

Täysistunto

Tiistai 3.5.2022 klo 14.00—17.29

17. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi raideliikennelain muuttamisesta

Hallituksen esitys HE 38/2022 vp

Lähetekeskustelu

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Lähetekeskustelua varten esitellään päiväjärjestyksen 17. asia. Puhemiesneuvosto ehdottaa, että asia lähetetään liikenne- ja viestintävaliokuntaan.

Lähetekeskusteluun varataan enintään 30 minuuttia. Asian käsittelyssä noudatetaan aikataulutettujen asioiden osalta sovittuja menettelytapoja.

Tämän asian yhteydessä sallitaan keskustelu myös päiväjärjestyksen 18. asiasta. — Avaan keskustelun. Esittelypuheenvuoro, ministeri Harakka, olkaa hyvä.

Keskustelu

16.06 Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka (esittelypuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Raideliikennelaki tuli voimaan tammikuun alussa 2019. Nyt annetulla hallituksen esityksellä 38/22 raideliikennelakiin tehtäisiin toinen tarkistuskierros. Lakiin esitetään lisättäväksi muun muassa kaksi uutta pykälää:

Näistä ensimmäinen koskisi kaluston siirtolupaa esimerkiksi huolto- ja kunnossapitovarikolle silloin, kun tälle kalustolle ei ole myönnetty raideliikennelain mukaista kaluston käyttöönotto- tai markkinoillesaattamislupaa. Jo nykyiselläänkinhan esimerkiksi metrojunia siirretään valtion rataverkon kautta huollettavaksi, ja on tietysti tärkeätä, että tällaisille kalustonsiirroille säädetään turvallisen siirtämisen edellytykset, ja silloin siirtolupa olisi voimassa vain tällaisia yksittäisiä kalustonsiirtoja varten.

Toinen raideliikennelakiin esitetty uusi pykälä koskisi erilaisia pilotti- ja testihankkeiden vaatimuksia. Meilläähän tällaisia pilottihankkeita on luvassa lähiaikoina, esimerkiksi autonomisen junaliikenteen testihankkeet ja tavanomaista rataverkkoa ja kaupunkiraideliikenteen rataverkkoa yhdistävän duoraideliikenteen pilottihankkeet, ja juuri tällaisiakin tarpeita varten on säädettävä turvallisen liikennöinnin takaavista järjestelyistä.

Lisäksi lakiehdotuksella esitetään muutoksia ratakapasiteetin jakamista koskeviin menettelyihin niin, että rataverkon haltija voisi jakaa joustavammin sellaista ratakapasiteettia, joka on jäänyt normaalin prosessin puitteissa jakamatta tai jota on palautettu rataverkon haltijalle. Myös Liikenne- ja viestintäviraston tehtäviin esitetään eräitä lisäyksiä ja tarkennuksia, ja ne liittyvät lähinnä EU-lainsäädäntöön.

Sitten tätä huhtikuun 7. päivänä eduskunnalle annettua hallituksen esitystä on täydennetty 21.4. annetulla täydentävällä hallituksen esityksellä, jonka numero on siis 57/22, ja sillä pyritään vastaamaan tämän ajankohtaisen tilanteen asettamiin haasteisiin. Tällä täydentävällä esityksellä pyritään turvaamaan kansantalouden ja sen keskeisen toimialan eli

