Välikysymys VK 3/2017 vp

Harry Wallin sd ym.

Välikysymys raideliikenteen nykytilasta ja tulevaisuudesta

Eduskunnalle

Toimiva liikenneverkko on perusedellytys kansalaisten liikkumiselle, asumiselle ja työssäkäynnille sekä elinkeinoelämän kilpailukyvylle. Raideliikenteen lisääminen ja joukkoliikenteen kasvu ovat välttämättömiä edellytyksiä ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi. EU:n tavoite on, että raide- ja vesiliikenne muodostaa 50 prosenttia liikenteen kokonaisuudesta ja tieliikenne toiset 50 prosenttia. Nyt Suomessa tieliikenteen osuus on noin 80 prosenttia. Suomella ei ole varaa epäonnistua raideliikenteen lisäämisessä. Raideliikenteen kehittäminen edellyttää pitkän aikavälin strategista näkemystä, mutta myös samalla nopeita ja aidosti vaikuttavia ratkaisuja raideliikenteen asiakkaiden nykyisten palveluiden ja yhteyksien parantamiseksi sekä konkreettisia toimenpiteitä ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi.

Vaikka VR ja Suomen rautatiejärjestelmä pärjäävät eurooppalaisessa vertailussa suhteellisen hyvin mm. toimivuutensa ja kustannustehokkuutensa osalta, on raideliikenteessämme paljon kehitettävää. VR on lähtenyt aktiivisesti uudistamaan toimintaansa. Se on onnistunut kasvattamaan asiakasmääriä sekä parantamaan VR-konsernin tehokkuutta.

Asiakkaan näkökulmasta VR ei ole kuitenkaan onnistunut kaikissa uudistuksissaan. Esimerkiksi lippujärjestelmän digitalisointi on monen matkustajan kokemuksen mukaan epäonnistunut. Työssäkäyvät sarjalippumatkustajat eivät enää voi joustavasti vaihtaa junalippuja. Kysymys on myös suomalaisten yhdenvertaisesta kohtelusta. Ikäihmiset eivät kaikki osaa tai voi käyttää digitaalisia lippupalveluita (mobiili ja internet). Vammaisten on vaikea päästä junaan ja liikkumaan paikkakunnalta toiselle. Nyt hallituksen omistajaohjauksen ääni on kuulunut heikosti. VR:n toimintaa on kehitettävä tulevaisuudessakin niin, että VR kykenee parantamaan palvelutasoaan ja asiakaslähtöisyyttä.

Hallitus teki keväällä päätöksen rautateiden henkilöjunaliikenteen avaamisesta kilpailulle. Tämän päätöksen pohjalta liikenne- ja viestintäministeriö ministeri Bernerin johdolla esitteli elokuussa mallin, jolla valmistelutyötä viedään eteenpäin.

Esitellyssä mallissa VR:n kalusto, huolto ja kiinteistöt erotettaisiin omiksi yhtiöikseen, jotka olisivat kaikkien halukkaiden henkilö- ja rahtiliikenteen operaattorien käytössä yhtäläisin ehdoin. Liikenne- ja viestintäministeriö kilpailuttaisi kaiken matkustajaliikenteen alueittain määräajaksi aloittaen Etelä-Suomen lähijunaliikenteestä, joka ei kuulu pääkaupunkiseudun seutuliikenteeseen eli nk. HSL-liikenteeseen. Hallitus perustelee päätöstä osana EU:n 4. rautatiepaketin kilpailutusvaatimusta.

Valmis
5.0

Välikysymys VK 3/2017 vp

Tehdyt päätökset avaavat kilpailua raideliikenteessä. Hallituksen esittämä malli, joka perustuu alueellisiin yksinoikeussopimuksiin ja jossa valtionyhtiön kalusto annettaisiin kilpailijoiden käyttöön myös markkinaehtoisessa liikenteessä sekä jo kilpailulle avatulla rahtipuolella, onnistuu arvioiden mukaan kuitenkin huonosti kilpailun mahdollisten positiivisten vaikutusten saavuttamisessa. Malli ylittää EU-lainsäädännön vähimmäisvaatimukset kilpailutuksista, jäsenmaan liikkumavarasta sekä uudistuksen aikataulusta. Mallissa nykyinen valtionyhtiön monopoli purettaisiin ja siirryttäisiin alueellisiin yksityisiin monopoleihin käyttäen samaa kalustoa ja rataverkkoa ilman uusia investointeja.

