

Asia: VN/9334/2019

Hallituksen esitysluonnos raideliikennelain ja liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Suomen Satamaliitto ry on tutustunut hallituksen esitysluonnokseen raideliikennelain ja liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi. Ehdotetut muutokset tuovat lakeihin täsmennyksiä ja muutoksia, jotka kohdentavat sääntelyä tarkemmin ja selkeyttävät soveltamista myös satamien ylläpitämällä yksityisraiteilla. Erityisesti seuraaviin kahteen kokonaisuuteen ehdotettavat muutokset helpottavat rahtiliikenteen operointia ja sen hallinnointia.

1. Satamaraiteiden palvelupaikkarooli

Tavaraliikenteen raideyhteys on tärkeä osa palvelutarjontaa yksityisraidesatamille, sillä raideyhteys mahdollistaa maapuolen kuljetuksissa suuren kapasiteetin. Raideyhteys ei silti automaattisesti luo kysyntää, koska lastinantajalle paras logistinen ketju rakentuu monesta eri osatekijästä, joista kuljetus valittuun/valitusta satamasta on vain yksi. Satamat toimivat kuljetuspalveluissaan kilpailluilla markkinoilla muiden satamien kanssa sekä kansallisesti että kansainvälisesti.

Rautatiemarkkinasääntelyyn, kuten hinnoitteluun kuuluvissa asioissa satamayhtiön asema rataverkon haltijana tuottaa vaikeuksia, koska ratamaksun määräytymisen periaatteet perustuu valtion osarahoitukseen raideinvestoinneissa. Satamayhtiöt toteuttavat hallinnoimansa alueen rataverkon omina strategisina investointeina, osana sataman palvelukokonaisuuden kehittämistä.

Satamatoimiala kannattaa yksityisraiteidensa hallinnollisen roolin muuttamista rautatiemarkkinadirektiivin mukaiseksi palvelupaikaksi. Se tarjoaa rataverkkopalvelun tarjoamiseen johdonmukaisemman sääntelykehyksen ja haluttaessa mahdollisuuden hinnoitella palvelu kustannuksia vastaavasti.

Turvallisuuden ja yhteentoimivuuden vaatimusten osalta satamayhtiöt ovat jatkossakin rataverkon haltijoita. Koska satama-alueen rataverkon laajuus ja liikenteen määrä vaihtelevat suuresti eri satamien kesken on hyvä, että 108 § rataverkon haltijan toimintojen ulkoistamisesta ja jakamisesta täsmentyy. Satamayhtiöillä on siten selkeämmin määritelty mahdollisuus ostaa palvelua alaan erikoistuneelta yhtiöltä tai toiselta rataverkon haltijalta.

1. Vaihtotyön turvallisuus

Satama on junakuljetuksissa rahtien purkua ja lastausta palvelevaa vaihtotyöaluetta. Vaihtotyössä sataman liikennepaikalle saapunut juna 'pilkotaan' ja junanvaunut siirretään terminaaleihin käsiteltäviksi. Tämän jälkeen vaunut kootaan uudelleen junaksi, ja rautatieyritys vie sen satamasta uuteen määränpäähänsä.

Vaihtotyötä voi tehdä alueen omalla vaihtotyökalustolla ilman turvallisuustodistusta (18 §) silloin, kun rataverkon haltija (satamayhtiö tai terminaalioperaattori) on sulkenut rataverkon tai sen osia muulta liikenteeltä. Tilapäinen sulkeminen voidaan tehdä fyysisellä merkillä tai liikenteenhallinnan menettelyillä, jotka kuvataan rataverkon haltijan turvallisuuslupaansa sisältyvässä turvallisuuden johtamisjärjestelmässä (30 §) tai ilmoitusmenettelyn valinneilla rataverkon haltijoilla siihen liittyvissä hallintamenettelyissä.

On tärkeää, että sataman liikennepaikalla voidaan jatkossakin tehdä operatiivisten toimintojen vaatimaa vaunujen siirtoa ilman hallinnollisesti raskasta turvallisuustodistusta. Yksityisraiteen haltija vastaa rataverkon turvallisesta käytöstä ja riskien hallinnasta harjoittamansa toiminnan laajuus huomioiden (31 §).

Rautatieliikenteen kuljettajalta vaadittavaa lupaa (69 §) ei ole vaadittu vaihtotyökalustoa kuljettavalta henkilöltä niin kauan kun operoidaan suljetulla alueella. Lakiin ehdotetaan nyt lisättäväksi tarkennus, joka sallii vaihtotyön jatkumisen alueen ulkopuolelle kunhan se ei ulotu valtion rataverkon liikennepaikkaan saakka, lukuunottamatta joukkoa laissa nimettyjä liikennepaikkoja. Lisäys on tärkeä, sillä se antaa joustavuutta vaihtotyön tekemiseen turvallisuutta vaarantamatta.

Tarnanen-Sariola Kirsti
Suomen Satamaliitto ry