

Euroopan komissio
Puheenjohtaja José Manuel Barroso
Liikennekomissaari Siim Kallas
Rue de la Loi / Wetstraat 200
B-1049 Bruxelles / Brussel
Belgique / België
sg-web-president@ec.europa.eu
jose-manuel.barroso@ec.europa.eu
CAB-KALLAS-WEB-FEEDBACK@ec.europa.eu
siim.kallas@ec.europa.eu

Viite Ehdotus Euroopan unionin neljänneksi rautatiepaketiksi
Asia Näkemyksiä rautatiepaketin markkinaosaa koskevasta Suomen lausunnosta

1. Johdanto

Eduskunnan Liikenne- ja viestintävaliokunnan 23.4.2013 antama lausunto¹ EU:n IV rautatiepaketin markkinaosasta hyväksyttiin keskusteluita Eduskunnan Suuressa valiokunnassa 26.4.² Lausunnon mukaan henkilöjunaliikenteen kilpailun avaaminen on väistämätön jatkumo aiemmille asiaa koskeville päätöksille. Suomen paketissa näkemät ongelmat on kuitenkin mielestämme luotu tukemaan valtiollisen rautatieoperaattorin (VR) nykyasemaa.

Siksi haluamme tuoda esiin Suomen virallisesta kannasta poikkeavia näkemyksiä. Kommenttimme ovat samassa järjestyksessä kuin Liikennevaliokunnan johtopäätökset kappaleessa ”Kilpailun avaamisen ongelmat”³. Johtopäätöskappaleen sitaatit on

¹ http://www.eduskunta.fi/faktatmp/utatmp/akxtmp/livl_10_2013_p.shtml

² http://www.eduskunta.fi/faktatmp/utatmp/akxtmp/suvp_16_2013_p.shtml (17 § U 8 / 2013 vp)

³ kts. alaviite 1

erotettu omasta tekstistämme lihavoidulla Arial narrow -fontilla ja johtopäätöstä valottavat valiokunnan muut kappaleet normaalilla Arial narrow -fontilla. Otsikot ovat omiamme.

2. Keski-Euroopan olot

"Valiokunta toteaa, että uudistus on suunniteltu etupäässä silmällä pitäen Keski-Euroopan rautatieliikennettä ja asiakasmääriä. Valiokunta pitää välttämättömänä, että komission ehdottamia keinoja rautateiden henkilöliikennemarkkinoiden avaamiseksi tarkastellaan vielä huomioiden vaikutukset Suomen rautatiejärjestelmän toimivuuteen kokonaisuutena ja osana laajempaa joukkoliikennetarkistusta. Mahdollisessa kilpailun avaamisessa tulee varmistaa kokonaistaloudellinen tehokkuus, raideliikenteen turvallisuus, palveluiden saatavuus sekä henkilöstön aseman tasa-arvoinen turvaaminen."

"Väestömäärän ja asutusrakenteen vuoksi maamme on jakautunut alueisiin, joilla toisaalta henkilöliikenne rautateillä on hyvin kannattavaa ja edellytykset asiakasmäärien kasvulle ovat olemassa, ja toisaalta alueisiin, joilla matkustajavirrat jäävät hyvin vähäisiksi ja liikenne on joko pysyvästi kannattamatonta tai kannattavuuden rajoilla. Valtio ostaa vuosittain osan kannattamattomasta liikenteestä ja nykyinen operaattori kattaa osan heikosti kannattavan henkilöliikenteen tappioista muun toimintansa tuotoilla. Osa tästä liikenteestä on voimassa olevassa liikenne- ja viestintäministeriön ja VR Yhtymän välillä solmitussa yksinoikeussopimuksessa määriteltyä velvoiteliikennettä. Sopimus päättyi 31.12.2019. Tämän lisäksi nykyinen operaattori maksaa vuosittain ratamaksua noin 45 miljoonaa euroa, joka ohjataan valtion talousarviossa radanpitoon.

