

19.5.2022

Kolme vaihtoehtoista muotoilua liikenne- ja viestintävaliokunnan arvioitavaksi hallituksen esityksessä (57/2022 vp) esitetyn raideliikennelain 80 §:n 6 momentin muotoilua varten – täydennys valiokunnassa 18.5.2022 käsiteltyyn ministeriön vastineeseen

Liikenne- ja viestintäministeriö esitteli 18.5.2022 liikenne- ja viestintävaliokunnan kokouksessa ministeriön vastineen valiokunnan saamiin kirjallisiin lausuntoihin. Raideliikennelain 80 §:n 6 momenttiin ministeriö esitti alla vaihtoehdossa 1 esitettyä muotoilua, joka sisälsi lisäyksen, että OSJD-alueelle rekisteröityjen puutavarakuljetuksiin tarkoitettujen kalustoyksiköiden lisäksi myös kemikaalien säiliökuljetuksiin tarkoitettuja kalustoyksiköitä voitaisiin käyttää Suomen sisäisissä kuljetuksissa momentissa säädetyn ehdon.

Valiokunnan jäsenet kysyivät 18.5.2022 pidetyssä kokouksessa, että miksi poikkeusmahdollisuus on rajattu vain kahdelle toimialalle (metsäteollisuus ja kemiateollisuus), kun myös muilla toimialoilla voi ajan mittaan ilmetä uusia kalustotarpeita. Kaikilla toimialoilla ei välttämättä ole huomattu vielä, että rajat ylittävä kansainvälinen liikenne Suomen ja Venäjän välillä päättyy asteittain vuoden 2022 loppuun mennessä ja tarve kansainvälisen liikenteen kaluston käyttämiseen Suomen sisäisissä kuljetuksissa voi ilmetä vasta myöhemmin. Tämän johdosta valiokunnan jäsenet toivoivat, että esitettäisiin arvioitavaksi myös vaihtoehtoisia muotoiluja, jotka sallisivat laajemmin OSJD-alueelle rekisteröityjen kalustoyksiköiden käytön Suomen sisäisissä tavarakuljetuksissa. Tämä tarkoittaisi ensi sijassa sitä, että kaikilla toimialoilla olisi yhtäläinen mahdollisuus vuokrata poikkeusmenettelyn aikana (vuoden 2026 loppuun asti) Euroopan talousalueelta ts. Baltian maista kalustoyksiköitä Suomen sisäisiin tavarankuljetuksiin. Suomessa toimivia metsäteollisuuden yrityksiä lukuun ottamatta muiden toimialojen yrityksillä tai ei ole omassa tai tytäryhtiöiden omistuksessa OSJD/GOST-standardin mukaista kalustoa Venäjällä tai Baltian maissa.

Alla on esitetty valiokunnan arvioitavaksi kolme vaihtoehtoista muotoilua ja niihin liittyvät hyvät puolet ja mahdollisesti myös niihin liittyvät ongelmat. Ministeriö huomauttaa jo tässä yhteydessä, että Euroopan komission kanssa on keskusteltu vain puutavarakuljetusvaunujen käytön poikkeusmahdollisuudesta. Kemikaalikuljetusten vaunut pienenä lisämuutoksena todennäköisesti saataisiin komissiolle jälkikäteen perusteltua, mutta tätä laajemmat muutokset voisivat olla erittäin vaikeasti komissiolle perusteltavissa ja komission hyväksyttävissä. Tämän vuoksi ministeriö lähtökohtaisesti pitää parhaana vaihtoehtona vastineessa esitettyä vaihtoehtoa (vaihtoehto 1). Jos syksyllä ilmenee uusia tarpeita, tämä edellyttää eduskunnalle mahdollisesti uuden hallituksen esityksen antamista, mutta siinä yhteydessä voidaan tarkemmin arvioida tarvittavan muutoksen tarvetta ja sen vaikutuksia. Lisäksi ministeriö edelleen korostaa sitä, että ministeriölle on esitetty tarve ainoastaan käyttää kansainvälisen liikenteen puutavarakuljetusvaunuja ja säiliövaunuja Suomen sisäisiin kuljetuksiin.

