

VALTIONEUVOSTO

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

EDUSKUNNAN LIIKENNE- JA VIESTINTÄVALIOKUNTA

KIRJE VALTIONEUVOSTOLLE, LIIKENNE JA VIESTINTÄMINISTERIÖLLE

JA EDUSKUNNAN LIIKENNE- JA VIESTINTÄVALIOKUNNALLE

Suomen taloudellinen menestyminen on perustunut vuosikymmenten ajan hyviin ja toimiviin kauppasuhteisiin Suomen tasavallan ja Venäjän federaation välillä. Keskeinen tekijä suomalaisen metsäteollisuuden, metalliteollisuuden ja kemianteollisuuden menestymiselle on ollut toimivat ja tasapuoliset infrastruktuuri- ja logistiikkapalvelut maiden välillä.

Suomalainen teollisuus on voinut luottaa siihen, että VR- Yhtymä Oy ja Venäjän Rautatiet (RZD) kykenevät tarjoamaan asiakkailleen toimivia rautatiepalveluja. Venäjän federaation alueella toiminta on ollut sopimusten mukaista, tavaraliikenteen toimijat ovat parantaneet toimintaa ja palvelutasoa viimeisten vuosien aikana. Tilanne Suomessa on edennyt päivastaiseen suuntaan ja huono operatiivinen toiminta on omiaan aiheuttamaan taloudellisia menetyksiä ja vahinkoa teollisuudellemme tuotteiden viennin ja raaka-aineiden tuonnin osalta. Lisäksi haittaa ja vahinkoa on aiheutunut ja aiheutuu operatiivisille toimijoille.

Kohteliaimmin pyydämme valtioneuvostoa kiinnittämään huomiota seuraaviin asioihin:

Euroopan Unionin ns. rautatiepakettien ja niiden kansallisen täytäntöönpanon johdosta rautatiealan sääntely on vuosikymmenen aikana muuttunut merkittävästi. Euroopan unionin tasolla on luotu yhdenmukainen lainsäädäntökehys toimiluville, turvallisuuden hallinnalle, ratamaksuille, kapasiteetin jakamiselle, rautatiejärjestelmän ja sen osajärjestelmien yhteentoimivuudelle sekä alan muulle sääntelylle.

Easmar Logistics Oy katsoo, että kilpailun avautuminen Suomessa ei ole säädetty Euroopan Unionin perussopimusten ja ns. rautatiepakettien edellyttämällä tavalla, koska Suomen ja Venäjän välinen rautatieliikenne on lainsäädännössä, Rautatielain (8.4.2011/304) 20 § 2 momentissa määritelty VR – Yhtymä Oy:n yksinoikeudeksi (lainaus):

”Suomen ja Venäjän välisessä rautatieyhdysliikenteessä valtion rataverkon käyttämiseen on oikeutettu Valtionrautateiden muuttamisesta osakeyhtiöksi annetun lain [\(20/1995\) 1 §:ssä](#) tarkoitettu rautatieliikennettä harjoittava osakeyhtiö.”

Rautatielain 20 § 2 momentti on selkeässä ristiriidassa Euroopan Unionin rautatiepakettien soveltamisalan, ns. kolmasmaaliikenteen osalta. Rautatiesäädösten tarkoituksena on säädetty EU:n rautatieyritysten pääsyoikeudesta yhteisön alueella, jäsenvaltioiden sisäisessä liikenteessä ja jäsenvaltioiden välisessä kansainvälisessä liikenteessä.

On korostettava, että EU:n yhteisölainsäädännöllä on säädetty markkinoille pääsyoikeudesta yhteisön alueelle ja Suomen ja Venäjän yhdysliikenteen Suomen kuljetusosuus tapahtuu yhteisön alueella. **Suomen ja Venäjän välinen rautatieyhdysliikenne on Suomen alueella tapahtuvana kuljetuksena katsottava kotimaan liikenteeksi.**

On riidatonta, että Suomen ja Venäjän välinen yhdysliikennesopimus on Suomen osuudeltaan syrjivä kilpailun avaamisen näkökulmasta. Tämä konkretisoituu mm. siinä, että ainoastaan VR-Yhtymä Oy voi kuljettaa samassa junassa sekä kotimaisia ja venäläisiä vaunuja, jolloin kustannusperusteet ja kilpailun neutraalisuus vaarantuvat oleellisesti.

