

Hallituksen vastaus välikysymykseen raideliikenteen nykytilasta ja tulevaisuudesta

Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner 3.10.2017

Arvoisa Puhemies,

Rautatieliikenne on keskeinen osa sekä suomalaisten arkea että maamme kilpailukykyä. Sen kehittäminen on välttämätöntä myös kunnianhimoisten päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi. Liikenteen päästöt on puolitettava vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Tähän päästäksemme tarvitsemme monenlaisia keinoja. Hallitus on nyt hakemassa ratkaisuja, joilla raideliikennettä saadaan lisättyä ja tehtyä siitä aito vaihtoehto yhä useammalle suomalaiselle.

Uudistuksella pyritään siihen, että rautatieliikennepalvelujen tarjonta lisääntyy ja monipuolistuu. Kilpailun avaamisen tavoitteena on, että palvelut tuotettaisiin nykyistä tehokkaammin ja että ne vastaisivat nykyistä paremmin eri asiakasryhmien tarpeisiin. Liikenteen palvelutarjonnan kasvu ja kilpailu tarjoajien ja liikenne-
muotojen välillä hyödyttävät matkustajia. Palveluntarjoajat kilpailevat asiakkaistaan lippujen hinnoilla ja erilaisilla palveluilla. Ihmisille tulee lisää tarjontaa ja valinnanvaraa. Julkiselle tuelle saadaan nykyistä enemmän vastinetta.

EU:n neljäs rautatiepaketti asettaa tiettyjä velvoitteita, jotka on tässä otettu huomioon. Suomen lisäksi vain Luxemburgissa ja Irlannissa on ainoastaan yksi toimija rautateiden henkilöliikenteessä. Kilpailu on päätetty avata, koska sen on arvioitu tuovan paremmat palvelut junamatkustajille ja hyödyttävän koko yhteiskuntaa. Yksinoikeuksiin ja suorahankintoihin perustuva järjestelmä on arvioitu tehottomaksi. Palveluja kilpailutettaessa verorahojen käyttö on läpinäkyvämpää.

Suomi haluaa edetä kilpailun avaamisessa, sillä meillä ei ole varaa odottaa uudistusten toteuttamista 2020-luvun lopulle asti. Päästövähennystavoitteemme ovat kunnianhimoiset, ja vuosi 2030 tulee eteen nopeasti.

Arvoisa Puhemies,

On myönteistä, että myös oppositio kantaa huolta rautatiejärjestelmän tulevaisuudesta ja junaliikenteen käytön kasvattamisesta. Tämä yhteinen näkemys toivon mukaan mahdollistaa rakentavan keskustelun myös tänään, ilman pelottelua.

Kuten välikysymyksessä todetaan, eivät nykyiset raideliikennepalvelumme ole olleet riittävän kustannustehokkaita eivätkä kaikilta osin vastanneet ihmisten tarpeisiin. Vasta viime vuosina linja-autoliikenteen ja lentoliikenteen luoma kilpailu sekä edessä häämöttävä pääkaupunkiseudun lähijunaliikenteen kilpailutus ovat saaneet aikaan sen, että VR:n palveluja, hinnoittelua ja kustannustehokkuutta on lähdetty todella kehittämään. Esimerkiksi junalippujen kuluttajahinnat ovat tämän seurauksena laskeneet keskimäärin yli kymmenen prosenttia viimeisen vuoden aikana.

Kilpailu luo yrityksille kannustimen toiminnan kehittämiseen. Kun yritykset kilpailevat matkustajista, ihmisille syntyy mahdollisuus valita erilaisten vaihtoehtojen väliltä. Palvelujen käyttäjä pystyy viranomaisia paremmin kertomaan, millaisia palveluja hän tarvitsee. Esimerkiksi aiemmin auringonlaskun alana pidetty linja-autoliikenne on kilpailun avautumisen myötä noussut uuteen kukoistukseen.

Välikysymyksessä on arveltu, että jatkossa kilpailu käytäisiin lähinnä henkilöstöä ja palkkoja karsimalla. Tämä on perusteeton huoli. Maissa, joissa henkilöjunaliikenne on avattu kilpailulle, liikenteen kysyntä ja tar-

jonta ovat kasvaneet merkittävästi. Tämä on lisännyt myös osaavien työntekijöiden tarvetta ja kilpailu on näkynyt myös kohonneina palkkoina.

