

Täysistunto

Torstai 4.9.2025 klo 16.00—20.14

8. Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi raideliikennelain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta sekä liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Hallituksen esitys HE 65/2025 vp

Lähetekeskustelu

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Lähetekeskustelua varten esitellään päiväjärjestyksen 8. asia. Puhemiesneuvosto ehdottaa, että asia lähetetään liikenne- ja viestintävaliokuntaan.

Tässäkin keskusteluun varataan enintään 30 minuuttia. Jos puhujalistaa ei ehditä käydä loppuun, asian käsittely keskeytetään ja sitä jatketaan muiden asiakohtien jälkeen. — Ministeri Ranne, olkaa hyvä, esittelypuheenvuoro.

Keskustelu

18.24 Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne (esittelypuheenvuoro): Kiitoksia, arvoisa puhemies! Nyt meillä on seuraavaksi lähetekeskustelussa hallituksen esitys 65: esitys laeiksi raideliikennelain ja liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta.

Hallituksen esityksen tavoitteena on jatkaa kesäkuussa 2022 voimaan tullutta itäisen kansainvälisen vaunukaluston käyttömahdollisuutta Suomen sisäisissä puutavara- ja kemikaalikuljetuksissa kahdella vuodella aina vuoden 28 loppuun asti ja parantaa kaupunkiraideliikenteen eli metro- ja raitiotieliikenteen turvallisuutta etenkin silloin, kun kaupunkiraideliikennettä laajennetaan uusille alueille. Tämä on ollut hyvin pitkä prosessi, ja valmistelu on ollut varsin perusteellista.

Voimassa olevan itäisen kansainvälisen liikenteen kaluston eli niin sanotun GOST-kaluston käyttö Suomen sisäisissä puutavara- ja kemikaalikuljetuksissa on sallittua voimassa olevan sääntelyn nojalla vuoden 26 loppuun asti. Kaluston käyttö on ollut välttämätöntä, jotta Suomen sisäiset puutavara- ja kemikaalikuljetukset voidaan turvata, kun EU-vaatimusten mukainen kotimaan liikenteen kalusto ei ole ollut riittävää sen jälkeen, kun puutavaran ja pääosin myös kemikaalien tuonti Venäjältä loppui Venäjän aloitettua helmikuussa 22 hyökkäyssodan Ukrainaa vastaan. Kahden vuoden pidennys voimassa olevaan poikkeusmahdollisuuteen on tarpeen siksi, että toiminnanharjoittajilla olisi riittävästi aikaa hankkia ja ottaa käyttöön EU-vaatimusten mukaista kalustoa. Kaluston hankinta vaatii aiemmin arvioitua enemmän aikaa, ja siksi nyt ehdotettaisiin kahden vuoden lisäaikaa OSJD/GOST-kaluston käyttöön.

Asiasta on konsultoitu myös Euroopan komissiota, koska EU-lainsäädännön nojalla Suomella ei ole oikeutta käyttää tätä kalustoa muihin kuin kansainvälisen liikenteen kuljetuksiin. Kahden vuoden pidennys voimassa olevaan poikkeusmahdollisuuteen on pisin mahdollinen, ja vuoden 29 alusta alkaen Suomen sisäiset puutavara- ja kemikaalikuljetuk-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 73/2025 vp

set on hoidettava EU-vaatimusten mukaisella kalustolla. GOST-kaluston pysyvä käyttömahdollisuus ei siis ole mahdollista. Tätä selvitettiin erittäin tarkkaan, jokainen kivi ja kanto käännettiin. Tässä on todella ongelmana se, että Suomi on EU:n jäsenvaltiona sitoutunut näihin EU-lainsäädännön mukaisiin rautatiekalustovaatimuksiin.

