

Interpellation om spårtrafiken nu och i framtiden

Ärade talman,

Järnvägstrafiken är av central betydelse såväl för finländarna i deras vardag som för vårt lands konkurrenskraft. Att vi utvecklar järnvägstrafiken är nödvändigt också om vi ska nå våra ambitiösa utsläppsminskingsmål. Utsläppen från trafiken måste före 2030 halveras i förhållande till 2005 års nivå. För att vi ska uppnå detta behöver vi flera olika metoder. Regeringen försöker nu finna lösningar för att öka spårtrafiken och göra den till ett reellt alternativ för allt fler finländare.

Genom reformen vill man öka utbudet av tjänster inom järnvägstrafiken och göra dem mångsidigare. Syftet med att öppna verksamheten för konkurrens är att tjänsterna ska produceras mer effektivt och bättre svara mot olika kundgruppers behov. Det ökade utbudet av trafik tjänster och konkurrensen mellan tjänsteproducenterna och mellan de olika transportsätten kommer att gagna resenärerna. Tjänsteproducenterna kommer att konkurrera om kunderna med biljettpriser och olika tjänster. Kunderna får ett större utbud och större valmöjligheter. Det offentliga stödet kommer att ge bättre utdelning än tidigare.

EU:s fjärde järnvägspaket innehåller vissa förpliktelser, som här har beaktats. Utöver Finland är det bara Luxemburg och Irland som har endast en aktör som bedriver persontransport på järnväg. Regeringen har beslutat att öppna verksamheten för konkurrens, eftersom vi bedömer att det kommer att ge tågresenärerna bättre service och gagna samhället överlag. Det har uppskattats att system som baserar sig på ensamrätter och direktupphandling är ineffektiva. När tjänsterna konkurrensutsätts är användningen av skattepengarna mer transparent.

Finland vill gå vidare med att öppna verksamheten för konkurrens, eftersom vi inte har råd att vänta ända till slutet av 2020-talet för att genomföra reformerna. Vi har ambitiösa utsläppsminskingsmål, och 2030 närmar sig snabbt.

Ärade talman,

Det är positivt att också oppositionen bekymrar sig om järnvägssystemets framtid och är mån om att öka användningen av tågtrafik. Att vi är ense om dessa frågor möjliggör förhoppningsvis en konstruktiv dialog också i dag, utan skräckscenarier.

Såsom det konstateras i interpellationen har våra nuvarande tjänster inom spårtrafiken inte gett tillräcklig kostnadsnytta, och de har inte till alla delar motsvarat resenärernas behov. Det är inte förrän under de senaste åren som konkurrensen från busstrafiken och flygtrafiken och den förestående konkurrensutsättningen av närtågstrafiken i huvudstadsregionen har fått VR att på allvar utveckla sina tjänster, sin prissättning och kostnadseffektiviteten. Som en följd av detta har exempelvis konsumentpriserna på tågbiljetter i genomsnitt sjunkit med drygt tio procent under det senaste året.

Konkurrens skapar incitament för företagen att utveckla sin verksamhet. När företagen konkurrerar om resenärerna ges kunderna möjlighet att välja mellan olika alternativ. De som använder tjänsterna vet bättre än myndigheterna vilka tjänster de behöver. Exempelvis busstrafiken, som tidigare ansågs vara på utdöende, har fått ett uppsving efter att marknaden öppnats för konkurrens.

I interpellationen befarar man att konkurrensen i framtiden närmast kommer att ske så att man minskar på personal och sänker löner. Oron är obefogad. I de länder där persontågstrafiken har öppnats för konkurrens har efterfrågan på och utbudet av trafik tjänster ökat avsevärt. Detta i sin tur har också ökat behovet av kompetenta arbetstagare. Dessutom syns konkurrensen i form av höjda löner.

För Finlands del har regeringen i sina riktlinjer slagit fast att arbetstagarna överförs från VR till de statsbolag som inrättas enligt principen om överlåtelse av rörelse, dvs. som så kallade gamla arbetstagare. Vi anser det vara ytterst viktigt och har förbundet oss till att personalorganisationerna aktivt är med i beredningen av reformen. VR:s personal har utan tvivel en unik sakkunskap som också framöver kommer att behövas på Finlands järnvägar.

Vi tar lärdom av erfarenheter från andra länder, såväl goda som dåliga. De internationella erfarenheterna av att öppna persontågstrafiken för konkurrens bekräftar emellertid obestridligt det allra viktigaste, nämligen att det uttryckligen är resenärerna som drar nytta av att marknaden öppnas. Nyttan av bättre tjänster och lägre priser märks i form av ett ökat intresse för att resa med tåg. Dessutom kan konkurrensutsättningen medföra betydande besparingar i de offentliga upphandlingarna. Enligt utredningar som Europeiska kommissionen och OECD har låtit göra har konkurrensutsättning gett besparingar på 20–30 procent jämfört med direktupphandling.