Vaihtoehto 1: Pidetään kiinni LVM:n vastineessa esitetystä muotoilusta

Poiketen siitä, mitä 1 momentissa säädetään, OSJD-alueelle rekisteröityjä puutavara- **ja säiliökuljetuksiin** tarkoitettuja kalustoyksiköitä saa käyttää myös Suomen sisäisiin puutavara- **ja kemikaalikuljetuksiin**, jos kalustoyksikön omistaja on Suomessa toimiva yritys tai yhteisö, Suomessa toimivan yrityksen kokonaan omistama kolmannessa maassa toimiva tytäryritys

Id Versionumero

Liikenne- ja viestintäministeriö	Käyntiosoite	Postiosoite	Puhelin	www.lvm.fi
	Eteläesplanadi 16	PL 31	029516001	etunimi.sukunimi@lvm.fi
	Helsinki	00023 Valtioneuvosto		kirjaamo@lvm.fi

taikka Suomessa toimiva lastinantaja on tehnyt pitkäaikaisen vuokrasopimuksen Euroopan talousalueelle sijoittuneen vaunukaluston omistajan kanssa kaluston käytöstä.

Hyvät puolet:

- ehdotus perustuu ministeriön yhdessä sidosryhmien kanssa tekemään tarvekartoitukseen. Ainoastaan metsäteollisuus ja kemianteollisuus ovat esittäneet tarpeen saada kansainvälisen liikenteen vaunuja Suomen sisäisiin puutavarakuljetuksiin ja kemikaalien säiliövaunukuljetuksiin: muut toimialat eivät ole olleet yhteydessä liikenne- ja viestintäministeriöön, että niillä olisi tarvetta käyttää kansainvälisen liikenteen kalustoa myös kotimaan kuljetuksissa;
- puutavarakuljetukset on konsultoitu komission kanssa, säiliövaunukuljetuksia ei, mutta komissiolle on helpompi markkinoida yksi kohtuullisen rajattu pieni lisämuutos kuin jos tehdään isompia muutoksia.

Huonot puolet:

- kun VR:n kansainväliset kuljetukset päättyvät Venäjälle ja muualle itään vuoden 2022 loppuun mennessä, toimialoilla voi alkaa syksystä ilmetä uusia tarpeita, joihin eri toimialoilla ei välttämättä ole vielä herätty ja tarvitaan syksyllä uusia muutoksia raideliikennelain 80 §:ään;
- VAK-kuljetuksiin liittyy riskejä ja lisäksi VAK-säiliövaunujen osalta mahdollisesti tarvitaan myös muita lainsäädännöllisiä muutoksia (ainakin VAK-asetukseen ja mahdollisesti myös VAK-lakiin).

Vaihtoehto 2: Pyritään pitämään kiinni mahdollisimman pitkälle vastineessa esitetystä muotoilusta niin, että metsäteollisuus ja kemianteollisuus ovat ainoat erikseen mainitut toimialat, koska ovat suoraan tarpeistaan ministeriölle ilmoittaneet. Tarjotaan tasapuolisuuden nimissä kuitenkin kaluston vuokrausmahdollisuutta Euroopan talousalueen maista myös muiden toimialojen yrityksille, jos näillä on vastaavanlaisia kalustotarpeita.

