

Asia: LVM/1695/03/2016

Hallituksen esitys raideliikennelaiksi sekä laiksi liikenteen palveluista

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Suomen Satamaliitto ry

Lausunto hallituksen esityksestä raideliikennelaiksi sekä laiksi liikenteen palveluista

Viite: LVM/1695/03/2016

Hallituksen esityksellä rautatielain kokonaisuudistuksesta toimeenpannaan EU:n neljäs rautatiepaketin markkinaosa ja tekninen osa ja toteutetaan rautatielain kokonaisuudistus.

Yleisiä huomioita hallituksen esityksestä raideliikennelaiksi

Uudistuksessa esitetään toimenpiteitä kansallisen sääntelyn keventämiseksi yksityisraiteiden haltijoiden rataverkolla ja palvelupaikoissa. Pidämme esitettyjä kevennyksiä oikean suuntaisina ja tervetulleina, sillä laaja ja paljon hallinnollisia menettelyjä sisältävä sääntely on raskasta organisaatiokooltaan pk-yrityksiin verrannollisille yksityisraiteiden haltijoina toimiville satamanpitoyrityksille. Osa yksityisraiteiden haltijoista voi lakiuudistuksen myötä valita turvallisuusluvan sijaan sitä kevyemmän ilmoitusmenettelyn. Voimassa olevan lain puitteissa ne ovat jo vapautettuja osasta rautatiemarkkinadirektiivin vaatimuksia.

Alan kokemat sääntelyyn jäävät ongelmat liittyvät ennen kaikkea välittömän kansallisen vaikutusvallan ulkopuolella oleviin kysymyksiin, kuten siihen, mitä perusteluja EU:n komissio käyttää yksityisraiteiden jakamisessa strategisiin ja ei-strategisiin rataverkkoihin. Jako vaikuttaa siihen, mitkä

rataverkon haltijat ovat täyden EU-sääntelyn tai kevennettyjen kansallisten turvallisuusmenettelyjen piirissä.

Hallituksen esitykseen sisältyy myös rautatiemarkkinadirektiivin ehtoja markkinoiden avaamisen ehdoista, toteutustavoista ja valvonnasta. Kokonaisuuden tasolle jää yksityisraiteiden näkökulmasta tulevaisuudessa edelleen selkeytettäviä kysymyksiä. Ne liittyvät erityisesti yksityisraiteiden haltijoina toimivien yritysten omilla investoinneilla tekemään rautatieinfrastruktuuripalveluiden rakentamiseen ja näiden investointien kattamiseen soveltuviin menettelyihin.

Raideliikennelakiesityksen pykäliin liittyvät huomiot

Rataverkon haltijan turvallisuuslupa

1 § - Lain tarkoitus ja soveltamisala

Merisatamien yksityisraiteet jäävät EU-sääntelyn mukaisen turvallisuuslupan piiriin. Kevennystä esitetään kuitenkin merisatamien alueella sijaitseville liityntäraiteille, jotka ovat olemassa yksinomaan niiden päässä sijaitsevien palvelupaikkojen tai tuotantolaitosten omia tarpeita varten.

Esitetyllä muutoksella saatettaisiin tasavertaiseen asemaan satamissa sijaitsevat liityntäraiteet ja teollisuuden itsenäisesti ylläpitämät, rannikon yleisistä satamista erillään sijaitsevat lastaus- ja purkupaikat. Näitä yhdistävä piirre on meri- ja rautatiekuljetuksen väliin sijoittuva tuotantoprosessi teollisuuslaitoksessa.

Muutos yhdenmukaistaisi myös teollisuuslaitosten tarvitsemien lastaus- ja purkupaikkojen luvitusta ilman että niiden sijainti asettaisi ne erilaiseen asemaan, silloin kun ne ovat yksinomaan yritysten omia tarpeita varten rakennettuja tai varusteltuja,.

Muutos voi tuoda lisävaihtoehtoja satamaraiteiden turvallisuuslupien hallinnointiin myös niissä satamissa, joissa sijaitsee useita eri rataverkon haltijoita.

