

**Hallituksen vastaus välikysymykseen hallituksen liikennepolitiikan tavoitteiden vaikutuksista kansalaisille ja alueelliselle saavutettavuudelle**

**Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner 17.11.2015**

Arvoisa puhemies,

Henkilöjunaliikenne jakautuu Suomessa sopimustyyppien mukaan erilaisiin liikennekokonaisuuksiin. Ensinnäkin liikenne- ja viestintäministeriön ja VR:n välillä on voimassa henkilöjunaliikenteen yksinoikeutta koskeva käyttöoikeussopimus. Yksinoikeussopimuksella ministeriö on asettanut VR:lle rautateiden henkilöliikennettä koskevan julkisen palvelun veloitteen. Sen vastineena ministeriö on myöntänyt VR:lle yksinoikeuden rautateiden henkilöjunaliikenteen harjoittamiseen sopimuksessa yksilöidyllä rataverkolla.

Yksinoikeussopimus koskee sekä VR:lle myönnettyä yksinoikeutta rautateiden henkilöjunaliikenteen harjoittamiseen eli niin sanottua markkinaehtoista liikennettä että tämän yksinoikeuden vastineeksi asetettua julkisen palvelun veloitteen alaista liikennettä eli niin sanottua veloiteliikennettä. Lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö hankkii VR:ltä niin sanottua ostoliikennettä. Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä puolestaan hankkii VR:ltä omalle alueelleen niin sanottua lähijunaliikennettä.

Liikenne- ja viestintäministeriö ja VR julkaisivat syyskuussa ehdotuksensa ostojunaliikenteen leikkauksista. Ehdotuksessa pyrittiin kohdentamaan hallitusohjelman mukaiset leikkaukset joukkoliikenteen ostoihin käytettävissä olevaan määrärahaan siten, että asiakkaiden palvelutaso heikkenisi mahdollisimman vähän.

Jo tässä vaiheessa on ilmennyt, että markkinaehtoista linja-autoliikennettä harjoittavat yritykset ovat osoittaneet olevansa toimintakuntoisia ja joustavia tarttumalla aktiivisesti mahdollisuuteen tuottaa korvaavia liikennepalveluita yhteysväleille, joilla junaliikenne lakkaa tai vähenee ensi keväänä.

Helsingin ja Karjaan välillä liikennöivän Y-junan lopettaminen vaikuttaa etenkin siuntiolaisiin ja inkoolaisiin työ- ja opiskelumatkalaisiin. Ratkaisua etsitään yhteistyössä eri toimijoiden kanssa. Käsittelyssä on ratkaisu, jossa raideliikenteen toimivaltaisena viranomaisena toimiva liikenne- ja viestintäministeriö valtuuttaisi Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän ja Siuntion kunnan hankkimaan junaliikennettä Helsingin ja Karjaan välille.

Tampereen ja Keuruun välille on haettu yhtä linja-autoliikenteen reittiliikennelupaa, jolla liikennöidään kolme päivittäistä vuoroparia ja joka siten korvaa valtaosan lakkautettavasta junaliikenteestä.

Jyväskylä-Haapamäki-Seinäjoki-välille on haettu kahta reittiliikennelupaa, joilla saadaan lakkautettava junaliikenne korvattua. Palvelutaso näyttää paikka paikoin jopa paranevan näillä seuduilla.

Joensuun ja Nurmeksen välille on haettu reittiliikennettä, joka korvaa hyvin lakkaavat junavuorot.

Myös Joensuun ja Pieksämäen sekä Joensuun ja Helsingin välille on kumpaankin haettu yhtä reittiliikennelupaa, jotka korvaavat aiemmin Pieksämäen ja Joensuun välillä liikennöidyn junayhteyden.

Kajaanin ja Oulun välille on haettu reittiliikennelupaa, joka korvaa väliltä poistuvan yhden junavuoron.

Vaikka linja-autoliikenteen kasvihuonekaasupäästöt ovat yleisesti ottaen junaliikenteen päästöjä suuremmat, on huomattava, että eri joukkoliikennemuotoja ei myöskään kasvihuonekaasupäästöjä vertailtaessa tulisi asettaa toisiaan vastaan, vaan verrata päästöjä henkilöautojen päästöihin. Kuten Osmo Soininvaara kirjoittaa blogissaan, linja-automatkustamisen päästöt matkustajaa kohden vähentyvät silloin, kun linja-autot ajetaan täysinä, mikä on tavoite ainakin markkinaehtoisessa linja-autoliikenteessä.

