

## Kokemuksia rautateiden henkilöliikenteen kilpailun avaamisesta muissa maissa

Rautateiden henkilöliikenteen kilpailun avaamisesta on kansainvälisesti runsaasti kokemuksia useista eri maista. Suomi on viimeisiä Euroopan maita, jossa rautateiden henkilöliikenteessä on vain yksi toimija. Muissa maissa kilpailun avaaminen on usein hyödyttänyt erityisesti matkustajia.

### Kilpailu rautateiden henkilöliikennemarkkinoilla Euroopassa

Suomea, Irlantia ja Luxemburgia lukuun ottamatta kaikissa muissa Euroopan unionin jäsenvaltioissa on henkilöliikenteen kuljetuksissa useampi kuin yksi rautatieyrittäjä. Useimmissa EU:n jäsenvaltioissa on kilpailutettu pienempiä alueellisia ja paikallisia henkilöliikenteen kuljetuksia. Näin on tehty muun muassa Ruotsissa ja Saksassa. Useissa maissa liikenne on järjestetty kilpailutettujen käyttöoikeussopimusten pohjalta.

Joissain maissa, kuten Italiassa, Ruotsissa, Itävallassa ja Iso-Britanniassa, on myös niin sanottuja avoimen markkinoillepääsyn reittejä, joissa kaikki edellytykset täyttävät operaattorit voivat tarjota palvelujaan ratakapasiteetin puitteissa.

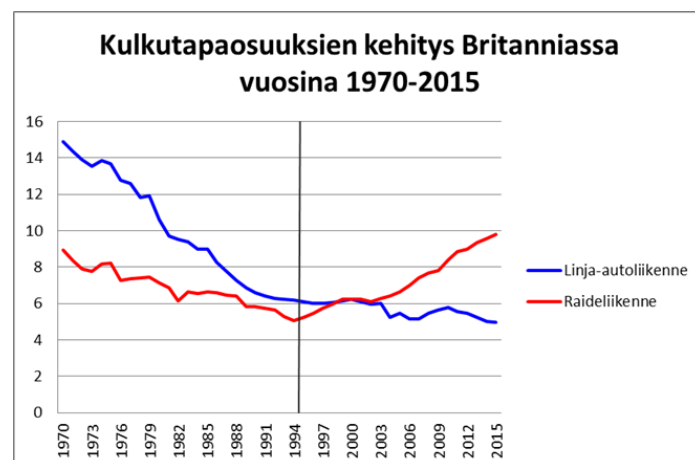
### Vaikutukset matkustajamääriin

Henkilöjunaliikenteen kilpailun avaaminen on lisännyt junamatkustamisen määrää useissa maissa. Matkustajamäärien kasvua selittää muun muassa kilpailun myötä lisääntynyt vuorotarjonta ja paikalliseen junaliikenteeseen panostaminen.<sup>1</sup> Osa matkustuksen lisääntymisestä johtuu palveluvalikoiman laajenemisesta, uudenaikaisista hinnoittelustrategioista sekä paremmasta asiakaspalvelusta ja markkinoinnista.<sup>2</sup> Myös valtion panostuksella rataverkon parantamiseen on vaikutus matkustajamäärien lisääntymiseen.

<sup>1</sup> Crozet, Yves – Link, Heike – Nilsson, Jan-Eric – Smith, Andrew: Liberalisation of passenger rail services. CERRE (2016), s. 17–21.

<sup>2</sup> Ks. esim. Wardman, Mark: Demand for Rail Travel and the Effects of External Factors. Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review 42 (3), s. 133.

Esimerkiksi Iso-Britanniassa ja Ruotsissa junaliikenteen matkustajamäärät ja kulkutapaosuus kääntyivät selkeään kasvuun kilpailun avauduttua 1990-luvulla<sup>3</sup>.



Raide- ja linja-autoliikenteen kulkutapaosuuksien kehitys Iso-Britanniassa vuosina 1970–2015. Lähde: Department for Transport Statistics.

### Vaikutukset lippujen hintoihin

Kaikissa EU:n maissa lippuhinnat ovat viime vuosina nousseet Ruotsia ja Belgiaa lukuun ottamatta.<sup>4</sup> Lippujen hintataso vaihtelee eri maiden välillä runsaasti riippuen siitä, kuinka paljon valtio tukee junaliikennettä ja millaista palvelutasoa toimijalta edellytetään sekä siitä, mikä on valtion yleinen hinta- ja kustannustaso. Lippuhintoihin vaikuttaa myös se, voiko operaatto-

<sup>3</sup> Ks. esim. Smith, Andrew: Liberalisation of Passenger Rail Services: Case Study – Britain. CERRE (2016); Nilsson, Jan-Erik: Liberalisation of passenger rail services: Case study – Sweden. CERRE (2016).

<sup>4</sup> Steer Davies Gleave: Study on the prices and quality of rail passenger services, Final Report (2016), tehty Euroopan komission toimeksiannosta, s. 24, kohta 2.57 ja s. 8, kohta 2.14.

ri määritellä hinnat itse vai säännelläkö lippujen hintoja.

