

Asia: VN/9904/2025

Lausuntopyyntö väylälakien muutostarpeiden arviomuistiosta

Lausunnonantajan lausunto

Yleiset huomiot arviomuistiosta

Suomen Satamat ry kiittää pyynnöstä lausua väylälakien muutostarpeita käsittelevästä arviomuistiosta.

Suomi on erittäin riippuvainen merikuljetuksista, vuonna 2024 ulkomaankaupan kuljetusten volyymistä 95,3 % kuljetettiin meriteitse. Satamatoiminta on osa yhteiskunnan elintärkeitä toimintoja ja kriittistä infrastruktuuria, ja alalle on tullut paljon uusia velvoitteita ja tehtäviä Suomessa toteutettavan kokonaisturvallisuusmallin perusteella.

Suomen Satamat edustaa Suomessa toimivia satamanpitäjiä. Kilpailluilla markkinoilla toimivat satamat ovat vuoden 2015 alusta toimineet osakeyhtiömuotoisina, joko kuntien tai yksityisten omistamina yrityksinä. Yhdistyksellä on 27 jäsentä, jotka edustavat rannikolla ja Saimaalla toimivia rahti- ja matkustajaliikennettä palvelevia satamayhtiöitä.

Satamat ovat yleiseltä liikenteeltä eristettyjä alueita, joissa raide- ja tieliikenteen säädöskehys on osin erilainen kuin yleisellä väyläverkolla tai julkisessa liikenteessä. Rataverkko on satamissa palvelu, joka on olemassa asiakkaiden nykyisiä ja tulevia tarpeita varten ja sinne liikennöidään sopimusperusteisesti. Satamien yksityisellä rataverkolla kuljetettava rahdin määrä ja tyyppi sekä rataverkon laajuus vaihtelevat tuntuvasti. Rataverkon pituus vaihtelee kilometristä kymmeniin kilometreihin. Myös raideliikennettä hyödyntäviä satamaoperaattoriyritysten raideliikenneterminaaleja on satamissa vaihteleva määrä. Irtolastikuljetusten volyymit nimenomaan raideliikenteessä ovat suuria kuljetusmuodon suuren kapasiteettikyvyn takia, mutta se on merkittävä vaihtoehto myös säännöllisille ja projektimuotoisille muunlaisten tuotteiden kuljetuksille.

Liikennejärjestelmän toiminta ja sen kehittäminen koskee läheisesti satamia niiden yhteiskunnalle ja elinkeinoelämälle tarjoamien palveluiden vuoksi. Liikennejärjestelmän kehittäminen edellyttää tilan ja tarpeiden seuranta, jotta valtakunnalliset ja alueelliset kehittämistarpeet tulevat huomioiduiksi.

Yksityisraiteita koskeva sääntely

Suomen Satamat pitää satamaraiteiden näkökulmasta perusteltuna arviomuistion näkemystä siitä, että ”julkista liikennettä palvelevat yksityisraiteet rinnastuvat toiminnallisesti enemmän valtion rataverkkoon kuin perinteisiin yksityisraiteisiin”. Se mahdollistaisi edelleen rajattujen erillisten alueiden pääteraitteiden (teollisuus, logistiikka-alueet, satamat) erityispiirteiden huomioimisen. Jaottelu julkiseen ja yksityiseen liikenteeseen ei myöskään estäisi tulevaisuudessa perinteisten yksityisraiteiden rakentamista hankeyhtiömuodossa esim. satama- tai logistiikka-alueella. Kummallakin liikennöintitavalla on omat reunaehdonsa, joiden puitteissa rakentaminen ja käyttö toteutuu.

Yksityisraiteita säännellään sekä EU:n että kansallisella tasolla myös muissa rautateihin liittyvissä laeissa eri tavoin. Suomen Satamat tukee siksi arviomuistiossa esitettyä näkemystä: ”Myöskään raideliikennelakia (1302/2018) säädettäessä ei yksityisraidesääntelyä laadittaessa tunnistettu hankeyhtiöitä, vaan yksityisraiteita koskevan sääntelyn taustalla on raideliikennelaissakin ollut ajatus yksityisraiteista lähinnä kuntien, teollisuusyritysten ja satamien tavaraliikenteen raiteina. Tämän johdosta voi myös raideliikennelakia olla tarpeen täsmentää, jos hankeyhtiöiden suunnittelemat radat toteutetaan yksityisraiteina.”