Palvelut ja niistä perittävät maksut

Luku 18 sisältää sekä rataverkon käytön että siellä tarjottavien palveluiden hinnoitteluun liittyvät säännöt. EU:n rautatiemarkkinalainsäädäntö on laadittu purkamaan kansalliset monopolit ja

avaamaan rautatiemarkkinat toimimaan läpinäkyvästi ja syrjimättömästi sekä tuottamaan kohtuullisen hintaista palvelua.

Rautatiemarkkinadirektiivin edellyttämään sääntelyyn liittyy palvelujen hinnoitteluun mutkikkuutta markkinaehtoisesti toimiville yksityisraiteiden ja palvelupaikkojen haltijoille, joiden investointirahoitus tulee muualta kuin valtion talousarviosta. Direktiivi ei tarjoa tähän ratkaisuja, joiden vaikutuksia olisi helposti arvioitavissa nykykäytäntöihin verrattuna. Rataverkon haltijoina toimivat satamanpitäjät eivät ole perineet rautatieyrityksiltä maksuja sataman rataverkon käytöstä.

Satamaoperaattoriyritysten rautatieliikenteen palvelut sisältyvät tyypillisesti rahdinantajan ja –ostajan kuljetuksista tekemiin sopimuskokonaisuuksiin. Markkinaehtoisten palveluiden hinnoitteluun sisältyy tyypillisesti liikesalaisuuksia, ja hinnoittelun tarkastelussa on vaikea yhteismitallistaa erilaisten asiakkaiden tarvitsemia palvelukokonaisuuksia. Alalla vallitsevana käytäntönä on myös se, että asiakkaat kilpailuttavat eri satamien palveluita keskenään.

Markkinaehtoisesti ja omarahoitteisesti toimivien yksityisraiteiden ja palvelupaikkojen haltijoiden maksusääntelyn periaatteiden selkeyttämistä on tarpeen jatkaa kokonaisuudistuksen jälkeenkin. Vertailun vuoksi voi todeta, että Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus 2017/352 'satamapalvelujen tarjoamisen puitteista ja satamien rahoituksen läpinäkyvyyttä koskevista yhteisistä säännöistä' antaa soveltamisalallaan satamanpitäjille toimintojensa hinnoitteluvapauden sekä oikeuden (jopa velvollisuuden) periä infrastruktuurimaksuja investointiensa kattamiseksi. Katsomme, että tämä satamanpitäjiä koskevan hinnoittelumaiseman ristiriitaisuus olisi ollut tärkeää sisällyttää hallituksen esityksen vaikutusten arviointiin, koska se vaikuttaa satamapitoa harjoittavien yritysten toiminnan rahoituksen reunaehtoihin.

Varautuminen

Uuden raideliikennelain 167 § antaa määräykset rataverkon haltijoiden velvoitteesta varautua jatkamaan toimintaansa mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja niihin rinnastettavissa normaaliolojen häiriötilanteissa.

Satamien varautuminen perustuu sekä turvallisuusvelvoitteita sisältävään lainsäädäntöön että satamatoimintaa harjoittavien yhteisöjen omaan riskienarviointiin ja toimenpiteisiin toiminnan jatkuvuuden turvaamiseksi. Varautumisessa huomioidaan satamaosakeyhtiön oma strategia ja sataman merkitys yhteiskunnalle kriittisten kuljetusten turvaamisessa. Varautuminen vakaviin häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin edellyttää siihen tarvittavista toimista vastaavien yritysten, viranomaisten ja hallinnon sujuvaa yhteistyötä.

Toimijoiden, menettelyjen ja lainsäädännön rajapintoja on viime vuosina arvioitu laajassa yhteistyössä mikä on tuottanut tarpeellista tietoa vakavissa häiriötilanteissa toimimiseen ja niistä palautumiseen. Näitä tarkasteluja ja yhteistyötä on syytä jatkaa ajatellen vakavien häiriötilanteiden infrastruktuurivahinkoja ja niiden korjaamista. Lainsäädännössä tulisi näkyä valtion rataverkon haltijan rooli koko rautatieverkkojärjestelmälle kriittisessä yhteistyössä ja varautumisessa, sillä yksittäiselle yksityisraiteen haltijalle 167 pykälän varautumisvelvoite voi tulla taloudellisesti hyvin raskaaksi yksinkannettavaksi.

Suomen Satamaliitto ry

Castrén-Mäkilä Annaleena
Suomen Satamaliitto ry