

**RAUTATIELÄISTEN LIITTO RY
RAUTATIEVIRKAMIESLIITTO RY
VETURIMIESTEN LIITTO RY**

Helsinki 14.1.2009

**Liikenne- ja viestintäministeriö
PL 31
00023 HELSINKI**

**KANNANOTTO LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖN HENKILÖLIIKENTEEN
KILPAILUTTAMISMAHDOLLISUUKSIA SELVITTÄVÄLLE TYÖRYHMÄLLE**

Viite: E-Mail 19.12.2008, Miika Mäkitalo

Rautatieläisten Liitto ry, Rautatievirkamiesliitto ry ja Veturimiesten liitto ry esittävät pyydettyinä kannanottonaan liikenne- ja viestintäministeriön henkilöliikenteen kilpailuttamismahdollisuuksia selvittävälle työryhmälle kohteliaimmin seuraavaa:

Työryhmän tehtävä

Rautatieläisjärjestö oudoksuvat liikenne- ja viestintäministeriön asettaman työryhmän kaavailuja rautateiden henkilöliikenteen kilpailuttamisesta erityisesti pääkaupunkiseudulla. Työryhmän tehtävänä on selvittää ja tehdä ehdotus siitä, miten rautateiden henkilöliikenne voitaisiin kilpailuttaa erityisesti pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueella.

Kannanottonsa perusteluina rautatieläisjärjestöt uudistavat rautateiden henkilöliikenteen kilpailuttamiseen liittyvät aiemmat kannanottonsa ja lausuntonsa ja viittaavat erityisesti järjestöjen liikenne- ja viestintäministeriölle 17.1.2002 antamaan lausuntoon, joka koski liikenne- ja viestintäministeriön lähiliikennetyöryhmän laatimaa mietintöä ota A-juna (44/2001, Viitekirje: Lausuntopyyntö, LM 0780:00/23/99/2000, 21.11.2001).

Rautatieläisjärjestöjen mielestä rautateiden henkilöliikenne pääkaupunkiseudulla ja myös muualla maassa on parhaiten järjestettävissä nykyisenkaltaisesti ja viittaavat tältä osin esittämiinsä rautateiden liikenteen, kaluston ja henkilöstön yhteiskäyttöetuihin. Euroopan Unionin lainsäädäntö ei myöskään edellytä rautateiden henkilöliikenteen kilpailuttamista. Euroopan parlamentin ja neuvoston antama palvelusopimusasetus (EY) N:o 1370/2007 ei koske raskasta rautateiden henkilöliikennettä. Myöskään kolmanteen rautatiedirektiivipakettiin sisältyvä EU-lainsäädäntö ei edellytä kilpailun avaamista kansallisessa rautateiden henkilöliikenteessä. Pääkaupunkiseudun Yhteistyövaltuuskunnan YTV:n ja VR Osakeyhtiön välinen sopimus YTV-alueen henkilöliikenteen hoitamisesta on voimassa vuoteen 2017. Järjestöjen mielestä uusi sopimus voidaan aikanaan tehdä nykyisenkaltaisella pohjalla huomioiden uudistunut lainsäädäntö ja uusi viranomaisorganisaatio ja YTV -alueen mahdollinen laajentuminen.

Rautatieläisjärjestöt vastustavat mahdollisia työryhmän esityksiä rautateiden henkilöliikenteen kilpailuttamisesta, koska esimerkiksi lähiliikenteen irrottaminen muusta rautatieliikenteestä tuhoaisi nykyisen toiminnan tuottaman synergiaedun, heikentäisi palvelutason laatua, lisäisi liikenteen häiriöitä ja uhkasi henkilöstön asemaa. Pakkokilpailuttaminen olisi rautatieliikennejärjestelmän yksityistämisen ja pirstaloittamisen käytännön toteuttamista eivätkä järjestöt voi tätä mitään osin hyväksyä.