Asiantuntijakuulemisissa on esitetty vakava huoli siitä, mitä tapahtuu, kun kilpailu avautuu rautateiden henkilöliikenteessä ja harvaan asuttuja alueita koskeva liikennöintivelvoite osana nykyistä yksinoikeussopimusta päättyy. Asiantuntijoiden mukaan erityisesti Pohjois- ja Itä-Suomen harvaan asutuilla alueilla rautatieliikenne uhkaa loppua tai sen kustannukset nousevat, kun kaupallisen liikenteen tulot tai yksinoikeus liikennöintiin eivät tasapainota tappiollista liikennettä. Kilpailu keskittyy hyvin tuottaville reiteille, jolloin siitä saatava voittomarginaali pienenee ja voitto jakautuu eri operaattorien kesken. Yksittäiselle operaattorille jäävä voitto ei enää edes operaattorin sitä halutessa mahdollista heikosti kannattavien reittien liikennöinnin tukemista nykyisessä määrin. Tämä kehitys voi selvästi lisätä tarvetta valtion tukitoille, jotta kansalaisille voidaan edelleen taata nykytason mukaiset liikkumismahdollisuudet maan eri alueilla.

Asiantuntijakuulemisissa on todettu, että monissa muissa EU-maissa synergiaedut kansainvälisen matkustajaliikenteen kanssa vähentävät tarvetta julkisesti tuetulle liikenteelle, mutta sijaintinsa vuoksi Suomessa sellaista yhteisvaikutusta ei ole. Lisäksi on esitetty huoli unionin ulkopuolelta tulevista kilpailijoista, jotka ovat EU:n kilpailulainsäädännön ulottumattomissa, mikä osaltaan voi johtaa vääristyneeseen kilpailutilanteeseen rautatiemarkkinoilla."

Huoli liiasta keskieurooppalaisuudesta ei voi pitää paikkaansa, koska rautatiepaketin esikuvana on Ruotsi⁴ (jossa rautateiden kulkumuoto-osuus on Suomea korkeampi, operaattoreita on useita ja valtiollinen SJ on pysynyt suurena toimijana). Ja vaikka läntisessä naapurissamme esitetty kritiikki on osittain yhteneväistä kuin meillä (subsidiariperiaatteen soveltaminen), samaa perusongelmaa ei siellä ole havaittu⁵.

"Vakava huoli" kilpailun avautumisesta ja harvaan asuttuja alueita koskevan liikennöintivelvoitteen päättymisestä on myös outo. Velvoiteperiaate otettiin käyttöön vasta vuoden 2009 yksinoikeussopimuksessa⁶ ja siksi valtaosa harvaan asuttujen alueiden henkilöjunayhteyksistä on aitoa valtion ostoliikennettä. Kaupallisen liikenteen tulot eivät voi siis paljoa tasapainottaa tappiollista liikennettä jos ollenkaan (tämä on ymmärtääksemme EU:n kieltämää ristisubventiota).

Voidaan myös kysyä, kuinka hyvin valtiovalta ylipäättään on perillä henkilöjunaliikenteen todellisista kustannuksista. Epäilyn aiheutta antaa Liikenne- ja viestintäministeriön virkamiehen reagointi sisämaan yöjunien kustannuksia koskevaan tiedusteluun:

"Se, millä ministeriö vastaa Kainuun huoleen tai tarjoaa vaihtoehtoksi, on vielä harkinnassa. – En ole vielä ehtinyt sitä miettiä, Tervala sanoo. Hän kuitenkin lisää, että matkustajamäärä suhteessa siihen, mitä

⁴ <http://www.jarnvagsnyheter.se/2013/01/eu-vill-avreglera-t-gramatik>

⁵ <http://www.jarnvagsnyheter.se/2013/03/eu-f-rslag-om-j-rnv-gar-strider-mot-princip>

⁶ http://www.rautatiematkustajat.fi/VR_osto.pdf

yöjunaliikenne maksaa on liian vähäinen. - Lähtökohtana on, että yöjunaliikenteen järjestäminen on kallista. VR on osakeyhtiö ja se järjestää liikennettä sinne, missä on tarvetta. Jos ei löydy maksajaa, liikennettä ei ole, hän jatkaa.

Se, kuinka paljon matkustajia tarvittaisiin Oulusta Kajaanin kautta Helsinkiin tai ylipäänsä itäpuolen rataa käyttäviin yöjuniin, ei käy selvästi ilmi oikein mistään. - Me emme ministeriössä tiedä lukuja tai laadi juna-aikatauluja. Mutta VR on itse laskenut, ettei näe järkeväksi itäpuolen yöjunaliikenteen turvaamista, Tervala sanoo.

