

## **Regeringens svar på interpellationen om konsekvenserna av regeringens trafikpolitiska mål för medborgarna och för den regionala tillgängligheten**

**Kommunikationsminister Anne Berner 17.11.2015**

Ärade talman,

Persontågstrafiken i Finland är indelad i olika helheter enligt avtalstyp. Det finns ett gällande koncessionsavtal mellan kommunikationsministeriet och VR om monopol inom persontågstrafiken. Genom detta monopolavtal har ministeriet påfört VR en skyldighet att tillhandahålla allmännyttiga tjänster när det gäller persontrafiken på järnvägarna. I gengäld har ministeriet beviljat VR monopol på persontågstrafiken på det bannät som anges i avtalet.

Monopolavtalet gäller både det monopol att idka persontågstrafik på järnvägarna som VR har beviljats, dvs. den marknadsmässiga trafiken, och den skyldighet att i gengäld idka trafik som utgör allmännyttiga tjänster, dvs. den allmänna trafikplikten. Dessutom köper kommunikationsministeriet så kallad avtalstrafik av VR. Samkommunen Helsingforsregionens trafik köper så kallad närtågstrafik för sin egen region av VR.

Kommunikationsministeriet och VR offentliggjorde i september sitt förslag till nedskärningar i avtalstrafiken. Syftet med förslaget var att inrikta regeringsprogrammets nedskärningar inom upphandlingen av kollektivtrafik så att servicenivån för kunderna skulle försämrats så lite som möjligt.

Redan nu har de företag som idkar marknadsmässig busstrafik visat sig vara fungerande och flexibla i och med att de aktivt har tagit tillfället i akt att tillhandahålla ersättande trafik tjänster på de avsnitt där tågtrafiken kommer att dras in eller minska i vår.

Indragningen av Y-tåget mellan Helsingfors och Karis får konsekvenser i synnerhet för de Sjundeå- och Ingåbor som pendlar till arbete eller studier. Tillsammans med olika aktörer försöker man finna en lösning på problemet. En lösning som är under behandling går ut på att kommunikationsministeriet som behörig myn-

dighet för spårtrafiken ger samkommunen Helsingforsregionens trafik och Sjundeå kommun fullmakt att upphandla tågtrafik för avsnittet Helsingfors–Karis.

För avsnittet Tammerfors–Keuruu har det sökts ett tillstånd för linjebaserad busstrafik med tre avgångar om dagen i vardera riktningen. Dessa avgångar ersätter en stor del av den tågtrafik som ska läggas ner.

För avsnittet Jyväskylä–Haapamäki–Seinäjoki har det sökts två tillstånd för linjebaserad trafik som ersättning för den tågtrafik som läggs ner. Servicenivån ser rentav ut att bli bättre på vissa ställen inom dessa regioner.

Mellan Joensuu och Nurmes har man sökt tillstånd för linjebaserad trafik som utgör en god ersättning för de tågavgångar som ska dras in.

Också för avsnitten Joensuu–Pieksämäki och Joensuu–Helsingfors har det sökts ett tillstånd var för linjebaserad trafik som ska ersätta tågförbindelsen mellan Pieksämäki och Joensuu.

För avsnittet Kajana–Uleåborg har det sökts ett tillstånd för linjetrafik som ska ersätta en tågavgång som dras in på det avsnittet.

Även om busstrafiken allmänt taget medför större utsläpp av växthusgaser än tågtrafiken bör det observeras att olika former av kollektivtrafik inte heller får ställas mot varandra när man jämför utsläpp av växthusgaser, utan utsläppen ska jämföras med utsläppen från personbilar. Som Osmo Soininvaara skriver i sin blogg minskar busstrafikens utsläpp per passagerare när bussarna är fulla, vilket är målet åtminstone inom den marknadsmässiga busstrafiken.

