

Asia: VN/9756/2022

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi raideliikennelain muuttamisesta annetun hallituksen esityksen (HE /2022 vp) täydentämisestä

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

VR-Yhtymä Oy (VR) kiittää mahdollisuudesta lausua asiassa ja toteaa seuraavaa:

Yhteenveto

Venäläisten tavaravaunujen käyttöä Suomen sisäisessä liikenteessä ei tule sallia edes väliaikaisesti – kotimaisten raakapuukuljetusten lisääntyneeseen tarpeeseen pystytään vastaamaan kotimaisella EU-standardin mukaisella kalustolla.

- Venäläisten tavaravaunujen käyttö Suomen sisäisessä liikenteessä vaarantaisi rautatieturvallisuutta ja huoltovarmuutta.
- Lainmuutoksella ohitettaisiin käytännössä kokonaan niin EU-tyyppihyväksyntävaatimukset kuin kunnossapitosertifiointivaatimuksetkin.
- Huoltovarmuus vaarantuisi, koska venäläinen kalusto on käytännössä täysin riippuvaista venäläisestä kunnossapidosta, huolto-ohjelmista ja varaosista.
- Venäläisen vaunukaluston ominaisuudet vaikuttavat rautatieturvallisuuteen, radan kulumiseen, ja ratakapasiteetin käyttöön.

Kotimaisten raakapuukuljetusten lisääntyneeseen tarpeeseen pystytään vastaamaan kotimaisella EU-standardin mukaisella kalustolla ja vaunuston kiertonopeutta tehostamalla.

- Aktiiviset keskustelut kotimaan kasvavista puunkuljetusmääristä ja siihen sitoutuvasta vaunukapasiteetista ovat koko ajan käynnissä.

- Nykyisen kotimaisen vaunuston kiertonopeutta pystytään nostamaan merkittävästi ja tämän saavuttamiseksi työstetään laajasti uusia kuljetuskonsepteja, joista ensimmäiset ovat nyt menossa tuotantoon.
- Kotimaisen vaunukaluston määrää on jo maaliskuun aikana nostettu uusilla vaunuilla ja uusien vaunujen tuotanto jatkuu koko ajan. Lisäksi vanhan kaluston lisäsaneerauksia on jo käynnistetty.
- Kotimaisen vaunukaluston määrän sijaan vielä suurempi rajoite kasvaneen junapuun määrän toimittamiseen tehtaille on ratakapasiteetti.
- Venäläisen kaluston huoltovarmuus- ja rautatieturvallisuusriskit pystytään välttämään pitäytymällä kotimaisessa EU-lainsäädännön mukaisessa kalustossa.

Käytännössä esitetty malli johtaisi voimassaoloaikanaan merkittävään kotimaisen vaunukaluston osittaiseen alasajoon ja pahimmillaan kotimaisen vaunutuotannon loppumiseen kokonaan.

- Venäläinen vaunukalusto on kotimaista kalustoa halvempaa, mikä suosii selvästi venäläisen kaluston käyttämistä. Venäläinen kalusto ei ole kuitenkaan turvallisuudeltaan samaa tasoa, kuluttaa enemmän rataa ja vie enemmän ratakapasiteettia teknisine rajoitteineen, mm. nopeusrajoitusten osalta.

VR:n näkemyksen mukaan lakiluonnoksen vaikutustenarviointiin tulisi sisällyttää YTM-asetuksen mukainen riskienarviointi, markkinavaikutustarkastelua tulisi täydentää operaattoreiden yritysostojen näkökulmasta ja Suomen tulisi käynnistää uusi keskustelu komission kanssa huoltovarmuuteen ja turvallisuuteen liittyvistä riskeistä. Lisäksi vaikutustenarvioinnissa tulisi nykyistä tarkemmin selvittää Venäjän valtiolliseen toimijaan liittyvät sopimusriskit sekä tullilainsäädäntöön liittyvät kysymykset.