Liikenne- ja viestintäministeriö teki tammikuussa sopimuksen ostoliikenteestä. Se on voimassa vuoteen 2011. VR:n ja LVM:n välistä sopimusta Tervala ei pidä perusteltuna ryhtyä tavaamaan, vaan vetoaa kiireisiinsä. - Kainuun yöjunaliikenne loppuu. Piste, Tervala summaa.⁷

Velvoitejunat eivät yleensä edes kulje harvaan asutuilla alueilla. Niitä on yhteensä 39, joista 22 kulkee joka päivä ja 17:llä on erilaisia kulkurajoituksia⁸. Päivittäisistä velvoitejunista 16 kulkee välillä Riihimäki – Lahti⁹ eli enimmillään noin 100 kilometrin päässä Helsingistä. Lisäksi muista 17 velvoitejunasta vain yhden (Helsinki – Kolari) reitti ei kuulu kokonaan (184 kilometriä) EU:n kattavan verkon rautateihin¹⁰. Lapin yöjunatkin valtio on joka tapauksessa luvannut säilyttää¹¹ (niinpä kuuluisa Kemijärven yöjuna¹² siirrettiin ostoliikenneyhteydeksi sen tappiollisuuden ollessa vasta uhka eikä tosiasia¹³).

”Vakava huoli” leijuu ilmassa myös esittämistapansa vuoksi. Jos ”huolehtijat” yksilöidään, myös ulkopuoliset voivat arvioida onko ongelma aito vai ei (VR:n lobbaus on havaittu myös Suomen suurimmassa sanomalehdessä¹⁴). Lisäksi lobbaajia on Eduskunnassakin: VR:n toimitilmeeseen kuuluva kansanedustaja puolustaa yhtiötä samassa lehdessä omituisin väittein sekä ”unohtamalla” mainita suhteestaan yhtiöön¹⁵. Ministeri Stubbin ehdotus tehdä Eduskunnan valiokuntien kokouksista julkisia¹⁶ olisi parannus avoimeksi väitetyssä yhteiskunnassamme.

”Huoli” unionin ulkopuolisista kilpailijoista viitannee Venäjän rautateihin. Näinkin valitettavasti korostuu kaikinpuolinen aloitekyvyttömyys – uudet reittiehdotukset (vaikka osittain ovatkin ulkomailta) tulevat juuri ulkomailta¹⁷. Ennemminkin täällä pitäisi kantaa huolta yleismaailmallisesta apaattisuudesta: edes yhtä lisäpysähdystä ei saada aikaiseksi lisämatkustajien houkuttelemiseksi omalla riskillä ajettavalla radalla¹⁸

⁷ <http://www.rautatiematkustajat.fi/Valitus.pdf> (s. 1 ja 2; kts. myös alaviite 11 ja valitusprosessin lopputulos <http://www.rautatiematkustajat.fi/KHO20122012.PDF>)

⁸ <http://www.rautatiematkustajat.fi/LiVeTasmlVM2011.pdf>; <http://www.rautatiematkustajat.fi/Velvoiteliikennemuutokset2013.pdf>

⁹ http://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Riihim%C3%A4ki%E2%80%93Lahti_railway

¹⁰ <http://www.loginfo.fi/kuljetuskaytavat>

¹¹ <http://www.raideryhma.fi/aie03/index.html> Samaa ”on sovittu” -periaatetta ei sovellettu sisämaan yöjunayhteyksiin (<http://www.kauppalehti.fi/5/i/yritykset/yritysuutiset/uutinen.jsp?oid=2009/11/27642>), mikä on mielestämme kansalaisten tasa-arvoisen kohtelun vastaista. Yhteydet lakkautettiin asiakkaiden ja elinkeinoelämän monista vetoamuksista huolimatta (useita kampanjoita ja adresseja; allekirjoittajia yli 20.000) ja tekemättä selvityksiä lakkauttamisten aluetaloudellisista vaikutuksista.