Avtal om upphandlad tågtrafik ingås med VR inom ramen för de anslag som ingår i regeringens budgetproposition. Som jag redan konstaterade har man inom den marknadsmässiga busstrafiken försökt hitta ersättande lösningar för de avsnitt där tågtrafiken hotas av nedläggning i och med att den upphandlade trafiken minskar. Denna busstrafik kompletteras till slutet av 2016 temporärt med lösningar inom den allmänna trafikplikten på de avsnitt där det annars inte uppstår någon tågtrafik. I vilket fall som helst kommer förutsättningarna för fortsatt spårtrafik att tryggas på alla avsnitt tills persontågstrafiken har öppnats för konkurrens. Det klarnar senare vilka lösningarna blir i detalj.

Enligt det gällande monopolavtalet får VR:s kostnader för den trafik som omfattas av den allmänna trafikplikten och som idkas i gengäld för monopolet uppgå till högst 20 miljoner euro per år. För närvarande är de årliga kostnaderna för den allmänna trafikplikten ca 15 miljoner euro. Därför är det möjligt att utöka den allmänna trafikplikten med ett belopp på cirka fem miljoner euro på de avsnitt där avtalstrafiken enligt förslaget helt och hållet ska upphöra. Däremot kommer avgångarna, som planerat, att bli glesare inom såväl avtalstrafiken som den allmänna trafikplikten.

Den marknadsmässiga busstrafik som idkas med tillstånd för linjebaserad trafik och utan offentligt stöd medför inga merkostnader för staten. Inte heller medför de lösningar inom tågtrafiken som omfattas av den allmänna trafikplikten några merkostnader.

Ärade talman,

Den pågående minskningen inom utbudet av järnvägstrafik visar att det finländska monopolsystemet inte kan konkurrera med andra former av kollektivtrafik. För att järnvägstrafiken ska bli konkurrenskraftigare och mer kundorienterad måste man skynda på med att öppna persontrafiken för konkurrens. Redan vid beredningen av regeringsprogrammet identifierades en översyn av regleringen av spårtrafiken som en viktig del av totalreformen av transportlagstiftningen.

Erfarenheterna från flera europeiska länder visar att öppnad konkurrens har lett till bättre service för kunderna inom järnvägstrafiken, vilket också har lett till klart fler passagerare. Till exempel i Sverige har konkurrensen inte bara medfört ökade trafikvolymerna utan också nya servicekoncept. Där har reformen varit lyckad framför allt ur kundernas perspektiv. Dessutom har den öppnade konkurrensen lett till minskade kostnader för samhället i och med att behovet av offentlig finansiering har minskat med 10–30 procent i genomsnitt.

Det har sagts att öppnad konkurrens i Finland kan leda till fördelar bara om det görs omfattande tilläggsinvesteringar i baninfrastrukturen som gör det möjligt att öka trafikvolymerna. Som ett exempel från Finland på investeringarnas betydelse kan man ta banavsnittet mellan Seinäjoki och Uleåborg, som också oppositionen hänvisar till i sin interpellation. Staten har gjort avsevärda satsningar i infrastrukturen på det banavsnittet, men trots det måste man skära i trafikutbudet.

Detta är ett mycket åskådligt bevis på att trafiken inte ökar och kunderna inte kan tillhandahållas tillgängligare tjänster med ett bättre förhållande mellan pris och kvalitet enbart genom investeringar i bannätet. Men det betyder inte att regeringen inte skulle anse att bannätets tillstånd och framkomligheten är viktiga. Under regeringsperioden satsar regeringen 600 miljoner euro på att minska eftersättningen av underhållet av trafiknätet. En del av den summan går till bannätet.