1. Venäläisten tavaravaunujen käyttöä Suomen sisäisessä liikenteessä ei tule sallia edes väliaikaisesti – kotimaisten raakapuukuljetusten lisääntyneeseen tarpeeseen pystytään vastaamaan kotimaisella EU-standardin kalustolla

Liikenne- ja viestintäministeriö esittää metsäteollisuuden aloitteesta raideliikennelain 80 §:ää koskevaa muutosta, jolla sallittaisiin Venäjälle ja Baltian maihin rekisteröityjen venäläisen GOST-standardin mukaisten tavaravaunukaluston käyttö Suomen sisäisissä puutavarakuljetuksissa. Raideliikennelain 80 §:n mukaan Venäjältä saapuvilla kalustoyksiköillä saa liikennöidä ainoastaan Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä.

VR on useista painavista syistä johtuen vastustanut vuodesta 2018 alkaen esillä ollutta ja tuolloin hieman eri muodossa esitettyä lainmuutosta. Nykyisessä ulko- ja turvallisuuspoliittisessa tilanteessa perustamme näkemyksemme erityisesti liikenneturvallisuuteen, huoltovarmuuteen, rataverkon

lisääntyvään kulumiseen ja kuormitukseen sekä liikenteen kapasiteettiin ja sujuvuuteen liittyviin riskeihin.

Rautatieturvallisuuden ylläpitäminen ja kehittäminen edellyttävät rautatieturvallisuutta mahdollisesti uhkaavien vaarojen tunnistamista ja hallintaa. YTM-asetusta eli komission täytäntöönpanoasetusta riskien arviointia koskevasta yhteisestä turvallisuusmenetelmästä ((EU) N:o 402/2013 ja (EU) 1136/2015) tulee noudattaa kaikissa rautatiejärjestelmän muutoksissa, jotka ovat turvallisuuden kannalta merkittäviä. YTM-asetusta sovelletaan myös toiminnallisiin muutoksiin, kuten uudet tai muutetut toimintaohjeet ja kunnossapitomenettelyt.

Lainvalmistelun yhteydessä ei ole tehty YTM-asetuksen mukaista muutoksen merkittävyyden arviointia, eikä sen edellyttämää riskienarviointia. Näkemyksemme mukaan lainmuutoksen ehdotettu määräaikaisuus tai riskien seuraamiseksi ehdotettu työryhmä eivät poista tätä tarvetta. Hyvän lainsäätämisen prosessin näkökulmasta näemme ennakoivan riskienarvioinnin perusteltuna. Todettakoon lisäksi, että edellä mainittuja riskejä on osin tunnistettu myös viranomaisten toimesta jo aiemmin ja viittaamme tältä osin Traficomien selvitykseen vuodelta 2016 (Venäläisen standardin mukaisen rautatiekaluston käytön lisäämisen vaikutukset Suomessa, Trafi 24-2016).

Metsäteollisuus on VR:n tärkeä asiakas ja näemme, että metsäteollisuuden tarpeita pystytään muuttuneessa tilanteessa edistämään myös ilman riskialttiita lainsäädäntömuutoksia. Käynnissä olevan aktiivisen yhteistyön kautta on jo löydetty ja mahdollista edelleen löytää toiminnallisia sekä operatiivisia ratkaisuja metsäyhtiöiden ja operaattoreiden yhteisen haasteen ratkaisemiseksi.

VR:n näkemyksen mukaan pystymme nopealla aikataululla helpottamaan metsäteollisuuden haasteita kuljetusketjuja ja vaunukiertoja tehostamalla sekä jo suunniteltujen kotimaisten EU-standardin mukaisten raakapuuvaunujen saneerausta aikaistamalla, nopeuttamalla ja saneerattavien vaunujen lukumäärää lisäämällä. Osa toimenpiteistä on jo toteutuksessa ja osa toimenpiteistä saadaan tuotantoon kuukauden sisällä.