¹² <http://www.transportweekly.com/pages/en/news/articles/39612/>, http://en.wikipedia.org/wiki/Kemij%C3%A4rvi_railway_station

¹³ http://www.eduskunta.fi/faktatmp/utatmp/akxtmp/kk_1086_2005_p.shtml

¹⁴ <http://www.hs.fi/paakirjoitukset/Raiteiden+kilpailu+ei+ole+onnen+oikorata/a1359177226200>

¹⁵ <http://www.hs.fi/paivanlehti/mielipide/Kilpailuttamisesta+saatava+lis%C3%A4arvo+tulee+arvioida/a1360384178266>

¹⁶ http://yle.fi/uutiset/stubb_no_difference_between_an_expert_and_a_lobbyist/6611028

¹⁷ http://www.gov.karelia.ru/News/2012/12/1229_11_f.html

¹⁸ <http://www.adressit.com/junaseisputikossa>

eikä liioin ostojunayhteyksissä¹⁹.

3. Riittävän pitkät siirtymäajat

”Palvelusopimusasetuksen jatkokäsittelyssä on tarpeen turvata säännösten riittävä joustavuus ja riittävän pitkät siirtymäajat. Ehdotettua laaja-alaisemmilla suorahankintasopimuksilla voisi valiokunnan arvion mukaan olla mahdollista turvata erityisesti syrjäseutujen muutoin vaarassa oleva säännöllinen henkilöliikenne välttämällä samalla valtion ostoliikennekustannusten merkittävä kasvu.”

Tarvetta ei perustella. VR on jo vuonna 1987 kyennyt visioimaan rataverkolla useita operaattoreita taloudellisia kauhukuvia esittämättä²⁰. VR tekee paraikaa myös massiivisia kalustohankintoja kassavaroin (lainaa siis ottamatta). Varautumattomuus kilpailuun ja talous eivät siis voi olla todellisia syitä (kts. ”syrjäseutukysymyksessä” myös edellisessä kappaleessa lausuttu). Ostoliikenteen kilpailuttamisen edut on myös lukuisista selvityksistä huolimatta sivuutettu täysin²¹.

VR:n aseman pönkittämisen seuraukset näkyvät jo rahtiliikenteessä. Yhtiö on hinnoitellut itsensä ulos omasta mielestään pienten tavaravirtojen markkinoilta²² ja siirtänyt asiakkaat irtokkaimmillaan joko omien tai laajan alihankkijaverkon omistamien rekkojen käyttäjiksi²³. Suuntaus on liikennepoliittisten tavoitteiden eli rautateiden markkinaosuuden kasvattamisen vastainen. Ikävän mutta realistisen kuvan nykytilanteesta antaa tuore matkakertomus:

”Olin eilen Keitele-museon järjestämällä museoajelulla vanhalla kunnan lättähatulla Jyväskylästä Pieksämäen ja Savonlinnan kautta Parikkalaan ja takaisin. Ajelu oli miellyttävä ja hauska, mutta omalta osaltaan myös surumielisyyttä herättävä. Ajoimme nimittäin monen paikkakunnan ohitse, jossa pistoraiteilla komeili Seislevy. Kyseinen opaste on asetettu kiskoja väliin osoittamaan, että kyseinen rataosa on suljettu liikenteeltä. Vielä jokunen vuosi sitten moniin näihin tehtaisiin, voimalaitoksiin ym. on ollut rautateitse tapahtuvaa liikennettä. Vaan eipä enään. Sitten on jopa tapauksia, kuten Jyväskylässä Keljonlahden voimalaitos jonne on rakennettu rata, mutta ei ole ikinä(!) ajettu yhtäkään rautatiekuljetusta. Monilla yrityksillä ja voimalaitoksilla olisi edelleen suurta kiinnostusta rautatiekuljetuksia kohtaan, mutta viime vuosina VR ei ole tupannut edes tarjouksia jättämään, kun on pyydetty jopa kahdenkymmenen vaunun kokoisia kuljetuksia (esim. Otavan saha), jotka ylittäisivät VR:n asettaman kymmenen vaunun kannattavuusrajan.”²⁴

4. Matkustajien palvelutaso ja suomalaiset erityisolot

”Valiokunta korostaa, että asian jatkovalmistelussa saavutettavan ratkaisun tulee olla kaikille jäsenvaltioille tasapuolinen siten, että se turvaa matkustajien palvelutason jatkossakin ja ottaa riittävällä tavalla huomioon eri jäsenvaltioiden erityisolosuhteet ja liikenteelliset erityispiirteet. Uudistuksessa on otettava riittävästi huomioon myös kolmansista maista tuleva kilpailu.”

