

Alina Koskela

28.8.2023

Liikenne- ja viestintäministeriö

Luonnos hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi raideliikennelain ja liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Pyydettyä lausuntona raideliikennelakia tarkistavaan hallituksen esitykseen Metsäteollisuus ry toteaa seuraavaa:

Metsäteollisuus kiittää mahdollisuudesta lausua raideliikennelakia tarkistavaan hallituksen esitykseen. 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. Metsäteollisuusyhtiöt ovat myös merkittäviä yksityisraiteiden omistajia.

1. Metsäteollisuus suhtautuu kriittisesti ratamaksun perusmaksun investointiperusteiseen korottamiseen

Ratamaksun perusmaksuun esitetään **investointiperusteista korotusta**. Rataverkon haltija voisi periä korkeampaa maksua uudelta rataverkolta tai sellaiselta rataverkolta, jota on uudistettu ja parannettu merkittäväillä investoinneilla. Rataverkon haltija voisi **korottaa maksua investointiperusteisesti enimmillään viisinkertaiseksi**. Voimassa olevan säännöksen mukaan korotus voi enimmillään olla 80 prosenttia, minkä lisäksi kirjallisella perustelulla rataverkon haltija voi tehdä myös suurempia korotuksia. Mahdollisuus suurempiin korotuksiin kirjallisella menettelyllä säilyisi vastedeskin.

Korotuksen tarvetta perustellaan tavoitteella saada investointiperusteisesta perusmaksusta nykyistä toimivampi rahoituskeino rataverkon investoinneille. Hallituksen esitysluonnoksen mukaan suunnitteilla on merkittäviä uusia rataverkon investointeja (mm. Suomi-rata, Turun tunnin juna -hanke, itäratahankkeet, Digirata) ja jos nämä tai osa näistä aiotaan toteuttaa, niiden toteutukseen tarvittaisiin **uusia toimivia rahoitusinstrumentteja valtion talousarviosta tulevan rahoituksen lisäksi**.

Investointiperusteisen maksun korottamista enimmillään viisinkertaiseksi perustellaan myönteisellä kokemuksella Kerava-Lahti-oikoradalta aikanaan peritystä investointiverosta, jolla kerättiin keskimäärin 4 miljoonaa euroa vuodessa vuosina 2006–2015. **Investointiperusteista perusmaksua halutaan korottaa investointiveron tasolle**, sillä EU:n ratamaksusääntelysäännöt eivät enää mahdollista vastaavien investointiverojen perimistä.

28.8.2023

Metsäteollisuus ry jakaa viranomaisen huolen kehittämisrahoituksen niukkuudesta, mutta **suhtautuu kriittisesti esitettyyn korotusehdotukseen**. Näkemyksemme mukaan ratojen korjausvelan taittaminen ja nykyisten ratojen kehittäminen ovat ensisijaisia keinoja lisätä ratojen käyttöä Suomessa, ei uusien huomattavia julkisia varoja edellyttävien ratayhteyksien rakentaminen pääsääntöisesti henkilöliikenteen tarpeisiin.

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'ankeiliasemassa kehittämisinvestointien toteutumiselle.

Radanhaltijana Väylävirasto ei ole hyödyntänyt jo nyt voimassa olevaa investointiperusteisen maksun korotusmahdollisuutta, sillä hallituksen esitysluonnoksen 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 tästä huolimatta ole hyödynnetty.

Näkemyksemme mukaan **hallituksen tulisi pidättäytyä nostamasta omin toimin teollisuuden logistiikan kustannuksia** tilanteessa, jossa rahtikuljetusten hintoja on kurittanut korona-ajan lisäksi Venäjän aloittamasta sodasta johtuva inflaatio. Puuntuonnin loppuminen Venäjältä vuonna 2022 on merkittävässä määrin vaikuttanut Suomen ratakuljetuksiin ja lisäkustannusten sijaan tarvittaisiin malttia katsoa, millaiseksi tavaraliikenne radoilla asettuu.

