

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

Stora Enso tiedotti 2.3.2022 pysäyttävänsä kaiken tuotannon ja myynnin Venäjällä sekä viennin Venäjälle ja tuonnin Venäjältä. Stora Enso tuo Venäjältä noin 2,5 miljoonaa m³ kuitupuuta, pääasiassa koivukuitupuuta, vuosittain. Vuonna 2021 koko Suomen metsäteollisuuden käyttämästä puusta 12 prosenttia oli peräisin Venäjältä (9,3 milj. m³).

Venäjän tuonnista irtaantuminen kasvattaa nopeasti raaka-ainekuljetusten tarvetta Suomen rautatieverkolla. Logistiikka on yksi keskeinen haaste, kun venäläinen puu korvataan Suomen tehtailla. Kaluston puute on nyt muodostumassa pullonkaulaksi tuotantolaitosten raaka-ainesaatavuudelle, mikä voi pahimmillaan johtaa tuotannon supistumiseen.

Vaunukapasiteetti on jo nyt täydessä käytössä ja kuljetustarpeen kasvu edellyttää riittävää raaka-ainekuljetuksiin soveltuvan junavaunukaluston saatavuutta. Puukuljetuksiin tarvittavista vaunuista on ollut kotimaassa jatkuvaa pulaa. Krooniseen ja akuuttiin vaunupulaan puukuljetuksissa voidaan Metsäteollisuus ry:n arvion mukaan nykytilanteessa vastata yhteensä noin 1300 – 1500 vaunulla. Näin ollen vaunupulaan on saatava helpotusta Venäjän puuntuonnin loppumisen vaikutusten lieventämiseksi.

Näin ollen on tärkeää, että eduskunta hyväksyy hallituksen esityksen millä ehdotetaan täydennettäväksi 7.4.2022 eduskunnalle annettua hallituksen esitystä laiksi raideliikennelain muuttamisesta. Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi raideliikennelain 80 §:ää niin, että pykälässä sallittaisiin Venäjälle ja Baltian maihin rekisteröityjen Suomessa toimivien metsäteollisuuden yritysten omistamien puutavarakuljetusten vaunujen käyttö kansainvälisen liikenteen rautatiekuljetusten lisäksi myös Suomen sisäisissä puutavarakuljetuksissa. Myös muiden Venäjälle ja Baltian maihin rekisteröityjen puutavarakuljetusvaunujen käyttö olisi mahdollista Suomen sisäisissä

puutavarakuljetuksissa, jos lastinantaja on tehnyt vaunukaluston haltijan kanssa pitkäkestoisen vuokrasopimuksen kalustoyksiköiden käytöstä Suomen sisäisissä kuljetuksissa.

Metsäteollisuuden yrityksillä on omistuksessaan ja vuokrattuna puuntuontiin käytettyä ulkomaille rekisteröityä junavaunukalustoa, jonka käyttö Suomen sisäisessä liikenteessä ei ole nykyinsäädännön puitteissa sallittua. Kalustoa on jo nyt Suomen puolella vailla käyttöä, sillä vaunujen käyttö on sallittua vain yhdysliikenteessä, joka on käytännössä loppunut Venäjän puuntuonnin loputtua. Esimerkiksi Stora Ensolla on tällä hetkellä Suomessa satoja Stora Enson tytäryhtiön omistamaa Venäjälle rekisteröityä vaunua. Ulkomaisten vaunujemme huoltohistoria tiedossa ja varmistettu. Tämän lisäksi olemme varautuneet varaosien hankintaan ja tekemään huollot ajallaan.

Nykyisessä force majeure -tilanteessa metsäteollisuuden yritysten ulkomaille rekisteröidyn puukuljetuksiin tarkoitetun vaunukaluston käyttö Suomen kabotaasiliikenteessä on nopeasti sallittava. Merkittävän hankintalähteen hiipuessa puu kuljetetaan Suomen sisällä tuotantolaitoksille aiempaa kauempaa, mihin rautatiekuljetukset ovat soveltuvien ja ympäristöystävällisin vaihtoehto. Kuljetuksia ei tarvittavissa määrin pystytä siirtämään kumipyörien varaan kuljettaja- ja kalustopulan vuoksi.