Kaupunkiraideliikenteen osalta esitetään etenkin sitä, että kaupunkiraideliikenteen eli metro- ja raitiotieliikenteen rataverkon uudet suunnitelmat olisi toimitettava mahdollisimman aikaisessa vaiheessa toimivaltaiselle viranomaiselle eli Traficomille, jotta virasto voisi arvioida, onko uusissa kaupunkiraideliikenteen rataverkon suunnitelmissa arvioitu ja otettu huomioon riittävällä tavalla kaupunkiraideliikenteen turvallisuus.

Lisäksi esitetään, että kaupunkiraideliikenteen harjoittajan ja rataverkon haltijan on turvallisuusjohtamisjärjestelmissään otettava huomioon kaupunkiraideliikenteen laajentaminen uusille alueille ja huolehdittava siitä, että kuljettajat koulutetaan uuden kaluston käyttöön ja uuden rataverkon edellyttämien vaatimusten mukaisesti. Kaupunkiraideliikenteen sääntelytarpeiden kehittäminen on todettu välttämättömäksi erityisesti, kun kaupunkiraideliikenne on laajentunut uusiin kaupunkeihin ja kaupunginosiin. Kun etenkin raitiotieliikennettä on avattu uusille alueille, alkuvaiheessa tapahtuu tämän liikenteen ja muun tie- ja katuliikenteen välillä kohtaamisonnettomuuksia, ja siksi olisi kaikkien etujen mukaista, että näitä alkuvaiheen onnettomuuksia voitaisiin vähentää rataverkon suunnittelussa jo alusta alkaen.

Ehdotetut kaupunkiraideliikenteen säännökset eivät muuttaisi valtion ja kuntien välistä toimivaltajakoa, koska jo nykyisellään Liikenne- ja viestintävirasto Traficom on kaupunkiraideliikenteen toimivaltainen valvontaviranomainen ja varsinainen järjestämisvastuu kaupunkiraideliikenteessä on kunnilla. Ehdotetut muutokset kaupunkiraideliikenteen sääntelyyn on myös pyritty tekemään mahdollisimman kevyellä tavalla niin, että kuntien hallinnollinen taakka ei kasvaisi nykyiseen verrattuna mutta samalla kuitenkin kaupunkiraideliikenteen liikenneturvallisuus parantuisi.

Eduskunnalle esitetään, että hallituksen esityksen mukaiset lait tulisivat voimaan 1.4.2026. — Kiitoksia.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Suhonen.

18.29 Timo Suhonen sd: Kiitos, arvoisa rouva puhemies! Tässä hallituksen esityksessä raideliikennelakiin esitetään muutosta, jolla jatkettaisiin itäisen kansainvälisen liikenteen kaluston käyttömahdollisuutta kotimaan puutavara- ja kemikaalikuljetuksessa vuoden 2028 loppuun asti. Voimassa oleva poikkeus sallii kaluston käytön Suomen sisäisessä puutavara- ja kemikaalikuljetuksessa vuoden 2026 loppuun asti.

Esitys on tärkeä ja kannatettava. Tässä yhteydessä, kun puhutaan raideliikenteen tärkeydestä, haluan tuoda tietoon sen, mikä on tilanne Itä-Suomessa: Etelä-Savossa, Pohjois-Savossa ja Pohjois-Karjalassa. Raideliikenne Pieksämäki—Varkaus—Joensuu-välillä odottaa investointeja eli sähköistämistä. Kolme maakuntaa ja viisi kuntaa ovat tehneet selvityksen Pieksämäki—Varkaus—Joensuu-välisestä raideliikenteestä ja vaativat liikenne- ja viestintäministeriötä sähköistämään Pieksämäki—Varkaus—Joensuu-välisen rataosuuden. Tällä hetkellä Pieksämäki—Varkaus—Joensuu-rataosuudella liikennöidään kiskobusseilla. Maakuntien ja kuntien tilaamassa selvityksessä todetaan, että matkamäärät rataosuudelle ovat kasvussa. Pieksämäen ja Joensuun välillä matkusti viime vuonna noin 70 000 henkilöä. Vuosina 2018 ja 2019 määrä oli noin 45 000 matkustajaa vuodessa.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 73/2025 vp