Rautatieläisjärjestöjen mielestä rautateiden lähiliikenteen kilpailuttamista koskevat kaavailut perustuvat nyt vallalla olevaan muoti-ilmiöön kaikkien julkisten toimintojen yksityistämisestä ja kilpailuttamisesta. Järjestöjen mielestä työryhmän ei tule päätyä kilpailuttamista koskeviin ehdotuksiin, vaan on edistettävä nykymuotoisen rautatieliikennetoinnin kehittämistä.

Järjestöt edellyttävät, että tähän asiaan liittyviin jatkoselvittelyihin kutsutaan järjestöjen edustajat. Järjestöt ovat valmiita antamaan yksityiskohtaisempia kannanottoja työryhmän yksilöityä ja perusteltua ehdotuksensa.


Rautatieläisten Liitto ry


Mauri Lunden
puheenjohtaja

Rautatievirkamiesliitto ry


Tarja Turtiainen
puheenjohtaja

Veturimiesten liitto ry


Risto Elonen
puheenjohtaja



13.1.2009

Neuvotteleva virkamies
Sabina Lindström
Liikenne- ja viestintäministeriö
PL 31
00023 VALTIONEUVOSTO

VR-Yhtymä Oy:n kannanotto henkilöliikenteen kilpailuttamiseen

Liikenne- ja viestintäministeriön (LVM) asettama työryhmä on pyytänyt VR:ltä kannanottoa henkilöliikenteen kilpailuttamisesta. Aihetta on usein aiemminkin selvitetty mm. LVM:n toimesta.

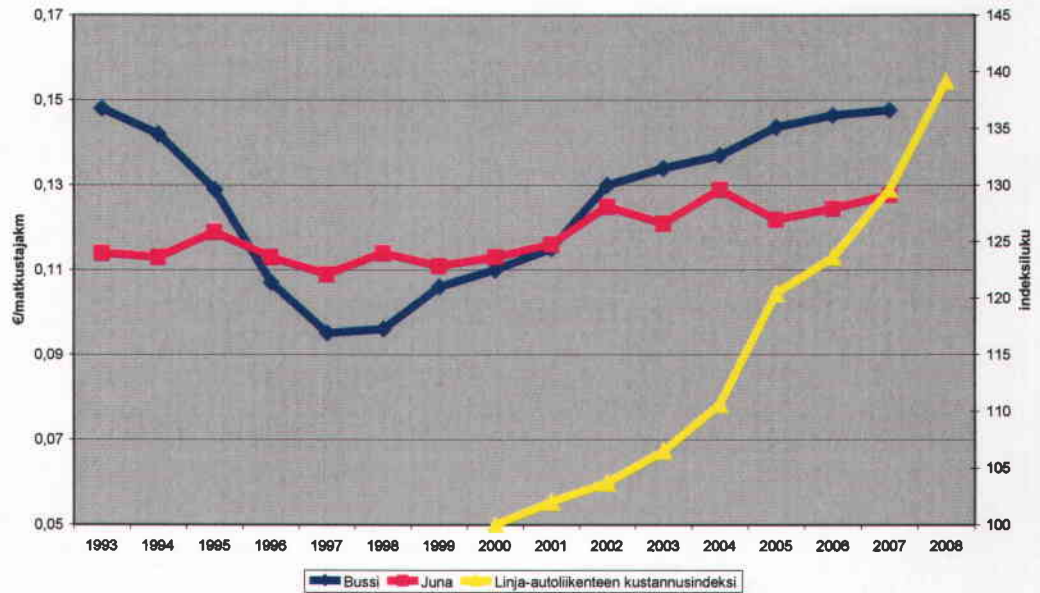
Aiemmin on nostettu esille kilpailuttamiseen liittyviä seikkoja, mutta niiden vaikutuksia ei ole verifioitu usein mitenkään, vaan ne ovat muodossa "voidaan olettaa", "voidaan arvioida", "saattaa johtaa", "saattaa siirtyä", "voi esiintyä" tai "ei uskota". Lisäksi aiemmissa selvityksissä on jäänyt käsittelemättä tärkein komponentti eli asiakas. Miten hänen asemansa paranee ja mitä konkreettista hän saa kilpailutuksen seurauksena, jota hän ei muuten saisi? Esimerkiksi junakalusto uusiutuu kilpailutuksesta riippumatta.

