

Vehviläinen kiirehti ilmoittamaan, ettei hän yhdy Häkämiehen näkemykseen, että VR:n hallituksen nyt tekemä rahoituspäätös olisi kytkettävissä kilpailun avaamiseen.

- Näiden asioiden koplaaminen yhteen näyttää siltä, että yksinoikeutta harjoittava osakeyhtiö pyrkisi itse vaikuttamaan itselleen myönteisen kilpailutilanteen säilyttämiseen, Vehviläinen huomautti.

VR:n rahoituspäätös on Jyrki Häkämiehen mukaan kertaluonteinen eikä tällaisesta saa tulla pysyvää käytäntöä.

Tarkkaan ottaen asia ei ole aivan niin. VR lahjoitti rahaa Oulun ja Seinäjoen väliseen rataremonttiin myös viime vuonna.

Tuo rataosa tuntuu olevan VR:n lempilapsi. Onhan Oulun ja Seinäjoen väli yksi Suomen tiheimmin liikennöidyistä yksiraiteisista osuuksista.

Mutta ymmärrettävästi muualla Suomessa ollaan ihmeissään.

Kun Savon radan uudenaikaistamiseen ja nopeuttamiseen ei löytynyt rahaa valtiolta, maakuntaliitot joutuivat rahoitustalkoisiin. Päätökset pikataipaleiden rahoittamisesta tehtiin pitkin hämäläistä, sillä rahanreikiä olisi ollut muuallakin.

Eipä silloin tullut VR apuun. Entä nyt, kun pää on avattu?

Kysyin asiaa VR:n konsernijohtajalta Mikael Arolta.

- Ei tämä voi olla pysyvä käytäntö. Meillä on tulossa erittäin suuria kalustoinvestointeja, ja itse asiassa nämäkin rahat olisi tarvittu kaluston uusimiseen.

Aro painotti, että ilman VR:n apuuntuloa Oulun ja Seinäjoen välinen työmaa olisi pysähtynyt kokonaan ja että se olisi ollut mahdollon tilanne.

Niinköhän? Vaikka valtion budjetissaan varaama 40 miljoonan euron määräraha olisi loppunut kesken, on ennenkin lisää löytynyt tärkeisiin keskeneräisiin kohteisiin.

Isännältä, ei vuokralaiselta.”

<http://www.savonsanomat.fi/mielipide/artikkelit/suut-tukkoon-ja-rahat-rataan/1044793>

Ote teoksesta ”Vauhtia ja voimaa Valtionrautatiet 1862 – 1987”

Vuonna 1986 painetun teoksen (julkaisija Kirjayhtymä) sivuilla 112 ja 113 on valokuva ns. sinisestä vaunusta (yhä käytössä oleva tekniikaltaan saksalaisperäinen matkustajavaunutyypin) ja teksti:

”Vanhat matkustajavaunut korjataan ja uusitaan Turun konepajassa. Tässä työssä vaunut saatetaan riisua alkutekijöihinsä. Asianmukaisen käsittelyn jälkeen peruskorjauksen läpikäyneestä vaunusta tulee aivan uuden veroinen.”

Unionin alueella on useassakin valtiossa sinisiä vaunuja vanhempaa kalustoa kaupallisessa liikenteessä (esimerkiksi Ruotsissa, Iso-Britanniassa ja Espanjassa; toimitamme pyydetessä lisäselvitystä). Vuonna 1986 esitetty näkemys pitää siis paikkansa.

Blogi ”Määräävän markkina-aseman väärinkäyttö” 11.2.2013

VR:n kilpailijaksi pyrkivän Proxion Train Oy:n toimitusjohtajan kirjoituksesta käy selkeästi ilmi, millaista kansantaloudellista tuhlausta on sallia VR:n romuttaa käyttökelpoista rautatiekalustoa (yhtiö on selvittänyt henkilöliikenteen mahdollisuuksia välillä Savonlinna – Pieksämäki; kts. ”Henkilöjunaliikenteen käynnistämisselvitys (Proxion Train / Respicio”). Kritiikki soveltuu myös muihin EU:n jäsenvaltioihin, joilla on käytössään yleiseurooppalaisesta standardista poikkeava raideleveys.