Julkisen ja yksityisen liikenteen jaon olemuksen ohittavia vaatimuksia yksityisraiteille löytyy myös raideliikennelaissa. Siksi olisi hyvä ulottaa näiden lakien arviointi hankeyhtiömuotoiseen toimintaan. Mm. satamasektorilla merisatamien rataverkon haltijuuteen liittyy turvallisuuslupan velvoite, koska EU-sääntelyssä merisatamat katsotaan strategisesti merkittäviksi rataverkon laajuuteen ja liikenteeseen katsomatta. Vaatimus ei koske automaattisesti rataverkon omistavia sisävesisatamia ja ne ovat päässeet raideliikennelain 5 luvun mukaiseen yksityisraiteen haltijan ilmoitusmenettelyyn, joka on hallinnollisesti selkeästi kevyempi menettely kuin turvallisuuslupa.

Tutkimusoikeussääntely

-

Kiinteistökohtainen meluntorjunta

-

TEN-T-asetukseen liittyvät lainsäädännön kehittämistarpeet

Satamien TEN-T-luokittelu liittyy ensisijaisesti niiden olemukseen meriliikenteelle palveluita tarjoavana toimintana, ei niiden toimintaan yksityisraiteen haltijana tai raideliikenteen palvelupaikan ylläpitäjänä. TEN-T-vaatimukset satamatoiminnassa rajautuvat infrastruktuurin osalta liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien, kuten maasähkön ja nesteytetyn maakaasun (LNG) jakeluinfrastruktuurin tarjoamiseen satamassa, jota seurataan nykyisin AFIR-asetuksen omalla raportointijärjestelmällä. Sähkövedon ulkopuolella jäävien satama- ja muiden vastaavien raiteiden vaihtoehtoisten käyttövoimien infrastruktuuri on huomioitu ja arvioitu LVM:n 2024 julkaisemassa

kansallisessa jakeluinfraohjelmassa. Liikennehallinnon sisällä eri toimijat vastaavat satamatoiminnan ja raideliikenteen seurannasta.

TEN-T-vaatimusten seuranta tehdään erikseen satamatoiminnassa ja raideliikenteessä kumpaankin toimintaan osoitetuille toimivaltaisille viranomaisille. Pidämme keskeisenä, että nämä yhteydet säilyvät ja että uuden TENtec -järjestelmän tullessa käyttöön EU:lle tehtävän raportoinnin koordinointi ja järjestelyt tehdään viranomaisten ja jäsenvaltioiden kesken. Suomen Satamat katsoo, että tehtävä sopii jatkossakin parhaiten Väyläviraston hoidettavaksi, myös muiden kuin valtion väylien osalta. Satamat liikennejärjestelmän toimijoina osallistuisivat tarpeen mukaan omien tietojensa toimittamiseen Väylävirastolle.

Tunnelidirektiivin täytäntöönpanon täydentäminen

-

Varautumista ja häiriötilanteita koskeva sääntely väylälaeissa

Arviomuistiossa varautumisen ja häiriötilanteiden sääntelyn kehittämistarpeita tarkastellaan väylälakien näkökulmasta. Eri liikennemuotoja palvelevan satamatoiminnan näkökulmasta olisi tärkeää, että arviointi kattaisi myös suoraan ja epäsuoraan radanpitoa, raideliikennettä ja liikennejärjestelmää koskevia, eri hallinnonaloilta tulevia vaatimuksia päällekkäisyyksien välttämiseksi.

Esimerkki: CER-direktiivin toimeenpano edellyttää Euroopan elintärkeän infrastruktuurin määrittelyä ja nimeämistä sekä järjestelyitä sen suojaamisen parantamiseksi. Ottaen huomioon, että Suomessa huoltovarmuustoiminta koskee myös rataverkkoa ja raideliikennettä, on direktiivin toimeenpanon yhteydessä tarpeen arvioida miten esim. kriittisten yksityisraiteiden valinta ja suojaamisen tapa eroavat toisistaan ja miten se mahdollisesti vaikuttaa väylälakeihin.