Yleisesti ottaen Itä-Euroopan lippuhinnoilla katetaan operointikustannuksia vain noin 5–15 prosenttia, kun esimerkiksi Iso-Britanniassa lippuhinnoilla katetaan operoinnin kustannuksia noin 60 prosenttia.<sup>5</sup>

Iso-Britanniassa uudet markkinoilletulijat tarjoavat matkalippuja usein markkinajohtajaa alhaisemmalla hinnalla.<sup>6</sup> Iso-Britanniassa hinnat ovat nousseet tasaisesti vuosina 2005–2015. Vuosittainen hintojen nousu on ollut lipputyypistä riippuen noin 1–2 prosenttia.<sup>7</sup> Viime vuonna lippuhinnat nousivat 0,7 prosenttia, mikä on maan inflaatiota vähemmän ja alhaisin taso sitten vuoden 2010.<sup>8</sup>

Ruotsissa lippujen hinnat ovat vaihdelleet runsaasti viimeisten 25 vuoden aikana. Valtionyhtiö SJ:n kalleimpien lippujen hinnat ovat kallistuneet, kun yhtiön peruslippujen hinnat ovat alentuneet. Vuodesta 2014 alkaen lippujen hinnat ovat kuitenkin kokonaisuudessaan laskeneet. On arvioitu, että hintojen alenemiseen on omalta osaltaan vaikuttanut rautatiemarkkinan avaaminen kilpailulle vuonna 2010.<sup>9</sup>

### Vaikutukset julkisen tuen tarpeeseen

Palvelujen kilpailuttaminen on vähentänyt julkisen tuen tarvetta. Esimerkiksi kilpailutettuun käyttöoikeussopimusmalliin siirtyminen johti 18–20 prosentin säästöihin Saksassa<sup>10</sup> ja 20–50 prosentin säästöihin Alankomaissa<sup>11</sup>. Ruotsissa seudullisen ja paikallisen

liikenteen ensimmäiset kilpailutukset vähensivät tukitarvetta 10–32 prosenttia.<sup>12</sup>

Myös Iso-Britanniassa junaoperaattoreille maksettavien tukien määrä on viime vuosina vähentynyt merkittävästi ja viime vuosina operaattorit ovat maksaneet kannattavien reittien liikenteenharjoittamisoikeuksista yhteenlaskettuna enemmän kuin mitä valtio on maksanut tukia kannattamattomaan liikenteeseen.<sup>13</sup> Iso-Britanniassa valtio tukee kuitenkin merkittävästi myös rataverkon investointeja. Investointien määrä on viisinkertaistunut vuodesta 2002 vuoteen 2014.<sup>14</sup>

### Vaikutukset turvallisuuteen ja ympäristöön

Kansainvälisten kokemusten perusteella ei ole näyttöä siitä, että rautatieturvallisuus heikentyisi monitoimijaympäristössä. Sen sijaan esimerkiksi Iso-Britanniassa ja Ruotsissa on rautatieturvallisuus kansainvälistä huipputasoa,<sup>15</sup> vaikka maissa toimii kymmeniä yrityksiä rautateiden henkilöliikenteessä. Iso-Britanniassa rautatieturvallisuus heikentyi samoihin aikoihin kilpailun avaamisen kanssa 1990-luvun lopulla. Turvallisuusongelmat johtuivat kuitenkin 1990-luvun puolivälissä toteutetusta rautatieinfrastruktuurin yksityistämisestä.

Tutkimukset osoittavat, että junaliikenteen tarjonnan paraneminen vähentää liikennekuolemia ja onnettomuuksia sekä ympäristölle haitallisia päästöjä. Esimerkiksi Saksassa junaliikenteen kilpailuttamisella on havaittu olevan tarjonnan paranemisen myötä yhteys vakavien liikenneonnettomuuksien ja useiden ympäristölle haitallisten päästöjen vähenemiseen<sup>16</sup>.

<sup>5</sup> *Ibid*, s. 24, kohta 2.57 ja s. 23, kohta 2.56.

<sup>6</sup> *Ibid*, s. 113.

<sup>7</sup> *Ibid*, s. 10-11.

<sup>8</sup> *Office of Rail and Road: Rail Fares Index (January 2016)*; Statistical Release (2016).

<sup>9</sup> *Steer Davies Gleave: Study on the prices and quality of rail passenger services, Final Report (2016)*, tehty Euroopan komission toimeksiannosta, s. 12, kohta 2.25.

<sup>10</sup> *Brenck, Andreas – Peter, Benedikt: Experience with Competitive Tendering in Germany. OECD (2007)*, s. 153.

<sup>11</sup> *van Dijk, Hans: Tendering and Decentralization of Regional Rail Passenger Services in the Netherlands. OECD (2007)*, s. 132.

<sup>12</sup> *Alexandersson, Gunnar – Hultén, Staffan: Competitive Tendering of Regional and Interregional Rail Services in Sweden. OECD (2007)*, s. 183.

<sup>13</sup> *Smith, Andrew: Liberalisation of Passenger Rail Services: Case Study – Britain. CERRE (2016)*, s. 21.

<sup>14</sup> *Office of Rail and Road: Passenger Rail – Trends and comparisons for franchised operators, (2016)*, s. 4.

<sup>15</sup> *Smith, Andrew: Liberalisation of Passenger Rail Services: Case Study – Britain. CERRE (2016)*, s. 19.

<sup>16</sup> *Laive, Rafael – Luechinger, Simon – Armin Schmutzler: Does Supporting Passenger Railways Reduce Road Traffic Externalities. University of Zurich (2013)*.