VR esittää, että aiemmissa selvityksissä esitettyjä asioita tulisi tarkentaa ja selvittää tarkemmin, jotta voitaisiin objektiivisesti laskea kilpailuttamisen todelliset vaikutukset sekä selvittää kilpailuttamisesta mahdollisesti aiheutuvat ongelmat.

Bussiliikenteen kilpailutus esimerkkinä

Kilpailutuksen esimerkkinä on usein käytetty pääkaupunkiseudun bussiliikenteen kilpailuttamista. On todettava, että yleinen uskomus bussiliikenteen kilpailuttamisesta terveiden markkinoiden esimerkkinä ja junaliikennettä edullisempänä liikennemuotona ei vastaa todellisuutta. Seuraavassa on YTV:n tilastoihin perustuva YTV-junaliikenteen ja bussiliikenteen hintakehitys vuodesta 1993 vuoteen 2007.

€/Matkustajakilometri



Lähde: YTV:n vuosikertomukset

Ennen kilpailututusta pääkaupunkiseudun bussiliikenteestä vastasivat pääasiassa kunnalliset bussiyrietykset ja liikennelaitos. Kilpailutuksen alettua hintataso laski aluksi huomattavasti, mutta sitten hintataso on noussut. Tätä hintakehitystä arvioitaessa on huomioitava keskeisten bussioperaattoreiden käyttökatteet viimeiseltä tilikaudelta:

Yritys	Käyttökateprosentti
Concordia Bus Finland	+0,40
Helsingin bussiliikenne Oy	+3,7
Etelä-Suomen Linjaliikenne	+6,5
Pohjolan kaupunkiliikenne	+4,0
Veolia Transport Espoo	+5,8
Veolia Transport Vantaa	+0,98
Westendin Linja	+5,6

Alhaisista käyttökatteista käy ilmi, ettei alalla toimivien bussioperaattoreiden liiketoiminta ole yleisesti ottaen terveellä pohjalla huolimatta viime vuosien huomattavasta hintatason noususta. Lisäksi kahdella suurimmalla yrityksellä viimeiset seitsemän tilikautta ovat olleet tappiollisia. Terveen liiketoiminnan mahdollistavan bussiliikenteen hintatason on oltava siten nykyistäkin hintatasoa korkeampi. Tähän verrattuna terveen liiketoiminnan mahdollistama nykyinen junaliikenteen hintataso on tilaajalle edullista bussiliikenteeseen verrattuna.



Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunnan (YTV) ja VR Osakeyhtiön välinen sopimus voimassa vuoden 2017 loppuun saakka

VR Osakeyhtiön liikennöimästä lähiliikenteestä suurin osa perustuu pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunnan ja VR Osakeyhtiön väliin sopimukseen, joka on voimassa vuoden 2017 loppuun saakka. YTV:n ja VR Osakeyhtiön välisen sopimuksen alaisen liikenteen kilpailuttaminen tulee kyseeseen aikaisintaan nykyisen sopimuskauden päättyttyä eli vuonna 2018. Samaan ajankohtaan asti on Pääkaupunkiseudun Junakalustoyhtiö Oy:n ja VR Osakeyhtiön välillä sopimus uuden Sm5-junan kunnossapidosta ja huollosta.

YTV-alueen ulkopuolella LVM tilaa Karjaan ja Kerava-Lahti-oikoradan lähijunaliikenteen, jonka arvo vuonna 2009 on noin 19,6 miljoonaa euroa. Liikennöintisopimus on voimassa vuoden 2009 loppuun saakka.

Pääkaupunkiseudun lähijunaliikenteen markkinoiden koko

Seuraavassa taulukossa on kuvattu nykyisen lähijunaostoliikenteen suuruus ja jakautuminen kustannuksina operointiin ja muihin kustannuksiin sekä sopimuksina YTV:n ja LVM:n sopimuksiin. Luvut perustuvat YTV:n ja LVM:n vuoden 2009 tilauksiin eivätkä ne sisällä arvonnalisäveroa.

