

KIRJALLINEN KYSYMYS 316/2014 vp

Venäjän tavarajunaliikenteen avaaminen kilpailulle

Eduskunnan puhemiehelle

Hallitus korosti viimeksi vuoden 2013 liikenne-oliittisessa selonteossa Venäjän tavarajunaliikenteen merkitystä Venäjän talouskehityksen hyödyntämisessä. Selonteossa todettiin myös Venäjän ja Suomen välisen junaliikenteen yhdysliikennesopimuksen olevan uudistuksen alaisena. Yleisellä tasolla hallitus päätti vuoden 2012 kehysriihessä liikenneinfrahankkeiden painopisteen siirtämisestä maanteiltä rataverkolle. Päätös oli historiallinen ja oikeansuuntainen Suomen pyrkiessä täyttämään ilmastopoliittisia tavoitteitaan.

Suomen sisäinen tavaraliikenne raiteilla vapautettiin kilpailulle jo vuonna 2007, mutta kilpailua ei ole eri syistä syntynyt. Tärkein syy tähän ovat Suomen poikkeukselliset vaatimukset junakalustolle. Toisaalta meillä on Venäjän kanssa yhteinen raideveveys, mutta eurooppalaiset tekniset vaatimukset. Tämä johtaa siihen, ettei kalustoa ole saatavilla markkinoilta käytettynä. VR-Yhtymä Oy (VR) on samaan aikaan kieltäytynyt vuokraamasta tai myymästä kalustoaan. Niinpä uusi suomalainen junayhtiö voi saada kalustoa vain uutena. Investoinnista pienimuotoisen tavarajunaliikenteen aloittamiseen voidaan karkeasti arvioida aiheutuvan kustannuksia 10 miljoonaa euroa vetokalustoon ja 100 miljoonaa euroa vaunustoon. Ruotsissa junakalustoa voi vuokrata vapaasti sekä Trafikverketin kautta, joka vastaa jokseenkin Suomen Liikennevirastoa, että suoraan valtion rautatieyhtiöltä SJ:ltä.

Vaikean kalustokysymyksen vuoksi Suomen ja Venäjän välisen yhdysliikennesopimuksen uu-

distaminen onkin noussut ratkaisevaan rooliin myös Suomen sisäisen raidekilpailun synnyttämisessä. On tosiasia, että Suomessa on rajoitettu Suomen ja Venäjän välistä rautatieyhdyshäliikennettä vastoin Euroopan unionin säädöksiä ja perusteltu päätöksiä sillä, että tilanne korjaantuu uuden sopimuksen voimaan tullessa. Kyseinen tilanne on ollut vallitseva jo seitsemän vuotta. Uuden sopimuksen voimaan tullessa tärkein muutos on, että VR:n yksinoikeus Venäjän yhdysliikenteessä päättyy. Kilpailtaviksi vapautuvat kuljetukset suoritetaan venäläisillä vaunuilla koko kuljetusmatkan ilman välilastauksia. Tästä seuraa, että uudet suomalaiset junayhtiöt voivat saada kuljetettavakseen liikennettä, johon tarvitaan vain noin 10 miljoonan euron alkuinvestointi.

Hallituksen ilmastopoliitiikan vastaisesti VR kuitenkin pyrkii siirtämään vähäisempiä tavaravirtoja raiteilta maanteille sekä Suomen sisäisessä että Venäjälle suuntautuviissa kuljetuksissaan. Junakuljetusten päättyessä teollisuusyritysten yksityiset raideyhteydet puretaan yleensä nopeasti ja pysyvästi. Teollisuus menettää kuljetusolojen heikentymisen vuoksi Suomen talouden kipeästi kaipaamaa kilpailukykyä nopeasti juuri nyt. Näistä syistä yrittäjävetoista junaliikennettä pitäisikin Suomessa tukea voimakkaasti sen sijaan, että VR:n asemaa nyt suojataan.

