

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

kirjaamo@lvm.fi ja

risto.saari@lvm.fi

Asia Pyydetty lausunto Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (2012/34/EU) yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta (ns. rautatiemarkkinadirektiivi) täytäntöönpanosta.

Lausunnon antaja

Easmar Logistics Oy

Yrittäjä

Saku Sopenen

Tehontie 10

45 200 Kouvola

+358 500 57 3884

saku.sopenen@easmar.fi

Viite Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi rautatielain ja ratalain muuttamisesta 17.6.2014, LVM/665/03/2014 ja LVM024:00/2014

Lausunto

Pyydettyinä lausuntona Easmar Logistics Oy lausuu kunnioittavasti, että hallituksen esitys, jolla pantaisiin täytäntöön Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (2012/34/EU) yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta (ns. rautatiemarkkinadirektiivi) on keskeisiltä osiltaan valmisteltu hyvin yhteistyössä Liikenne- ja viestintäministeriön, Liikenteen turvallisuusviraston ja Liikenneviraston kanssa.

Esitetty hallituksen esitys luo yhdenmukaiset ja tasapuoliset edellytykset eri rautatieoperaattoreille ja sidosryhmille toimia ja kehittää Suomen teollisuuden palveluja ja parantaa sen kilpailukykyä rautatiejärjestelmän osalta, lukuun ottamatta Suomen ja Venäjän välistä rautatieyhdyksiennettä.

Easmar Logistics Oy lausuu, että Suomessa voimassaoleva rautatielaki (8.4.2011/304) ei ole täyttänyt Euroopan Unionin II:n rautatiepaketin ja rautateiden kehittämisdirektiivin 91/440/ETY soveltamisalan kriteerejä Suomen ja Venäjän välisessä rautatieyhdyshdyliikenteessä vuosien 2007 – 2014 välisenä aikana. Suomessa on tietoisesti ja vastoin Euroopan Unionin rautatiedirektiivien soveltamisalaa estetty rautatieliikenteen harjoittaminen Suomen ja Venäjän välisessä rautatieyhdyshdyliikenteessä muilta elinkeinonharjoittajilta kuin VR-Yhtymä Oy:ltä.

Euroopan Unionin komissio on vuodesta 2007 lukien edellyttänyt Suomen saattavan voimaan säädökset täysimääräisesti niin, että edellä mainitulla yhteisölaainsäädännöllä säädetty tasapuolinen ja yhtäläinen pääsyoikeus markkinoille, myös Suomen ja Venäjän välisessä rautatieyhdyshdyliikenteessä, Suomen puoleisella rautatieosuudella taataan kaikille toimiluvan saaneille rautatieyrityksille.

Liikenne- ja viestintäministeriön virkamiesjohto on esittänyt vuodesta 2007 lukien, että Suomen ja Venäjän välinen yhdysliikenne muodostaisi koko kuljetusosuudeltaan yhtenäisen kolmasmaaliikenteeseen kuuluvan katkeamattoman kuljetuksen, josta on sovittu Suomen ja Venäjän välisessä valtiosopimuksessa. Nyt esitettyssä hallituksen esityksessä Liikenne- ja viestintäministeriö on muuttanut oikeudellisen kannan Suomen ja Venäjän väliseen yhdysliikenteeseen vastaavaksi kuin Euroopan Unionin komissio on vuonna 2006 Suomen virkamiesjohtolle esittänyt. Näkemys on esitetty hallituksen esityksen (luonnos) sivulla 15 (lainaus):

*”Voimassa oleva rautatielain 2 momentti kumottaisiin, koska Suomen rataverkolla tapahtuva Venäjän rautatieyhdyshdyliikenne **on katsottava kotimaan rautatieliikenteeksi**. Euroopan Unionissa rautateiden tavarakuljetukset on avattu kilpailulle 1 päivänä tammikuuta 2007 alkaen.*

Perustuslaissa säädetyn elinkeinovapauden kannalta Suomen tarkoitushakuinen ja lainsäädännön vastainen valtionyrityksen (VR-Yhtymä Oy:n) suojeleminen vapaalta kilpailulta on erittäin vakava tilanne perustuslain ja oikeusvaltion lainsäädäntöperiaatteiden kannalta. On mahdotonta hyväksyä, että Liikenne- ja viestintäministeriön virkamiesjohto yhdessä VR-Yhtymä Oy:n kanssa ovat salanneet tosiasiallisen tilanteen Eduskunnalta ja antaneet virheellisen lainsäädäntötilanteen jatkua jo seitsemän (7) vuotta. Helsingin Sanomien artikkelissa, 17.6.2014, Liikenne- ja viestintäministeriön hallitusneuvos Hannu Pennanen, myöntää säädösten täytäntöönpanoon ja soveltamiseen liittyvän laiminlyönnin.