Tiedotusvälineiden kautta on levinnyt julkisuuteen osia valtion omistajaohjauksen teettämistä selvityksistä, joissa todetaan melko yksiselitteisesti, ettei kilpailutukseen valittu malli lisää liikennettä, laske lipunhintoja tai tuo valtiolle lisätuloja. Esimerkiksi Boston Consulting Groupin selvityksessä todetaan, että "kilpailutuksen ei yksin voida odottaa lisäävän rautatieliikenteen kysyntää". Spring Advisorin selvitys puolestaan päätyi johtopäätökseen, ettei valittu kilpailuttamismalli saavuta sille asetettuja tavoitteita. Näitä selvityksiä hallitus ensin piilotteli.

Hyödyt matkustajalle jäävät tehtyjen selvitysten perusteella epäselviksi, kun käytännössä on kyse vain nykyisten markkinoiden jakamisesta. Lopputulos on todennäköisemmin päinvastainen, kun VR:n kalusto ja tukitoiminnot yhtiöitetään erilleen ja menetetään synergiaedut liiketoiminnasta. Nykyisen jo käytössä olevan kaluston käytön tehokkuus heikkenisi, kun se jaettaisiin usealle operaattorille. Se nostaisi lippujen hintoja. Ilman lisäkalustoa kalustotehokkuuden laskeminen voi vähentää junavuoroja. Uutta markkinaehtoista tarjontaa ei syntyisi reiteille, joilla sitä jo ei ole. Esimerkiksi rantaradalle ei tulisi yhtään uutta junaa lakkautettujen vuorojen tilalle. Asetelmassa on uhka, että houkuttelevaksi kilpailutekijäksi jäävät henkilöstökulut.

Julkisuudessa esitettyjen selvitysten perusteella valittu VR:n pilkkomismalli johtaisi yhtiön arvon romahdukseen ja sen osingonmaksukyvyn heikkenemiseen. Yhtiön kyky toteuttaa tehtävää, jota varten se on olemassa, heikkenisi nykyisestä. Valtion omistajaintressin näkökulmasta tämä on kyseenalaista. On tärkeää, että VR on vahva valtiollinen toimija raideliikenteessä myös kilpailun avaamisen jälkeen.

Raideliikenteen osuuden kasvattaminen on välttämätöntä osana ympäristö-, aluekehitys- ja työllisyystavoitteita. Joukkoliikenteen käytön lisääminen raideliikennettä painottaen on ilmastotavoitteiden saavuttamisen välttämätön edellytys. Tällä hetkellä kuitenkin rataverkkomme kapasiteetti tulee vastaan niissä kohdissa, joissa liikenteen kasvattamiselle on suurin tarve ja myös suurimmat mahdollisuudet. Uusilla operaattoreilla ei ole tilaa kasvaa pääosin yksiraiteisella rataverkollamme ilman investointeja. Investointeja tarvittaisiin myös kaupunkiseutujen välisen työmatkaliikenteen nopeuttamiseen.

Rataverkollamme on jo taakkanaan noin miljardin euron suuruinen korjausvelka, josta johtuvat viat ja häiriöt aiheuttavat enemmistön matkustajaliikenteen viivästyksistä. Pääosin yksiraiteisella rataverkollamme ongelmat pääkaupunkiseudulla ja pääradalla heijastuvat nopeasti koko junaliikenteeseen. Erilaiset häiriöt ja rataverkon kunnosta sekä turvallisuudesta johtuvat nopeusrajoitukset laskevat junan kilpailukykyä muihin liikennemuotoihin nähden. Tähän hallituksen malli ei tuo ratkaisua, vaan päinvastoin valtion tulojen on arvioitu laskevan raideliikenteestä VR:n osingonmaksukyvyn alenemisen myötä.