<http://proxiontrain.wordpress.com/2013/02/11/maaraavan-markkina-aseman-vaarinkaytto/>

Joitakin vuosia sitten Eduskunnassa tehtiin lakialoite, joka olisi velvoittanut rautatiekaluston omistajan myymään itselleen tarpeettomat kalustoyksiköt korkeimman tarjouksen tehneelle. Aloite oli kuitenkin vain yhden kansanedustajan tekemä ja siitä syystä se raukesi enemmistöä käsittelyttä. Valtio puolestaan ei ole tehnyt elettäkään rautatiekaluston romuttamisen estämiseksi.

Facebook-ketju 13.3.2013

VR:n palveluksessa ollut henkilö (kts. ”Yleisradion uutinen 6.7.2013”) kertoo käsityksensä rautatiekaluston todellisesta kunnosta, mikä on yhtäpitävä teoksessa ”Vauhtia ja voimaa” kerrotun kanssa:

”[Lauri Helke](#) Kerran meiltä VR:ltä joku baltialainen rautatieyhtiö kyseli sinistä kalustoa Sympatiaa tunnettiin, mutta päätimme pistää kaluston mieluummin ”pataan”, sillä aina olisi riski, että kalusto palaisi kilpailijalle takaisin Suomeen. Näinhän kävi ratatyökoneille.

[13. maaliskuuta kello 13:30”](#)

<https://www.facebook.com/groups/292234454161439/permalink/523557161029166/>

Leike sanomalehdestä Aamuposti 13.3.2013

Uutisen sisennys kertoo hyvin konkreettisesti, että LVM:n rautatietietous on yhä VR:ltä peräisin eikä minkäänlaista kritiikkiä harjoiteta (kritiikki toki onkin tarpeetonta, jos nimenomaan vain kyseisen yrityksen etuja ajetaan):

”Kannattaako sinisiä vaunuja korjata?

Liikenneministeri Merja Kyllönen kyseli tiistaina VR:n konepajalla, kannattaako vanhoja sinisiä junanvaunuja kunnostaa liikennekäyttöön.

VR Yhtymän kunnossapitojohtaja Jari Hankala ja Hyvinkään konepajan päällikkö Jukka Suutarla vakuuttivat rasvanäppisten työntekijöidensä tukemana, että teräsrunkoisten vaunujen muokkaaminen nykyajan vaatimuksia vastaaviksi vaatisi runsaasti työtunteja ja tulisi kohtuuttoman kalliiksi.

- Niissä on huomattavia ruostevaurioita ja esimerkiksi käymälöiden pytyt aukeavat suoraan pohjan läpi raiteille. Tällaisista ratkaisuistahan ollaan pyrkimässä eroon, Suutarla sanoi.

Siniset vaunut kiinnostavat Kyllöstä, koska ministeriöön ja muihin päättäviin elimiin pitää säännöllistä yhteyttä pieni joukko vanhojen vaunujen puolustajia.

– Nyt heille on hiukan helpompi vastata, ministeri arveli hyvinkääläisten isäntien lahjoittama kypärä päässään.”

https://docs.google.com/file/d/0B_6OCaLsyNvwanFLaVlpSDZRQ3M/edit?pli=1

Salaiset asiakirjat a - ö?

VR:lle PSA:n nimissä annetun yksinoikeuden valmisteluun liittyy todistetusti ainakin yksi salattu asiakirja (kts. ”Omistajaohjausasiakirjan 15.6.2009 salauspääätös 24.3.2010 VNK 4187/71/2010” ja ”Salainen omistajaohjausasiakirja 15.6.2009”). Salailuhaluja on todistetusti ollut myös muutoin (kts. ”Korkeimman hallinto-oikeuden (KHO) päätös 2.3.2011 (Dnro 3176/1/09)” ja ”LVM:n lausunto KHO:lle 21.9.2011”).

Lisäksi julkisuudessa on ollut viitteitä muistakin salaisista yksinoikeuteen liittyvistä järjestelyistä (kts. ”Leike sanomalehdestä Savon Sanomat 31.5.2010”). Tällaista epä-määräisyyttä emme pidä hyvän hallintokulttuurin mukaisena edes Suomen omassa järjestelmässä, mutta vielä vähemmän se voi olla sopuoinnussa kansanvaltaisuutta ja avoimuutta korostavan yhteisöoikeuden kanssa. Joka tapauksessa salaisten järjestelyiden mahdollisuus on olemassa emmekä niitä nähdäksemme pysty kansallisin keinoin selvittämään.