Päättäjät eivät mielestämme tiedä matkustajien todellisia toiveita. Esimerkiksi ”Uuden liikennepoliittikan klubissa”²⁵ ei ole minkäänlaista matkustajien edustusta.

¹⁹ <http://www.ilikka.fi/maailma/yleis/C3%B6lt%C3%A4/juna-seis-kourassa-1.1327033>

²⁰ Valtionrautatiet 1962 – 1987 s. 61 (Valtion painatuskeskus, Helsinki 1987)

²¹ esimerkiksi http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lts_2010-07_vaiikutusselvitys_kilpailun_web.pdf (kts. ”Summary” s. 5) ja http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=964900&name=DLFE-10786.pdf&title=Julkaisuja (s. 28)

²² esimerkiksi <http://www.ilikka.fi/uutiset/maakunta/viimeinen-viinajuna-lahti-koskenkorvalta-1.1293145> ja

<http://www.hs.fi/paivanlehti/22082012/talous/Sahapomo+haukkui+VRn+hintapolitiikan/a1345522735400>

²³ <http://www.volvotrucks.com/trucks/finland-market/fi-fi/newsmedia/pressreleases/Pages/pressreleases.aspx?pubID=11978>

²⁴ <http://aamulehdenblogit.ning.com/profiles/blogs/suljetut-radat-romutetut-vaunut>

²⁵ http://www.hare.vn.fi/mKokoonpanonSelailu.asp?h_id=18667&tVNo=6&sTyp=Selaus

Eduskuntakaan ei tällä kertaa kelpuuttanut yhdistyksemme edustajaa kuultavaksi, vaikka puheenjohtaja pari kertaa tiedusteli sähköpostitse paketin käsittelyaikataulua Liikennevaliokunnassa (asiantuntijoista lähinnä kuluttajanäkökulmaa oli Kilpailu- ja kuluttajaviraston erikoistutkija). Näyttääkin siltä, että byrokraattiseksi haukutun EU:n ja kattojärjestömme EPF:n yhteistyö sujuu paremmin kuin täällä²⁶.

Suomalaisia erityisoloja ja liikenteellisiä erityispiirteitä ei ole mitenkään analysoitu. Esimerkiksi Keski-Euroopasta poikkeava raideleveys ei voi olla erityispiirre, koska se on käytännössä sama Viron, Latvian ja Liettuan kanssa ja on toisaalta Irlantia, Espanjaa ja Portugalia kapeampi. Sveitsissä puolestaan kapearaiteistenkin rautateiden aikatauluja sovitetaan yhteen normaalariteisten kanssa radan omistajasta riippumatta (liittovaltio tai joku muu)²⁷. Lunta ja yksiraiteisia ratojakin maailmalla riittää. Erityispiirteiden epämääräisyydestä on myös Helsingin seudun julkisen liikenteen suunnittelusta ja tilaamisesta vastaava Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymä (HSL) huomauttanut²⁸.

Muualta tulevaa kilpailua kommentoimme kappaleessa 1. Keski-Euroopan olot.

5. Kilpailun vaiheittainen avaaminen

”Valiokunta korostaa tarvetta kilpailun vaiheittaiseen avaamiseen siten, että sen vaikutus markkinatilanteeseen, palvelujen määrään ja laatuun eri alueilla sekä valtion suoran tuen tarpeeseen kannattamattomille reiteille pysyy hallittuna. Valiokunta kannattaa henkilöliikenteen kilpailun aloittamista ensiksi sellaisilla rataosuuksilla, joilla nyt tällä hetkellä ei liikennöidä, sekä toisaalta valtion kustantamassa ostoliikenteessä. Valiokunta korostaa raideliikenteessä nykyisin toimivan henkilöstön aseman selvittämistä ja ratkaisemista työmarkkinaosapuolten välillä ennen kilpailun avaamista olemassa olevan lainsäädännön mukaisesti.”

