12.2.2024

Liikenne- ja viestintävaliokunta
Liv@eduskunta.fi

HE 95/2023 vp

Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi raideliikennelain ja liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Pyydettynä lausuntona hallituksen esityksestä eduskunnalle laeiksi raideliikennelain ja liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta Metsäteollisuus ry toteaa seuraavaa:

Metsäteollisuus ry kiittää mahdollisuudesta lausua raideliikennelakia tarkistavaan lakiesitykseen. **Suhtaudumme kriittisesti esitykseen lakimuutoksella mahdollistaa rataverkon haltijalle oikeus periä aiempaa huomattavasti korkeampaa ratamaksun perusmaksun investointiperusteista osaa.**

Jo voimassa olevan säännöksen mukaan korotus voi olla enimmillään 80 prosenttia, minkä lisäksi **kirjallisella perustelulla rataverkon haltija voi jo nyt tehdä myös suurempia korotuksia**. Hallituksen esityksessä rataverkon haltija voisi korottaa maksua investointiperusteisesti enimmillään viisinkertaiseksi.

Vaikka esitetty lakimuutos ei velvoittaisi korotettujen maksujen käyttöön, tekisi se viisinkertaisesta investointiperusteisesta korotuksesta uuden normaalin ja vain tätä isommat korotukset vaatisivat jatkossa kirjallista perustelua.

Radanhaltijana Väylävirasto ei ole hyödyntänyt jo nyt voimassa olevaa investointiperusteisen maksun korotusmahdollisuutta, sillä hallituksen esityksen mukaan 80 % korotusta ei ole koettu riittäväksi merkittävässä määrin kattamaan rataverkon investointikuluja. Avoimeksi jää, miksi investointiperusteiseen korotukseen haetaan moninkertaista muutosta, kun **jo voimassa olevat säännökset mahdollistavat isompien maksujen perimisen kirjallisella menettelyllä**, jota ei kuitenkaan ole hyödynnetty.

Korostamme, että kaikki ratamaksuun kohdistuvat nostopaineet näkyvät lopulta rahdinantajille ratakuljetusten hintojen kasvuna. Pelkästään ratamaksun perusosa on kallistumassa vuodesta 2023 vuoteen 2025 yli 40 prosenttia (kts. taulukko sivulla 2). Investointiperusteisen osan kustannus tulisi tämän kustannuksen päälle. Henkilöliikenteessä kustannus siirtyy junankäyttäjien maksettaviksi. Kansainvälisessä kilpailussa toimivassa vientiteollisuudessa kustannustennousua ei voida yhtä yksiselitteisesti viedä lopputuotteen hintaan.

12.2.2024

Ratamaksu	Perusosa	Sis. Sähkölisän	
2023	0,1341	0,147	snt/btkm
2025	0,1927	0,2072	snt/btkm
Muutos	43,7 %	41,0 %	

Näkemyksemme mukaan **hallituksen tulisi pidättäytyä nostamasta omin toimin teollisuuden kustannuksia** tilanteessa, jossa tavaraliikennettä on kurittanut korona-aika, Venäjän aloittamasta sodasta johtuva inflaatio sekä viimeisimpänä taloudellinen suhdanne. Raideliikenteen kilpailukykyä on vahvistettava tavaraliikenteen investoinneilla ja pitämällä raidekuljetusten kustannustaso kohtuullisena.

Huomionarvoista on, että **korottamalla maksua ei saada merkittävässä määrin lisättyä rataverkon rahoitusta.** Kuten hallituksen esitysluonnoksessa todetaan, korotuksen vaikutus valtion talousarvioon ja liikenne- ja viestintäministeriön menojen pääluokkaan olisi sangen marginaalinen. Täten kehittämisinvestointipäätösten ei voida jatkossakaan olettaa olevan ratkaisevassa vaa'ankieliasemassa kehittämisinvestointien toteutumiselle.

Jo pelkästään Suomen taakanjakosektoritavoitteet EU:ssa edellyttävät tavaraliikenteen edellytysten paranemista raiteilla niiden käytön maksimoimiseksi. Suomen tulisi määrätietoisesti panostaa tavaraliikenteelle tärkeisiin ratoihin parantamalla kapasiteettia ja kehittämällä toimintaympäristöä tavaraliikenteelle suotuisaksi.

Metsäteollisuus on Suomessa suurin rautatiekuljetusasiakas. Ennen Venäjän aloittamaa sotaa Ukrainassa toimialan raakapuu- ja tuotekuljetusten volyymi on keskimäärin ollut 21 miljoonaa tonnia, noin 55 % kaikista tavarankuljetuksista rautateillä.

Metsäteollisuus ry



Paula Lehtomäki
toimitusjohtaja