Raidekilpailun puuttumisesta johtuva kansallisen kilpailukykyyn heikkeneminen maksaa Suomelle työpaikkojen menetyksenä monin verroin sen, minkä VR kokonaisuudessaan työllistää. Raidekilpailusta on nähtävissä vain hyötyjä työ-

KK 316/2014 vp — Antti Kaikkonen /kesk ym.

lisyyden ja kilpailukyvyn kohentumisen kautta. Myös VR itse hyötyisi junakuljetusten kokonaisuuden kasvusta.

Edellä olevan perusteella ja eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ään viitaten esitämme asianomaisen ministerin vastattavaksi seuraavan kysymyksen:

Mitä hallitus aikoo tehdä yksityisten tavarajunayhtiöiden toimintaedellytysten kohentamiseksi ja

miten hallitus etenee Suomen ja Venäjän välisen rautatieyhdyliikennesopimuksen uudistamisessa?

Helsingissä 23 päivänä huhtikuuta 2014

Antti Kaikkonen /kesk
Ari Jalonen /ps
Kimmo Sasi /kok

Arto Pirttilahti /kesk
Markku Eestilä /kok

Eduskunnan puhemiehelle

Eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ssä mainitussa tarkoituksessa Te, Herra puhemies, olette toimitan-
nut asianomaisen ministerin vastattavaksi kansanedustaja Antti Kaikkosen /kesk ym. näin kuuluvan kirjallisen kysymyksen KK 316/2014 vp:

Mitä hallitus aikoo tehdä yksityisten tavarajunayhtiöiden toimintaedellytysten kohentamiseksi ja

miten hallitus etenee Suomen ja Venäjän välisen rautatieyhdyshyönteisliikennesopimuksen uudistamisessa?

Vastauksena kysymykseen esitän seuraavaa:

Rautateiden kotimaan tavaraliikenne on Suomessa avattu kilpailulle EU-lainsäädännön vaatimusten mukaisesti vuoden 2007 alusta alkaen. Kuitenkaan rautatiemarkkinoille ei ole tullut uusia toimijoita. Suomen tilanne poikkeaa lähes kaikkien muiden Euroopan unionin jäsenvaltioiden rautatiemarkkinatilanteesta. VR-Yhtymä Oy:n lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö on myöntänyt toimiluvan rautateiden paikallisia tavarankuljetuksia varten Ratarahiti Oy:lle toukokuussa 2012. Keskeinen syy siihen, että muut toimijat eivät ole jättäneet toimilupahakemuksia, on vaikeus saada kohtuuhintaista kalustoa tavarankuljetuksia varten. Suomen rataverkon raideleveys (1 524 mm) poikkeaa Euroopan unionin yleisestä raideleveydestä (1 435 mm) ja myös Venäjän ja Baltian maiden raideleveydestä (1 520 mm). VR-Yhtymä Oy ei ole halukas myymään käytettyä kalustoa muille rautatiemarkkinoille pyrkiville toimijoille vedoten siihen, että se käyttää itse oman kaluston loppuun. Tämän vuoksi rautatiemarkkinoille pyrkivien toimijoiden on hankittava kalusto uutena tai uusittava muista EU-

maista saatavaa kalustoa Suomen rataverkolle sopivaksi. Molemmat vaihtoehdot ovat erittäin kalliita. Keskeisenä rautatiemarkkinoille tulon esteenä on myös veturinkuljettajien ja muun koulutetun työvoiman saaminen uusien toimijoiden palvelukseen.