Puhtaat tavaraliikenneradat ovat henkilöjunille todennäköisesti liike(nne)taloudellisia torsoja (tähdellä* merkityt rataosat²⁹ lienevät todennäköisimmät poikkeukset):

- Juurikorpi - Hamina
- Kokemäki – Rauma
- Raahe – Tuomioja
- Nurmes – Kontiomäki
- Kontiomäki - Ämmänsaari
- Huutokoski – Savonlinna
- Siilinjärvi – Viinijärvi
- Hyvinkää – Karjaa*
- Jyväskylä – Äänekoski - Saarijärvi – Haapajärvi*
- Turku – Naantali / Uusikaupunki*
- Toijala – Valkeakoski*
- Heinola – Lahti – Loviisa*
- Seinäjoki – Kaskinen*

Rataosien sijasta pitäisikin puhua henkilöliikennettä vailla olevista yhteysväleistä, jos tarkoitus olisi vilpitiön. Esimerkiksi yhteysväli Pieksämäki – Savonlinna ei ole

²⁶ http://ec.europa.eu/transport/themes/its/events/doc/2013-04-16-workshop/workshop_16_april_2013_-_enablers_nmmtips_agenda_final.pdf

²⁷ <http://www.swissworld.org/en/economy/transport/rail/>

²⁸ <http://www.talouselama.fi/uutiset/hsl+vaatii+vm+pilkkomista/a2182782>; <http://www.hsl.fi/EN/Pages/default.aspx>

²⁹ http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lv_2011-03_finnish_railway_web.pdf (kartat sivuilla 26 - 28)

viranomaisten mielestä sallittu toisille, koska VR liikennöi rataosaa Pieksämäki – Huutokoski³⁰. VR tosin on ilmoittanut sallivansa toiset tällä yhteysvälillä, mutta asioiden ei tulisi olla monopolioperaattorin hyvän tahdon varassa. Siksi esimerkiksi tällaiset yhteysvälit pitäisi sallia, vaikka VR niillä osittain liikennöikään:

- Joensuu – Kuopio (VR: Joensuu – Viinijärvi, Siilinjärvi – Kuopio)
- Oulu – Rauma (VR: Oulu – Tuomioja)
- Pori – Rauma (VR: Pori – Kokemäki)
- Hanko – Lahti (VR: Hanko – Karjaa, Hyvinkää – Riihimäki – Lahti)
- Tampere – Lempäälä / Siuro / Ylöjärvi / Orivesi³¹
- Turku – Salo / Loimaa³²

Esimerkiksi Joensuu – Kuopio –yhteyden kummassakin päässä on suomalaisittain suuri kaupunki ja saman yliopiston kampukset (opiskelijat ovat ahkeria julkisen liikenteen käyttäjiä). Haittana on maantiehen verrattuna noin 20 kilometriä pitempi reitti, jolloin matka kestää suunnilleen yhtä paljon kuin henkilö- ja linja-autoilla. Junan matkustusmukavuus huomioon otettuna yhteydessä olisi nähdäksemme kuitenkin potentiaalia.

Jos ja kun junia ajetaan yrittäjäriskillä tai radanvarsikuntien tuella, tämän ei pitäisi olla valtion etujen vastaista. Siksi myös yllättävät yhteysvälit kuten Rauma – Pori tulisi sallia ja toisaalta porsaanreiät pitää tukkia, jos valtiollista operaattoria halutaan suojella siirtymäaikana (esimerkiksi väli Helsinki – Mäntyluoto pitäisi kieltää selkeänä Helsinki – Pori –monopolin kiertämisyrityksenä). Koska yhteydet toimisivat ainakin osittain syöttöliikenteenä VR:n juniin ja järkevä liikennöinti lähes aina edellyttää aikataulujen sovittamista Sveitsin tapaan, järjestely tuskin loukkaa siirtymäaikana VR:nkään etuja.

Rataosakohtainen näkökulma estää myös ostoliikenneyhteyksien uudelleenarvioinnin. Esimerkiksi ”vapaa” rataosa Nurmes – Kontiomäki on liike(nne)taloudellinen torso toisin kuin Joensuu (- Nurmes – Kontiomäki) – Oulu³³, jonka matka-ajallinen aukko on hiukan yli tunnin. Kun verrataan välien Kajaani – Oulu ja Joensuu – Nurmes matkustajamääriä³⁴, aukon täyttäminen johtaisi todennäköisesti välin Kajaani – Oulu kaltaisiin selkeästi suurempiin matkustajamääriin ja siten talouden kohentumiseen, jos junavuoroja olisi vaikkapa kaksi vuorokautta kohti.