Junaliikenteen ostosopimuksesta sovitaan VR:n kanssa hallituksen budjettiesityksen mukaisten määrärahojen puitteissa. Kuten jo totesin, ostoliikenteen supistuessa lakkautusuhan alle joutuville yhteysväleille on etsitty korvaavia ratkaisuja markkinaehtoisesta linja-autoliikenteestä. Sitä täydennetään väliaikaisesti junaliikenteen velvoiteratkaisuilla vuoden 2016 loppuun saakka niillä yhteysväleillä, joilla junaliikennettä ei muuten synny. Joka tapauksessa raideliikenteen säilymisen edellytykset tullaan turvaamaan kaikilla yhteysväleillä siihen asti, kunnes henkilöjunaliikenne on avattu kilpailulle. Ratkaisujen yksityiskohdat tarkentuvat myöhemmin.

Voimassaolevan yksinoikeussopimuksen mukaan yksinoikeuden vastineena liikennöitävän velvoiteliikenteen kustannukset saavat olla VR:lle enintään 20 miljoonaa euroa vuodessa. Tällä hetkellä velvoiteliikenteen vuosittaiset kustannukset ovat noin 15 miljoonaa euroa. Sen vuoksi on mahdollista lisätä velvoiteliikennettä noin viiden miljoonan euron arvosta niille yhteysväleille, joilta ostoliikenne on esitetty lopetettavaksi kokonaan. Sen sijaan ostoliikenteen ja velvoiteliikenteen vuorovälien harvennukset toteutetaan suunnitellusti.

Markkinaehtoinen, reittiliikenneluvalla ilman julkista tukea harjoitettava linja-autoliikenne ei aiheuta lisäkustannuksia valtiolle. Lisäkustannuksia ei aiheudu myöskään junaliikenteen velvoiteratkaisuista.

Arvoisa puhemies,

Käynnissä oleva rautatieliikenteen tarjonnan supistuminen osoittaa, että kotimainen yksinoikeuteen perustuva järjestelmä ei ole kilpailukykyinen muiden joukkoliikennemuotojen kanssa. Rautatieliikenteen kilpailukyvyyn ja asiakaslähtöisyyden parantaminen edellyttävät, että henkilöjunaliikenteen kilpailun avaamista kiirehdytetään. Raideliikenteen sääntelyn tarkastelu onkin jo hallitusohjelmaa valmisteltaessa tunnistettu tärkeäksi osaksi kuljetuslainsäädännön kokonaisuudistusta.

Useiden Euroopan maiden kokemukset osoittavat, että kilpailun avaaminen on parantanut rautatieliikenteen palvelua asiakkaan kannalta, mikä on johtanut myös matkustajamäärien selkeään kasvuun. Esimerkiksi Ruotsissa kilpailu on kasvaneiden liikennemäärien lisäksi tuonut mukanaan myös uusia palvelukonsepteja. Siellä uudistus on ollut onnistunut ennen kaikkea asiakasnäkökulmasta. Lisäksi kilpailun avaaminen on tuonut yhteiskunnalle kustannussäästöjä, kun julkisen rahoituksen tarve on laskenut keskimäärin 10–30 prosenttia.

On tuotu esiin, että Suomessa kilpailun avaamisen hyödyt ovat saavutettavissa vain, jos ratainfrastruktuuriin tehdään liikennemäärien kasvun mahdollistavia, mittavia lisäinvestointeja. Investointien merkityksestä voidaan kotimaan esi-merkkinä tarkastella rataosuutta Seinäjoki–Oulu, johon oppositiokin välikysymyksessään viittaa. Valtio on tehnyt kyseisellä rataosuudella merkittäviä infrastruktuuripanostuksia, mutta tehdyistä investoinneista huolimatta liikennetarjontaa joudutaan rataosuudella supistamaan. Tämä osoittaa äärimmäisen havainnollisesti sen, että liikennöinti ei lisääny eikä asiakkaille voida tarjota saatavuudeltaan ja hinta-laatusuhteltaan parempia palveluita yksinomaan rataverkkoon investoimalla. Tämä ei kuitenkaan tarkoita sitä, etteikö hallitus pitäisi rataverkon liikennöitävyyttä ja kuntoa tärkeänä asiana. Hallitus panostaa liikenneverkon korjausvelan vähentämiseen hallituskauden aikana 600 miljoonaa euroa, josta osa kohdistetaan rataverkkoon.

Hallitus on ottanut tavoitteeksi, että liikenne- ja viestintäministeriön toimivaltaan kuuluvan liikenteen osalta kilpailun avaamisen edellytykset ovat olemassa keväällä 2016. Kyse on siis kilpailun avaamisen edellytysten varmistamisesta, ei siitä, että uudet toimijat tosiasiallisesti aloittaisivat toimintansa jo ensi keväänä. Vaikka markkinoille pyritään saamaan uusia toimijoita mahdollisimman nopealla aikataululla, on todennäköistä, että uusia rautatieyrityksiä tulee markkinoille vasta vuoden 2017 aikana. Sitä suuremmalla syyllä kilpailun mahdollistavat toimenpiteet on aloitettava heti. Meillä ei ole varaa odottaa kilpailun avaamisesta saavutettavia hyötyjä.