1.1. Venäläisten tavaravaunujen käyttö Suomen sisäisessä liikenteessä vaarantaisi rautatieturvallisuutta ja huoltovarmuutta

1.1.1. Venäläisen vaunukaluston ominaisuudet vaikuttavat rautatieturvallisuuteen, radan kulumiseen ja ratakapasiteetin käyttöön

Venäläisten vaunujen merkittävän lisäyksen myötä Suomen sisäisessä liikenteessä liikenteen turvallisuuden riskit nousisivat. Venäläisen vaunukaluston teknisessä yhteentoimivuudessa on ongelmia, jotka vaikuttavat radan kulumiseen, turvallisuuteen ja ratakapasiteetin käyttöön.

Verrattuna EU-standardin mukaisiin vaunuihin turvallisen vaihtotyöoperoinnin näkökulmasta venäläisten vaunujen varustus on puutteellinen. Lovipyörien määrä suhteessa suoritteeseen on noin kolminkertainen ja kuumakäyntejä on selvästi enemmän – jopa nelinkertainen määrä verrattuna kotimaisessa raakapuukalustossa käytettyihin K14- ja K16-telillisiin vaunuihin.

Rataverkon kunnossapitotarve ja -kustannukset kasvaisivat kaluston teknisten erojen vaikuttaessa kaluston kulkuominaisuuksiin ja nopeuttaisivat radan osien kulumista etenkin vaihteissa. Rataverkon hyvä kunto on turvallisen junaliikenteen ehdoton edellytys. Olisi periaatteellisesti vaikea hyväksyä rataverkkoa kuormittavien tekijöiden lisäämistä venäläisten vaunujen käytön merkittävän lisäämisen myötä. Rataverkkoon kohdistuu jo tälläkin hetkellä yli miljardin euron korjausvelka, mikä hidastaa henkilöliikenteen matka-aikoja ja heikentää elinkeinoelämän kuljetusten toimitusvarmuutta.

Ratakapasiteetin käyttövaraus Suomen pääosin yksiraiteisella rataverkolla lisääntyisi ja muu liikenne hidastuisi. Venäläistä kalustoa joudutaan kuljettamaan teknisten rajoitusten vuoksi normaalia alhaisemmalla nopeudella ja rataverkon kapasiteetin riittävyys on jo nykyisellään haaste. Venäläisen standardin mukainen telirakenne aiheuttaa myös tärinää radanvarren pehmeikköalueilla. Väylävirasto on tämän johdosta joutunut asettamaan hiilikuljetuksille nykyisillä kansainvälisen liikenteen reiteillä ylimääräisiä nopeusrajoituksia tärinästä aiheutuvien haittojen vähentämiseksi.

1.1.2. Lainmuutoksella ohitettaisiin niin EU-tyyppihyväksyntävaatimukset kuin kunnossapitosertifiointivaatimuksetkin

Venäläisten tavaravaunujen liikennöinnissä Suomen rataverkolla korostuvat kansalliset liikenneturvallisuus- ja huoltovarmuusriskit erityisesti liittyen riippuvuuteen venäläisistä varaosista ja kaluston välttämättömistä kunnossapitotoimista Venäjällä. Nyt käsiteltävänä olevassa ennennäkemättömässä lainsäädännöllisessä poikkeusmenettelyssä ohitettaisiin EU-tyyppihyväksyntävaatimukset ja kunnossapitosertifiointit, joiden tärkeimmät tavoitteet ovat kalustoturvallisuus, rautatiehenkilöstön työturvallisuus ja kaluston kunnossapito-ohjelman soveltuminen kyseiselle kalustolle. Näiden kriteerien kautta varmistetaan rautatieliikenteen turvallinen operointi.

Lakiluonnoksen mukaan liikenne- ja viestintävirasto voisi myöntää poikkeuksen raideliikennelain 72 §:ssä säädetystä kunnossapidosta vastaavan yksikön sertifiointivaatimuksesta. Lainmuutoksessa ohitettaisiin kunnossapidosta vastaavan yksikön määrittely- ja sertifiointivaatimus samaan aikaan, kun puutavarakuljetuksesta vastaava rautatieyritys ja lastinantaja kantaisivat täyden vastuun kalustolle aiheutuvasta vahingosta sinä aikana, kun kalustoyksiköitä käytetään Suomessa.