Pöytäkirjan asiakohta PTK 48/2022 vp

metsäteollisuuden kannalta välttämättömien puutavarakuljetusten sujuminen. Kuten tiedetään, Venäjä on asettanut raakapuulle maaliskuun alussa vientikiellon EU:n jäsenvaltioihin. Se siis tarkoittaa sitä, että Venäjältä kansainvälisinä rautatiekuljetuksina tuotu raakapuu, joka on enimmillään ollut jopa viidennes metsäteollisuuden raakapuun tarpeesta, täytyy korvata kotimaisella tai muualta Euroopasta tuotavalla raakapuulla, jotta metsäteollisuuden tehtaat voisivat jatkaa toimintaansa ilman seisautuksia. No, tämä raakapuu pitää saada eri puolilta Suomea ja satamista tehtaille ja metsäteollisuuden valmistamat tuotteet edelleen maailmalle. Tätä varten tarvitaan lisää vaunuja puutavarakuljetuksiin. Siksi hallituksen esityksessä esitetään, että Suomen sisäisiä puutavarakuljetuksia voitaisiin määräaikaaisesti hoitaa kansainvälisen liikenteen kalustolla — paino sanalla ”määräaikaaisesti”. Tällaista Suomessa toimivien metsäteollisuuden yritysten tai näiden Venäjällä tai Baltian maissa toimivien tytäryhtiöiden omistamaa kalustoa on nykyisellään Suomessa noin 2 000 vaunua, ja on siis tärkeätä, että sitä voitaisiin käyttää tässä akuutissa kalustopulatilanteessa Suomen sisäisiinkin puutavarakuljetuksiin. Tämä määräaikainen poikkeusmenettely olisi voimassa vuoden 26 loppuun asti, ja siihen mennessä metsäteollisuusyritysten ja rautatieyritysten pitäisi hankkia EU-vaatimukset täyttävää puutavarakuljetuksiin sopivaa kalustoa.

Lopuksi haluan vielä korostaa sitä, että metsäteollisuudella on Suomen kansantaloudelle erittäin suuri merkitys. Noin 20 prosenttia Suomen ulkomaankaupasta on metsäteollisuuden tuotteita. Metsäteollisuus on merkittävä työllistäjä, ja metsäteollisuus tuottaa huomattavan osan myös valtiontalouden verokertymästä. Näin ollen tämä ehdotettu määräaikainen poikkeusmenettely on nykyisessä tilanteessa välttämätön ratkaisu paitsi metsäteollisuuden myös koko kansantalouden toimintaedellytysten turvaamiseksi. — Kiitos.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia esittelystä. — Edustaja Kymäläinen, olkaa hyvä.

16.10 Suna Kymäläinen sd: Arvoisa herra puhemies! Tulen tähän pönttöön, kun tässä sai kerta luvan keskustella näistä molemmista esityksistä, jotka tänään tässä salissa raideliikennelakiin liittyen ovat käsiteltyssä. Kiitän jälleen ministeri Harakkaa asian esittelystä, ja todellakin näiden lainsäädäntöjen taustalla on huoli siitä, kuinka metsäteollisuutemme saa niin puut tuonne tehtaille kuin sitten myöskin valmiit tuotteet liikkeelle.

Tässä on tarkoitus, että helpotetaan kaluston siirtämistä koskevia uusia säädöksiä ja raideliikenteen testi- ja pilottihankkeita koskevia vaatimuksia ja sitä kautta edistetään raide liikenteen automaatiota ja joustavoitetaan ratakapasiteetin jakamista koskevaa sääntelyä. Lisäksi tässä on joitakin teknisluonteisia muutoksia, joita EU:n lainsäädäntö edellyttää.

Tällä siis lisättäisiin säädökset muun muassa kalustoyksikön siirtolupaa koskevista vaatimuksista, ja näin luodaan oikeusperustaa ja turvalliset puitteet kaluston siirtämiselle. Osaltaan tässä tuotaisiinkin jo olemassa olevia kalustoyksiköiden siirtämistä koskevia käytänteitä lain tasolle. Ehdotuksen mukaan kaluston siirtolupa olisi väliaikainen ja Liikenne- ja viestintävirasto arvioisi luvan myöntämisen yhteydessä sen, että siirrosta ei aiheudu vaaraa rautatiejärjestelmän turvallisuudelle. Siksi on erityisen tärkeää mielestäni, että siirtolupa ei kuitenkaan oikeuttaisi pidempiaikaiseen liikennöintiin rataverkolla ilman kalustolle myönnettyä markkinoillesaattamislupaa tai käyttöönottolupaa.