Arvoisa puhemies,

Toisin kuin oppositio virheellisesti väittää, ei rautatiekilpailun avaaminen edellytä muutoksia voimassa olevaan lainsäädäntöön. Sen sijaan onnistuminen edellyttää, että pystymme luomaan markkinoille luottamuksen siihen, että kilpailun vapauttaminen on aitoa eikä uusia operaattoreita syrjitä. Lisäksi kilpailun avaaminen edellyttää liikenne- ja viestintäministeriön ja VR:n välisen yksinoikeussopimuksen neuvottelemista uudelleen. Tähän liittyvät ratkaisut ovat toteutettavissa kevääseen 2016 mennessä.

Ympäristössä, jossa toimii enemmän kuin yksi rautatieoperaattori, myös kaikkien liikennöintiin liittyvien palveluiden, kuten matkustaja-asemien, terminaalien ja huoltotilojen, tulee olla toimijoiden käytettävissä kilpailuneutraalisti ja samoin ehdoin. Jo nykylainsäädäntö takaa sen, että kyseisiä palveluita on tarjottava syrjimättömin ehdoin kaikille liikennöitsijöille.

Sen välttämiseksi, että liikennöitsijät kilpailun avauduttua valikoivat vain kannattavimpia reittejä, voidaan tarkastella mallia, jossa yhdistetään markkinaehtoisesti

kannattavia ja kannattamattomia rataosuuksia ja kilpailutetaan ne kokonaisuuk-  
sina.

Arvoisa puhemies,

Hallitus on päättänyt toteuttaa liikennekaarihankkeen, jossa kootaan yhteen ja yhdenmukaistetaan liikennemuodoittain pirstaloitunutta lainsäädäntöä.

Säätelyn uudistaminen ja purkaminen on toteutettava niin, ettei turvallisuutta ja ympäristöä vaaranneta. On varmistettava, että viranomaisilla on keinot puuttua tilanteeseen, jos markkinoiden vapautumisesta ja uusista innovaatioista näyttäisi muodostuvan ei-toivottuja vaikutuksia, kuten uhka liikennejärjestelmän turvalli-  
suudelle tai kestävyydelle.

Koska Suomi on harvaan asuttu pitkien etäisyyksien maa, on odotettavissa, että kaikkialle markkinaehtoisia palveluja ei synny tai niitä syntyy vain vähän. Palve-  
luiden saatavuus on turvattava siten, että kansalaisten yhdenvertaisuus ja alueel-  
linen tasapuolisuus turvataan. Tasapainoiseen lopputulokseen päästään määrit-  
tämällä liikennejärjestelmän asiakkaalle vähimmäispalvelutaso.

Liikennekaari on vaikutuksiltaan ja laajuudeltaan merkittävä lainsäädäntöhanke,  
joka on valmisteltava huolellisesti. Se on tarkoitus toteuttaa kolmessa vaiheessa  
kahden vuoden aikana. Ensimmäisessä vaiheessa liikennekaareen kootaan ja  
mahdollisuuksien mukaan yhtenäistetään erityisesti maaliikenteen erillisistä  
substanssilaeista liikennemarkkinoita ja -palveluja koskevat säädökset.

Liikennekaarihankkeessa tullaan tarkastelemaan kaikkia liikennemuotoja. Tämä  
tarkoittaa esimerkiksi myös opposition kysymyksessään esiin nostaman taksilii-  
kenteen tarkastelua. Taksiliikenteen osalta tavoitteena on varmistaa asiakkaan  
saaman palvelun laadun ja turvallisuuden kannalta välttämätön säätely. Keskus-  
telua on tarpeen käydä siitä, ovatko määrälliset rajoitukset edelleen tarpeellisia ja  
ovatko taksiliikenteen harjoittamiseen liitetyt velvollisuudet liian raskaita. Keskus-  
telut taksiliikenteen kehittämisestä ovat kuitenkin vasta käynnistyneet hyvässä  
yhteishengessä toimialan kanssa.

Arvoisa puhemies,

Liikenne on tällä hetkellä yksi yhteiskunnan tiukimmin säännellyistä toimialoista  
ja tehottomimmista järjestelmistä. Esimerkiksi yksittäisen henkilöauton käyttöas-  
te on noin viisi prosenttia ja työmatkaliikenteessä auton henkilöluvu on keski-  
määrin 1,1 matkustajaa.