Venäläinen kalusto edellyttää kullekin kalustotyyppille suunniteltua kunnossapito-ohjelman mukaista kaluston kunnan seuranta- ja turvallisuuden varmistamista kyseistä kalustotyyppiä tuntevan kunnossapitäjän taholta. Esimerkiksi pyöräkertojen, telien ja jarrulaitteiden systemaattinen kuntoa

ylläpitävä kunnossapito tulee tehdä kalustoa tuntevan kunnossapitäjän toimesta. Pidempiaikaiset siirrot muun kuin suunnitellun kunnossapidon alaisuuteen aiheuttavat turvallisuusriskejä.

Lakiluonnoksessa todettu menettely olisi voimassa 31.12.2023 saakka, mutta sitä voitaisiin tarvittaessa jatkaa kertaluonteisesti 31.12.2025 saakka. Pisimmillään venäläisellä kalustolla operoitaisiin siis yli kolmen vuoden ajan 31.12.2025 asti ilman, että operointialueella on riittävät sertifiointit omaavaa kunnossapitoyksikköä.

1.1.3. Venäläinen kalusto on käytännössä täysin riippuvaista venäläisistä huolto-ohjelmista ja varaosista – myös sopimukselliset riskit saattavat realisoitua

Venäläisten vaunujen nykyinen käyttö suorassa kansainvälisessä liikenteessä itärajalta suomalaisiin satamiin on kehitetty vuosien saatossa ja nykyisessä menettelyssä optimoidaan etenkin pyöräkertojen, telien ja vetolaitteiden kunto siten, että niillä pystytään hallitusti tekemään vain kyseessä oleva kuljetus, ei pidempiaikaista käyttöä Suomessa. Vaunujen käyttö Suomen rataosuuksilla perustuu nykytilanteessa siihen, että ne ovat vain rajatun osan liikkumisestaan varsinaisen kunnossapitäjän valvonnan ulkopuolella. Tiettyyn tarkastusmenettelyyn perustuen rajalla otetaan vastaan tekniikaltaan vain kunnossa olevia vaunuja.

Käytännössä venäläisten vaunujen huolto-ohjelmat, huoltohistoriatiedot sekä lähestulkoon kaikki tarvittavat varaosat ovat Venäjällä, mikä on sekä liikenneturvallisuus- että huoltovarmuuskulmasta kestävätilanne. Varaosiin kohdistuu jo tällä hetkellä rajoitteita, jotka voivat estää varaosien tuonnin Suomeen. Riippuvuus venäläisistä varaosista ja välttämättömistä kunnossapitotoimista Venäjällä on myös ristiriidassa suhteessa EU:n pyrkimykseen minimoida riippuvuus mm. venäläisestä teollisuudesta.

Esityksessä todetaan suoraviivaisesti, että pääsääntöisesti vaunuille riittäisi vain viiden vuoden välein tehtävät määrävälihuollot. Todellisuudessa tilanne on kuitenkin monimutkaisempi. Tiedossamme on, että lukuisille vaunutyypeille välttämätön venäläisen huolto-ohjelman mukainen välikorjaus täytyy tehdä huomattavasti useammin eli noin kolmen vuoden välein. Ymmärryksemme mukaan joillekin vaunuista on luultavasti määritetty myös kilometripohjaisia rajoja, kuten välikorjausta pienemmän huollon tarve 80 000 kilometrin jälkeen, mikä vastaisi arviolta vain 1-2 vuoden operointiaikaa Suomen sisäisessä liikenteessä. Lisäksi tulisi huolella selvittää venäläisille vaunuille huolto-ohjelmavaatimukset Suomen sisäisessä liikenteessä huomioiden teknisen yhteentoimivuuden haasteet ja vaikutukset siitä näkökulmasta, että ns. normaalitilanteessa vaunut eivät operoi pitkäaikaisesti suomalaisella 1524 mm rataverkolla. Esimerkiksi pyöräkertojen jatkuvasta käytöstä 1524 mm rataverkolla ei ole tietoa.