Selvityksessä todetaan, että poliittiset päätökset täytyy tehdä kuluvan vuoden aikana, jotta liikennöinti jatkuisi ilman keskeytyksiä 2030-luvulla. Selvityksen mukaan Pieksämäki—Varkaus—Joensuu-välin sähköistäminen maksaisi 50 miljoonaa euroa. Maakuntaliitot ja kunnat siis korostavat selvityksessään, että rataosuuden sähköistämisen suunnitteluun on otollinen hetki nyt, jotta pystytään vastaamaan kasvavaan kysyntään. Lisäksi 2030-luvun lopulla radalle odotetaan laajaa peruskorjausta. Väylävirastossa on käynnistymässä selvitys, jossa tarkastellaan sähköistysten tarpeita, priorisointia, kustannuksia ja vaikutuksia. Selvitys valmistuu ensi vuonna ja toimii lähtökohtana, kun mahdollisia suunnittelu- ja toteutuskohteita arvioidaan. Joensuu—Varkaus—Pieksämäki-yhteys on selvityksessä mukana.

Arvoisa rouva puhemies! Pieksämäki—Varkaus—Joensuu-ratavälin sähköistämisen suunnittelun on oltava toteutuslistalla, kun Väyläviraston selvitys valmistuu, saavutettavuuden ja puolustus- ja huoltovarmuuden vuoksi. — Kiitos.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Rintamäki.

18.32 Anne Rintamäki ps: Arvoisa puhemies! Raideliikennelakiin esitetään muutosta, jolla jatkettaisiin itäisen kansainvälisen liikenteen kaluston käyttömahdollisuutta kotimaan puutavara- ja kemikaalikuljetuksissa vuoden 2028 loppuun asti. Myös eräitä kaupunkiraideliikennettä koskevia muutoksia ehdotetaan.

On aivan hyvä, että metsä- ja kemianteollisuuden sekä rautatiealan yrityksille annetaan riittävästi aikaa hankkia EU-standardien mukaista kuljetuskalustoa kuljetuksiansa varten. Lisäaikaa on säädettävä siksikin, että Suomi ei voi EU:n jäsenvaltiona sallia OSJD/GOST-kaluston käyttöä pysyvästi Suomen sisäisessä liikenteessä. Suomella ei ole tähän tarvittavaa poikkeusta unionilainsäädännössä. Komissio ei myöskään ole antanut Suomelle lupaa irrottautua EU-lainsäädännön mukaisista kalustovaatimuksista pysyvästi.

Arvoisa puhemies! Kaupunkiraideliikennettä koskevista muutoksista tärkein on se, että Liikenne- ja viestintävirastolle tulisi toimittaa uuden kaupunkiraideliikenteen rataverkon rakentamista koskeva suunnitelma silloin, kun uutta kaupunkiraideliikenteen rataverkkoa suunnitellaan alueelle, jolla ennestään ei ole metro- tai raitiovaunuliikennettä. Hallituksen esityksen yhtenä tärkeänä tavoitteena on täydentää kaupunkiraideliikenteen sääntelyä niin, että turvallisuusnäkökohdat otettaisiin huomioon jo rataverkon suunnittelu- ja rakentamisvaiheessa, sekä edistää kaupunkiraideliikenteen turvallisuutta. Liikenne- ja viestintävirastolla olisi mahdollisuus tarkistaa jo suunnitteluvaiheessa, että turvallisuusnäkökohdat on riittävällä tavalla otettu huomioon. Tämän vuoksi lakiin tehdään eräitä tarkennuksia rautatieyhteyksiltä edellytettävän toimiluvan peruutusta koskeviin säännöksiin sekä muita teknisluonteisia tarkistuksia raideliikennelainsäädäntöön. Tältäkin osin siis lainsäädäntöä selkeytetään ja ajantasaistetaan vastaamaan tämän päivän tarpeita.

