

Asia: VN/18156/2024

Lausuntopyyntö: hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi raideliikennelain ja liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

VR-Yhtymä Oyj (jäljempänä ”VR”) kiittää mahdollisuudesta lausua otsikon mukaisessa asiassa ja toteaa kannanottona seuraavaa:

Liikenne- ja viestintäministeriö esittää hallituksen esitysluonnoksessa muutoksia raideliikennelakiin sekä lakiin liikenteen palveluista. Esitetyt muutokset koskevat muun muassa venäläisstandardin mukaisen OSJD/GOST-kaluston käytön määräajan pidentämistä Suomen sisäisissä puutavara- ja kemikaalikuljetuksissa vuoden 2028 loppuun, rautatieyritysten toimiluvan peruutusta koskevia säännöksiä sekä kaupunkiraideliikenteen osalta henkilöstön pätevyyksien hallintaa.

1. Raideliikennelaki

Pykälä 80 momentit 6 ja 7 OSJD/GOST-standardin mukainen kalusto

Raideliikennelain pykälään 80 lisättiin lailla 476/2022 momentit 6 ja 7, joilla mahdollistettiin väliaikaisesti ajanjaksolle 23.6.2022 – 31.12.2026 venäläisstandardien mukaisten puutavara- ja säiliökuljetuksiin tarkoitettujen OSJD/GOST-kalustoyksiköiden käyttö Suomen sisäisissä puutavara- ja kemikaalikuljetuksissa. Kalustoa ei ole sallittua käyttää muissa kuljetuksissa. Määräaikaista poikkeusmenettelyä perusteltiin puutavaran ja osittain kemikaalien kuljetuksien päättymisellä Venäjältä ja siitä aiheutuvalla tarpeella lisätä kotimaisia kuljetuksia. Vuonna 2022 raideliikennelakiin säädetyn poikkeusmenettelyn yhteydessä todettiin metsä- ja kemianteollisuuden yrityksillä sekä rautatieyrityksillä olevan riittävästi aikaa hankkia EU-standardin mukaista vaunukalustoa kotimaan sisäisiä kuljetuksia varten vuoden 2026 loppuun ulottuvan poikkeusmenettelyn nojalla.

22.1.2025 julkaistussa hallituksen esityksessä eduskunnalle laeiksi raideliikennelain ja liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta esitetään jatkettavaksi vuoden 2028 loppuun poikkeusmenettelyä, joka mahdollistaa OSDJD/GOST-standardin mukaisen puutavara- ja kemikaalikuljetuksiin tarkoitetun vaunu- ja säiliövaunukaluston käyttämisen kotimaan kuljetuksissa tällä hetkellä 31.12.2026 saakka. Hallituksen esityksessä on perusteltu OSJD/GOST-kaluston määräajan pidentämistä kahdella vuodella yrityksiänsä tarvitsemalla ajalla EU-vaatimusten mukaisen puutavara- ja kemikaalikuljetuksiin tarkoitetun kaluston hankintaan.

EU-lainsäädäntö sallii OSJD/GOST-kaluston käyttämisen ainoastaan Suomen ja Venäjän välisessä suorassa kansainvälisessä rautatieliikenteessä. Lisäksi kalustoyksiköillä on oltava Liikenne- ja viestintäviraston myöntämä käyttöönottolupa. Hallituksen esityksessä todetaan, että Suomi ei voi EU:n jäsenvaltiona sallia OSJD/GOST-kaluston käyttöä pysyvästi Suomen sisäisessä liikenteessä, koska Suomella ei ole tähän tarvittavaa poikkeusta unionilainsäädännössä. Komissio ei myöskään ole antanut Suomelle lupaa irrottautua EU-lainsäädännön mukaisista kalustovaatimuksista pysyvästi. Lisäksi on edellytetty, että kalustoyksiköt eivät muodosta pysyvää kaksoisstandardia Suomen rautatiemarkkinoille.

VR toteaa tässä yhteydessä, että vallitseva epävarmuus OSJD/GOST-standardin mukaisen kaluston käytön jatkumisesta Suomen sisäisessä liikenteessä nykyisen määräajan yli on aiheuttanut tilanteen, jossa kalustoa tarvitsevilla asiakkailla ei ole ollut valmiutta sitoutua tai tehdä päätöstä EU-standardin mukaisen kaluston käytöstä epävarman sääntelytilanteen vuoksi. Nykytila, jossa sallitaan kahden eri standardin mukaisen kaluston käyttö kotimaan liikenteessä, ei ole investointipäätösten suhteen kestävä eikä edistä Suomen teollisuuden ja niihin liittyvien rautatiekuljetusten kehitystä.

Raideliikennelain 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. Kemikaalikuljetusten osalta muutos oli rajoitettu koskemaan ainoastaan säiliökuljetuksia.

Vaunukaluston saatavuuden näkökulmasta VR toteaa, että EU-standardin mukaisia vaunuja on tilattavissa kalustovalmistajilta. Esimerkiksi Innofreightin valmistama raakapuukuljetuksiinkin soveltuva vaunumalli on jo hyväksytty Suomeen. Huoltovarmuuden näkökulmasta myös VR FleetCare pystyy vastaamaan nopeasti EU-standardin mukaisten tavaravaunujen sarjatuotantotarpeeseen. Investointipäätöksen jälkeen sarjatuotanto on mahdollista aloittaa 6–24 kuukauden kuluessa tilauksesta riippuen siitä, onko kyseessä jo EU:lle sertifioitu ja tyyppihyväksytty vaunutyyppi vai kokonaan uusi vaunutyyppi, jolle ei ole olemassa tyyppihyväksyntää. Tuotantokapasiteetti nykyisellä tuotantolinjastolla on 300 tavaravaunua vuodessa. Pieksämäen konepajalla on valmius valmistaa uusia EU-standardin mukaisia vaunuja kaikkien toimijoiden tarpeisiin ja EU-standardin mukaisten vaunujen valmistajana VR Fleetcare pystyy myös toimimaan tavaravaunujen ECM-vastuullisena kunnossapitäjänä.

