Hallituksen esitys laiksi raideliikennelain muuttamisesta (HE 38/2022 vp) ja täydentävä hallituksen esitys (HE 57/2022 vp)

EK/LiV 3.5.2021

Risto Saari, LVM

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

Hallituksen esitys (HE 38/2022 vp)

- Toinen tarkistuskierros 1.1.2019 voimaantulleeseen raideliikennelakiin (1302/2018).
- Merkittävimmät muutokset:
  - Uusi 186 b § **kaluston siirtoluvasta** sellaiselle kalustolle, jolle ei ole myönnetty kaluston käyttöönotto- tai markkinoillesaattamislupaa: tarvitaan esim. metrokaluston siirtoa varten yleisen rataverkon kautta huoltotiloihin.
  - Uusi 186 c § **testi- ja pilottihankkeista:** autonominen junaliikenne, duoraideliikenne ja liikkuvan laboratorion käyttö.
  - **Ratakapasiteetin jakamiseen** lisää joustavuutta (117 §).
  - Liikenne- ja viestintäviraston **viranomaistehtäviin eräitä tarkennuksia**, mm. lupa luovuttaa tietoja toisen ETA-valtion toimivaltaiselle viranomaiselle ja EU-virastolle lupien myöntämistä ja hallintaa varten.

Täydentävä HE 57/2022 vp: puukuljetusvaunut

- Täydentävä HE valmisteltiin kiireellisenä maalis-huhtikuussa, kun Venäjä asetti **raakapuulle vientikiellon** EU:n jäsenvaltioihin.
- Noin 14-20 prosenttia raakapuusta korvattava kotimaisella raakapuulla tai muulla tuonnilla satamista tehtaille: **tarvitaan lisää kalustoa** kuljetuksia varten.
- Kansainvälisen liikenteen kuljetukset Suomen rataverkolla hoidettu ns. OSJD/GOST-standardin mukaisella kalustolla, joka rekisteröity OSJD:n Moskovan rekisteriin.
- Suomessa toimivat metsäteollisuuden yritykset ja niiden tytäryhtiöt omistavat noin **1400 puutavarakuljetusvaunua** Venäjällä ja Baltiassa ja lisäksi pitkäkestoinen vuokrasopimus noin **500-700 vaunuun**.
- Metsäyhtiöiden/tytäryhtiöiden **vaunut ovat jo pääosin Suomessa**, kun puutavaran tuonti Venäjältä on päättynyt.

Raideliikennelain 80 § nykyisin ja ehdotettu muutos

- Voimassa olevan raideliikennelain 80 §:n mukaan kansainvälisen liikenteen kalustoa (OSJD/GOST-standardin mukaista kalustoa) saa käyttää **vain kansainvälisen liikenteen kuljetukseen** Suomen rataverkolla.
- Nyt esitetään, että kyseistä kalustoa voitaisiin käyttää myös **Suomen sisäisiin puutavarakuljetuksiin**, jos:
  - Suomessa toimiva **metsäteollisuuden yritys tai sen kokonaan omistama tytäryritys omistavat kaluston**; tai
  - Suomessa toimiva metsäteollisuuden yritys/lastinantaja on tehnyt **pitkäkestoisen vuokrasopimuksen Euroopan talousalueella** eli käytännössä Baltian maissa toimivan kaluston omistajan kanssa.

Määräaikainen poikkeus

- Poikkeus tarpeen akuutissa tilanteessa, johon metsäteollisuus ajautunut Ukrainan kriisin ja sitä seuranneiden Venäjän vastapakotteiden johdosta.
  - Metsäteollisuuden **osuus 20 prosenttia Suomen ulkomaankaupasta**, merkittävä työllistäjä ja veronmaksaja: tarve pitää ”pyörät pyörimässä” myös kriisitilanteessa.
- Poikkeus olisi voimassa vuoden **2026 loppuun asti.**
- Metsäteollisuuden yritysten ja rautatieyritysten pitäisi tänä aikana hankkia **EU-vaatimukset täyttävää kalustoa**: uuden kaluston hankinta Suomen 1524 mm rataverkolle erikoiskuljetuksiin (puutavarakuljetukset) kestää vähintään 3 vuotta.

Vaikutuksista

- Hyödyt metsäteollisuudelle ja sitä kautta koko kansantaloudelle.
- Mahdollisista haitoista nostettu esille:
- **Turvallisuus**: kalusto on osin uudempaa kuin suomalainen/EU-vaatimusten mukainen kalusto ja kalustoa on käytetty laajalti jo osana kansainvälistä kuljetusta Suomen rataverkolla.
  - 80 km/h enimmäisnopeusrajoitus.
  - Käyttöönottolupa ja turvallisuusjohtamisjärjestelmä.
  - Huolto- ja kunnossapito: ilmoitettava määräaikaishuolloista Traficomille ja kalusto palautettava tätä varten OSJD-jäsenvaltioon (Baltian maihin, joissa kunnossapitoyksiköitä ja varaosia saatavilla).
- **Ratakapasiteetin riittävyys**: kansainvälistä liikennettä poistuu rataverkolta, joten ratakapasiteetin pitäisi riittää.
- **Kulumat rataverkolle**: nopeusrajoitukset ja mahdolliset muut rajoitukset tarvittaessa.

Vaikutuksista

- **Rautatiemarkkinat**: venäläinen rautatieyritys ei pääse Suomen rautatiemarkkinoille – edellytetään toimilupaa ja turvallisuustodistusta, eikä sellaista nykytilanteessa myönnetä. Lisäksi vetokalustoksi tarvitaan jatkossakin EU-vaatimusten mukainen veturi.
- **Mahdolliset painostusyritykset**: kyse Suomessa toimivien yritysten ja näiden tytäryritysten omaisuudesta tai Baltiasta vuokratusta kalustosta – Venäjällä ei siten juridisesti oikeutettuja vaatimuksia kaluston suhteen.
- Vaikutusten seurantaa varten perustetaan LVM:n ja sidosryhmien **yhteinen seurantaryhmä** ja seurannan pohjalta voidaan tarvittaessa ryhtyä toimenpiteisiin.

Voimaantulo

- HE 38/2022 vp: ehdotetaan, että laki tulisi voimaan **1.7.2022**.
- Täydentävä HE 57/2022 vp – puutavarakuljetusvaunut: ehdotetaan, että **voimaantulo mahdollisimman pian** sen jälkeen, kun eduskunta on antanut hyväksyntänsä.