Tulkinta, että Suomen ja Venäjän välinen yhdysliikenne muodostaa koko kuljetusosuudeltaan yhtenäisen ns. kolmasmaaliikenteeseen kuuluvan katkeamattoman liikenteen on virheellinen. Suomen edustajat ovat tiedostaneet säädösten ristiriitaisuuden ja ovat useassa yhteydessä ilmoittanut EU:n komissiolle, että rautatielaki muutetaan vastaamaan EU:n säädöksiä, kun Suomen ja Venäjän välinen rautatieyhdysliikennesopimus uudistetaan.

Lisäksi on korostettava, että Suomen ja Venäjän rautatieyhdysliikenteessä ei ole saatu uudistettua vanhoja sopimuksia; rautatierajasopimus ja vaarallisten kuljetusten kuljetusehdot. Lainsäädännön uudistamista ei ole saatu toteutettua vuoteen 2014 mennessä. Yksi keskeisistä perusteista viivästy miseen on ollut VR – Yhtymä Oy:n romahtanut kuljetusvolyyymi ja tavaraliikenteen huono taloudellinen tulos viime vuosina.

Pyydämme kohteliaammin Valtioneuvostoa, Liikenne- ja viestintäministeriötä ja Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokuntaa kiirehtimään, että Suomen rautatielainsäädäntö saatetaan pikaisesti vastaamaan Euroopan Unionin säädöksiä ja vastaamaan tasapuolisia ja syrjimättömiä rautatiemarkkinoita kilpailun avautumisen kannalta.

Samalla pyydämme Valtioneuvostoa kiinnittämään huomiota niihin seurauksiin, joita rautatiemarkkinoiden toimimattomuus on aiheuttanut Suomen ja Venäjän välisessä rautatieyhdysliikenteessä:

Easmar Logistics Oy on viimeisen toimintavuoden aikana menettänyt useita kansainvälisiä asiakkaitaan, jotka ovat hyödyntäneet Suomea kauttakulkumaana Venäjälle ja muihin kolmansiin maihin. Lisäksi suomalaiset ja pohjoismaiset asiakkaat eivät ole kyenneet luottamaan logistiikkapalvelujen toimitusaikoihin ja hyväksymään VR- Yhtymä Oy:n asettamia monopolistisia hintoja Suomen osuudella. Keskeiset ongelmat Suomen rautateiden osuudella on esitettävissä seuraavasti:

- Kuljetusaika Kouvolasta Vainikkalan rajalle (90km) on yli 3 vrk ja jopa 10 vrk:ta. Autolla kuljetus kestää maksimissaan 3 tuntia. Nykyisin VR – Yhtymä Oy ei kykene ilmoittamaan asiakkaille toimitusaikaa Kouvolasta Vainikkalan raja-asemalle. On korostettava, että toimitusaikataulujen noudattaminen on logistiikkaliiketoiminnan ehdottomia edellytyksiä mm. Venäjän ajoneuvo- ja kokoonpanoteollisuudessa.
- Kuljetusajasta ja VR-Yhtymä Oy:n hinnoittelusta johtuen Pietariin ja Moskovaan menevät kuljetukset ovat siirtyneet autokuljetuksiksi. Kun kuljetukset ovat siirtyneet venäläisille rekoille, niin mm. rekkojen ja trailereiden rikki päästöjen määrä on kasvanut merkittävästi, vastoin EU-direktiiviä 2011, vrt. laivojen rikkidirektiivin voimaantulo 2015. Samanaikaisesti Suomen puoleisen tiestön raskaus on lisääntynyt huikasti ja Suomen valtio investoi mm. 25 miljoonaa euroa venäläisten rekkojen rekkaparkkeihin raja-asemille. Talouden taantumassa olisikin tärkeää, että valtiotaloudelle aiheutuvat verotulojen menetykset pyrittäisiin hyvillä logistiikkaratkaisulla minimoimaan. Venäläisille rekoille kohdistetut veropohjaiset seuraamukset eivät ole oikea ratkaisu vaan yhteiset panostukset tulisikin kohdistaa rautateiden kehittämiseen. Kun huomioidaan se tosiasia, että yhdellä

Kouvola 14.01.2014

rautatievaunulla voidaan kuljettaa kolminkertainen tavaramäärä verrattuna venäläiseen traileriin/rekkaan, niin yhteiskunnalliset edut ovat suuret. VR – Yhtymä Oy:n onkin todennut, että rautatieliikenne on ympäristöystävällistä ja puhdasta, koska energialähteenä käytetään mm. tuulienergia!