Hallituksen on tarkoitus antaa eduskunnalle syysistuntokaudella 2014 esitys rautatielain muuttamisesta. Lailla pannaan kansallisesti täytäntöön Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (2012/34/EU) yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta (jäljempänä rautatiemarkkinadirektiivi). Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan kesäkuussa 2015. Rautatiemarkkinadirektiivin keskeisiä tavoitteita on turvata rautatieliikenteen harjoittajien yhtäläinen pääsy rautatieliikenteen harjoittajille tarjottaviin palveluihin siitä riippumatta, kuka nämä palvelut tarjoaa. Suomen rautatiemarkkinoilla monia rautatieliikenteen harjoittajien tarvitsemia tuki- ja huoltopalveluita tarjoaa VR-Yhtymä Oy. Rautatiemarkkinadirektiivissä veloitetaan tarjoamaan näitä palveluita myös muille palveluja tarvitseville tahoille syrjimättömästi ja kohtuullista korvausta vastaan. Palvelujen tarjonnasta ulkopuolisille voi kieltäytyä ainoastaan, jos palvelujen tarjoaja voi osoittaa, että palveluiden saatavuudelle on olemassa muu toteuttamiskelpoinen vaihtoehto kohtuuhintaan. Määrävissä markkina-asetuksessa olevan rautatieyrityksen on eriytettävä päätöksenteoltaan ja kirjanpidoltaan rautatieliikenteen harjoittamisesta sellaiset palvelut, jotka ovat rautatiemarkkinoille pääsyn kannalta kaikkein keskeisimpiä. Eriyttämisvaatimuksella pyritään turvaamaan se, että rautatieliikenteen harjoittajia kohdeltaisiin mahdollisimman tasapuolisesti. Rautatiemarkkinoille pyrkivien toimijoiden mahdollisuuksia saada koulutettua työvoimaa on py-

ritty helpottamaan rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annettuun lakiin (1664/2009) lailla 860/2012 lisätyillä säännöksillä, jotka koskevat rautatieyrityksen määräämistä antamaan työopastusta.

Liikenne- ja viestintäministeriö on käynnistänyt jo vuonna 2006 neuvottelut Venäjän liikenneministeriön kanssa Suomen ja Venäjän välisestä rautatieyhdyshliikenteestä vuonna 1996 tehdyn sopimuksen uudistamiseksi. Uudesta sopimuksesta on saavutettu neuvottelutulos elokuussa 2013. Uutta sopimusta ei ole kuitenkaan toistaiseksi allekirjoitettu. Sopimus on tarkoitus saada voimaan viimeistään vuoden 2016 alussa. Uudessa sopimuksessa ei sopimuksessa tarkoitettua

rautatieliikennettä enää rajoitettaisi ainoastaan osapuolten valtion rautatieyritysten yksinoikeudeksi. Siten Venäjän liikennettä voisi Suomen rataverkolla sopimuksen mukaan harjoittaa VR-Yhtymä Oy:n lisäksi muikin EU-alueella toimiluvan saanut ja vaatimukset täyttävä rautatieyritys. Markkinoille tulo myös Venäjän liikenteessä edellyttäisi kuitenkin monia sopimuksellisia ja muita järjestelyjä, joihin viranomaiset eivät voisi välittömästi vaikuttaa.

Edellä mainitulla kesäkuussa 2015 voimaan tulevaksi tarkoitettulla lailla rautatielain muuttamisesta on tarkoitus kumota rautatielain 20 §:n 2 momentti, jossa säädetään VR-Yhtymä Oy:n yksinoikeudesta Venäjän liikenteeseen.

Helsingissä 13 päivänä toukokuuta 2014

Liikenne- ja kuntaministeri Henna Virkkunen

Till riksdagens talman

I det syfte som anges i 27 § i riksdagens arbetsordning har Ni, Herr talman, till den minister som saken gäller översänt följande skriftliga spörsmål SS 316/2014 rd undertecknat av riksdagsledamot Antti Kaikkonen /cent m.fl.:

Vad tänker regeringen göra för att förbättra verksamhetsbetingelserna för privata godstågsbolag och

hur fortskrider regeringens arbete med att revidera överenskommelsen om järnvägssamtrafik mellan Finland och Ryssland?