Ännu i början av 1990-talet liknade situationen för tågtrafiken i Finland till stor del den i t.ex. Sverige och Storbritannien. Då fanns det i alla tre länder en enda statlig tågoperatör som med ensamrätt ansvarade för tågtrafiken i hela landet. Tågtrafikens andel av de olika färdställen var cirka fem procent. Sedermera har både Sverige och Storbritannien öppnat upp sin persontågstrafik för konkurrens i hela landet, och tågtrafikens andel har under samma tid stigit till nio procent. I Finland har användningen av tåg stagnerat på samma nivå som 1990.

Finland kommer givetvis inte att nå upp till samma nivåer som Sverige och Storbritannien enbart genom att konkurrensutsetta persontågstrafiken. Vi måste också framöver satsa på att utveckla bannätet, och för att vi ska kunna säkerställa ett heltäckande utbud av tågtrafik i hela landet kommer det att krävas offentligt stöd. Det är emellertid skäl att komma ihåg att vi allt efter som systemet blir mer effektivt och intresset för tågtrafiken ökar också kan få allt större utdelning av insatserna. Genom att öppna marknaden för konkurrens säkerställer vi att vi också i framtiden har nytta av att investera i vårt bannät och våra tågförbindelser.

Ärade talman,

I interpellationen påstår man att den valda konkurrensmodellen inte skapar konkurrens, utan endast regionala monopol i stället för det nuvarande statliga monopolet. Här är det skäl att rätta till vissa felaktiga uppfattningar. Regeringen har beslutat att konkurrensutsättningen ska ske på basis av koncessionsavtal som gäller specifika områden och servicehelheter. I avtalen fastställs mer ingående den servicenivå som krävs och de incitament som företagen får för att utveckla verksamheten. Koncessionsavtalen garanterar inte ensamrätt för operatörerna i de konkurrensutsetta områdena. I den valda modellen kan flera företag vara verksamma på samma banavsnitt. Oppositionens oro är således obefogad. I den modell som regeringen har valt kommer det att uppstå konkurrens mellan tågoperatörerna både vid anbudstävlan och i själva trafiken.

En annan farhåga som har uttryckts är att det inte finns kapacitet för mer trafik på Finlands bannät. Så är det i själva verket inte. När det gäller bannätet har vi den lägsta beläggingsgraden i Europa, och vi skulle ha kapacitet att öka trafiken betydligt på nästan hela bannätet. Under de senaste åren har VR skurit ned trafikutbudet rejält på flera banavsnitt. Det är sant att bankapaciteten åtminstone i trafiken i huvudstadsregionen börjar vara fullt utnyttjad i synnerhet i rusningstid.

Man bör emellertid komma i håg att den regionala trafiken har stor potential också i landskapen utanför huvudstadsregionen. Exempelvis i Sverige bedrivs lokaltågstrafik också i städer med bara några tiotals tusen invånare. I Finland saknas trafik av detta slag i praktiken helt och hållet. Avsikten är att också landskapen och de stora städerna i framtiden ska kunna utveckla regional trafik utifrån sina egna utgångspunkter.

Vi måste också framöver se till att tågtrafiktjänster tillhandahålls i hela Finland och för alla resenärsgupper. I den valda konkurrensutsättningsmodellen kan man bättre än hittills säkerställa att operatörerna också tillhandahåller sådana tjänster som är affärsmässigt mindre intressanta. I framtiden kan man bättre sörja för servicenivån i hela landet och för att biljettsystemen är interoperabla. Inom ramen för det nuvarande systemet har det inte varit möjligt att i tillräcklig utsträckning ingripa i biljettreformer, indragningar av tågavgångar, nedläggningar av stationer eller minskningar av antalet anhalter. VR fattar sådana beslut självständigt på företagsekonomiska grunder.

Ärade talman,

VR:s framtid och förändringarna i bolagets värde har också väckt många frågor. Regeringen har i finanspolitiska ministerutskottet entydigt slagit fast att den ställning och konkurrenskraft som VR-Group Ab har i egenskap av ett statsägt tågtrafikbolag ska tryggas. Bolaget har i kommande upphandlingar samma utgångspunkt som andra potentiella operatörer.

Regeringen vill uppriktigt öka konkurrensen i tågtrafiken, inte bara skenbart öppna marknaden. Till följd av att spårbredden i Finland avviker från den i övriga europeiska länder skulle exempelvis tillgången till materiel kunna bli ett oöverstigligt hinder för tillträde till marknaden. Det är nödvändigt att säkra en jämlik tillgång till materiel och stödfunktioner. Den modell som regeringen har valt motsvarar också i stor utsträckning den modell som Helsingforsregionens trafik (HRT) stannade för 2014 när verket fattade beslut om att konkurrensutsätta lokaltågstrafiken.

Oppositionen talar i sin interpellation felaktigt om privatisering av ett offentligt ägt naturligt monopol. Inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde har det under denna regeringsperiod inte skett någon privatisering och sker inte nu heller. Alla tre bolag som ska bildas är statliga bolag med specialuppgifter och de ägs till hundra procent av staten. Den egendom som överförs till bolagen från VR förblir i statens ägo. Det är fråga om en överföring av egendom från ett statsbolag till ett statligt bolag med specialuppgifter.

