23.10.2018

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Viite

HE 105/2018 vp Hallituksen esitys eduskunnalle raideliikennelaiksi ja laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Suomen Satamaliitto ry esittää kommentteinaan lakiesityksistä seuraavaa:

Yksityisraiteet nousevat näkyviksi

Päätettävänä olevalla lainsäädäntöuudistuksella saatetaan tässä vaiheessa loppuun pitkä rautateiden turvallisuusmenettelyiden kehittämisen ja rautatiemarkkinoiden avaamiseen tähtäävien rakenteellisten, hallinnollisten ja toiminnallisten muutosten sarja. Kyseisenä aikana eri toimijoiden roolit ja vastuut on määritelty ja eriytetty ja siinä yhteydessä mm. yksityisraiteiden (kuten satamien ja teollisuuslaitosten raiteiden) merkitys rahtikuljetuksille rataverkolla on tullut näkyväksi.

Turvallisuussääntely yksinkertaistuu osalle toimijoita

Yksityisraiteiden haltijoille alun perin hyvin raskassoutuiset turvallisuusvelvoitteet ovat saamassa raideliikennelain säätämisen yhteydessä tervetulleita helpotuksia ja kannatamme näille pienille rataverkon haltijoille raideliikennelakiehdotuksessa esitettyä siirtämistä kansalliseen, yksinkertaisempaan muotoon. Sen vaikutus tuntuu parhaiten teollisuuslaitosten omistamilla raiteilla. Osa pienistä rataverkon haltijoista, ennen kaikkea pienet raiteita omistavat satamayhtiöt ovat kuitenkin edelleen samojen vaatimusten piirissä kuin Liikenneviraston hallinnoima kansallinen rataverkko.

Katsomme, että Suomen EU:n jäsenvaltiona tulee jatkossa pyrkiä vaikuttamaan siihen, millä perusteilla EU:n komissio määrittelee ’strategisen rataverkon’, jonka on oltava EU-tasoisen turvallisuussääntelyn piirissä. Perusteiden tulisi pystyä viemään lyhyitä rataverkkoja omistavat / pieniä kuljetusvolyymejä välittävät yksityisraiteiden haltijat kansallisen sääntelyn piiriin.

23.10.2018

Satamayhtiöt ja –operaattorit toimivat kilpailluilla markkinoilla

Rautateiden markkinasääntelyn tavoitteena on ollut purkaa kansallisten määräävää markkina-asemaa käyttävien rautatiealan toimijoiden tuottamat esteet kilpailulle ja eri toimijoiden pääsylle markkinoille. Lainsäädäntöön on siksi tuotu velvoitteita, joiden tarkoituksena on varmistaa avoin tieto mm. palveluista, niiden hinnoista ja saatavuudesta. Lastivirroista sopimukset tehdään kuitenkin kuljetusketjun toimijoita (esim. satamia rataverkon haltijoina) keskenään kilpailuttavan rahdinantajan ja -ostajan välillä. Satamien yksityisraiteet ja palvelupaikat satamaoperaattorien terminaaleissa ovat siten toimineet kaiken aikaa kilpailluilla markkinoilla, mikä tulee huomioida lainsäädäntöä toimeen pantaessa.

Rautatiemarkkinadirektiivin edellyttämään sääntelyyn liittyy rataverkon palvelujen hinnoittelun mutkikkuutta markkinaehtoisesti toimiville yksityisraiteiden ja palvelupaikkojen haltijoille, joiden investoinnit tulevat muualta kuin valtion talousarviosta. Direktiivi ei ole antanut raideliikennelain toimeenpanon muotoiluun ratkaisuja, joiden vaikutuksia olisi ollut helposti arvioitavissa nykykäytäntöihin verrattuna. Tällä hetkellä rataverkon haltijoina toimivat satamanpitäjät eivät peri rautatieyrityksiltä maksuja rataverkon käytöstä.

Suomen Satamaliitto ry

Kirsti Tarnanen-Sariola
apulaisjohtaja