Lisäksi on huomioitava, että muutaman vuoden välein tehtävät ennakoitavat huoltotoimenpiteet ovat vain pieni osa kunnossapito-ohjelman mukaisista kunnossapitotoimista. Suurin osa kaluston

turvallisuutta varmistavista toimenpiteistä on erilaisia toistuvia kriittisten komponenttien visuaalisia tarkastuksia, joissa tietyillä kriteereillä varmistetaan kaluston turvallisuus ja luotettavuus liikenteessä. Kaluston kulumisesta johtuvaa tietoa ei ole Suomessa.

Huolto-ohjelman mukaisten ennakoitujen kunnossapitotoimien lisäksi vaunuille joudutaan säännöllisesti tekemään vika- ja vauriokorjauksia, joista valtaosaa ei pystyittäisi tekemään Suomessa. Suomessa on hyvin vähän varaosia venäläisiin vaunuihin ja Suomessa pystytään tällä hetkellä tekemään vain erittäin rajattuja kunnossapitotoimia venäläisille raakapuuvaunuille, kuten esimerkiksi jarruletkujen ja pyöräkertojen vaihtoja. Näidenkin varaosien uushankinta jouduttaisiin tekemään Venäjältä. Vaunujen vikaantumiset johtaisivat nopeasti käyttökieltoon, ellei uusia osia saataisi Venäjältä. Myöskään muualta EU-alueelta ei ole suoraan saatavissa uusia venäläisen OSJD/GOST-standardin mukaisia vaunuja tai niiden tärkeimpien komponenttien uusvalmistusta.

Käytännössä venäläisiä vaunuja ei pystyittäisi myöskään logistisesti riittävän tehokkaasti siirtämään esimerkiksi suoraan Baltiaan kunnossapidettäväksi, vaan kunnossapitotoimenpiteet pitäisi joko tehdä Venäjällä tai kuljettaa vaunut rautateitse Venäjän kautta Baltiaan. Tämä olisi tehotonta, aikaa vievää ja lukuisien epävarmuuksien johdosta myös riskialtista.

VR:n ja Venäjän rautatieyhtiön RZD:n välisen sopimuksen perusteella venäläiset vaunut on palautettava Venäjälle vaunujen purun jälkeen ja viimeistään kuuden kuukauden sisällä rajanylityksen jälkeen. VR:n ja Venäjän välisen sopimuksen taustalla on Suomen ja Venäjän välillä solmittu valtiosopimus. Sekä valtiosopimuksen että VR:n ja Venäjän rautatieyhtiön välisen sopimuksen lähtökohtana on, että venäläiset vaunut saapuvat Suomeen vain kuljetustehtävän suorittamista varten, jonka jälkeen ne palautetaan Venäjälle. VR toimii rajapalveluissa vaunujen vastaanottajana ja niiden palauttajana. Riippumatta siitä, onko venäläinen tavaravaunu metsäyhtiöiden omistuksessa, Venäjän rautatiet saattaa omasta näkökulmastaan valtiollisena toimijana tulkita näitä sopimuksia laajasti, mistä voi aiheutua ennalta arvaamattomia vaatimuksia ensisijaisesti VR:ää ja toissijaisesti muita toimijoita kohtaan.

Lainvalmistelussa tulisi lisäksi huomioida EU:n ja Suomen tullilainsäädännön määrittämät vastuut kaikille toimijoille mukaan lukien kuljetusyrietykset. Lakiluonnoksessa ei ole nykymuodossaan otettu kantaa siihen, että kalusto on tuotu maahan kuljetusvälineenä väliaikaisen maahantulon menettelyssä.

Edellä kuvatulla tavalla venäläisiä vaunuja jouduttaisiin käytännössä käyttämään Venäjällä ja luottamaan siihen, että ne palautuvat Suomeen. Todettakoon esimerkkinä, että Venäjän vientikieltoon perustuvien tullauskäytäntöjen vuoksi VR ei tällä hetkellä pysty palauttamaan omistamansa Finnlogin tyhjiä raakapuuvaunuja Suomeen.