Turvallisuuden kannalta pidän tärkeänä, että ehdotuksen mukaisesti testi- ja pilottihanketta koskevaan ilmoitukseen olisi sisällytettävä suunnitelma toimenpiteistä, joilla turvataan, että hanke ei vaaranna rautatiejärjestelmän turvallisuutta.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 48/2022 vp

Kuten kaikki tiedämme, tämän toisen esityksen, hallituksen esityksen 57, taustalla on Venäjän hyökkäys Ukrainaan ja sen seuraukset kotimaiselle metsäteollisuudelle, kuten tässä alussa totesinkin. Vastapakotteena länsimaiden talouspakotteille Venäjä on kieltänyt raakapuun viennin Euroopan unionin alueelle ainakin vuoden 2022 loppuun asti. Korvataksaan venäläistä raakapuuta metsäteollisuus tarvitsee kotimaista raakapuuta ja tuontia muualta maailmalta. Näitä kuljetuksia varten tarvitaan puutavarakuljetuksiin vaunukalustoa. Metsäteollisuuden toimijat ovat viestittäneet, että nykysääntelyn puitteissa Suomen sisäisiin puukuljetuksiin ja metsäteollisuuden tarpeisiin ei ole riittävästi tarjolla sopivia EU:n tyyppihyväksyntävaatimuksia täyttäviä kalustoyksiköjä. Raakapuuta on tuotu Venäjältä Suomeen sellaisilla kalustoyksiköillä, joiden käyttö on Euroopan unionin lainsäädännön ja raideliikennelain nojalla rajattu vain kansainvälisiin rautatiekuljetuksiin.

Metsäteollisuus on Suomen teollisuuden kivijalka. Se muodostaa noin viidenneksen koko Suomen tavaraviennistä ja on merkittävä työllistäjä. Emme voi olla huomioimatta asiaa kansantalouden merkittävyyden näkökulmasta. On siis selvää, että meidän tulee tehdä kaikkemme helpottaaksemme toimialaa tämän äkillisen toimintaympäristön muutoksen myötä nyt, kun kansainvälisiä puukuljetuksia korvataan kotimaisen raakapuun kuljetuksilla. Mutta tässäkin asiassa on erittäin tärkeää, että sääntely on määräaikainen poikkeusmenettely, joka olisi voimassa vuoden 2026 loppuun. Siihen mennessä Suomessa toimivien metsäteollisuuden yritysten ja rautatieyritysten tulisi hankkia EU-vaatimusten mukaista vaunukalustoa Suomen sisäisiä puutavarakuljetuksia varten, jotta poikkeusmenettelystä voidaan luopua. Esityksen tarkoituksena olisikin ainoastaan tilapäisesti helpottaa metsäteollisuuden kohtaamaa poikkeuksellista tilannetta Venäjän hyökkäyksen ja pakotteiden myötä, ja siitä syystä pidän tätä asiaa tärkeänä.

Arvoisa puhemies! Olemme ottaneet tänään liikenne- ja viestintävaliokunnassa ennakokäsittelyyn nämä molemmat lakiesitykset ja pyrimme toimimaan mahdollisimman ripeällä aikataululla, jotta nämä esitykset tulisivat mahdollisimman pian voimaan.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Edustaja Autto, olkaa hyvä.

16.15 Heikki Autto kok: Arvoisa herra puhemies! Tässä edellä sekä ministeri omalta osaltaan että valiokuntamme puheenjohtaja edustaja Kymäläinen esittelivät tätä lakiesitystä, näitä molempia lakiesityksiä, niin hyvin, että en kovin seikkaperäisesti puhu, mutta haluan kiittää ministeriä todella tärkeästä esityksestä. Tosiaan tähän ensimmäiseen lakiesitykseen sisältyvät nämä siirtolupa-asiat, ja toisaalta näihin pilotti- ja testihankkeisiin liittyvät lakipykälät on myös todella hyvä ja tärkeä saada ajan tasalle, samoin kuin esimerkiksi tämä kapasiteetin jakaminen. Nämä ovat hyviä ja perusteltuja joustoja raideliikennelakiin.