	Operointi	Muu	Yhteensä
YTV	27,1	29,0	56,1
LVM	9,5	10,1	19,6
	36,6	39,1	75,7

YTV:n tilaaman lähijunaliikennepalvelun arvo on vuonna 2009 kokonaisuudessaan 56,1 miljoonaa euroa ja se on sopimusrakenteellisesti jaettu neljään osaan:

1. Operointisopimuksella ostetaan varsinainen liikennöinti eli junien ajaminen ja konduktööripalvelut.
2. Muut palvelut -sopimuksella ostetaan asemien lipunmyyntipalvelut.
3. Kalustosopimuksella ostetaan liikenteessä käytettävä kalusto.
4. Kunnossapitosopimuksella ostetaan edellä mainitun kaluston kunnossapito.

YTV-liikenteen kalustohankinnat kilpailutetaan jatkossa Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy:n kautta, joka myös hankkii kalustolle kunnossapidon. Kilpailuttamisen ulkopuolelle on siten jäämässä vain operointisopimus ja muut palvelut -sopimus. Operointisopimuksen operoinnin arvo (suoriteperusteisten junien junayksikkö- ja junatuntikorvaukset) vuonna 2009 on noin 27,1 miljoonaa euroa, mikä on vähän, kun vertailukohtaksi otetaan uuden Helsingin seudun joukkoliikenneviranomaisen (YTV+HKL) tilaaman bussiliikenteen arvo, noin 250 miljoonaa euroa.

LVM:n tilaamasta lähijunaliikenteestä (yhteensä 19,6 miljoonaa euroa) varsinaisen liikennöinnin eli junien ajamisen ja konduktööritoimintojen arvo on noin 9,5 miljoonaa euroa (laskettu yhteismitallisesti YTV-junien operoinnin kanssa). Siten nykyisen ostoliikenteen (YTV+LVM) kokonaiskilpailutuspotentiaali on yhteensä noin 36,6 miljoonan euron vuosiliikevaihdon suuruinen liikennöinti.



Kuten aiemmin mainitussa raportissa todetaan, on kilpailuttaminen järkevintä tehdä osissa, jotta useampi toimija pysyy markkinoilla. Tämä tekee kilpailutuskohteista 9-18 miljoonan euron suuruisia, jos koko lähijunaliikenne jaetaan tasaisesti 2-4 kilpailutuskohteeseen. Esimerkiksi Kehäradan 32 junayksikön operointi ensimmäisenä kilpailutuskohteena olisi VR:n nykyhinnoilla noin 14 miljoonan euron arvoinen.

Suurin osa junaliikennöinnin kustannuksista operaattoreista riippumattomia

Junakalusto ja sen kunnossapito on kaikille operaattoreille samanhintaista, sillä junakaluston järjestää Pääkaupunkiseudun Junakalustoyhtiö Oy. Junahenkilöstön kustannukset ovat niin ikään samat, sillä työehtosopimukset ovat yleissitovia ja junahenkilökunnan miehityskoonpanot ovat viranomaisen ja tilaajan määräämiä. Ratomaksut ja verot ovat samat. Energiakustannukset ovat vähintään samaa tasoa uudelle operaattorille kuin VR:llekin. Siten sidottuja kustannuksia on operoinnin liikevaihdosta vähintään 89 prosenttia. Kilpailukykyä tuottavia eroja kustannusrakenteessa voi syntyä yleiskustannuksissa, joiden osuus operoinnin liikevaihdosta on noin 11 prosenttia. Kehäradan liikenteen operointisopimuksessa operaattoreista riippuvien kustannustekijöiden suuruus olisi noin 1,4 miljoonaa euroa.