VR korostaa, että raideleveys tai pienet eräkoot eivät ole esteitä investoinneille, sillä kaikissa tapauksissa on mahdollista kustomoida muualla käytössä oleva vaunuratkaisu kustannustehokkaasti Suomen raideleveydelle.

VR haluaa nostaa esiin, että alkuinvestointikustannus GOST-vaunuihin suhteessa EU-standardin mukaisiin vaunuihin voi olla edullisempi, mutta kokonaisuudessa on myös huomioitava muut mahdolliset haasteet, mm. infran kuluminen, turvallisuus- ja ulkoisvaikutukset, GOST-vaunujen venäläisten standardien mukaisten kunnossapitopalveluiden saatavuus sekä komponenttien saatavuuteen liittyvät huoltovarmuuskysymykset.

VR toteaa, että spekulointi sääntelyn voimassaolosta on aiheuttanut tilanteen, jossa valmiutta investointipäätöksiin ei ole toimijoilla ollut. VR esittää, että OSJD/GOST-standardin mukaisten vaunujen käytön sallimiselle Suomen sisäisessä liikenteessä määritellään selkeä päättymispäivämäärä ilman poikkeusluvan jatkomahdollisuutta. Näin vältetään tilanteelta, jossa EU-standardin mukaisen kaluston hankinta viivästyy edelleen ja kotimaan liikenteeseen muodostuu kaksoisstandardi käytettävän vaunukaluston osalta.

Kaupunkiraideliikenne

Kaupunkiraideliikenteen nykytilanteen osalta VR haluaa nostaa esiin, että kaupunkiraideliikenteen kilpailun avautumisen myötä kaupunkiraideliikenteen harjoittamisesta ja rataverkosta voivat vastata eri tahot.

Raideliikennelain pykälä 164 b Toimenpiteet häiriötilanteissa

Pykälä 1 velvoittaa nyky muodossaan ainoastaan kaupunkiraideliikenteen rataverkon haltijaa. VR toteaa, että käytännössä liikenteen toteuttamiseen osallistuu useita toimijoita, jotka voivat olla eri organisaatioita, kuten rataverkon haltija, infran kunnossapitäjä, vaunukaluston omistaja, kaluston kunnossapitäjä, liikenteen harjoittaja ja liikenteen tilaaja. Tulevaisuudessa toimiminen monitoimijaympäristössä on todennäköisempi vaihtoehto verrattuna tilanteeseen, jossa toimija on kunnallinen liikennelaitos.

Pykälä 2 velvoittaa liikenteenohjauksesta vastaavan tahon huolehtimaan matkustajainformaatiosta. Kaupunkiraideliikennettä voidaan toteuttaa eri tavoin ja siitä vastaa toimivaltainen viranomainen, joka voi liikennettä järjestää ja kilpailuttaa eri tavoin. Sopimukset liikenteen tuottamiseksi voivat sisältää erilaisia tapoja esimerkiksi matkustajainformaation antamiseksi, josta voi vastata tilaaja itse tai sen voi toteuttaa liikenteen harjoittaja. Sääntelyllä ei VR:n näkemyksen mukaan tule rajata matkustajainformaation järjestämistapaa.

2. Laki liikenteen palveluista

Pykälä 57 Rautatieliikenteen toimiluvan voimassaolo ja muuttaminen

Esitetyllä muutoksella laajennetaan rautatieyhtiön ilmoitusvelvollisuutta Liikenne- ja viestintävirastolle koskemaan kaikkia toimiluvan voimassaoloon vaikuttavia muutoksia. VR pitää esitettyä muutosta tarkoituksenmukaisena ja rautatieliikenteen kokonaisturvallisuutta parantavana.

Pykälä 63 Kaupunkiraideliikenteen harjoittajan vastuu

VR katsoo, että esitetty lisäys kyberturvallisuusriskien arvioimiseksi on tarpeellinen. VR toteaa, että Tampereen ratikassa kyberturvallisuusriskejä arvioidaan jo nykyisin yhteistoiminnassa liikenteen harjoittajan VR:n ja rataverkon haltijan Tampereen raitiotie Oy:n kesken.

Pykälä 65 Kaupunkiraideliikenteen kuljettajien kelpoisuusvaatimukset ja lääkärintarkastukset

VR pitää esitettyä lisäystä tarpeellisena ja toteaa, että kyseinen toimintamalli on käytössä Tampereen ratikassa, jossa ratikan kuljettajille on kuvattu omassa johtamisjärjestelmässä kelpoisuusvaatimukset ja niiden ylläpitäminen. Malli on samantyyppinen kuin veturinkuljettajilla. Tampereen ratikassa on myös jo olemassa seurantajärjestelmä pätevyyksien seurantaan.

Pykälä 243 Rautatieliikenteen lupien peruuttamisen erityissäännökset

Hallituksen ehdotuksessa muutetaan pykälän 1 momenttia siten, että siinä viitataan kaikkiin lain 6 luvussa säädettyihin toimiluvan edellytyksiin. VR katsoo, että esitetty muutos on tarkoituksenmukainen ja edistää rautatieliikenteen kokonaisturvallisuutta

VR-Yhtymä Oyj

Lähdetuoma Tanja
VR Group