Yhteenveto: PSA:n nimissä tehty järjestely jättää osan Suomen rataverkosta ostoliikennetuen ulkopuolelle ja estää siten mielekkäiden mutta todennäköisesti tukea tarvitsevien yhteyksien luomisen (esimerkkeinä välit Joensuu – Oulu, Joensuu – Kuopio, Pieksämäki – Savonlinna, sisämaan yöjunayhteydet ja Varsinais-Suomen paikallisjunat). Radat on myös ”pätkitty” siten, että muilla operaattoreilla on vaikeuksia ajaa yhteyksiä edes omalla riskillään eikä yhteiskunnan tukea ole luvassa. Junavuoroja kaipaavat niin kansalaiset kuin sekä alue- ja paikallishallinnot. Vaikutusvalta vain puuttuu.

Nykytilaan tyytymättömiä ovat myös potentiaaliset toiset henkilöjunaoperaattorit (ai-

nakin suomalaiset Onnibus Oy ja Proxion Train Oy sekä Suomeen sijoittautunut Veolia Transport Finland Oy). Yritykset ovat lisäksi väittäneet voivansa ajaa henkilöjunia halvemmin kustannuksin kuin VR. Väitteet saavat tukea Valtiosta riippumattomien tahojen tekemistä selvityksistä ja Valtion omissakin selvityksissä on todettu kilpailu(ttamisen) johtaneen halvempaan (osto)junaliikenteeseen. Lähes ainoa nykytilanteeseen tyytyväinen taho on VR omistajineen.

Nykyjärjestely on mielestämme yhteisöoikeuden vastainen ainakin seuraavista syistä:

- ostojunayhteyksien tukia myönnetään vain yhdelle operaattorille
- ostojunayhteyksien, velvoitejunien ja VR:n omalla riskillä ajettujen junavuorojen välinen rajanveto on epäselvä
- toisille vapautetut rataosat ovat Valtion omastakin mielestä liiketaloudellisesti toivotomia
- ”merkittävänä kalustohankintana” yksilöidään vain muutama matkustajavaunu eli murto-osa VR:n kalustohankintaprojektin arvosta
- alueelliset vaikuttamismahdollisuudet eivät täytä yhteisöoikeuden vaatimuksia (edes HSL-alueella)
- osittaisesta kilpailun vapauttamisesta huolimatta VR:n erityisasemaa pidetään yllä myös sallimalla yhtiön romuttaa käyttökelpoista rautatiekalustoa toisille tarjoamatta ja
- yksinoikeuden myöntäminen ei menettelyllisestikään täytä yhteisöoikeuden vaatimuksia.

Koska Suomi on PSA:n toimeenpanon nimissä toteuttanut EU:n toimivaltaan ulottuvan järjestelyn, toivomme komission ryhtyvän asianmukaisiin toimiin. Epämääräinen oikeustila on jatkunut jo loppuvuodesta 2009 alkaen, joten toivomme myös nopeita johdopäätöksiä. Sikäli kuin Suomen sallitaan itse valita yhteisöoikeuden vastaisen oikeustilan korjaamiskeinot, ne on toteutettava avoimuuden, kansanvaltaisuuden, hyvän hallinnon sekä muiden oikeushyvien kannalta siten kuin ne EU:ssa ymmärretään.

Luottamuksellisuus:

Annamme komissiolle luvan paljastaa allekirjoittajien omat henkilöllisyydet sekä yhdistyksen nimen sen ottaessa yhteyttä Suomen viranomaisiin.

Paikka, päiväys ja allekirjoitukset

Kemi-

järvellä helmikuun 17. päivänä 2014

Suomen Rautatiematkustajat ry.

Kemijärvi

Kalevi Kämäräinen
puheenjohtaja

Juha P. Korhonen
varapuheenjohtaja

www.rautatiematkustajat.fi

www.facebook.com/pages/Rautatiematkustajat/158345494253217

www.facebook.com/groups/108232592543581/