Arvoisa puhemies! Kun uutta kaupunkiraideliikenteen rataverkkoa kehitetään kunnissa, kunnat laativat jo nykyisellään kattavia suunnitelmia, [Puhemies koputtaa] joten ehdotetut säännösmuutokset eivät olennaisesti lisää kuntien hallinnollista taakkaa tai aiheuta niille ylimääräisiä kustannuksia.

Kiitos ministeri Ranteelle asian esittelystä. — Kiitos.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Lyly.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 73/2025 vp

18.34 Lauri Lyly sd: Arvoisa rouva puhemies! Nämä esitykset, jotka liittyvät tähän puutavara- ja kemikaalikuljetuksen kahden vuoden pidentämiseen itäisen kansainvälisen liikenteen kaluston osalta, ovat kannatettavia, ja kun tässä taustalla myöskin on tämä Ukrainan sota ja muita kysymyksiä, niin se on tässä viisasta tehdä näin. Kysyisin nyt: kun tämä kahden vuoden määräaika todennäköisesti tässä tulee, onko todennäköistä, että sinä aikana tämä asia saadaan semmoiseen kuntoon kuin tässä edellytetään?

Arvoisa rouva puhemies! Toinen asia on sitten tämä kaupunkiseutujen suunnittelu, että se viedään tuonne Traficomiin, ja tavallaan se on sinänsä hyvä asia. Kaupungeissa raitiotieverkkoja suunnitellaan vuosia etukäteen, ja on hyvä, että sitä tarkastellaan monelta kantilta. Tässä mielessä tämäkin muutos varmasti pystytään hyvin tekemään. Täällä erityisesti on sanottu Helsingin, Tampereen ja Turun seudun toimenpiteitä, mutta näitten osalta voi sanoa, että ne tehdään kyllä vuosia etukäteen. Uskon, että tämä ei sinänsä sitä prosessia hidasta.

Semmoinen pieni tieto tästä raitiotiestä Tampereella, että kun noin neljä vuotta tuli täyteen elokuussa, niin 58 miljoonaa nousua oli neljän vuoden aikana, ja nyt tämän vuoden aikana tulee Tampereen raitiotiellä tämän vuoden luku olemaan yli 20 miljoonaa. Se kertoo vaan siitä, kuinka suosittuja nämä raitiotiet käytännössä ovat.

Arvoisa rouva puhemies! Jäi yksi puheenvuoro käyttämättä tuossa edellisessä kohdassa, ja kun ministeri on paikalla, niin ajattelin nyt siitä vähän jatkaa, ja se liittyy tähän raitiotieasiaan muutenkin.

Ensinnäkin, kun kalustoyhtiöstä tässäkin nyt puhutaan, niin VR luovuttaa nyt omaa kalustoaan, noin 20 prosenttia suurin piirtein, tähän tulevaan kalustoyhtiöön, ja tavallaan sillä ruvetaan sitten ajamaan tätä lähijunaliikennettä. Se uudistaminen on sitten sen uuden kalustoyhtiön vastuulla.

Toinen asia, joka tässä jäi sanomatta: Nyt kun tätä kilpailutusta viedään eteenpäin monella osalla, niin me aina puhutaan taloudellisesta puolesta, mutta myöskin näiden laatukriteerien pitäisi olla niissä kilpailutuksissa mukana ja sen, minkälaista palvelutasoa ja muuta siellä tarjotaan. Se laatu puoli pitäisi olla, ei pelkästään mennä sillä kilpailutuksella, joka on eurot edellä — sekin on tärkeitä, mutta asiakkaitten kannalta on tärkeitä myöskin tämä laatu.

Vielä pieni huomio siihen, mitä edustaja Autto täällä toi esiin, liittyy tähän, kuinka nämä raitiotiehankkeet etenevät. Se liittyy tähän, että on populaa riittävästi eli ihmisiä niin, että me saadaan raitiotietä ja lähijunaliikennettä kehitettyä alueella. — Kiitoksia.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Rasinkangas.