Metsäteollisuuden käyttämä venäläinen kalusto olisi lakiluonnokseen kirjatusta optimistisista arvioista huolimatta käytännössä täysin riippuvainen joko Venäjän puolen rautatiekuljetuksista tai Venäjällä tehtävistä kunnossapitotoimista. On myös epäselvää, mikä taho hoitaisi kunnossapitoon liittyvää toimintaa Venäjän suuntaan. Riskien realisoituminen ei vaikuttaisi ainoastaan metsäteollisuuden vaan myös rautatieoperaattoreiden liiketoimintaedellytyksiin ja ennen kaikkea rautatieturvallisuuteen.

1.2. Kotimaisten raakapuukuljetusten lisääntyneeseen tarpeeseen pystytään vastaamaan kotimaisella EU-standardin mukaisella kalustolla ja vaunuston kiertonopeutta tehostamalla

1.2.1. Aktiiviset keskustelut kotimaan kasvavista puunkuljetusmääristä ja siihen sitoutuvasta vaunukapasiteetista ovat koko ajan käynnissä

Metsäteollisuus on todennut, että kotimaisesta puutavarakuljetuksiin tarkoitetuista kalustosta on pulaa ja tästä syystä olisi välttämätöntä saada lisäkalustoa kansainvälisten puukuljetusten korvaamiseksi Suomen sisäisillä puutavarakuljetuksilla. Lakiluonnos koskisi Suomessa toimivien metsäteollisuuden yritysten omistamia ja kolmansista maista vuokraamia venäläisen standardin mukaisia raakapuuvaunuja. Metsäteollisuudella on omistuksessaan tai vuokrattuna noin 3000 venäläistä vaunua.

VR haluaa tukea metsäteollisuutta tässä haastavassa tilanteessa ja olemme käyneet aktiivista keskustelua kaikkien metsäyhtiöiden kanssa kotimaisten raakapuuvaunujen riittävyyden varmistamisesta siitä asti, kun metsäyhtiöt ilmoittivat lopettavansa puuntuonnin Venäjältä.

Hyvällä yhteistyöllä metsäyhtiöiden kanssa olemme pystyneet arvioimaan kotimaan kasvavat puunkuljetusmäärät ja tuleamme varmistamaan siihen sitoutuvan vaunukapasiteetin riittävyyden. Metsäteollisuuden ilmoittamat lisäkapasiteettitarpeet muodostavat tämän hetken arvion mukaan noin 20 %:n lisätarpeen verrattuna nykyisellä kalustomäärällä aiemmin ajettuihin junapuumääriin. Lakiluonnoksen taustatiedoissa mainittu 1300-1500 vaunun tarve vastaisi puolestaan noin 50 %:n lisäystä nykyiseen vaunukapasiteettiin.

1.2.2. Vaunukapasiteetin nostamiseksi investoidaan kotimaiseen lisäkalustoon ja nopeamman kiertonopeuden saavuttamiseksi työstetään laajasti uusia kuljetuskonsepteja

Kotimaisen kaluston määrän lisäämiseksi on jo käynnissä sekä uushankinta- että saneerausinvestointeja.

Kaluston määrän lisäksi jopa oleellisempi tekijä on kotimaisen vaunuston kiertonopeus, jonka nopeuttamiseksi työstämme uusia kuljetuskonsepteja yhdessä metsäyhtiöiden kanssa. Nopealla aikataululla kehitetyillä uusilla konsepteilla, esimerkiksi kiinteästi tietyn lastausalueen ja tehtaan välillä kiertävällä ns. pendelijunalla, on pystytty useissa tapauksissa jopa puolittamaan kiertoaika tuplata vaunustosta saatava kuljetuskapasiteetti. Ensimmäiset muuttuneen tilanteen johdosta suunnitellut uudet kuljetuskonseptit ovat tällä hetkellä jo menossa tuotantoon.