Liikenne on kansantaloudessa merkittävä tekijä. Kotitalouksissa liikkumiseen käy-  
tetään noin 16 miljardia euroa vuodessa ja se on kotitalouksien toiseksi suurin  
menoerä heti asumiskulujen jälkeen. Liikenne yhdessä logistiikan kanssa vaikut-  
taa ratkaisevasti myös elinkeinoelämän kilpailukykyyn. Liikennesektorin vuotuiset  
markkinat Suomessa ovat reilu 30 miljardia euroa ja globaalisti kyseessä ovat  
tuhansien miljardien eurojen kokonaismarkkinat.

Tällä hetkellä yksityisautoilun osuus liikkumisesta on yli 80 prosenttia ja liikenne on pitkälti itsepalvelua. Vaikka vain osa itsepalvelusta muuttuisi palveluksi, on asiakkaiden tarpeisiin vastaavilla palveluilla huomattavan paljon kysyntää. Tässä muutoksessa ei ole kyse nykyisten markkinoiden uudelleenjaosta, vaan kokonaan uuden kysynnän syntymisestä.

Liikennesektorin nykytilaa voi verrata telemarkkinoihin 1990-luvulla, jolloin ala oli tiukasti säännelty, monopolistinen ja tehoton. Kilpailun vapauttamisen tuloksena saatiin laadukkaat peruspalvelut kaikille, kattavat verkot koko maahan, uusia palveluita asiakkaille ja uutta liiketoimintaa elinkeinoelämälle. Kilpailulla saavutettiin myös EU-maiden halvin hintataso sekä vankka perusta yhteiskunnan digitalisoitumiselle. Tämä rohkeutta ja uutta ajattelua vaatinut muutos mahdollisti Suomen nousun lamasta.

Viiden viime vuoden aikana kolme suurinta teleoperaattoria investoivat Suomessa 3,2 miljardia euroa. Samaan aikaan valtio ei olisi kyennyt vastaavaan panostukseen. Myös liikenteen toimialalla tarvitaan yksityistä sektoria investoimaan. Tämä onnistuu, mikäli investoinnit ovat yksityisille sijoittajille kannattavia.

Hallituksen tavoitteena on luoda Suomesta liikennesektorin edelläkävijä. Globaalit megatrendit, kuten digitalisaatio, jakamistalous, palveluistuminen ja automatisaatio, luovat pohjaa kokonaan uudennaisille palvelukonsepteille. Selvää on, että nykyisen liikennejärjestelmän hienosäätö ja viranomaisvetoinen hintakilpailu eivät enää riitä luomaan liikenteestä houkuttelevaa toimialaa. Liikenteen rohkea tuotavuusloikka on saavutettavissa uusien digitaalisten innovaatioiden ja markkinaehtoisten palveluiden avulla. Digitalisaatio on liikenteen toimialalla suuri mahdollisuus, joka on hyödynnettävä juuri nyt.

Arvoisa puhemies,

Oppositio on ehdottanut junaliikenteen ostopalveluleikkauksien perumista ja ostoliikenteen rahoittamista perumalla osa hallituksen esittämästä autoveron alentamisesta, jota koskeva esitys hyväksyttiin eduskunnassa viime viikolla. Suomessa on yksi Euroopan vanhimmista autokannoista, mihin autoveron alentamisella pyritään vaikuttamaan. Uutta teknologiaa hyödyntävien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen lisääntymisellä on kiistatta positiivinen vaikutus liikenneturvallisuuteen ja autoilun ympäristövaikutusten vähentämiseen. Sama oppositio siis, joka vetoaa junaliikenteen vähäpäästöisyyteen, on valmis hyväksymään tieliikenteen päästöjen pysymisen ennallaan tai jopa niiden lisääntymisen. Samoin on ohitettu se tosiasia, että myös edellisellä hallituskaudella leikattiin joukkoliikenteen valtion rahoitusta viidellä miljoonalla eurolla. Kutsun opposition mukaan ideoimaan, miten joukkoliikenteeseen saadaan uusia palveluita ja lisää matkustajia ja sitä kautta lipputuloja, jotta liikenteen järjestäminen ei olisi niin riippuvaista kuntien ja valtion rahoituksesta.

Hallitusta on kritisoitu myös siitä, että lakkautettavaksi ehdotetusta junaliikenteestä ei keskusteltu kuntien kanssa ajoissa tai annettu niille vaikutusmahdollisuuksia. Ostoliikenteen muutoksia koskevan ehdotuksen julkistamisen jälkeen liikenne- ja viestintäministeriö on keskustellut laajasti eri

tahojen kanssa tavoitteenaan löytää käytettävissä olevan rahoituksen puitteissa ratkaisut, jotka palvelevat mahdollisimman hyvin mahdollisimman monia.