Koska työmarkkinaosapuolet ovat saaneet linja-autoalalla aikaiseksi työvoiman asemaa turvaavan järjestelyn, rautatiealallakin tämä lienee realistista³⁵.

³⁰ http://www.esavo.fi/resources/public/media/liikenne_selvitys2011.pdf; <http://vrleaks.files.wordpress.com/2012/04/savonlinna-pieks3a4mc3a4ki-selvitys.pdf> (s. 8)

³¹ lähiliikenne vs. VR:n harjoittama kaukoliikenne

³² lähiliikenne vs. VR:n harjoittama kaukoliikenne

³³ http://en.wikipedia.org/wiki/Oulu%E2%80%93Kontiom%C3%A4ki_railway

³⁴ <http://www.rautatiematkustajat.fi/Matkustajia.pdf>

³⁵ www.alt.fi/document.php/1/962/valtakunnallinen_lonka-sopimus_2013/bd85d33c87584e41eb5cc3f12c980986

6. Sopivan juna- ja vaunukaluston puute

"Valiokunta toteaa, että riittävän juna- ja vaunukaluston sekä välttämättömien huolto- ja korjauspalvelujen ulottaminen tasapuolisesti kaikkien operaattorien saataville on käytännössä perusedellytys toimivan kilpailun aikaan saamiseksi kotimaisessa rautatieliikenteessä. Tätä koskevassa uudistuksessa on perustuslain takaama omaisuuden suoja kunnioittaen löydettävä toimivat ratkaisut, joilla mahdollistetaan uusien operaattorien kaluston saanti, taataan kaluston omistajalle riittävä korvaus ja vältetään viime kädessä asiakkaille lisäkustannuksia kerryttävät päällekkäiset ja tarpeettomat kalusto- ja huoltoinvestoinnit. Asiantuntijakuulemisissa on esitetty yhtenä vaihtoehtona myös valtakunnallista junayhtiötä."

"Kilpailun avaamisen ja uusien operaattoreiden alalle tulon kannalta eräänä merkittävimpänä käytännön ongelmana on nähty sopivan juna- ja vaunukaluston puute. Komission asetusehdotus velvoittaisi jäsenvaltion varmistamaan, että kalustoa olisi tehokkaasti ja syrjimättömästi operaattoreiden saatavilla. Tällä hetkellä käytössä oleva kalusto kuuluu nykyiselle operaattorille, samoin kuin välttämättömät korjaus- ja huoltotilat ja tähän liittyvät järjestelmät."

Yhteysvälin Pieksämäki – Savonlinna henkilöliikenne on estynyt myös siksi, ettei VR suostu myymään ylijäämäkalustoaan³⁶. Lisäksi luotettava tietolähde kertoo yhtiön tuhoavan rautatiekalustoa kilpailun estämiseksi³⁷ valtion seurattessa asiaa sivusta. Pelkkä kalustoyhtiö ei mielestämme estäkään kaluston perusteetonta hävittämistä. Eduskunnassa äskettäin tehty lakialoite rautatiekaluston uusiokäytön turvaamiseksi³⁸ raukesi valitettavasti positiivisesta vastaanotosta huolimatta³⁹ ja siitä vaietaan täysin Suomen lausunnossa (perustuslakivaliokunnan käytännön mukaan omaisuudensuojakin toteutunee ilman suuria ongelmia⁴⁰).

7. Kapasiteettiongelmat kilpailun rajaajina

"Lopuksi valiokunta toteaa, että suurin ratainfrastruktuuria koskeva este toimivan kilpailun lisäämiselle on maamme rataverkoston laaja yksiraiteisuus. Monien rataosuuksien välityskyky on käytännössä nykyisin kokonaan käytössä. Rautatieliikenteen houkuttelevuuden lisääminen edellyttää osaltaan uusien junavuorojen ja kasvavien alueellisten tarpeiden mukaisten uusien asemien tai seisakkeiden avaamista liikenteelle. Junavuorojen lisääminen nykyisestään edellyttää myös liikenteen ohjauksen toimintavarmuuden ja tehokkuuden lisäämistä entisestään, jotta rataverkon välityskyky saadaan käyttöön maksimaalisesti. Kilpailun lisääminen rautateillä asettaa valiokunnan arvion mukaan väistämättä kasvavia vaatimuksia myös radanpidolle ja rataverkon kehittämiselle."