18.37 Merja Rasinkangas ps: Arvoisa rouva puhemies! Käsittelyssä on hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi raideliikennelain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta sekä liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta. Raideliikennelakiin esitetään muutosta, jolla jatkettaisiin itäisen kansainvälisen liikenteen kaluston käyttömahdollisuutta kotimaan puutavara- ja kemikaalikuljetuksissa vuoden 2028 loppuun asti.

Raideliikenteen määräaikaisella muutoksella oli hallituksen esityksen mukaan tarkoitus mahdollistaa metsä- ja kemianteollisuuden yrityksille sekä rautatieyrityksille riittävästi aikaa hankkia EU-standardin mukaista kuljetuskalustoa Suomen sisäisiä puutavara- ja kemikaalivaunukuljetuksia varten. Kemikaalikuljetuksien osalta muutos oli rajoitettu koskemaan ainoastaan säiliökuljetuksia. Voimassa oleva poikkeus sallii kaluston käytön Suo-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 73/2025 vp

men sisäisissä puutavara- ja kemikaalikuljetuksissa vuoden 2026 loppuun asti. Poikkeusmenettelyn jatkaminen olisi siis välttämätöntä, jotta yrityksillä olisi riittävästi aikaa hankkia EU-lainsäädännön vaatimukset täyttävää kalustoa riittävästi kotimaan kuljetuksiin.

Esitykseen sisältyy muutamia innovatiivisia sääntelytarkennuksia kaupunkiraideliikenteeseen. Raideliikennelakiin ja liikenteen palveluista annettuun lakiin tehtäisiin eräitä kaupunkiraideliikennettä koskevia muutoksia. Näistä tärkein olisi se, että Liikenne- ja viestintävirastolle tulisi toimittaa uuden kaupunkiraideliikenteen rataverkon rakentamista koskeva suunnitelma riittävän varhaisessa vaiheessa silloin, kun uutta kaupunkiraideliikenteen rataverkkoa suunnitellaan alueelle, jolla ei ole ennestään metro- tai raitiovaunuliikennettä.

Esityksen myötä tärkeinä seurauksina olisivat myös lainsäädännön selkiyttäminen ja ajantasaistaminen sekä kaupunkiraideliikenteen turvallisuuden vahvistaminen.

Kiitos ministeri Ranteelle tämän tärkeän asian esittelystä. — Kiitos.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Autto.

18.40 Heikki Autto kok: Arvoisa rouva puhemies! Venäjän laittomasta ja julmasta hyökkäyssodasta on ollut monia ei-toivottuja seurauksia ja monia sellaisia seurauksia, joissa Venäjän aiheuttaman sodan seurauksena on taloudellisen yhteistyön siteet jouduttu katkomaan varsin väkivaltaisinkin toimin. Yksi sellainen on tietysti sekä kemikaalikuljetuksiin mutta varmasti ennen kaikkea sitten kappaletavarakuljetuksiin, erityisesti puun osalta, liittyneet logistiset ketjut. On selvää, että kun Venäjältä ei Suomeen enää puuta tuoda, niin kotimaan logistiikka on jouduttu asettamaan aivan uuteen asentoon, jotta kuitenkin keskeisen vientialamme metsäteollisuuden raaka-ainevirrat saadaan turvattua ja toisaalta sitten taas tuotteet edelleen maailmalle. Tässä tietysti tämä raidelogistiikan varmistaminen on ollut aivan keskeisessä osassa, ja on tärkeää, että ministeri Ranteen johdolla ylläpidetään kilpailukykyistä logistiikkaa vientiteollisuutemme kannalta.

Samaan aikaan on tietysti tärkeää, että erinäisin toimenpitein huolehditaan siitä, että kotimaiselle kiskokalustotuotannolle olisi kaiken aikaa sellaisia tilauksia, joilla sitten varmistetaan niin tavara- kuin henkilöliikenteessä kotimaisen kalustotuotannon pitäminen täydellä käynnillä paitsi työllisyyden näkökulmasta myöskin siksi, että näin turvattaisiin tämä pitkäjänteinen kyky ja osaaminen Suomessa tuottaa ja sitä myötä myöskin tuki huoltaa raidetalustoa, joka huoltovarmuutemme kannalta on sitten todella tärkeä kaikkina aikoina.