Tosiaan tältä osin varmasti tämä varsinainen pihvi nyt sitten liittyy tietysti tähän metsäteollisuutemme logistiikan turvaamiseen, että ulkomaille rekisteröityä kalustoa saadaan käyttää myös täällä kotimaan liikenteessä, ja on kyllä, arvoisa puhemies, todella tärkeää, että liikenne- ja viestintäministeri on tarttunut tähän asiaan. Metsäteollisuuden merkitys Suomen kansantalouden keskeisenä kulmakivenä on aivan kiistaton, ja jos ajatellaan sitä, että tosiaan tavaravientimme arvosta viidennes tulee sieltä, niin kovin monen palkat jäävät maksamatta, jos tehtaiden pitää seisoa. Kun tosiaan Venäjän raakapuun tuonti on ollut noin viidennes metsäteollisuuden kaikesta raaka-aineesta, niin puhumme todella merkittävistä puuvirroista, joita nyt pitää saada kotimaasta tehtaille päin ohjattua, ja toki sitten tietysti tuotteista, jotka pitää saada edelleen maailmalle.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 48/2022 vp

Kyllähän Suomen logistiikka kokee nyt todella hurjan murroksen myöskin, kun olemme viime päivinä kuulleet esimerkiksi nämä suunnitelmat siitä, että Saimaan kanava ei ehkäpä tulevina vuosina ole käytettävissä niin kuin on suunniteltu. Tosiasiahan on, että tällä hetkellä kanavassa ei kukaan liikennöi, koska liikenteen jatkumisesta ei tietenkään tällaisessa sota-ajassa ole varmuutta. Tässä mielessä ollaan todella isojen kysymysten äärellä. Tässä mielessä on todella tärkeää, että nyt tätä suomalaisten omistamaa ja suomalaisten muutenkin käyttämää kalustoa, joka aiemmin on ollut tässä kansainvälisessä liikenteessä, voidaan nyt sitten täysimääräisesti tässä poikkeustilanteen vallitessa käyttää täällä kotimaassa.

Arvoisa puhemies! Niin kuin kaikissa asioissa, tässäkin kokonaisturvallisuus on tärkeää. Se tuo meille taloudellista turvaa, että logistiikka toimii. Saimme tänään tuolla valiokunnan ennakkokuulemisessa kyllä myöskin hyvää informaatiota siitä, että myöskin raide liikenteen turvallisuus ja asianmukaisuus tulee ihan täysin turvatuksi. Vaikka tämä kalusto on byrokraattisesti rekisteröity Venäjälle, niin se on [Puhemies koputtaa] aivan kurantia, hyvää ja uutta tavaraa Suomen raiteille.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Edustaja Eskelinen, olkaa hyvä.

16.18 Seppo Eskelinen sd: Arvoisa puhemies! Samalla tavalla kuin valiokunnassa näitä pykälää käsitellään päällekkäin, ja itse myös otan erityisesti kantaa tuohon kalustoon.

On hienoa, että ministeri on reagoinut tähän asiaan ja vastataan nyt siihen metsäteollisuuden akuuttiin huutoon. Tietysti kun hallitus on tehnyt vahvoja toimenpiteitä myös kehysriihessä metsäteollisuuden ja erityisesti suomalaisen puun ja metsien käytön lisäämiseksi, se luo painetta sitten myös raiteille ja kalustoon. Eipä tässä paljon vaihtoehtoja ole. Niin kuin tässä on aiemmin todettu, kyllä meidän metsäteollisuudessa on tärkeintä, että nyt sitten lakkosuman jälkeen niin sellutehtaat, paperitehtaat kuin metsäteollisuus muutenkin pyörivät ja sitä raaka-ainetta on saatavilla.

