

Timo Tolonen

10.5.2022

Liikenne- ja viestintävaliokunta
LiV@eduskunta.fi

HE 57/2022 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi raideliikennelain muuttamisesta annetun hallituksen esityksen (HE 38/2022 vp) täydentämisestä

Pyydettyinä lausuntona raideliikennelain (1302/2018) 80 §:n muuttamisesta kansainvälisen liikenteen puutavaravaunukaluston käytön määräaikaiseksi sallimiseksi Suomen sisäisissä puutavarakuljetuksissa Metsäteollisuus ry toteaa seuraavaa:

Metsäteollisuus ry antaa täyden tukensa määräaikaiselle muutokselle kansainvälisen liikenteen puutavaravaunukaluston (OSJD/GOST-standardin mukainen kalusto) käytön sallimiseksi Suomen sisäisissä kuljetuksissa.

Venäjän aloittama sota Ukrainassa on hyvin nopeasti lopettanut suomalaisten metsäteollisuusyritysten puuntuonnin Venäjältä ja kasvattanut vastaavasti kuljetustarvetta Suomen sisällä. Vuonna 2021 metsäteollisuuden käyttämästä puuraaka-aineesta 9,3 miljoonaa kuutiometriä oli peräisin Venäjältä.

Raakapuun tuonti Venäjältä on käytännössä loppunut kokonaan maaliskuussa 2022 yritysten omien toimien, sertifiointijärjestelmien reagoinnin ja Venäjän asettamien vastapakotteiden myötä. Huomionarvoista on, että metsäteollisuudelle tärkeät kansainväliset sertifiointijärjestöt, FSC ja PEFC, ovat luokitelleet venäläisen puutavaran konfliktipuuksi maaliskuusta 2022 alkaen, mikä osaltaan estää kaiken venäläisen puun käyttöä puunjalostuksessa Suomen metsäteollisuudessa. Euroopan neuvosto on lisäksi asetuksella 2022/576 kieltänyt puun ja puusta valmistettujen tavaroiden tuonnin Venäjältä.

Kuljetustarpeen kasvu kotimaassa edellyttää riittävää metsäteollisuuden puukuljetuksiin soveltuvan junavaunukaluston saatavuutta. Vaunujen saatavuus on jo aiemmin ns. huippusuhdanneaikoina muodostunut pullonkaulaksi, mutta sota Ukrainassa on akuutisti kärjistänyt Suomen sisäistä vaunupulaa puuhankinnan keskittyessä aiempaa enemmän kotimaahan sekä uusiin tuontialueisiin. Kapasiteettihaasteeseen voidaan nopeasti vastata sallimalla Suomessa toimivien metsäteollisuusyritysten omistamien tai vuokraamien, ulkomaille rekisteröityjen puuvaunujen käyttö Suomen sisäisessä liikenteessä. Metsäteollisuus ry:n arvion mukaan vaununiukkuuteen ja kuljetustarpeen akuuttiin kasvuun voidaan vastata Suomen rataverkolla noin 1300–1500 puuvaunulla.

Lainvalmistelutyön yhteydessä on kiinnitetty huomiota kalustokierron tehostamiseen, EU-tyyppihyväksyntävaatimusten mukaisen kaluston hankintaan, täytäntöönpanoasetuksen mukaiseen vaikutusten arviointiin, vaunujen kunnossapitoon ja varaosiin, mahdollisiin ongelmiin Venäjän rautatieyhtiön (RZD) kanssa sekä vaunujen nopeuteen ja ratakapasiteettiin.

Timo Tolonen

10.5.2022

Metsäteollisuus ry tukee hallituksen esitystä siitä, että EU-tyyppihyväksyntävaatimusten mukaisen kaluston uushankinta ja kalustokierron tehostaminen olisivat ensisijaisia tavoitteita kaluston saatavuuden turvaamiseksi viimeistään vuoden 2026 loppuun mennessä. Suomen logistisen kuljetusketjun pitäisi kuitenkin jo nykyisellään olla niin tehokas, että on epävarmaa, kuinka paljon kalustokierron tehokkuutta voidaan nykyisellä vaunukalustolla parantaa ja millä aikavälillä.