Eli näitä eri näkökulmia taitavaksi tunnettu ministeri Ranne tietysti ja koko valtioneuvosto, jolle Suomen kilpailukyky ja ennen kaikkea Suomen turvallisuus on tärkeä, varmasti kaikessa päätöksenteossaan punnitsee. Mutta tämä on tärkeä ja kannatettava lakiesitys, ja kiitos siitä.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Eskelinen.

18.42 Seppo Eskelinen sd: Arvoisa rouva puhemies! Viime kaudella edustaja Werningin ja Laakson kanssa tätä oltiin sorvaamassa silloin, kun sota alkoi, ja vähän pakon edessä oltiin, kun venäläinen puuntuonti loppui rajan takaa ja meidän piti sitten metsäteollisuuden ja kemianteollisuuden osalta ratkaisuja tehdä. Silloin kovasti puhuttiin niitten vaunujen kunnosta ja turvallisuudesta, ja nyt tänne asti näillä on sitten kytkytelty, ja tässä nyt sitten sitä jatkoa haetaan.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 73/2025 vp

Tuossa raideammattilaisten lausunnossa minusta aika hyvin kuvattiin sitä pelkotilaa, että kun kumminkin tämä jatkuva kaluston tarve ja uusimisen tarve on olemassa, niin on vaarana, että nyt sitten nämä hidastavat sitä. Täällä on mainittu, että mikäli OSJD/GOST-vaunujen poikkeusmahdollisuutta jatketaan ilman selkeää suunnitelmaa uuden kaluston hankkimiseksi, riskinä on, että sama tilanne jatkuu edelleen. Siellä on tietysti se takaraja nyt, mistä ministeri sanoi, olemassa, mutta tässä nyt vähän tämä poikkeuslupamenettely pelottaa: saadaanko aidosti sitä uutta kalustoa ja investointeja tänne kalustoille?

Lylyn ja Auton puheenvuoroihin kotimaisen teollisuuden, niin Kainuun kuin Pirkanmaan, osalta: esimerkiksi kiskobussikalusto on semmoisessa kunnossa, että se olisi välittömästi laitettava, kun siellä busseilla ajellaan välillä suurin osa, koska se kalusto ei ole ajokunnossa, tietysti ennen kuin tulee tämä poikittaisliikenteen ja ostoliikenteen ratkaisu sitten, millä tulevaisuudessa sitä tehdään. Mutta se pitäisi kytkeä nyt samassa yhteydessä sitten, jos 2026 sitten sitä pitkää kuvaa rakennetaan, ja myös sen kaluston osalta tehdä päätöksiä ja hankintapäätöksiä jo. Mutta tietysti jos sähköistetään, mikä on kaikkien toive, niin sitten se tilanne on vähän toisenlaisessa vaakakupissa.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Laakso.

18.44 Sheikki Laakso ps: Arvoisa puhemies! Todellakin, niin kuin edustaja Eskelinen tuossa sanoi, viime kaudellahan tätä tehtiin, tosiaan liikenne- ja viestintävaliokunnassa käytiin tätä asiaa läpi. Sota kun oli syttynyt, niin oli sanomatta selvää, että vaunukalusto niin sanotusti puuttui ja matkat puutavarankin kускаamiseen niin sanotusti kasvoivat, kun piti satamasta ruveta niitä tuomaan, ja tällainen kalusto tietenkin oli, mikä oli suomalaisessa omistuksessa, vaikka olikin venäläisomistuksella tehtynä.