Nämä vaunuthan ovat tietysti olleet käytössä, ja käsittääkseni näillä on noin 40 prosenttia suomalaisesta puusta ajettu jo tällä hetkellä. Oikeastaan se kysymys ja pohdinta nyt on, kun nämä ovat kansainväliseen liikenteeseen standardoituja, että mikä ero tässä nyt sitten on ollut tämän EU-standardoinnin osalta. Minulle on väitetty, että se ei ole hyvin merkittävä, ja kuten Autto viittasi, raideturvallisuuteen ja liikenneturvallisuuteen sillä ei ole ilmeisesti mitään vaikutuksia. Tämä kalustohan on ollut pitkälti metsäteollisuuden joko omistamaa tai sitten vuokraamaa kalustoa, ja uskoisin, että siellä nyt pääosin ne on pidetty kunnossa, mutta tämä turvallisuuskysymys oikeastaan tähän.

On hienoa, että tähän on reagoitu ja todellakin nyt sitten tässä tilanteessa saadaan suomalaista metsäteollisuutta ja työllisyyttä pidettyä yllä.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Edustaja Essayah, olkaa hyvä.

16.20 Sari Essayah kd: Kiitoksia, arvoisa puhemies! Metsäteollisuuden kuljetustarpeisiin tarvitaan nyt kalustoa, ja tässä tilanteessa näitä vaihtoehtoja ei todellakaan juuri ole, koska kun huomioi tämän meidän erilaisen raideleveyden, niin siinäkin mielessä näitten raaka-aineitten siirtäminen ihan täällä maan sisäisessä liikenteessä vaatii nyt tätä lisäkapasiteettia.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 48/2022 vp

Tuossa kuitenkin kun raideliikennettä, raideliikenteen vapautumisen lainsäädäntöä käsiteltiin, niin siinä yhteydessä silloin vähän, voisiko sanoa, tällaiset ilkeät äänet väittivät, että Suomessa lähdettiin romuttamaan tahallisesti kalustoa, jotta voitaisiin välttyä siltä, että ei tarvitsisi vuokrata kalustoa ulospäin. En tiedä, koskeeko tämä laisinkaan tätä kuljetuskalustoa vai onko kysymys ollut näistä henkilöliikenteen kalustoista, mutta nyt kun ministeri on paikalla, niin pystyisikö hän sanomaan, onko tässä kalustossa tapahtunut nimenomaan tavarakuljetuksen puolella tai henkilöpuolella jollakin tavalla tällaista tarkoituksellista tai sitten kenties kaluston iän kulumisen myötä tapahtunutta suurempaa romutusta tai kalustosta vanhan kaluston poispyyhkimistä. Elikkä tällaisia mediassa kuulee, tämmöyppisiä väitteitä, ja tähän mielelläni haluaisin kuulla, mikä on todellinen tilanne.

Sinällänsä tämä siirtokapasiteetin ja myöskin sitten pilotti- ja testihankkeet mahdollistava lainsäädäntö on varmasti tässä tilanteessa tarkoituksenmukaista ja hyvää. — Kiitos.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Ja edustaja Kymäläinen, olkaa hyvä.

16.22 Suna Kymäläinen sd: Arvoisa herra puhemies! Kun ministeri on vielä paikalla ja tuossa äsken en puheenvuorossani ehtinyt kysymyksiä esittämään, niin tässä vielä ainakin yksi kysymys mieleeni nousi.