Det är inte heller fråga om ett naturligt monopol. Flera tågoperatörer kan samtidigt vara verksamma på samma banavsnitt, precis på samma sätt som flera bussföretag kan vara verksamma på landsvägarna. Så här fungerar det redan, utan problem, i ett flertal länder. Enligt den koncessionsmodell som regeringen valt får operatörerna inte monopol på bannätet.

Det materiel som överförs till materielbolaget hyrs likvärdigt och på lika villkor ut till potentiella operatörer. Avsikten är inte att gratis ställa materielelet till utländska företags förfogande. Den egendom som vi skaffat med gemensamma medel ska hyras ut till sådana aktörer som med hjälp av egendomen kan skapa det största mervärdet för finländarna. Med hjälp av konkurrensen kan vi säkra oss om att våra gemensamma resurser används på ett så effektivt sätt som möjligt. Tågoperatörerna är skyldiga att i första hand hyra det materiel som ska användas av materielbolaget.

Staten har i egenskap av ägare också samhälleliga mål, och alla statsbolag har inte som främsta mål att maximera inkomsterna av vinstutdelningen. För detta ändamål finns bolag med specialuppgifter som för samhället är av stor betydelse. I dessa bolag bygger statens ägarpolitiska mål på ett så gott samhälleligt och ekonomiskt helhetsresultat som möjligt.

Öppnandet av persontrafiken på järnvägarna för konkurrens är ett utmärkt exempel på en situation där staten kan dra nytta av sitt ägande i syfte att förnya Finland. I de bolag som nu bildas är det i statens intresse att säkerställa en fungerande marknad.

De samhällliga intressena inom samhällets viktiga basfunktioner säkerställs på det sätt som bäst passar för varje enskild sektor. Det kan vara fråga om t.ex. lagstiftning, offentlig upphandling eller statsägda bolag.

Ärade talman,

De utredningar som gäller öppnandet för konkurrens har väckt mycket diskussion under den senaste tiden. Frågan om att öppna för konkurrens har beretts omsorgsfullt och man har också låtit göra flera utredningar vid sidan om tjänstemannaberedningen. Utredningarna har gjorts ur flera olika perspektiv så att vi ska kunna säkra oss om att det lönar sig att öppna för konkurrens i enlighet med just denna modell. I och med att frågan inte ännu var slutbehandlad var det inte möjligt att offentliggöra utredningarna i våras. Efter att frågan bringats ut i offentligheten publicerade man omedelbart alla utredningar som gjorts, inom de gränser som offentlighetslagen ställer.

I utredningarna granskas bl.a. vilka konsekvenserna av att öppna verksamheten för konkurrens är för servicenivån, biljettpriserna, tillgången till bankkapacitet och materiel, säkerheten, skatteinkomsterna och ägarvärdet. De enskilda utredningarna har till sina ämnen varit begränsade och innehållit olika antaganden. Därför är det inte möjligt att få en helhetsbild av projektet eller dess konsekvenser genom att granska en enda utredning.

Det är sant att det i utredningarna har identifierats vissa tilläggskostnader som uppkommer i och med att konkurrensen öppnas och risker i samband med detta. Samtidigt har man identifierat många fördelar som kan uppnås särskilt på lång sikt. Det är inte korrekt att tala om en fördelning av den nuvarande marknaden. Mot bakgrund av utredningarna och internationella erfarenheter är det utan tvekan klart att allt flera människor till följd av öppnande av konkurrens väljer att resa med tåg.

Även om konkurrensutsättningen i början ökar särskilt det administrativa arbetet, kommer fördelar att uppnås när konkurrensen driver företagen att utveckla sina tjänster och produktionssätt. Det finns inte motsvarande incitament för monopolbolag. Det har märkts konkret just i fråga om tågtrafiken i Finland.

Utredningarna och slutsatserna i dem ska ses som en helhet. Regeringens uppgift är att bedöma olika alternativa tillvägagångssätt och de samhällliga konsekvenserna av dem. Utifrån bedömningen bildas en helhetsuppfattning av den lösning som för Finlands del är den bästa möjliga. Regeringen gjorde precis så när den i våras i finanspolitiska ministerutskottet fattade beslut om att öppna verksamheten för konkurrens och om de bolagsarrangemang som krävs. När beslutet fattades hade regeringen all nödvändig information till sitt förfogande.

Ärade talman,

Vi är mitt i en väldigt stor förändring där digitaliseringen och klimatförändringen formar vår omvärld på ett aldrig tidigare skådat sätt. Artificiell intelligens, automatisering, delningsekonomi och dataekonomi, blockkedjor och virtuell verklighet kommer att växa snabbt under de närmaste åren och utmanar existerande modeller för affärsverksamhet och värdekedjor. Mobiliteteten blir en tjänst och automatiseras.

Finland har, om vi så vill, potential att bli det första landet i världen där reformen av trafik- och transportsektorn genomförs genomgående för alla transportsätt. Järnvägarna hör till kärnområdet för vårt transportsystem. Det är dags att se till att tågtrafiken klarar sig i den här utvecklingen.

Tack.