Hallitus on linjannut, että Suomessa työntekijät siirtyvät VR:stä perustettaviin valtionyhtiöihin liikkeenluovutuksen periaatteella eli vanhoina työntekijöinä. Pidämme erittäin tärkeänä ja olemme sitoutuneet siihen, että henkilöstöjärjestöt ovat tiiviisti mukana uudistuksen valmistelussa. Selvää on, että VR:n henkilöstöllä on ainutlaatuista asiantuntemusta, jota tarvitaan jatkossakin Suomen rautateillä.

Otamme oppia muiden maiden hyvistä ja huonoista kokemuksista. Kansainväliset kokemukset henkilöjunaliikenteen kilpailun avaamisesta kuitenkin osoittavat kiistattomasti kaikkein tärkeimmän: kilpailun avaamisesta hyötyvät nimenomaan matkustajat. Parempien palvelujen ja laskeneiden hintojen tuoma hyöty näkyy junamatkustamisen suosion lisääntymisenä. Myös julkisissa hankinnoissa voidaan saavuttaa merkittäviä säästöjä. Euroopan komission ja OECD:n selvityksissä on havaittu, että kilpailutuksilla on saavutettu 20–30 prosentin säästöt suorahankintoihin verrattuna.

Vielä 1990-luvun alussa Suomen junaliikenne oli hyvin samankaltaisessa tilanteessa esimerkiksi Ruotsin ja Iso-Britannian kanssa. Tuolloin kaikissa kolmessa maassa valtiollinen junaoperaattori vastasi liikenteestä yksinoikeudella, ja junaliikenteen osuus liikennemuodoista oli noin viisi prosenttia. Sitten Ruotsi ja Iso-Britannia ovat avanneet henkilöjunaliikenteen kilpailulle koko maassa, ja junaliikenteen osuus on kivunnut samassa ajassa yhdeksään prosenttiin. Suomessa junan käyttö on jämähtänyt vuoden 1990 tasolle.

On tietenkin selvää, ettei Suomi nouse Ruotsin ja Iso-Britannian tasolle pelkästään kilpailua avaamalla. Meidän on jatkossakin panostettava rataverkon kehittämiseen, ja kattavan junaliikennetarjonnan turvaaminen koko maassa edellyttää julkista tukea. On kuitenkin muistettava, että järjestelmän tehostuessa ja junaliikenteen suosion kasvaessa tehdyille panostuksille voidaan saada nykyistä enemmän vastinetta. Kilpailun avaamisella varmistetaan, että meidän kannattaa tulevaisuudessakin investoida rataverkkoomme ja junayhteyksiimme.

Arvoisa Puhemies,

Väläkysymyksessä väitetään, ettei valittu kilpailutusmalli synnytä kilpailua vaan luo ainoastaan alueellisia monopoleja nykyisen valtakunnallisen monopolin tilalle. Tässä kohtaa on syytä oikaista vääriä käsityksiä. Hallitus on päättänyt, että kilpailu avataan alueisiin ja palvelukokonaisuuksiin perustuvien käyttöoikeussopimusten pohjalta. Sopimuksissa määritellään tarkemmin vaadittava palvelutaso ja kannustimet toiminnan kehittämiseen. Käyttöoikeussopimukset eivät takaa operaattoreille yksinoikeutta kilpailutetuille alueille. Valitussa mallissa samalla rataosalla voi toimia useita yrityksiä. Opposition huoli on siis turha. Hallituksen valitsemassa mallissa kilpailua syntyisi junaoperaattoreiden välille sekä tarjouskilpailuvaiheessa että varsinaisessa liikennöinnissä.

Lisäksi on esitetty huoli siitä, ettei Suomen rataverkolle mahtuisi lisää liikennettä. Näin ei todellisuudessa ole. Rataverkkomme käyttöaste on Euroopan alhaisimpia ja liikennettä voitaisiin lisätä merkittävästi lähes koko rataverkolla. VR on vähentänyt liikennettä viime vuosina runsaasti usealla rataosalla. On totta, että pääkaupunkiseudun liikenteessä ratakapasiteetti alkaa olla etenkin ruuhka-aikoina täydessä käytössä.

On kuitenkin muistettava, että alueellisella liikenteellä on suuri potentiaali myös maakunnissa pääkaupunkiseudun ulkopuolella. Esimerkiksi Ruotsissa lähijunaliikennettä harjoitetaan jopa muutaman kymmenentuhannen asukkaan kaupunkien yhteydessä. Suomesta tällainen liikenne puuttuu käytännössä kokonaan. Tulevaisuudessa myös maakunnat ja suuret kaupungit voisivat kehittää alueellista liikennettä omista lähtökohdistaan.