Vaunujen vuokrausajan pitkäaikaisuuden ehdon tulisi mahdollistaa tilanne- ja tapauskohtaista joustoa ja harkintaa. Kuten lain perusteluissa tuodaan esille, lastinantajan ei esimerkiksi tarvitsisi tehdä kalustoyhtiön kanssa uutta sopimusta vuokravaunuista, jos osapuolet katsovat, että nykyinen kaluston vuokrasopimus on riittävän pitkäaikainen ja se jo nykyisellään mahdollistaa sen, että kalusto jää Suomeen pidemmäksi aikaa niin, että sitä voidaan käyttää Suomen sisäisissä puutavarakuljetuksissa. Vastaavaa tarkoituksenmukainen joustoa ja harkintaa tulisi voida soveltaa aina vuokrasopimuksen pitkäaikaisuuden arvioinnissa.

On huomattava, että Liikenne- ja viestintävirasto on jo myöntänyt käyttöönottoluvan OSJD/GOST-standardin mukaiselle kalustolle niiden käytön sallimiseksi Suomen rataverkolla tapahtuvaa kansainvälistä liikennettä varten. Tämä tarkoittaa, että Liikenne- ja viestintävirasto on jo tunnustanut, että kalusto täyttää olennaiset vaatimukset, joista säädetään kalustoyksiköiden ja muiden rautatiejärjestelmän osajärjestelmien markkinoille saattamisesta ja sitä koskevista vaatimuksista annetussa yhteentoimivuusdirektiivissä. Näin ollen samat kalustoyksiköt täyttäisivät lähtökohtaisesti olennaiset vaatimukset myös silloin, kun niitä käytettäisiin Suomen sisäisissä puutavarakuljetuksissa. Nämä vaatimukset liittyvät rautatieturvallisuuteen, luotettavuuteen, terveys- ja ympäristönsuojeluvaatimuksiin sekä riittävään tekniseen yhteensopivuuteen rautatiejärjestelmän muiden osajärjestelmien (etenkin rataverkon) kanssa. Kannatamme hallituksen esitystä, jonka mukaan näiden olennaisten vaatimusten täytyminen varmistettaisiin sillä, että Liikenne- ja viestintävirasto myöntää OSJD-jäsenvaltioista saapuville kalustoyksiköille käyttöönottoluvan vastaavalla tavalla kuin se jo nykyisellään myöntää kyseisille kalustoyksiköille silloin, kun niitä käytetään kansainvälisissä rautatiekuljetuksissa.

Yhdymme hallituksen esityksen kantaan, jonka mukaan OSJD-maista tuleville kalustoyksiköille ei ole Suomen rataverkolla tapahtunut onnettomuuksia kansainvälisessä rautatieliikenteessä sen enempää kuin EU-tyyppihyväksyntävaatimusten nojalla myönnettyille kalustoyksiköille. Kuten esityksessä todetaan, on huomattava, että OSJD-jäsenvaltioista tulevien kalustoyksiköiden turvallisuuden varmistamiseksi Liikenne- ja viestintävirasto myöntää tällaisille kalustoyksiköille käyttöönottoluvan. Kalustoyksiköt on hyväksytty OSJD-jäsenvaltioiden liikenteeseen ns. OSJD/GOST-standardien mukaisten tyyppihyväksyntävaatimusten mukaisesti ja nämä vaatimukset ovat rautatieturvallisuuden osalta yhtä tiukat kuin EU:n vastaavat tyyppihyväksyntävaatimukset.

On totta, että telirakenteet ja jarrujärjestelmät ovat OSJD-maista tulevissa kalustoissa poikkeavat, mutta se ei estä asiantuntijoiden (Traficom) mukaan niiden tilapäistä käyttöä. On myös huomattava, että suomalaisten metsäteollisuusyritysten ulkomaille rekisteröidyt vaunut ovat pääosaltaan uudempaa kalustoa, kuin mitä Suomessa yleisesti tällä hetkellä käytetään puukuljetuksiin.

Lisätietoja: Meri Siljama, yhteiskuntasuhdejohtaja, Stora Enso, meri.siljama@storaenso.com , +32491735605.

Lehmuskumpu Heidi
Stora Enso