On huomioitava, että VR-Yhtymä Oy:n edustajat ovat olleet tietoisia Liikenne- ja viestintäministeriön kannasta, ja VR-Yhtymä Oy on voinut osallisena vaikuttaa Suomen ja Venäjän rautatieyhdyshdyliikennesopimuksen uudistamiseen 2007 lukien. Suomen ja Venäjän välistä rautatieyhdyshdyliikennettä koskeva Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välinen sopimus (SopS 47/1997) on vanhentunut ja useat sen alasopimusten sopimusmääräykset eivät ole lainsäädännön tasolla voimassa, koska sopimusmääräykset kuulu-

vat Suomessa lainsäädännön alaan ja niitä ei ole saatettu Eduskunnan käsittelyyn. Pääsopimus ei ole sisältänyt sellaista sopimusmääräystä, joka olisi edellyttänyt rautatielain 20§:n 2 momentin säädöstä ja estänyt Euroopan Unionin rautatiedirektiivien lainsäädäntöön voimaansaattamista Suomessa, ja siten kilpailun avautumisen Suomen puoleisella osuudella.

Toisaalta ns. Rautatierajasopimus vuodelta 1947, on monelta osin vanhentunut ja sitä on muutettu useaan otteeseen (käytännössä VR:n ja RZD:n sopimien muutosten pohjalta). Viimeisimmät muutokset on tehty vuonna 2005. Kyseisiä muutoksia ei ole hyväksyttävällä tavalla saatettu voimaan Suomessa tai annettu niiden tahojen tietoon, joilla olisi ollut oikeus saada ne. Toisaalta sopimusmääräyksiä ei ole saatettu asianmukaisesti mm. VR-Yhtymä Oy:n kuljetussopimusten ehdoiksi.

Vaikutukset rautatiejärjestelmän toimivuuteen ja taloudelliset vahingot

Suomen ja Venäjän rautatieyhdyshyönteilyliikennesopimuksen teknillinen muuttaminen niin, että Suomen puoleisella osuudella rautatieliikennettä ei olisi rajattu ”valtioiden rautatieyritysten” yksinoikeudeksi, olisi sopimuksen (SopS 47/1997) 1 artiklan ja 5 artiklan perusteella kestänyt maksimissaan vain yhden (1) vuoden. Liikenne- ja viestintäministeriö ei ole esittänyt mitään asiallista perustetta siitä, miksi sopimusmääräysmuutosta valtiosopimukseen ei ole tehty ja Euroopan Unionin rautatiedirektiivit on sivuutettu perustuslain vastaisesti.

Liikenne- ja viestintäministeriö, yhdessä VR-Yhtymä Oy:n kanssa, on mahdollistanut puutteellisen ja sekavan lainsäädäntötilanteen jatkumisen vuodesta 2007 lukien ja nyt esitetty hallituksen esitys ei anna yksiselitteistä vastausta siihen, että milloin asian vaatimat lainsäädäntömuutokset on täysimääräisesti pantu voimaan. VR-Yhtymä Oy on kirjelmöinyt Liikenne- ja viestintäministeriölle niistä yhtiöön liittyvistä saneeraustoimenpiteistä, joita aiheutuisi VR-Yhtymä Oy:ssä, kun lainsäädäntö on saatettu Euroopan Unionin rautatiedirektiivien edellyttämälle säädöskäytäntöön. On oletettavaa, että VR-Yhtymä Oy:n kirjelmöinti on vaikuttanut Liikenne- ja viestintäministeriöön, ja sen lainsäädännön ja valtiosopimuksen uudistamistarpeeseen. Liikenne- ja viestintävaliokunnan puheenjohtajan vastaus Easmar Logistics Oy:lle 14.2.2014, jossa vahvistetaan rautatiemarkkinoiden häiriintyminen ja ”tiettyjen tahojen” estämistoimenpiteet kilpailun avautumisen yhteydessä on vahva osoitus edellä osoitetusta menettelystä.

Vuosien 2007 – 2014 aikana VR-Yhtymä Oy on toiminut erittäin passiivisesti rautatiejärjestelmän kehittämisessä ja asiakas- ja sidosryhmätoimintojen kehittämisessä ja uudistamisessa. VR-Yhtymä Oy:lle annettu monopolioikeus on johtanut VR-Yhtymä Oy:n taholta toimenpiteisiin, jotka on katsottava määräävän markkina-aseman väärinkäytöksi relevanteilla markkinoilla. Easmar Logistics Oy on jättänyt toimenpidepyynnön Kuluttaja- ja kilpailuvirastoon 26.3.2014.

Vaatimukset lainsäädännön täytäntöönpanemiseksi ja kilpailun avaamiseksi Suomen ja Venäjän välisessä rautatieyhdyksliikenteessä

Easmar Logistics Oy lausuu, että Liikenne- ja viestintäministeriön tulee viipymättä ryhtyä toimenpiteisiin, joilla varmistetaan kilpailun avautuminen Euroopan Unionin rautatiedirektiivien edellyttämässä laajuudessa Suomen ja Venäjän välisessä rautatieliikenteessä Suomen puoleisella rautatieosuudella. Easmar Logistics Oy edellyttää, että toimenpiteet on toteutettu Suomen perustuslain, rautatielain ja Euroopan Unionin toimilupa ja turvallisuustodistuksen edellyttämässä laajuudessa 31.12.2014 mennessä.

Kunnioitavasti,

Kuopiossa 17.6.2014

Saku Sopanen
Yrittäjä
Easmar Logistics Oy