Meidän on jatkossakin huolehdittava siitä, että junaliikennepalveluja on saatavilla koko Suomessa ja kaikille matkustajaryhmille. Valitussa kilpailutusmallissa voidaan nykyistä paremmin varmistaa, että operaattorit

huolehtivat myös kaupallisesti vähemmän kiinnostavista palveluista. Jatkossa maanlaajuinen palvelutaso ja lippujärjestelmien yhteentoimivuus voidaan varmistaa nykyistä paremmin. Nykyjärjestelmässä ei ole ollut mahdollista riittävästi puuttua lippu-uudistuksiin, vuorotarjonnan vähennyksiin, asemien lakkauttamiseen tai pysähdysten vähentämiseen. VR:n tekee näitä päätöksiä itsenäisesti liiketaloudellisin perustein.

Arvoisa Puhemies,

VR:n tulevaisuus ja yhtiön arvossa tapahtuneet muutokset ovat myös herättäneet kysymyksiä. Hallitus on talouspoliittisessa ministerivaliokunnassa yksiselitteisesti linjannut, että VR-Yhtymä Oy:n rooli ja kilpailukyky valtio-omisteisena junaliikennöinti-yhtiönä turvataan. Yhtiö osallistuu tuleviin kilpailutuksiin samalta viivalta muiden potentiaalisten operaattoreiden kanssa.

Hallituksella on aito halu lisätä kilpailua junaliikenteessä eikä avata markkinoita vain näennäisesti. Esimerkiksi kaluston saatavuus voisi muodostua Suomen muista Euroopan maista poikkeavan raidelevyden vuoksi ylitsepääsemättömäksi markkinoille tulon esteeksi. Kaluston ja tukipalvelujen tasapuolisen saatavuuden varmistaminen on välttämätöntä. Hallituksen valitsema malli vastaakin pitkälti sitä, mihin HSL päätyi vuonna 2014, kun se päätti lähijunaliikenteen kilpailuttamisesta.

Oppositio puhuu välikysymyksessään virheellisesti luonnollisen monopolin yksityistämisestä. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla ei ole tehty tällä hallituskaudella yhtään yksityistämistä, eikä tehdä nytäkään. Kaikki kolme perustettavaa yhtiötä ovat valtion sataprosenttisesti omistamia erityistehtävayhtiöitä. Niille VR:ltä siirtyvä omaisuus säilyy valtion omistuksessa. Kysymys on omaisuuden siirrosta valtionyhtiöstä valtion erityistehtävayhtiöön.

Kysymys ei myöskään ole luonnollisesta monopolista. Samalla rataosalla voi toimia samanaikaisesti useita junaoperaattoreita aivan samaan tapaan kuin maantiellä voi toimia useita linja-autoyrityksiä. Näin toimitaan jo ongelmitta lukuisissa maissa. Hallituksen valitsemassa käyttöoikeussopimusmallissa operaattoreille ei ole tulossa yksinoikeutta rataverkolle.

Kalustoyhtiöön siirrettävä kalusto vuokrataan tasapuolisin ja yhtäläisin ehdoin potentiaalisille operaattoreille. Sitä ei olla antamassa ilmaiseksi ulkomaisten yritysten käyttöön. Yhteisin varoin hankittu omaisuutemme vuokrataan sellaisille toimijoille, jotka pystyvät tuottamaan sen avulla suurimman lisäarvon suomalaisille. Kilpailun avulla voimme varmistua siitä, että yhteiset resurssimme ovat tehokkaimmassa mahdollisessa käytössä. Junaoperaattorilla on velvollisuus vuokrata käytettävä kalusto ensi sijassa kalustoyhtiöltä.

Valtiolla on omistajana myös yhteiskunnallisia tavoitteita, eikä kaikkien valtionyhtiöiden kohdalla ensisijainen tavoite ole osinkotulojen maksimoiminen. Tätä varten on olemassa erityistehtävayhtiöitä, joilla on yhteiskunnan kannalta merkittäviä tehtäviä. Näissä yhtiöissä valtion omistajapolitiittiset tavoitteet perustuvat mahdollisimman hyvään yhteiskunnalliseen ja taloudelliseen kokonaistulokseen.