Regeringen har satt som mål att det i fråga om den trafik som hör till kommunikationsministeriets behörighetsområde ska finnas förutsättningar att öppna för konkurrens våren 2016. Det handlar alltså om att se till att det finns förutsättningar att öppna för konkurrens, inte om att nya aktörer de facto ska inleda sin verksamhet redan i vår. Även om man försöker få in nya aktörer på marknaden så snabbt som möjligt är det sannolikt att nya järnvägsföretag kommer in på marknaden först 2017. Därför finns det ännu större orsak att genast vidta åtgärder som gör konkurrensen möjlig. Vi har inte råd att vänta på fördelarna med öppen konkurrens.

Ärade talman,

I motsats till det som oppositionen felaktigt påstår krävs det inga ändringar i den gällande lagstiftningen för att bannätet ska kunna öppnas för konkurrens. En förutsättning för att det ska lyckas är däremot att vi kan skapa förtroende på marknaden för att avregleringen är äkta och nya operatörer inte diskrimineras. Dessutom förutsätter öppnad konkurrens att monopolavtalet mellan kommunikationsministeriet och VR omförhandlas. Sådana lösningar kan nås till våren 2016.

I en miljö med fler än en järnvägsoperatör måste också alla tjänster i anslutning till trafiken, såsom stationer, terminaler och servicelokaler, vara tillgängliga för aktörerna på konkurrensneutrala och lika villkor. Redan gällande lagstiftning garanterar att dessa tjänster tillhandahålls alla trafikföretag på icke-diskriminerande villkor.

För att undvika att företagen när trafiken har öppnats för konkurrens väljer enbart de mest lönsamma rutterna kan man pröva på en modell där man kombinerar marknadsmässigt lönsamma och icke-lönsamma banavsnitt och konkurrensutsätter dem som en helhet.

Ärade talman,

Regeringen har beslutat genomföra ett trafikreformprojekt där lagstiftningen, som för närvarande är splittrad på olika trafikformer, förs samman till en enhetligare helhet.

Regelverket måste ändras och lättas upp på ett sätt som inte medför risker för säkerheten eller miljön. Man måste se till att myndigheterna har metoder att ingripa om en avreglering av marknaden och nya innovationer verkar få oönskade effekter, såsom hot mot trafiksystemets säkerhet eller hållbarhet.

Eftersom Finland är ett glest befolkat land med långa avstånd kan man förvänta sig att marknadsmässiga tjänster inte uppkommer överallt, eller uppkommer endast i liten omfattning. Tillgången till tjänster måste tryggas på ett sätt som garanterar likabehandling av medborgarna och regional rättvisa. Ett balanserat resultat når man genom att slå fast en lägsta servicenivå för trafiksystemets kunder.

Trafikreformen är ett lagstiftningsprojekt med betydande omfattning och konsekvenser, och den måste beredas omsorgsfullt. Avsikten är att genomföra reformen i tre steg under två år. Det första steget är att samla och, om möjligt, harmonisera särskilt de bestämmelser i enskilda lagar om den markbundna trafiken som gäller transportmarknaden och tjänsterna på den.

I trafikreformprojektet kommer alla trafikformer att tas upp till behandling. Det betyder att t.ex. också taxitrafiken, som oppositionen tar upp i sin interpellation, kommer att granskas. När det gäller taxitrafiken är målet att garantera den reglering som är nödvändig med tanke på kvaliteten och säkerheten hos den service kunderna får. Det behöver diskuteras om kvantitativa begränsningar fortfarande behövs och om de skyldigheter som hänför sig till idkandet av taxitrafik är för betungande. Diskussionerna om en utveckling av taxitrafiken har emellertid bara börjat, i god anda, med aktörerna i branschen.

Ärade talman,

Trafiken är för närvarande en av de strängast reglerade samhällssektorerna, och ett av de minst effektiva systemen. Till exempel är utnyttjandegraden för en en-

skild personbil cirka fem procent, och i pendlingstrafik går det i genomsnitt 1,1 passagerare per bil.