Som svar på detta spörsmål anför jag följande:

Godstrafiken på järnvägarna i Finland öppnades från början av år 2007 för konkurrens i enlighet med EU-lagstiftningens krav. Nya aktörer har dock inte uppenbarats på järnvägsmarknaden. Situationen i Finland skiljer sig från läget på järnvägsmarknaden i nästan alla andra medlemsstater i Europeiska unionen. Förutom åt VR-Group Ab beviljade kommunikationsministeriet i maj 2012 koncession för lokala godstransporter på järnväg åt Ratarahiti Oy. En central orsak till att övriga aktörer inte ansökt om koncession är svårigheten att till rimligt pris få tag på materiel för godstransporter. Spårvidden i Finland (1 524 mm) avviker från den gängse i Europeiska unionen (1 435 mm) och även från spårvidden i Ryssland och de baltiska länderna (1 520 mm). VR-Group Ab är inte villigt att sälja begagnad materiel till andra aktörer som vill in på järnvägsmarknaden och hänvisar till att man själv använder sin materiel tills den är uttjänt. De aktörer som söker tillträde till järnvägsmarknaden måste därför nyanskaffa sin materiel eller modifiera

materiel som skaffas från andra EU-länder så att den passar bannätet i Finland. Båda alternativen är mycket dyra. Ett viktigt hinder för de presumtiva järnvägsoperatörerna är också svårigheten att få tag på lokförare och annan utbildad arbetskraft.

Regeringen avser under höstsessionen 2014 lämna en proposition till riksdagen om ändring av järnvägslagen. Lagen genomför nationellt Europaparlamentets och rådets direktiv (2012/34/EU) (nedan SERA-direktivet) om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde. Lagen beräknas träda i kraft i juni 2015. Till de centrala målen i SERA-direktivet hör att möjliggöra lika och icke-diskriminerande tillträde för alla järnvägsföretag till tjänster som erbjuds företagen, oavsett vem som erbjuder dessa tjänster. På järnvägsmarknaden i Finland tillhandahåller VR-Group Ab många av de stöd- och underhållstjänster som järnvägsoperatörerna behöver. Enligt SERA-direktivet ska dessa tjänster erbjudas också andra som behöver dem på ett icke-diskriminerande sätt och mot skälig ersättning. Den som tillhandahåller tjänsterna får vägra att erbjuda dem åt utomstående bara om han kan visa att tjänsterna kan tillhandahållas genom ett annat genomförbart alternativ till skäligt pris. Ett järnvägsföretag som har en dominerande ställning på marknaden ska enligt direktivet bokföringsmässigt och när det gäller beslutsgången avskilja sådana tjänster från driften av tågtrafiken som med avseende på tillträdet till järnvägsmarknaden är de mest centrala. Genom kravet på separation vill man säkerställa att järnvägsoperatörerna behandlas så likvärdigt som möjligt. Man strävar efter att göra det lättare för operatörer som vill in på järnvägsmarknaden att få tag på utbildad arbetskraft genom bestämmelser som med lagen

(860/2012) fogades till lagen om säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter i järnvägssystemet (1664/2009). Bestämmelserna gäller järnvägsföretags förpliktelse att tillhandahålla handledning.

Kommunikationsministeriet inledde redan år 2006 förhandlingar med Rysslands trafikministerium om en revidering av den år 1996 ingångna överenskommelsen om järnvägssamtrafik mellan Finland och Ryssland. Ett förhandlingsresultat om den nya överenskommelsen nåddes i augusti 2013. Den nya överenskommelsen har dock inte ännu undertecknats. Avsikten är att överenskommelsen ska träda i kraft senast i början av år 2016. I den nya överenskommelsen skulle parternas statliga järnvägsföretag inte längre ha ensam-

rätt till den i överenskommelsen nämnda järnvägstrafiken. Enligt överenskommelsen skulle rysslandstrafiken på Finlands bannät då kunna bedrivas inte bara av VR-Group Ab utan också av ett annat järnvägsföretag som fått koncession inom EU-området och uppfyller kraven. Marknadsinträdet också i rysslandstrafiken skulle dock förutsätta många avtalsmässiga och andra arrangemang som myndigheterna inte direkt kunde påverka.

Ovan nämnda lag om ändring av järnvägslagen som avses träda i kraft i juni 2015 upphäver 20 § 2 momentet i järnvägslagen som föreskriver att VR-Group Ab har ensamrätt på Rysslandstrafiken.

Helsingfors den 13 maj 2014

Trafik- och kommunminister Henna Virkkunen