Poiketen siitä, mitä 1 momentissa säädetään, OSJD-alueelle rekisteröityjä puutavara- **ja säiliökuljetuksiin** tarkoitettuja kalustoyksiköitä saa käyttää myös Suomen sisäisiin puutavara- **ja kemikaalikuljetuksiin**, jos kalustoyksikön omistaja on Suomessa toimiva yritys tai yhteisö, Suomessa toimivan yrityksen kokonaan omistama kolmannessa maassa toimiva tytäryritys taikka Suomessa toimiva lastinantaja on tehnyt pitkäaikaisen vuokrasopimuksen Euroopan talousalueelle sijoittuneen vaunukaluston omistajan kanssa kaluston käytöstä. **Myös muita OSJD-alueelle rekisteröityjä rahtikuljetuksiin tarkoitettuja kalustoyksiköitä saa käyttää Suomen sisäisissä tavarankuljetuksissa, jos Suomessa toimiva lastinantaja on tehnyt pitkäkestoisen vuokrasopimuksen Euroopan talousalueelle sijoittuneen vaunukaluston omistajan kanssa kaluston käytöstä.**

Hyvät puolet:

- on nostettu puutavarakuljetukset ja kemikaalien säiliökuljetukset ensimmäisenä esille, koska ne ovat selkeästi toimialat, jotka ovat kalustotarpeensa esittäneet;
- varaudutaan kuitenkin siihen mahdollisuuteen, että myös muilla lastiantajilla (kalustoa tarvitsevilla tahoilla) on mahdollisuus vuokrata kalustoa Baltian maista: näin eri toimialojen yrityksiä kohdellaan tasapuolisesti: metsäteollisuutta lukuun ottamatta muilla toimialoilla ei LVM:n tietojen mukaan ole omassa omistuksessa olevaa kalustoa Venäjällä tai Baltian maissa;
- ei tarvittaisi uuden hallituksen esityksen antamista eduskunnalle, jos uusia kalustotarpeita ilmenee.

Huonot puolet:

- ei ole tehty tarvekartoitusta tai vaikutusarviota muiden toimialojen kalustotarpeista, koska ei ole tietoa, millä muilla toimialoilla olisi tarvetta vuokrata kalustoa Baltian maista;

- mitä laajempi poikkeus, sen vaikeampi se on markkinoida komissiolle, koska komissiota on informoitu vain puutavaravaunuja koskevasta poikkeuksesta;
- myös 1-vaihtoehdon huomio VAK-kuljetuksista pätee tässäkin vaihtoehdossa.

Vaihtoehto 3: Kaikkia toimialoja ja näiden rahtikuljetuksia kohdellaan yhdenmukaisesti, jolloin puhutaan vain rahtikuljetuksista.

Poiketen siitä, mitä 1 momentissa säädetään, OSJD-alueelle rekisteröityjä **rahtikuljetuksiin** tarkoitettuja kalustoyksiköitä saa käyttää myös Suomen sisäisiin **rahtikuljetuksiin**, jos kalustoyksikön omistaja on Suomessa toimiva yritys tai yhteisö, Suomessa toimivan yrityksen kokonaan omistama kolmannessa maassa toimiva tytäryritys taikka Suomessa toimiva lastinantaja on tehnyt pitkäaikaisen vuokrasopimuksen Euroopan talousalueelle sijoittuneen vaunukaluston omistajan kanssa kaluston käytöstä.

Hyvät puolet:

- olisi lainsäädännöllisesti selkein ja tasapuolisin ratkaisu, koska kaikkia toimialoja kohdeltaisiin yhdenmukaisesti ja sääntely olisi geneeristä;
- varauduttaisiin vaihtoehdon 2 tavoin siihen, että syksyn mittaan voi tulla uusien toimialojen tarpeita vuokrata kalustoa Baltian maista Suomen sisäisiin kuljetuksiin;
- ei tarvita uutta hallituksen esitystä eduskunnalle, jos uusia kalustotarpeita ilmenee.

Huonot puolet:

- ei ole tehty tarvekartoitusta tai vaikutusarviota muiden toimialojen tarpeista ja ehdotetun muutoksen vaikutuksista;
- mitä laajempi poikkeus, sen vaikeampi se on markkinoida komissiolle, koska komissiota on informoitu vain puutavaravaunuja koskevasta poikkeuksesta;
- myös 1-vaihtoehdon huomio VAK-kuljetuksista pätee tässäkin vaihtoehdossa.