

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Lausunto valtioneuvoston kirjelmästä eduskunnalle komission ehdotuksesta maa- ja multimodaaliliikennettä koskevien valtioneuvoston päätösten suuntaviivoiksi (U 37/2024 vp)

Liikenne- ja viestintävaliokunnassa on käsiteltävänä valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta maa- ja multimodaaliliikennettä koskevien valtioneuvoston päätösten suuntaviivoiksi ja ehdotuksesta komission asetukseksi tiettyjen raide-, sisävesi- ja multimodaalisen liikenteen alan tukimuotojen toteamisesta sisämarkkinoille soveltuviksi perussopimuksen 93, 107 ja 108 artiklan mukaisesti (U 37/2024 vp). Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL on saanut kutsun asiassa asiantuntijana kuultavaksi ja esittää lausuntonaan seuraavaa.

Ehdotetuilla uusilla maa- ja multimodaaliliikenteen suuntaviivoilla ("MML-suuntaviivat") korvataan nykyisin voimassa olevat rautatieliikenteen suuntaviivat. MML-suuntaviivoissa vahvistetaan edellytykset, joiden mukaisesti komissio arvioi kestäväälle maaliikenteelle ilmoitettua julkista tukea. Uudessa liikennealan ryhmäpoikkeusasetuksessa vahvistetut säännöt täydentävät suuntaviivoissa vahvistettuja sääntöjä ja yhdessä nämä kaksi sääntökokonaisuutta muodostavat säännösten, jonka mukaisesti valtioneuvoston tukea voidaan myöntää kestävästä maaliikenteen alalla.

Komission ehdotuksen mukaan kestäväällä maaliikenteellä tarkoitettaisiin tavaroiden tai matkustajien kuljettamista raiteilla, sisävesillä tai käyttäen kestävästä multimodaalista kuljetusta, kun kyseiselle kuljetukselle on olemassa vaihtoehtoinen kuljetusmuoto, joka aiheuttaisi suuremmat ulkoiset kustannukset.

Suomi ei ole soveltanut nykyisin voimassa olevia rautatieliikenteen suuntaviivoja, joten esityksellä ei ole suoranaista vaikutusta Suomessa myönnettyihin tukiin. SKAL pitää hyvänä, että myöskään uusi ehdotus ei velvoita jäsenvaltioita myöntämään tukia, koska tukien myöntämiseen sisältyy aina riski kilpailun vääristymiseen. SKAL katsoo, että tuet, joiden tarkoitus on siirtää tavarakuljetuksia liikennemuodosta toiseen, eivät ole kannatettavia.

Rautateiden ja maantiekuljetusten välillä on Suomessa luonteva työnjako. Suomessa rautatiekuljetuksina hoidetaan massakuljetuksia, eivätkä kuljetusmuodot juurikaan kilpaile keskenään. Suomen tapaisessa harvaan asutussa maassa on hyvin vähän maantiekuljetuksia, joita voisi edes teoreettisesti siirtää rautateille puhumattakaan käytännössä. Rautateitse kuljetetaan jo kaikki rautateille luontevasti sopivat kuljetukset.

Vaikka ehdotettujen muutosten tarkoituksena on laajentaa rautatieliikenteen suuntaviivojen soveltamisalaa siten, että jatkossa ne kattaisivat kaikki maantieliikennettä vähemmän saastuttavat maaliikennemuodot, kuten rautatie- ja sisävesiliikenteen ja kestävän multimodaaliliikenteen, jää laajennusehdotus vajaaksi.

Maaliikenteen suuntaviivojen soveltamisalan tulee kattaa myös maantieliikenteen sisällä vähemmän saastuttavat kuljetukset. Kestävän maaliikenteen määritelmän tulee olla liikennemuoto- ja teknologianeutraali.

Valtioneuvoston tavoin SKAL katsoo, ettei rautatieliikenteen osalta valtiotukisuuntaviivoja tulisi laajentaa tavaraliikenteen tukiin, jotka ovat korvausta julkisten palvelujen käsitteeseen kuuluvien velvoitteiden täyttämisestä. Rautatieliikenteen julkisen palveluvelvoitteen mukaisia tukijärjestelyjä ei tule laajentaa nykyisestä niin, että pääsääntöisesti markkinaehtoisesti järjestettyihin tavaraliikenteen kuljetuksiin kohdistettaisiin valtiontukea.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Anssi Kujala
toimitusjohtaja

Ari Herrala
edunvalvontajohtaja