Tietysti silloin puhuttiin nimenomaan siitä, että näitä kalustoja ei saa nopeasti mistään, että siinä menee pari vuotta, että saadaan reilummin tuotua, mutta tietysti tähän on kerran jatkettu tässä, ja kyllä tässä nyt toivottavaa tietysti olisi... Annankin ministerille vinkkiä, että varmaan vähän painetta sinne, kun tästä on tullut vähän nyt sellainen automaatti. Tätä ei ole enää tarkoituksenmukaista tehdä sen takia, koska tilanne on se, että pitää muistaa kuitenkin, että tämä junavaunukalusto kuluttaa meidän raidetta enemmän kuin normaali, oikeamittainen vaunukalusto. Sen takia jollain tavalla pitäisi pystyä myös pitämään huoli siitä, että niitä uusia vaunujakin jossain vaiheessa tulisi.

Niin kuin tässä kollegat ovat puhuneet, niin aika tärkeää on myös se, että me saadaan pysymään myös se osaaminen ja ne työpaikat ja nämä siinä vaunurakentamisessa, ettei käy niin, että meillä kohta sitten ei ole edes enää ketään, kuka niitä tekee, että joudutaan tekemään niitä sitten ulkomailla. Jonkun verran voisi ehkä sanoa sinne tietyille teollisuudenalalle, että voisi niitä vaunuja vähän ruveta tilaamaankin. Voin itse kyllä ensi viikolla itsekin toiseen kertaan siitä asiasta jo heitä huomauttaa. — Kiitos.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Haluaako ministeri vielä kommentoida? Olkaa hyvä.

18.46 Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne: Kiitoksia, arvoisa rouva puhemies! Ensinnäkin totean, että tämä on aika mielenkiintoinen kombo tässä meidän esityksessämme. Eli molemmat kokonaisuudet liittyvät turvallisuuteen jollain tavalla: toinen enemmän liikenneturvallisuuteen, toinen huoltovarmuuteen. Mutta kokonaisuudessaan puhutaan tur-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 73/2025 vp

vallisuudesta, joka on siis erittäin vahva painotus liikenne- ja viestintäministeriössä ja myöskin Liikenne 12:ssa, jota olemme yhdessä rakentaneet.

Kalustojen osalta voin todeta sen, että meidän ollaan käyty erittäin tiivistä keskustelua eri sidosryhmien kanssa, metsäsektorin kanssa, näistä, ja myöskin silloin keväällä 22, kun arvioitiin, että neljä ja puoli vuotta riittäisi siihen, että rautatieyritykset ja teollisuusyritykset pystyisivät hankkimaan tätä EU-vaatimusten mukaista kalustoa, käytiin varmasti aika tarkkaan tätä läpi. Mutta silloin ei oltu ihan selkä seinää vasten, toisin kuin nyt. Eli nyt meillä ei ole enää minkäänlaista neuvotteluvaraa tai joustovaraa EU:n suuntaan, eli vuoden 29 alusta alkaen on oltava EU-vaatimusten mukainen kalusto käytössä. Tämä on venytetty äärimilleen. Siellä rikkomusmenettelyäkin ollaan jo kolkuttelemassa, mutta olemme nyt kuitenkin saaneet vähän tämmöisen herrasmiessopimuksen aikaiseksi, että hoidetaan tämä homma kuntoon nyt ja tällaista sitten ei tässä pamahda meille päälle.

Kokonaisuudessaan kaikkia yllätyksiä tulee, mutta nyt on kyllä niin vahvasti ja yksiselitteisesti viety se viesti koko alalle ja sidosryhmien kanssa, että varmasti se lopputulos on se, mitä me tarvitaan.

Sitten vielä ehkä tästä kaupunkiraideliikenteestä. Meillä on kolme asiaa: me halutaan turvallisia kuljettajia, turvallista infraa, turvallista kokonaisuutta, kalustoa. Myöskin nämä esitykset tukevat tätä meidän isoa tavoitettamme. — Kiitoksia.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Kiitokset ministerille.

Keskustelu päättyi.

Asia lähetettiin liikenne- ja viestintävaliokuntaan.