Mutta tuon ensin esille tässä näitä huolia, joita toimikentältä on kuulunut jo ennen kuin tämä lakiesitys on eduskuntaan asti tullut, lähinnä tässä valmistelun aikana. Varmasti myös ministeri on näitä huolenaiheita kuullut rautatiemarkkinoiden kehittymisestä, siitä pelosta tavallaan, että voiko venäläinen rautatieyrittäjä tulla Suomen rautatiemarkkinoille tämän lainsäädännön kautta. Toisaalta on myöskin tuotu esiin nämä mahdolliset painostusyritykset ja oltu huolissaan muun muassa siitä, että Venäjä ottaisi tämän kaluston niin sanotusti omaan käyttöönsä. Mutta näiden osalta on toki tärkeää se, että edellytetään toimilupaa ja turvallisuustodistusta, jottei tällaisia toimilupia tai turvallisuustodistuksia myönnettäisi missään EU:n valtiossa tämän poikkeustilan aikana. Ja toki sitten tarkastus siitä, että tämä kalusto on juridisesti pätevä olemaan suomalaisten omistuksessa, on tietenkin myös tärkeä huoli, ja varmasti olette sitä valmistelussa myös pohtineet.

Mutta siis tarkoituksena on tehdä tämän lain ja tämän poikkeustilan ajalle tällainen seurantaryhmä, ja kysyisinkin nyt ministeriltä sen kysymyksen, jota alkuun lupasin: keistä, mistä toimijoista tämän yhteisen seurantaryhmän on tarkoitus koostua?

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Ministeri Harakka, kolme minuuttia.

16.24 Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka: Arvoisa puhemies! Jos keskityn tähän jälkimmäiseen teemaan, joka tietenkin on ajankohtainen ja johon tämä Venäjän raaka hyökkäys Ukrainaan on suomalaisen elinkeinoelämän todellakin pakottanut ja tällä tavalla myöskin sitten lainsäätäjän reagoimaan, uskaltaisinko sanoa, ennätysnopeasti, niin totean tietysti ensin, että me käsittelemme tässä suomalaisten yksityisten yhtiöiden omistamaa kalustoa, emme siis VR:n kalustoa, joten tässä nyt ikään kuin huolehditaan siitä, että meillä on muutakin tavarakuljetuskalustoa kuin se, mitä VR Osakeyhtiö hallinnoi.

Sitten näihin huoliin, joita aivan aiheellisesti täytyy käsitellä ja joihin täytyy vastata tämän hallituksen esityksen nojalta ja joita edustaja Kymäläinen nosti tässä hyvin esiin, voi-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 48/2022 vp

daan todeta, että kyseessä siis todellakin on suomalaisten yhtiöiden omistamaa kalustoa riippumatta siitä, minne se on rekisteröity, taikka sitten tytäryhtiön tai Baltiassa toimivan muun kaluston omistajan tai vuokraajan kalustoa. Eli siis nimenomaan emme halua siirtää rahavirtoja venäläisille yrityksille.

Painostusta varmastikin on mahdollista näinä aikoina sieltä suunnasta osoittaa, mutta emme näe mitään syytä, että Venäjällä olisi mitään oikeutettuja vaatimuksia esimerkiksi kaluston palautuksen suhteen, ja tämä väitetty kuuden kuukauden aikaraja ei kuulu millään muotoa Suomen ja Venäjän välisiin valtiosopimusjärjestelyihin, ja siksi on luontevaa, että kaluston omistaja päättää itse siitä, missä se kalustoa säilyttää ja milloin, jos koskaan, sen palauttaa takaisin sitten muihin valtioihin.

Ja totta on myöskin se, että ei ole mahdollista, että tätä kautta jokin venäläinen rautatieyrittäjä tulisi Suomeen harjoittamaan liikennettä. Se edellyttäisi toimilupaa, turvallisuustodistusta EU-lainsäädännön mukaisesti, eikä todellakaan nykyisessä tilanteessa Suomi eikä mikään muukaan EU-maa ole valmis päästämään venäläistä rautatieyrittäjästä EU:n rautatiemarkkinoille. Tässä suhteessa olemme varmoja siitä, että voimme huolehtia sekä kuljetusten että suomalaisten turvallisuudesta.

Keskustelu päättyi.

Asia lähetettiin liikenne- ja viestintävaliokuntaan.