Liikenne- ja viestintävirasto
Transport- och kommunikationsverket

LAUSUNTO

Liikenne- ja viestintävaliokunta

00102 EDUSKUNTA

Päiväys/Datum
22.03.2022
Dnro/Dnr
TRAFICOM/119872/03.03.01/2022
Viite/Referens
Liikenne- ja viestintävaliokunnan lausuntopyyntö, päivätty 17.3.2022

Liikenne- ja viestintäviraston lausunto liikenne- ja viestintävaliokunnalle valtioneuvoston E-kirjeestä koskien Euroopan komission ehdotuksesta uudistaa rautatieliikenteen valtiontukia koskevia suuntaviivoja

Liikenne- ja viestintävaliokunta on 17.3.2022 pyytänyt Liikenne- ja viestintävirastolta lausuntoa valtioneuvoston E-kirjeestä E 24/2022 vp koskien Euroopan komission ehdotusta uudistaa rautatieliikenteen valtiontukia koskevia suuntaviivoja. Liikenne- ja viestintävirasto kiittää valiokuntaa mahdollisuudesta antaa asiasta lausunto ja toteaa seuraavaa:

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom kannattaa E-kirjelmässä mainittuja Suomen tavoitteita sekä rautatieliikenteen valtiontuen suuntaviivojen päivittämistä siten kuin kirjelmässä on todettu.

Liikenne- ja viestintäviraston tehtävänä on muun muassa edistää liikenteen turvallisuutta ja alan teknistä kehitystä ja häiriöttömyyttä, huolehtia liikenteen sääntely-, lupa-, hyväksyntä-, rekisteri- ja valvontatehtävistä, kehittää ja edistää liikenteen palveluita ja niiden tarjontaa sekä liikenteen markkinoiden toimivuutta, kehittää henkilö- ja tavaraliikenteen ja logistiikan toimintaedellytyksiä sekä hoitaa valtiontuki- ja valtionavustustehtäviä. Viraston tehtäviin ei kuitenkaan kuulu rautatieliikenteen valtiontukitehtävät. Vaikka virasto myöntääkin kaupunkiraitiotieavustuksia, ne eivät ole viraston myöntäminä valtiontukia, koska saajina ei ole yrityksiä. Virastossa on kuitenkin vahvaa liikenteen alan valtiontukiosaamista. Lisäksi viraston yhteydessä toimii yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/34/EU 55 artiklassa tarkoitettu rautatiealan itsenäinen ja riippumaton sääntelyelin. Liikenteen palveluista annetun lain 182 §:n mukaan palvelusopimusasetuksessa tarkoitetut rautatieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset ovat Liikenne- ja viestintäministeriö sekä omalla toimivalta-alueellaan Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä sekä muut laissa säädetyt kunnalliset ja seudulliset toimijat. Raideliikennelain 149 §:n mukaan sääntelyelimen tehtäviin sisältyy muun muassa rataverkon käyttöoikeuksien myöntömenettelyt sekä arvioida tietyissä tapauksissa raideliikenteen julkisen palveluvelvoitteen myöntämistä.

Viraston tiedossa ei ole, että Suomessa olisi sovellettu aikaisemmin rautatieliikenteen valtiontukia koskevia suuntaviivoja (2008/C 184/07). Suuntaviivat kuitenkin asettavat puitteet valtiontukien myöntämiselle kansallisesti.

Liikenne- ja viestintäviraston näkemyksen mukaan liikenteen yhteensovittamisen

perusteella myönnetyt tukitoimet tulisi katsoa sisämarkkinoille soveltuviksi sillä edellytyksellä, että tuella pystytään vähentämään liikenteestä aiheutuvia ympäristövaikutuksia ja parantamaan rautatieliikenteen kilpailukykyä verrattuna ympäristövaikutuksiltaan haitallisempiin liikennemuotoihin. Rautatiealalla erityiset edut liittyvät siihen, että kyseessä on turvallinen ja ympäristöystävällinen liikennemuoto.

Kuten E-kirjelmässä todetaan, rautateiden valtiotukisuuntaviivoja ei tulisi laajentaa rautateiden tavaraliikenteen osalta. Hyödyllistä olisi, jos valtiontuen suuntaviivat olisivat tarvittaessa Suomenkin hyödynnettävissä. Nykyisin käytössä olevat tukitoimet ovat riittäviä ja ylimääräisten tukitoimien mahdollistaminen saattaisi vääristää kilpailua tavalla, jota ei voida pitää perusteltuna unionin yleisen edun näkökulmasta. Rataverkon käytön minimihinnoittelu on asetettu unionilainsäädännöllä kattamaan vain rataverkon kuluminen. Väyläviraston kantaman ratamaksun alhainen taso parantaa rautatiekuljetusten kilpailukykyä ja kannustaa toimimaan rautateiden kuljetusmarkkinoilla. Huomionarvioista on myös, että nykyisellään rautatieliikenteen suuntaviivat eivät pidä sisällään juurikaan julkisia palveluvelvoitteita koskevia sääntöjä. Julkisessa kuulemisessa esitetyistä kysymyksistä käy ilmi, että komissio on tiedustellut myöskin julkista palveluvelvoitetta koskevien sääntöjen sisällyttämisestä suuntaviivoihin tiettyjen erityisryhmien lippujen hinnan rajoittamisen ja tukemisen osalta (kysymykset 14-15).

Koska Suomen raideleveys poikkeaa kaikista muista EU:n jäsenvaltioista (kuten hieman myös Viron, Latvian ja Liettuan raideleveydestä), tukien kohdistaminen liikkuvan kaluston hankintaan tai nykyaikaistamiseen olisi tarvittaessa tärkeää, jotta rautatieliikenteen kilpailukyky suhteessa ympäristölle haitallisempiin liikennemuotoihin voisi kehittyä. Suomen rataverkolle sopivaa kalustoa ei ole juuri käytännössä mahdollista hankkia käytettynä taikka vuokrata, minkä vuoksi markkinoille tulo edellyttää joko uuteen kalustoon investoimista tai olemassa olevan EU-tyyppihyväksytyn kaluston muokkaamista Suomen rataverkolle sopivaksi. Alalle tulon esteet (muun muassa oma raideleveys, pohjoiset olosuhteet ja alalle tulon pääomavaltaisuus) ovat korkealla ja jos tarvittaessa olisi mahdollista parantaa rautatieliikenteen kilpailukykyä helpottamalla alalle tuloa eli myöntää valtiontukea ja siten parantaa kilpailua alalla, se olisi myönteinen asia. Tämän vuoksi valtiontuen suuntaviivojen tarkistaminen olisi myönteinen asia. Toisaalta todettakoon, että näissä asioissa yksinomainen toimivalta on viime kädessä komissiolla.

Tämä asiakirja on allekirjoitettu sähköisesti. Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom) 22.3.2022. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa sähköisiä allekirjoituksia tukevalla lukijaohjelmalla tai Traficomin kirjaamosta.

Pentinsaari Pietari
Johtaja

Kouhia Pekka
Erityisasiantuntija