Häiriötilanteisiin liittyvät viranomaisten toimivaltuudet ovat tarpeellinen tarkastelun kohde. Satamien yksityisraiteilla aihe saattaa tulla eteen mittaluokaltaan suurissa onnettomuustilanteissa tai huoltovarmuuden tai varautumisen äkillisesti hoidettavissa poikkeuksellisissa tilanteissa. Valmiussuunnittelun järjestäminen liikennejärjestelmässä -määräys velvoittaa kaikkia rataverkon haltijoita, myös yksityisen liikenteen palveluita tarjoavia yksityisraiteita. Niille on huoltovarmuustoiminnassa saatu vuonna 2024 valmiiksi arviointikehikko oman jatkuvan toiminnan varmistamiseen tarvittavista materiaaleista ja niiden määrästä. Valtiolla saattaa kuitenkin olla pidemmälle meneviä tarpeita poikkeusoloissa. Siksi valtion ja yksityisen varautumisen yhteensovittaminen ja siihen liittyvät toimivaltuudet tarvitsevat tarkastelua.

Arviomuistiossa esitetyt muut muutostarpeet

-

Oletteko tunnistanee väylälaeissa muita muutostarpeita kuin arviomuistiossa käsitellyt?

Lainsäädäntöön liittyy satamien näkökulmasta niveltymättömyyttä sekä EU- ja kansallisen tason että eri toimialoja koskevan lainsäädännön kesken. Se koskee myös radanpitoa. Lainsäädäntökehityksen yksinkertaistaminen ja koordinoiminen olisi tervetullutta, mikäli siihen raidesääntelyn kokonaisuudessa löytyy keinoja hukkaamatta yksityisraiteiden julkisen ja yksityisen liikenteen infrastruktuuripalveluiden erilaista olemusta.

Radanpito

Ratalaki asettaa velvoitteen turvallisten ratojen rakentamiseen ja -pitoon, mutta jättää yksityisraiteet muuten sen soveltamisalan ulkopuolelle. Niille asetettuja teknisiä, toiminnallisia ja markkinoilla toimimiseen vaatimuksia asetetaan muualta liikenne- ja muiden hallinnonalojen sääntelystä, myös EU:n taholta, joiden yhteensovittamiselle on edelleen tarvetta.

Esimerkki: lainsäädäntö ei ole johdonmukainen siinä, miten satamien merkitys arvioidaan liikennejärjestelmässä. EU määrittelee merisatamat kriittiseksi infrastruktuuriksi niiden rataverkon laajuuteen ja liikenteen määrään katsomatta. EU:n TEN-asetuksella on oma, sataman meriliikenteen volyymiin perustuva satamien merkittävyyssuokittelunsa, joka toimii usein referenssinä muun lainsäädännön voimassaololle, kuten esim. EU:n satamapalveluasetuksen soveltamisalaan kuulumisen sekä ohjaa toimijoille tarjolla olevan EU:n kehittämisrahoituksen määrää, jota voidaan käyttää myös sataman rataverkon kehittämiseen.

Rautatiepalvelujen markkinavalvonta

Satamat on yksityisraiteiden haltijoina ja palvelupaikkoina Rautatiealan sääntelyelimen markkinavalvonnan piirissä. Sääntelyelin seuraa, valvoo ja edistää rautatiemarkkinoiden toimivuutta, tasapuolisuutta ja syrjimättömyyttä. Sääntelyelimen tehtävät perustuvat EU-sääntelyyn ja vastaava markkinavalvonnan toimija on kaikissa EU-jäsenmaissa. Satamien näkökulmasta markkinavalvonnan ohjeiden ja tulkintojen on toisinaan koettu olevan ristiriidassa satama-alan toimintaa ohjaavien toimialakohtaisten säädösten kanssa. Lisäksi valvontaan liittyvän dokumentaation vaatimukset on koettu raskaiksi lisäten satamien hallinnollista taakkaa. Myös yksityisraidetoimijoiden velvoitteet palvelupaikan haltijoina ja rataverkon haltijana kaipaavat edelleen rajanvetojen selventämistä mm. julkisen ja yksityisen liiketoiminnan välillä.

Markkinavalvontaa mahdollisesti tulevaisuudessa kehitettäessä toivotaan rautatiemarkkinoiden valvonta järjestettävän niin, että sen toiminnassa keskitytään erityisesti rautatiemarkkinoilla suuria volyymeja edustaviin alan pääasiallisiin toimijoihin ja huolehditaan vaatimusten oikeasuhtaisuudesta tilanteissa, joissa yksityisraiteiden haltijoina tai palvelupaikkojen pitäjien on toimijoita, joiden ydinliiketoimintaa rautatieliikenne ei ole.

Muut huomiot

-

Karjalainen Piia
Suomen Satamat ry