Jo pelkästään Suomen taakanjakosektoritavoitteet EU:ssa edellyttävät tavaraliikenteen edellytysten parantamista raiteilla niiden käytön maksimoimiseksi. Näkemyksemme mukaan valtion tulisi aktiivisesti edistää ratojen sähköistämistä ja käyttöä kuitenkin lisäämättä ratakuljetusasiakkaiden kustannuksia. **Sähköistäminen vähentää tehokkaasti päästöjä, eikä uusien sähköistettyjen rataosuuksien käyttö saisi tulla asiakkaalle kalliimmaksi kuin dieselledot.**

Raideliikennelain tarkistusten on määrä astua voimaan vuonna 2024, jolloin metsäteollisuuden vientikuljetuksiin kohdistuu merkittäviä uusia kustannuksia seurauksena merenkulun liittämistä EU:n päästökauppajärjestelmään. Pidämme tarkoituksenmukaisena, että **koko vientikuljetusketjusta metsästä maailmalle pidetään hallituksen toimesta huolta ja kuljetusten kilpailukykyä ei heikennetä useilla samanaikaisilla kustannuksilla lisäävillä toimilla.**

Näkemyksemme mukaan **Orpon hallituksen suunnitelmat investoida ja parantaa ratoja sekä avata rautatiemarkkinaa mahdollistavat kehittämishankkeiden etenemisen ilman investointiperusteisten maksujen korotusta**. Raideinvestointeihin osoitettu rahoitus tarvitaan täysimääräisenä edistämään ratojen hyödynnettävyyttä ja

28.8.2023

työt teollisuudelle keskeisillä rataosuuksilla on saatava tehokkaasti käyntiin. Hallituksen on lisäksi toimittava ripeästi ulkomaille rekisteröidyn OSJD/GOST-vaunukaluston pysyvän käytön sallimiseksi hallitusohjelmansa kirjausten mukaisesti.

2. Metsäteollisuudella ei ole kommentoitavaa muutoksiin yksityisraiteen haltijaa koskeviin sääntöihin

29 § Yksityisraiteen hallinnasta ilmoittaminen

Yksityisraiteen haltijan ilmoitusmenettelyä halutaan helpottaa jatkamalla ilmoituksen voimassaoloa toistaiseksi aiemmasta kolmesta vuodesta. Lisäksi jatkossa yksityisraiteen haltijan olisi ilmoitettava toiminnan käynnistymisestä kaksi kuukautta ennen aloitusta aiemman kuuden sijaan. Metsäteollisuudella ei ole kommentoitavaa asiaan.

30 § Turvallisuuden hallintajärjestelmä

Ilmoitusvelvollisuuden piirin kuuluvan yksityisraiteen haltijan turvallisuuden hallintajärjestelmään esitetään useita tarkennuksia. Metsäteollisuudella ei ole kommentoitavaa asiaan.

31 § Yksityisraiteen hallintaa koskevat muut vaatimukset

Yksityisraiteen haltijan olisi jatkossa tehtävä yhteistyötä yksityisraiteella toimivien toimijoiden kanssa rautatiejärjestelmän käytön varmistamiseksi. Metsäteollisuudella ei ole kommentoitavaa asiaan.

3. Ulkomaille rekisteröityjen vaunujen käyttö Suomen sisäisessä liikenteessä sallittava pikimmiten

Orpon hallituksen hallitusohjelman tavoitteena on sallia ulkomaille rekisteröityjen OSJD/GOST-vaunujen pysyvä käyttö Suomen sisäisessä liikenteessä kilpailun edistämiseksi rautateillä.

Metsäteollisuus ry katsoo, että **raideliikennelain 80 §:ään kirjattu määräaikainen poikkeus vaunujen käytöstä olisi muutettava pysyväksi jo tällä raideliikennelain tarkastuskierroksella**. Toimintaympäristön ennakoitavuus edellyttää, että vaunujen pysyvästä käytöstä säädetään niin pian kuin mahdollista.

Metsäteollisuus ry

Paula Lehtomäki
toimitusjohtaja