Rautateiden henkilöliikenteen avaaminen kilpailulle on erinomainen esimerkki tilanteesta, jossa valtio voi hyödyntää omistustaan Suomen uudistamiseen. Nyt perustettavissa yhtiöissä valtion intressinä on toimivien markkinoiden varmistaminen.

Yhteiskunnallisten intressien toteutuminen tärkeissä yhteiskunnan perustoiminnoissa varmistetaan kullekin sektorille parhaiten sopivalla keinolla. Näitä voi olla esimerkiksi sääntely, julkiset hankinnat ja valtion omistamat yhtiöt.

Arvoisa Puhemies,

Kilpailun avaamisesta laadituista selvityksistä on keskusteltu paljon viime aikoina. Kilpailun avaamista on valmisteltu huolella ja virkamiesvalmistelun lisäksi on teetetty useita selvityksiä. Selvityksiä on tehty laajasti

eri näkökulmista, jotta voisimme varmistua siitä, että kilpailu kannattaa avata juuri esitetyllä mallilla. Selvityksiä ei voitu keväällä asian keskeneräisyyden vuoksi julkistaa. Asian julkistamisen jälkeen kaikki teetetut selvitykset julkistettiin viipymättä julkisuuslain mahdollistamissa rajoissa.

Selvityksissä on tarkasteltu muun muassa kilpailun avaamisen vaikutuksia palvelutasoon, lippujen hintoihin, ratakapasiteetin ja kaluston riittävyteen, turvallisuuteen, verotuloihin ja omistaja-arvoon. Yksittäiset selvitykset ovat olleet aiheeltaan rajattuja ja niihin on sisältynyt erilaisia oletuksia. Tämän vuoksi yhtä selvitystä tarkastelemalla ei voi saada kokonaiskuvaa hankkeesta tai sen vaikutuksista.

On totta, että tehdyissä selvityksissä on tunnistettu joitain kilpailun avaamisen myötä syntyviä lisäkustannuksia ja siihen liittyviä riskejä. Samaan aikaan on tunnistettu lukuisia hyötyjä, joita saavutetaan erityisesti pitkällä aikavälillä. On virheellistä puhua nykyisten markkinoiden jakamisesta. Tehtyjen selvitysten ja kansainvälisten kokemusten valossa on kiistatta selvää, että kilpailun avaamisen myötä yhä useampi ihminen valitsee matkustustavakseen juuri junan.

Vaikka kilpailuttaminen lisääkin alkuvaiheessa erityisesti hallinnollista työtä, hyötyjä tullaan saavuttamaan, kun kilpailu ajaa yrityksiä kehittämään palvelujaan ja tuotantotapojaan. Monopoliyhtiöllä ei ole tähän vastaavaa kannustinta, ja tämä on havaittu konkreettisesti juuri Suomen junaliikenteessä.

Selvityksiä ja niiden johtopäätöksiä tulee katsoa kokonaisuutena. Hallituksen tehtävä on arvioida erilaisia toteuttamisvaihtoehtoja ja niiden yhteiskunnallisia vaikutuksia. Näiden pohjalta muodostetaan kokonaiskäsitely Suomen kannalta parhaasta mahdollisesta ratkaisusta. Juuri näin hallitus toimi, kun se keväällä päätti talouspoliittisessa ministerivaliokunnassa kilpailun avaamisesta ja tehtävistä yhtiöjärjestelyistä. Hallituksella oli ratkaisua tehdessään kaikki tarvittava tieto käytössään.

Arvoisa Puhemies,

Olemme keskellä valtavaa muutosta, jossa digitalisaatio ja ilmastonmuutos muokkaavat toimintaympäristöämme ennennäkemättömällä tavalla. Keinoäly, automaatio, jakamis- ja datatalous, lohkoketjut ja virtuaaliteollisuus tulevat vauhdilla haastamaan ja haastavat nykyisiä liiketoimintamalleja ja arvoketjuja. Liikkuminen muuttuu palveluksi ja automatisoituu.

Suomella on halutessaan mahdollisuus olla ensimmäinen maa maailmassa, jossa liikennealan uudistuminen toteutetaan kaikki liikennemuodot kattavana kokonaisuutena. Rautatiet ovat liikennejärjestelmämme ydin-alueita. Nyt on aika huolehtia siitä, että junaliikenne kestää mukana tässä kehityksessä.

Kiitos.