- Kuljetusvolyymien kasvulla on suora vaikutus kuljetusaikoihin ja rautatiekuljetusten hinnoitteluun. Edellytykset rautateiden uudelle ja paremmalle kehitykselle on olemassa ilman yhteiskunnallisia lisäkustannuksia.
- VR ei ole uudistanut omia vaihtotyövetureitaan vuosiin. Veturit ovat nyt rapautuneessa kunnossa vaikuttaen mm. vaihtotöiden luotettavuuteen. Esim. vuoden 2013 aikana vaihtotöitä ei voitu suorittaa Easmar Logistics Oy:n terminaaliin kaikkina päivinä. Matka on Kouvolan ratapihalta noin 2 km Easmar Logistics Oy:n terminaaliin. Talvella 2012 vaihtotyöt tehtiin pahimmillaan vain kerran viikossa.
- VR:n osakkuusyritys Oy ContainerTrans Scandinavia Ltd on asettanut operointi- ja kaupallisen kiellon Easmar Logistics Oy:n konttikuljetuksille 8.1.2014 alkaen. Tavaraliikennejohtaja Rolf Jansson ei ole suostunut peruuttamaan kyseistä kieltoa Easmar Logistics Oy pyynnöistä huolimatta. Oy ContainerTrans Scandinavia Ltd:n hallituksen puheenjohtajana toimii Rolf Jansson
- VR-Yhtymä Oy on investoinut terminaali-markkinoille Kouvolassa ja pyrkinyt valtaamaan asiakkaita kyseisillä markkinoilla. Easmar Logistics Oy katsoo, että VR:n olisi tullut investoida vastaava määrä enneminkin rautatiepalveluiden kehittämiseen, eikä pyrkiä laajentamaan toimintoja. Tilanne on johtanut ylikapasiteettiin terminaali-palvelujen markkinoilla.
- **Asiakkaiden toimitusten varmistamiseksi ja palvelun parantamiseksi Easmar Logistics Oy hankki oman vaihtotyöveturin ja viranomaisluvan Trafilta ja Liikennevirastolta. Liikenne on aloitettu 1.2.2014.**

Kouvola 14.01.2014

Easmar Logistics Oy toivoo, että kaikki osalliset tahot osallistuisivat täysimääräisesti Suomen ja Venäjän välisen rautatieliikenteen kehittämiseen ja suomalaisen teollisuuden kilpailuedun varmistamiseen.

Lainsäädäntöön liittyvissä asioissa Easmar Logistics Oy:n asiamiehenä toimii oikeustieteen kandidaatti, kauppatieteen maisteri Jari Korhonen, JTK LAW OY, +358 45 258 0101.

Kunnioitavasti,

Kouvolassa 14.2.2014

Saku Sopenen

Yrittäjä

Easmar Logistics Oy

Tehontie 8

45200 Kouvola

puh 0500-573884

www.easmar.fi

Easmar Logistics Oy on laadukkaita logistiikkapalveluja tuottava yritys, joka on perustettu vuonna 1993. Yhtiö palvelee sekä teollisuuden suuryrityksiä että yksityisiä asiakkaita ja tarjoaa kaikki logistiikkapalvelut saman katon alta. Easmar on erikoistunut ja keskittynyt tarjoamaan asiakkailleen rautatiepalveluja jotka suuntautuu Venäjälle ja muihin CIS maihin. Oman vaihtotyöliiketoiminnan Easmar aloitti vuoden 2014 alussa. Easmarin pääkonttori sijaitsee Kouvolassa, Yhtiön liikevaihto on 6 miljoonaa euroa ja se työllistää 40 henkilöä. Lisätietoja; www.easmar.fi