Lähiliikenteen operoinnin (junien ajaminen ja konduktööritoiminnot) käyttökatekustannusten jakautuminen vuonna 2008:

Kuljettaja	Konduktööri	Energia	Ratomaksu	Yleiskustannukset
42 %	28 %	14 %	5 %	11 %

Lähi- ja kaukoliikenteen erottamisesta synergiaetujen menetys

Edellä esiintuotujen seikkojen lisäksi on pystyttävä etukäteen ratkaisemaan asioita, jotka liittyvät itse VR-Yhtymään sekä pilkkomisen mahdollisesti aiheuttamiin vaikutuksiin, VR:n kaukohenkilöliikenteen lisääntyviin kustannuspaineisiin matkalipun hintoihin sekä itse liikennejärjestelmän hankaloitumiseen matkustajan kannalta.

Rautatieliikenteelle on toimialana tyypillistä mittakaavaetujen merkitys. Kaukoliikenteen ja lähiliikenteen henkilöstön yhteiskäytön (veturinkuljettajat, konduktöörit) sekä Eil-liikenteessä tarvittavien veturien synergiaedut menetetään, jos lähiliikenne erotetaan kilpailutettavaksi osaksi.

Henkilöstön käytön lisäksi synergiaetuja saadaan siitä, että Helsingin ratapihalla lähiliikenne ja kaukoliikenne käyttävät samoja raiteita. Tämä on mahdollista siksi, koska ratapihan käyttö pystytään suunnittelemaan VR:n toimesta ns. yhdellä suunnittelupöydällä. Helsingin ratapihakapasiteetista on muodostunut huomattava niukkuustekijä, joka on edellyttänyt ja edellyttää raiteiden käytön suunnittelun integroimista lähijunien kalustokiertosuunnitteluun. Nykyinen määrä junia ei mahdu ruuhka-aikana Helsingin ratapihalle, mikäli kaukoliikenne ja lähiliikenne on erottettava omille raiteilleen suunnittelun eriytyessä lähiliikenteen osalta tilaajaviranomaiselle ja kaukoliikenteen suunnittelun jäädessä VR:lle.



Hyödyt	Haitat
Mahdollisia säästöjä lähinnä operoinnin yleiskustannuksissa	Lähi- ja kaukoliikenteen erottamisesta veturinkuljettajien ja konduktöorien synergiaetujen menetys
Junakalustoyhtiön kalusto selkeä kilpailutuskokonaisuus	Mittakaavaetujen menetys
	Näkyvät kaukoliikenteen asiakkaalle mahdollisena lipun hinnan nousuna
	Lähijunaliikenteen tuotantokustannuksia nostava vaikutus
	Raiteiden käytön suunnittelun erottaminen lähijunien kalustokierto-suunnittelusta ei mahdollista nykyistä juna-määrää ruuhka-aikaan Helsingissä.
	Nykytilanteessa VR kokonaisvastuullisena operaattorina järjestää omalla kustannuksellaan erilaisia sopimukseen kuulumattomia palveluita lähiliikenteeseen, kuten esimerkiksi turvallisuuspalvelut. Uuden operaattorin velvoittaminen em. palveluiden järjestämiseen lisää tilaajan kustannuksia.

Pääkaupunkiseudun ulkopuolisen liikenteen kilpailuttaminen

Pääkaupunkiseudun lähiliikennettä vastaavaa liikennettä ei tänä päivänä ole muiden kaupunkien tai kaupunkiseutujen alueella. Pisimmällä lähiliikenteen suunnittelussa ovat Turun ja Tampereen seudut. Joidenkin muiden suurimpien kaupunkien lähiliikenteen aloittamista on myös väylätelty, mutta niiden olemassa oleva raitinfranktuuri, kaupunkirakenne ja volyymit ovat sellaisia, että kunnollisen raideliikenteeseen perustuvan lähiliikenteen käynnistäminen tuskin on niiden kohdalla pitkään aikaan ajankohtaista. Turun ja Tampereen hankkeiden osalta on tehty erillisiä selvityksiä ja niissä on todettu liikenteen käynnistämiseksi tarvittavat toimenpiteet. Näitä ovat tarvittavan infrastruktuurin suunnittelu, rakentaminen ja rahoitus, lähiliikenteen tilaamisesta vastaavan organisaation perustaminen sekä liikennöintiin tarvittavan junakaluston omistuksen ja hankkimisen järjestäminen. VR:llä ei ole olemassa näihin tarkoituksiin soveltuvaa vapaata kalustoa. Kun em. perusasiat on ratkaistu ja toteutettu voidaan näiden kaupunkien osalta liikenteen operoinnin kilpailuttamisessa edetä vastaavalla tavalla kuin pääkaupunkiseudulla huomioiden myös sen vaikutukset ratakapasiteettiin ja sen jakamiseen.