1.2.3. Kotimaisen vaunukaluston määrän sijaan vielä suurempi rajoite kasvaneen junapuun määrän toimittamiseen tehtaille on ratakapasiteetti

Venäläisen standardin raakapuuvaunujen käyttö ei poista kasvaneen kotimaisen raakapuun kysynnän pääasiallista pullonkaulaa eli ratakapasiteetin puutteita.

Lakiluonnoksessa onkin mainittu, että Kouvola–Imatra-välillä ratakapasiteetti muodostaa rajoitteen. Toisaalta kuitenkin todetaan, että tuontipuun kuljetuksia poistuu tältä rataosuudelta. Haluaisimme täydentää, että tämän rataosan merkittävimpiä pullonkauloja on Luumäki-Lappeenranta väli, joka on yksiraiteinen, eikä tältä väliltä käytännössä lainkaan poistu tuontikuljetuksia. Tuontikuljetukset toimivat pääasiassa reiteillä Vainikkalasta Kouvolaan sekä Imatralta Lappeenrantaan.

1.2.4. Huoltovarmuus säilytetään EU-standardin mukaisella kalustolla

Pidättäytymällä EU-standardin mukaisen kaluston käytössä, torjutaan huoltovarmuusriski sekä turvallisuuspoliittisista heilahteluista aiheutuvat riskit elinkeinoelämän kuljetuksille. Samalla varmistetaan vähintään sama kokonaistaloudellinen tehokkuus kuin venäläistä kalustoa käyttämällä.

EU-standardin mukaisen kaluston käytöllä vältytään venäläisten vaunujen pitkäaikaisilta negatiivisilta vaikutuksilta sekä operaattoreiden että infranhaltijan kustannuksiin ja turvataan kotimaisen vaunu- ja komponenttituotannon jatkuminen Suomessa.

2. Käytännössä esitetty malli johtaisi voimassaoloaikanaan merkittävään kotimaisen kaluston tarpeen vähenemiseen ja pahimmillaan kotimaisen vaunutuotannon loppumiseen kokonaan

Venäläinen kalusto on halvempaa käyttää kuin EU-standardin mukainen kotimainen kalusto ja tämän vuoksi onkin ymmärrettävää, että metsäteollisuus kustannussyistä haluaisi käyttää venäläistä kalustoa nykyistä laajemmin. Arviomme mukaan lakiluonnos voisi koskea jopa ~3000 venäläistä puutavaravaunua, joista ~1000 on jo Suomessa. Lakiluonnoksessa ilmoitetulla vaunumäärällä pystyttäisiin kasvaneiden kotimaan puukuljetusten vaatiman lisäkalustotarpeen lisäksi korvaamaan myös merkittävä osa nykyisten kotimaan kuljetusten vaunutarpeesta.

Lakiluonnos tulisi johtamaan siihen, että vähintään venäläisen kaluston käyttöönoton määräajaksi kotimaista kalustoa pitäisi seisottaa ylimääräisten investointien säästämiseksi. Venäläinen kalusto syrjäyttäisi kotimaisen kaluston. Käytännössä kotimaisten vaunujen uustuotanto, avainkomponenttien tuotanto sekä kunnossapito keskeytyisivät ainakin kolmeksi vuodeksi. Pahimmassa skenaariossa suomalainen vaunu- ja komponenttituotanto loppuisi kokonaan. Kumpikin vaihtoehto aiheuttaisi vääjäämättömästi työllisyysvaikutuksia suomalaisille osajille konepajateollisuudessa.