Vetoaminen yksiraiteisuuden aiheuttamiin ongelmiin on jossain määrin perusteltua, mutta tarkka ja julkinen analyysi rataverkon todellisista pullonkauloista puuttuu tässä yhteydessä. Rahdin vähentyminen vuoden 2006 runsaan 43 miljoonan tonnin maksimista vajaan 35 miljoonaan tonniin vuonna 2011⁴¹ näkyy varmasti rataverkolla. Toisaalta esimerkiksi oikorata Kerava – Lahti on otettu käyttöön vuonna 2006⁴² ja henkilöliikenne on kasvanut lähinnä vain pääkaupunkiseudulla. Siksi tämäkin perustelu viittaa nykyoperaattorin aseman turvaamiseen.

8. Yhteenveto

Merkillepantavaa Suomen kannassa on matkustajanäkökulman lähes täydellinen

³⁶ <http://proxiontrain.wordpress.com/2013/02/11/maaraavan-markkina-aseman-vaarinkaytto/>;

<http://vaunut.org/keskustelut/index.php?topic=4605.0>

³⁷ <http://kalevikamarainen.puheenvuoro.uusisuomi.fi/135207-mot-vr-tuhoaa-kayttokelpoista-rautatiekalustoa>

³⁸ http://www.eduskunta.fi/faktatmp/utatmp/akxtmp/la_105_2010_p.shtml

³⁹ http://www.eduskunta.fi/faktatmp/utatmp/akxtmp/ptk_120_2010_ke_p_4.shtml

⁴⁰ <http://217.71.145.20/TRIPviewer/show.asp?tunniste=PeVL+19/1994&base=erml&palvelin=www.eduskunta.fi&f=WP>

⁴¹ http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lti_2012-04-suomen_rautatietilasto_web.pdf (s. 38, 39)

⁴² <http://www.railwaygazette.com/news/single-view/view/direct-line-will-reshape-the-finnish-network.html>

sivuuttaminen, vaikka siihen välillä vedotaan. Pohtimatta on muun muassa jäänyt voisivatko uudistukset alentaa hintoja, lisätä yhteyksiä nykyisillä reiteillä, synnyttää uusia junareittejä, parantaa palvelua junissa (esimerkiksi ravintolapalvelut), aiheuttaa painetta yhteyksien nopeuttamiseksi ja liikenteen luotettavuuden kasvattamiseksi. Koska havaituille ongelmille ei ole vaivauduttu esittämään konkreettisia vaihtoehtoja, Suomen kanta tukee vahvasti nykyisen monopolioperaattorin asemaa.

Mainituista syistä toivomme, että Euroopan komissio, Euroopan unionin neuvosto ja Euroopan parlamentti suhtautuvat Suomen EU:n IV kilpailupaketin markkinaosaa koskevaan lausuntoon kriittisesti. Olemme laatineet kirjeestämme myös englanninkielisen version, jonka eduskuntasitaatit ovat omia käännöksiämme. Suomen lausunto ymmärtääksemme käännetään kaikille EU-kielille, jolloin myös viralliset käännökset tulevat myöhemmin saataville. Lisäksi olemme käyttäneet englanninkielisiä lähteitä aina kuin se on ollut mahdollista.

Annamme mielellämme myös lisätietoja.

Kemijärvellä toukokuun 31. päivänä 2013

Ystävällisin terveisin

Suomen Rautatiematkustajat ry.

Kemijärvi



Kalevi Kämäräinen

puheenjohtaja



Juha P. Korhonen

varapuheenjohtaja

www.rautatiematkustajat.fi

www.facebook.com/pages/Rautatiematkustajat/158345494253217

www.facebook.com/groups/108232592543581/

CC

Euroopan unionin neuvosto:

Pääsihteeri Uwe Corsepius

Osastopäällikkö Jarosław Pietras (Liikenne-, televiestintä- ja energianeuvosto)

Euroopan parlamentti:

Puhemies Martin Schulz

Puheenjohtaja Brian Simpson (Liikenne- ja turismivaliokunta)

Suomen pysyvä edustusto Euroopan unionissa:

Pysyvä edustaja Jan Store

Erityisasiantuntija Hannu Laurikainen