Nykyinen pääkaupunkiseudun ulkopuolinen taajamajunaliikenne on LVM:n ostamaa VR:lle liiketaloudellisesti kannattamatonta liikennettä. Se on tarjonnaltaan ja lipputuotteiltaan suunniteltu osaksi valtakunnallista liikennejärjestelmää ja auttaa näin pitämään päärajojen Intercity- ja Pendolinoliikenteen kannattavana siten, että valtion junaliikenteeseen tarvittavat ostot voidaan minimoida. VR ei näe järkeväksi näiden alueellisten netto-ostosopimusmallilla toimivien liikenteiden kilpailuttamista. Kokonaisuuden säilyttämiseksi on tärkeää, että nämä liikenteet säilyvät osana valtakunnallista liikennejärjestelmää ja, että niiden liikenne jatkossakin suunnitellaan ja ostetaan yhtenä kokonaisuutena. Näiden liikenteiden erottaminen muusta liikenteestä, sekä niiden suunnittelu ja kilpailuttaminen alueellisesti johtaisi vääjäämättä lisääntyviin ostomenoihin ja asiakkaiden ja joukkoliikenteen kannalta huonompaan lopputulokseen valtakunnallisten matkaketjujen sekä lippujen hinnan osalta.



VR ei myöskään pidä järkevänä avata kilpailua pää ratojen kaukojunaliikenteeseen, jossa kilpailu johtaisi vääjäämättä pääyhteysvälien "kermankuorintaan". Siitä taas olisi seurauksena junatarjonnan väheneminen kaupallisesti huonompina vuorokauden aikoina sekä kaupallisesti huonommilla reiteillä ja pää ratojen latvaosuuksilla. Tästä jatkoseurauksena tarvittaisiin jälleen lisää ostopaikoja kannattamattomiksi muuttuvien yhteysvälien sekä hiljaisten aikojen vuorojen liikennöinnin järjestämiseen.

Kilpailutus mahdollinen pääkaupunkiseudulla, hyödyt ja haitat arvioitava

Voimassa olevaa YTV:n ja VR:n välistä sopimusta tulee kunnioittaa ja keskittyä kaikissa selvityksissä vuonna 2018 alkavan operointisopimuksen kilpailuttamisen mahdollisiin hyötyihin ja haittoihin. Mikäli kilpailuttamiseen päädyttäisiin, olisi silloin aikataulu realistinen ja se mahdollistaisi kaluston ja henkilöstön hankkimisen sekä uuden operaattorin toiminnan aloittamisen hyvissä ajoin ennen liikenteen alkua.

VR:n mielestä junaliikenteen kilpailuttamisen tulee olla Suomelle tarkoituksenmukaisuuskysymys. Koska kilpailuttaminen ennen EU-lainsäädännön vaatimusta ei voi olla itsetarkoitus, tulee perustaa työryhmä selvittämään tässä kannanotossa esitetyt ongelmakohdat perusteellisesti ja arvioimaan joukkoliikennejärjestelmälle koituvat kilpailuttamisen kokonaishyöty tai -haitta. VR katsoo, että sillä on erinomaiset mahdollisuudet menestyä reilussa kilpailussa.

VR OSAKEYHTIÖ

Tapio Simos
toimitusjohtaja

Antti Jaatinen
henkilöliikennejohtaja