Lakiluonnoksessa on todettu, että ehdotettu sääntelymuutos ei avaisi Suomen ja EU:n rautatiemarkkinoita venäläisille rautatieyrityksille. Esitämme kuitenkin huolestamme siitä, että ajan myötä muuta venäläisen standardin mukaista kalustoa saatettaisiin sallia laajamittaisesti Suomen sisäiseen liikenteeseen. Tämä laajentaisi huoltovarmuusriskiä myös muihin tuoteryhmiin, kuten mm. kriittisiin polttoaine- ja kemikaalikuljetuksiin ja pienentäisi merkittävästi markkinoille tulon kynnystä venäläiselle operaattorille. Lakiluonnoksessa on viitattu myös lupaprosessiin venäläisten operaattoreiden markkinoilletuloa määrittävänä tekijänä. Tältä osin lakiluonnoksessa ei ole huomioitu, että Suomen markkinoilla jo toimivat operaattorit ovat periaatteessa kenen tahansa ostettavissa.

Tilanne voisi lopulta johtaa merkittävään asymmetriaan, koska Venäjä ei tiettävästi tähänkään asti ole ollut avaamassa suomalaisille operaattoreille vastavuoroista mahdollisuutta toteuttaa kuljetuksia Venäjän sisäisessä liikenteessä.

Lisäksi on valitettavasti nostettava esiin myös mahdolliset kansalliseen turvallisuuteen liittyvät riskit koskien venäläisen kaluston rajoittamatonta liikkumista Suomen rataverkolla.

3. Lakiluonnoksen vaikutustenarviointiin tulisi sisällyttää YTM-asetuksen mukainen riskienarviointi, markkinavaikutustarkastelua tulisi täydentää, Suomen tulisi käynnistää uusi keskustelu komission kanssa ja sopimuksellisia riskejä sekä tullilainsäädäntöön liittyviä kysymyksiä tulisi selvittää

Esityksen mukaista lainmuutosta yritetään saada voimaan jo 1.7.2022 mennessä. VR huomauttaa, että epästabailissa tilanteessa tulee varata tilaa huolelliselle harkinnalle ja vaikutustenarvioinnille, jotta epähuomiossa ei synny lainsäädännöllisiä erehdyksiä.

Lakiluonnoksesta ilmenee, että Liikenne- ja viestintäministeriö ei asian kiireellisyyden vuoksi pidä mahdollisena, että asiasta käynnistettäisiin uudet kahdenväliset keskustelut komission kanssa. Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että komission asettamien ehtojen täyttymisestä on komissiolle toimitettu riittävät tiedot syksyllä 2018 ja 24.3.2022 lähetetyllä kirjeellä ministeriö on lähinnä informoinut komissiota, että nykyisessä akuutissa kriisitilanteessa poikkeusmenettely olisi otettava väliaikaisesti käyttöön ja kansainvälisen liikenteen kalustoyksiköiden tilapäinen käyttö rautateiden kotimaan puutavarakuljetuksissa tilapäisesti sallittaisiin.

VR:llä ei ole tämän perusteella tietoa siitä, onko komissiota informoitu edellä mainituista huoltovarmuuteen ja turvallisuuteen liittyvistä riskeistä. EU:n ulko- ja turvallisuuspoliittinen tilanne on muuttunut radikaalisti ja VR pitää tarpeellisena, että komission kanssa käytäisiin uusi, perusteellinen keskustelu esitetyn lainmuutoksen vaikutuksista.

VR esittää, että lainvalmistelun puitteissa vaikutustenarviointiin sisällytettäisiin huolellinen YTM-asetuksen mukainen rautatieturvallisuuden riskienarviointi sekä markkinavaikutuksia kuvaavassa osiossa huomioitaisiin tilanne, jossa venäläinen rautatieyrittäjä tulisi OSJD/GOST-standardin mukaisella kalustolla harjoittamaan Suomen sisäisiä puutavarakuljetuksia Suomen markkinoilla jo toimivan operaattorin yritysosaston kautta.

Lisäksi vaikutustenarvioinnissa tulisi nykyistä tarkemmin selvittää Venäjän valtiolliseen toimijaan liittyvät sopimusriskit ja niiden mahdolliset heijastusvaikutukset Suomen raideliikennejärjestelmälle sekä tullilainsäädäntöön liittyvät kysymykset.

VR-Yhtymä Oy

Juslin-Uotila Jonna
VR Group