Trafiken är en betydande faktor inom samhällsekonomin. Hushållen använder ca 16 miljarder euro per år till persontransporter. Det är bara boendekostnaderna som utgör en större utgiftspost för hushållen. Trafiken är tillsammans med logistiken också av avgörande betydelse för näringslivets konkurrenskraft. Trafiksektorns marknad omsätter årligen drygt 30 miljarder euro i Finland, och globalt sett handlar det om en total marknad på tusentals miljarder euro.

För närvarande uppgår privatbilismens andel av persontransporterna till mer än 80 procent, och trafiken är i stor utsträckning självbetjäning. Även om bara en del av självbetjäningen blir service, finns det en avsevärd efterfrågan på tjänster som svarar mot kundernas behov. Denna omställning handlar inte om att omfördela den nuvarande marknaden utan om att få fram en helt ny efterfrågan.

Nuläget inom trafiksektorn kan jämföras med 1990-talets telemarknad, som var strängt reglerad, monopolistisk och ineffektiv. Avregleringen resulterade i högklassiga bastjänster för alla, heltäckande nät i hela landet, nya tjänster för kunderna och ny affärsverksamhet för näringslivet. Genom konkurrensen fick man också den lägsta prisnivån i hela EU och en stabil grund för digitaliseringen av samhället. Denna omställning krävde mod och nytänkande och gjorde det möjligt för Finland att ta sig ur depressionen.

Under de fem senaste åren har de tre största teleoperatörerna i Finland investerat 3,2 miljarder euro. På samma tid hade staten inte gått i land med en likadan satsning. Också inom trafiksektorn behövs den privata sektorn för att göra investeringar. Det lyckas om investeringarna är lönsamma för de enskilda investerarna.

Regeringens mål är att Finland ska bli en föregångare inom trafiksektorn. Globala megatrender såsom digitalisering, delningsekonomi, tjänstifisering och automatisering skapar grunden för ett helt nytt slags servicekoncept. Det är helt klart att finjusteringar av det nuvarande trafiksystemet och myndighetsinitierad pris-konkurrens inte längre räcker för att göra trafiken till en attraktiv sektor. Ett modigt produktivitetssprång på trafikens område är möjligt med hjälp av digitala innovationer och marknadsmässiga tjänster. Digitaliseringen innebär en stor möjlighet inom trafiksektorn, och den måste utnyttjas just nu.

Ärade talman,

Oppositionen har föreslagit att nedskärningarna i avtalstjänsterna inom tågtrafiken slopas och att den upphandlade trafiken finansieras genom att en del av den sänkning av bilskatten som regeringen har föreslagit återtå. Propositionen om en sänkning av bilskatten godkändes i riksdagen förra veckan. Bilparken i Finland hör till de äldsta i Europa, och detta försöker regeringen påverka genom att sänka bilskatten. Ett större antal utsläppsnåla fordon som utnyttjar ny teknik har obestridligen en positiv inverkan på trafiksäkerheten och bidrar till att minska bilismens konsekvenser för miljön. Samma opposition som hänvisar till tågtrafikens låga utsläpp är alltså redo att godkänna att utsläppen från biltrafiken hålls oförändrade eller rentav ökar. Likaså har oppositionen förbisett det faktum att man också under föregående regeringsperiod minskade den statliga finansieringen av kollektivtrafiken med fem miljoner euro. Jag uppmanar oppositionen att komma med och kasta fram idéer till hur man kan få nya tjänster och fler passagerare inom kollektivtrafiken och den vägen större biljettintäkter, så att trafiken inte behöver vara så beroende av statlig finansiering.

Regeringen har också kritiserats för att den inte i tid har diskuterat med de kommuner vars tågtrafik föreslås bli indragen eller gett dessa kommuner möjligheter att påverka. Sedan förslaget till ändringar i avtalstrafiken offentliggjordes har kommunikationsministeriet fört omfattande diskussioner med olika aktörer med målet att inom ramen för den tillgängliga finansieringen hitta lösningar som tjänar så många som möjligt så bra som möjligt.