Hallituksen esityksen mukaisesti täytäntöönpanosetuksen (EU) N:o 402/2013 mukainen vaikutusten arviointi tehdään, jos rautatiejärjestelmään on tarkoitus tehdä sellaisia merkittäviä muutoksia, joilla on turvallisuusvaikutuksia. OSJD/GOST-standardin mukaista kalustoa käytetään jo nykyisellään laajasti Suomen rataverkolla kansainvälisessä rautatieliikenteessä ilman, että se on aiheuttanut rautatieturvallisuudelle ongelmia. Kaluston käyttö määräaikaisesti kotimaan puutavarakuljetuksissa ei ole siten olennainen muutos rautatiejärjestelmässä ja hallituksen esityksen mukaisen lakiehdotuksen turvallisuusvaikutuksia on arvioitu hallituksen esityksessä niin kattavasti kuin siihen on ollut edellytyksiä asian kiireellisyyden huomioon ottaen. Näin ollen vaikutusten arviointi on tehty siten kuin vaikutuksia tulee arvioida hallituksen esityksessä.

Vaunujen operatiivinen ohjaus on metsäteollisuuden omien logistiikkaosastojen käsissä, kuten myös vaunujen huollot, korjaukset, vaadittavat tarkastukset. Vaunut noudattaisivat normaaleja huolto- ja kunnossapitokiertoja ja niihin liittyviä prosesseja. Kansainvälisen liikenteen kaluston pienimuotoinen huolto poikkeusmenettelyn aikana kotimaan sisäisissä kuljetuksissa pyrittäisiin mahdollisuuksien mukaan hoitamaan suomalaisilla varikoilla niin kuin pyritty tekemään nykyiselläänkin silloin kun kyse on pienimuotoisesta huoltotyöstä, joka on tarpeen ja mahdollista tehdä Suomen puolella ennen kuin kansainvälisen liikenteen kalusto on palautettu takaisin rautatieraja-asemalla Venäjälle.

Ehdotetulla rajauksella siitä, että kalusto on Suomessa toimivien metsäteollisuuden yritysten tai näiden tytäryhtiöiden omistuksessa tai kaluston käytöstä on tehty pitkäkestoisia vuokrasopimuksia, on haluttu varmistaa, että kalusto olisi muuta kuin venäläisten kalustoyhtiöiden omistamaa vaunukalustoa, johon voisi kohdistua käytön rajoittamista tai palautusta koskevia vaatimuksia. Venäjä ja sen rautatieyritys (RZD) eivät juridisin perustein voi vaatia Suomeen sijoittuneiden metsäyritysten, näiden omistamien tytäryritysten tai Baltian maiden kalustoyhtiöiden omistamaa kalustoa siirrettäväksi Venäjälle.

Kotimaan puutavarakuljetusten kasvu kohdistuisi erityisesti Itä- ja Kaakkois-Suomen rataverkolle. Kun kyseiseltä rataverkolta poistuvat kansainvälisen rautatieliikenteen puutavarakuljetukset muuttuvat Suomen sisäiseksi puutavarakuljetuksiksi, säilyy kokonaisliikennemäärä lähtökohtaisesti entisellään. Väyläviraston alustavan arvion mukaan puutavarakuljetukset pohjoisesta etelän metsäteollisuuden tehtaille voitaisiin pääsääntöisesti hoitaa nykyisen ratakapasiteetin puitteissa, rataverkon kunnosta samanaikaisesti huolehtien. Esimerkiksi Lieksan ja Kontiomäen välillä kaikkien tavaraliikenteen junien, myös EU-lainsäädännön mukaisesti hyväksytyjen kotimaisten junien, enimmäisnopeusrajoitus on 80 kilometrin tuntinopeus, joten OSJD/GOST-

Timo Tolonen

10.5.2022

standardin mukaisella kalustolla tapahtuva liikenne ei olisi sen hitaampaa kuin kotimaisella kalustolla tapahtuva liikenne, eikä siten aiheuttaisi ratakapasiteetin riittävyydelle ongelmia.

Metsäteollisuus ry ja sen jäsenyritykset ovat arvioineet, että jos kansainvälisen rautatieliikenteen puutavarakuljetuksia ei kyetä korvaamaan kotimaan puutavarakuljetuksilla ja ulkomaankaupan satamista kuljettavilla puutavarakuljetuksilla, edessä on enenevässä määrin metsäteollisuuden seisokkeja jo toukokuusta 2022 alkaen. Näin Suomen sisäisiin puutavarakuljetuksiin tarvitaan nopeasti vaunukalustoa, jota olisi saatavilla, jos kansainväliseen rautatieliikenteeseen tarkoitettua vaunukalustoa voitaisiin käyttää akuutissa tilanteessa Suomen sisäisissä puutavarakuljetuksissa.

Metsäteollisuus ry

Timo Jaatinen
toimitusjohtaja