Aito ja oikein toteutettu kilpailu parantaa palvelun laatua, saatavuutta ja hintaa. Aidossa kilpailutilanteessa matkustaja valitsee itselleen sen, joka tarjoaa hänelle parhaan palvelun kilpailukykyiseen hintaan. Nykyisellääänkin VR:llä on kehittämistä asiakaspalvelussa ja tiedottamisessa. Hallituksen esittämällä aluemallilla ei tätä kilpailua synny. Matkustaja ei pääsisi valitsemaan yksittäisellä matkalla, minkä operaattorin junaa hän käyttää. Luonnollisen julkisen monopolin yksityistämisestä on jo useita huonoja kokemuksia. Esitetyssä mallissa on nykytilaan verrattuna useita kustannuksia kasvattavia piirteitä, kuten kalustokierron tehokkuuden väheneminen ja massiivinen sopimusverkosto ja sen aiheuttama byrokratia. Hyödyt ratkeaisivat vasta ministeriön kilpailutuksen myötä. Olemme jo monessa tapauksessa nähneet julkisten kilpailutusten epäonnistuvan; tässä tapauksessa kustannukset nousisivat mittaviksi koko Suomelle.

Hallituksen linja valtion omistajaintressin varmistamisessa on epäselvä

Sipilän hallitus on avannut liikennesektorilla kilpailua markkinaehtoisille toimijoille omistajaohjauksen näkökulmasta kuitenkin jatkuvasti tavalla, jossa valtionyhtiö lähtee vapaille markkinoille muita huonommasta tilanteesta. Postipalvelulain myötä Postille jäi velvoitteita, joita kaupallisilla kilpailijoilla ei ole. VR:n kohdalla puolestaan nykyinen tase riisuttaisiin eriyttämällä liiketoiminnan kannalta strateginen omaisuus uuteen yhtiöön. Tämä on kansallisomaisuuden arvon ja sen tuoton kannalta valitettavaa politiikkaa, jossa kansainväliset toimijat vievät parhaat palat markkinoilta mahdollisesti verosuunnittelua hyödyntäen ja kannattamaton toiminta jää aina lopulta yhteiskunnan vastuulle. Valtionyhtiössä tulee näyttää esimerkkiä hyvästä henkilöstöpolitiikasta, ja omistajaohjauksella on merkittävä rooli tämän varmistamisessa.

Hallituksen mallissa maakunnille ja kaupunkiseuduille olisi tulossa oikeus ostaa liikennettä. Tavoite on hyvä, mutta suunniteltujen maakuntien tosiasialliset mahdollisuudet ostoihin ovat vähäiset ja epäselvät. Maakuntien taloudesta on tulossa hyvin tiukka, eikä niillä ole verotusoikeutta. Resurssit matkustajaliikenteen ostamiseksi jäävät näin ollen toiveajattelun tasolle, ellei valtio osoita niihin resursseja. Alueellista liikennettä on voitava kehittää helpottamaan työssäkäyntiä, opiskelua ja asiointia riippumatta siitä, miten ja milloin maakuntauudistus toteutuu.

Edellä olevan perusteella ja Suomen perustuslain 43 §:ään viitaten esitämme asianomaisen ministerin vastattavaksi seuraavan välikysymyksen:

Miten hallitus aikoo varmistaa, että Suomi pystyy nostamaan raideliikenteen osuutta EU:n edellyttämälle tasolle suhteessa tieliikenteeseen ja siten vastaamaan osaltaan EU:n ilmastotavoitteisiin vuonna 2030,

mihin toimenpiteisiin omistajaohjausministeri aikoo ryhtyä VR:n nykyisten asiakaspalveluongelmien ja digitalisaatioprojektien korjaamiseksi,

onko hallituksen mielestä rautateiden henkilöliikenteen kilpailun avaamisessa nyt esitetty malli paras, jolla edetä,

onko hallitus arvioinut riittävästi kilpailutuksen kokonaisvaikutuksia yhteiskunnalle taloudellisesti sekä ympäristötavoitteiden ja infrastruktuurin kehittämisen osalta,

onko hallitus aikeissa arvioida uudelleen kilpailutuksen kokonaisvaikutukset ottamalla huomioon kaikki teetetyt selvitykset,

millä tavoin hallitus varmistaa, että myös tulevaisuudessa eri toimijat panostavat junaliikenteen määrän ja palvelun kehittämiseen,

miten junamatkustajat hyötyvät kilpailusta, jos VR:n rinnalle tulee alueellisia operaattoriyrityksiä,

miten rataverkolle varmistetaan junaliikenteen kasvun vaatimat investoinnit,

miten huolehditaan valtionyhtiön henkilöstöstä vastuullisella tavalla,

pystyykö hallitus kilpailutuksella varmistamaan nykyistä paremman junaliikenteen, alueellisen kattavuuden harvaan asutussa maassa ja lippujen hintojen kohtuullisuuden,

millä tavalla hallitus on varmistanut valtion omistajaintrenssin toteutumisen markkinoiden avaamisen yhteydessä eri yhtiöiden kohdalla, ja miten hallitus varmistaa, että VR on vahva valtiollinen toimija raideliikenteessä myös kilpailutuksen jälkeen,

miten varmistetaan yhteiskunnallisten intressien toteutuminen tärkeissä yhteiskunnan perustoiminnoissa, kuten joukkoliikenteessä, postinkulussa ja energiahuollossa, kun näitä toimintoja avataan kilpailulle?

Välikysymys VK 3/2017 vp

Helsingissä 27.9.2017

Harry Wallin sd
Katja Taimela sd
Susanna Huovinen sd
Johanna Ojala-Niemelä sd
Suna Kymäläinen sd
Merja Mäkisalo-Ropponen sd
Sanna Marin sd
Antti Lindtman sd
Joona Räsänen sd
Maria Guzenina sd
Ilkka Kantola sd
Touko Aalto vihr
Outi Alanko-Kahiluoto vihr
Pekka Haavisto vihr
Hanna Halmeenpää vihr
Satu Hassi vihr
Heli Järvinen vihr
Emma Kari vihr
Johanna Karimäki vihr
Jyrki Kasvi vihr
Krista Mikkonen vihr
Ville Niinistö vihr
Olli-Poika Parviainen vihr
Antero Vartia vihr
Ozan Yanar vihr
Juho Eerola ps
Ritva Elomaa ps
Teuvo Hakkarainen ps
Laura Huhtasaari ps
Olli Immonen ps
Arja Juvonen ps
Toimi Kankaanniemi ps
Rami Lehto ps
Leena Meri ps
Jani Mäkelä ps
Mika Niikko ps
Mika Raatikainen ps
Jari Ronkainen ps
Sami Savio ps
Ville Tavio ps
Ville Vähämäki ps
Päivi Räsänen kd
Antero Laukkanen kd
Sari Tanus kd

Välikysymys VK 3/2017 vp

Sari Essayah kd
Peter Östman kd
Aino-Kaisa Pekonen vas
Silvia Modig vas
Annika Lapintie vas
Hanna Sarkkinen vas
Li Andersson vas
Kari Uotila vas
Jari Myllykoski vas
Katja Hänninen vas
Stefan Wallin r
Anna-Maja Henriksson r
Mikaela Nylander r
Anders Adlercreutz r
Thomas Blomqvist r
Veronica Rehn-Kivi r
Mats Nylund r
Eva Biaudet r
Tuula Haatainen sd
Jukka Gustafsson sd
Mika Kari sd
Pilvi Torsti sd
Sirpa Paatero sd
Erkki Tuomioja sd
Tarja Filatov sd
Satu Taavitsainen sd
Tom Packalén ps