

KIRJALLINEN KYSYMYS 496/2012 vp

VR-Yhtymän käytöstä poistetun kaluston hyödyntäminen

Eduskunnan puhemiehelle

VR on ollut viime vuosina runsaasti otsikoissa useiden eri ongelmien vuoksi. Milloin sääolosuhteet ovat aiheuttaneet kaluston hyytymistä ja liikennekaoksen, milloin yhtiön työntekijöitä on kuvattu salaa. Tämä on valitettavaa, sillä VR:llä on pääosin hieno historia, ja on toivottavaa, että yhtiö menestyy myös tulevaisuudessa eettisesti kestäväällä tavalla.

Yksi vähemmän julkisessa keskustelussa ollut asia on VR:n toiminta vanhan kalustonsa suhteen. Nykytilanteessa VR romuttaa tasaiseen tahtiin liikenteestä poistuvaa kalustoaan. Vanhoja sinisiä vaunuja, jotka olisivat vielä käyttökelpoisia, siirretään viimeiseltä vuoroltaan suoraan purettaviksi. Flirt-junien saavuttua pääkaupunkiseudun liikenteeseen on Sml-sähkömoottorijunien päätepiirteenä ollut vanhojen sinisten vaunujen tapaan romuttamo.

Käyttökelpoisen kaluston romutuskiire ei ole VR:n toiminnassa mikään uusi ilmiö. Romutusmieltymys oli havaittavissa jo 1980-luvun loppupuolella, kun Valtion Rautateiden yhtiöittäminen alkoi näyttää todennäköiseltä. Näin ollen tilanteesta herää kuva, että kilpailun aloittaminen on haluttu, ja halutaan edelleen, tehdä hyvin vaikeaksi.

VR-Yhtymä romuttaa tälläkin hetkellä kalustoa, joka on saatu vuonna 1995 valtiolta ilman reunaehtoja. Kalustoa myydään romuttamoille vain romutettavaksi, siitä ei saa myydä osaakaan eteenpäin esimerkiksi museokäyttöön. Yhtymällä on tällä hetkellä käyttökelpoista ja katsastettua, mutta vailla käyttöä olevaa kalustoa huomatta-

tava osuus koko vaunuston määrästä. Uudella kalustolla on olemassa määrätty tekninen käyttöikänsä, mutta säännöllisten peruskorjausten avulla käyttöikää voidaan lisätä huomattavasti alkuperäisestä käyttöikäsuunnitelmasta. Tästä voi mainita esimerkkinä Suomessa vuosina 1968—1974 valmistetut Sml-junat. Kuluttavasta lähijunakäytöstä huolimatta liikenteessä on yhä yli 40-vuotiaita junia. Teknisesti samankaltaiset, vuosina 1964—1965 valmistuneet Porkkanajunat taas poistettiin käytöstä viimeistään 25 vuoden iässä.

Junaliikenteen aloittamista rasittaa moninkertainen investointitarve bussi- ja kuorma-autoliikenteeseen verrattuna korkean teknisen käyttöiän vuoksi. Liiketoiminnan suunnittelu etukäteen on pitkän aikajänteen vuoksi vaikeaa.

VR toimii kaluston omistuksen kautta merkittävänä rahoitusyhtiönä. Kaluston arvo muodostaa usean sadan miljoonan euron rasitteen yhtiön taseessa samalla, kun merkittävä osa siitä jää vaille tuottavaa käyttöä. Suomessa on useita kaupunkia ja kaupunkiseutuja, jotka ovat kiinnostuneita henkilöpaikallisjunaliikenteen ja henkilökaukojunaliikenteen järjestämisestä, mutta jotka eivät voi suunnitelmiaan toteuttaa mm. kohtuuhintaisen kaluston puutteen vuoksi. Samaan aikaan VR Oy romuttaa oman strategiansa kannalta tarpeetonta kalustoa, esimerkiksi sähkömoottorijunia, vaikka niille olisi käyttöä muissa yhteyksissä. Jonkinlaisena ennakkotapauksena voi mainita esimerkin, jossa Pieksämäen ja Savonlinnan väliselle osuudelle olisi ollut haluk-

kuutta järjestää junayhteys, mutta sen järjestäminen on nykyolosuhteissa tehty mahdottomaksi.

Edellä olevan perusteella ja eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ään viitaten esitän asianomaisen ministerin vastattavaksi seuraavan kysymyksen:

Mihin toimenpiteisiin hallitus aikoo ryhtyä, jotta käytöstä poistettu mutta edelleen käyttökunnossa oleva VR-Yhtymän kalusto hyödynnetään muiden toimijoiden käyttöön?

Helsingissä 8 päivänä kesäkuuta 2012

Antti Kaikkonen /kesk

Eduskunnan puhemiehelle

Eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ssä mainitussa tarkoituksessa Te, Herra puhemies, olette toimitanut asianomaisen ministerin vastattavaksi kansanedustaja Antti Kaikkosen /kesk näin kuuluvan kirjallisen kysymyksen KK 496/2012 vp:

Mihin toimiin hallitus aikoo ryhtyä, jotta käytöstä poistettu mutta edelleen käyttökunnossa oleva VR-Yhtymän kalusto hyödynnetään muiden toimijoiden käyttöön?

Vastauksena kysymykseen esitän seuraavaa:

Euroopan unioni on asteittain avannut rautatieliikennettä kilpailulle niin, että maaliskuussa 2003 rautateiden kansainväliset tavarankuljetukset, vuoden 2007 alusta kotimaan tavarankuljetukset ja vuoden 2010 alusta unionin sisäiset kansainväliset henkilöliikenteen kuljetukset on avattu kilpailulle. Komissio valmistelee parhaillaan ns. neljättä rautatieliikennepakettia, jonka puitteissa on tarkoitus avata myös kotimaan henkilöliikenteen kuljetukset kilpailulle. Vaikka unionilainsäädännöllä ja sitä täytäntöön panevalla kansallisella lainsäädännöllä rautatiemarkkinoita on avattu kilpailulle, VR-Yhtymä Oy on ollut tähän asti ainoa rautatieyrittäjä Suomen rautatiemarkkinoilla. Liikenne- ja viestintäministeriö tosin myönsi ensimmäisen uuden toimiluvan Ratarah-ti Oy:lle toukokuussa 2012 rautateiden tavarankuljetuksia varten.

Suomen poikkeava raideleveys (1 524 mm) verrattuna useimpien muiden EU:n jäsenvaltioiden raideleveyteen (1 435 mm) tai Venäjän ja Baltian maiden raideleveyteen (1 520 mm) vaikuttaa osaltaan siihen, että muiden maiden rata-verkolle sovitettua käytettyä veto- ja vaunukalustoa on vaikea saada kohtuuhintaan muiden mai-

den rautatieyrittäjiltä. Käytetyn vaunukaluston saatavuus voi siten muodostua markkinoille tuloon käytännölliseksi esteeksi. Pääkaupunkiseudun lähiliikenteessä tähän on varauduttu niin, että lähiliikenteen uuden junakaluston omistaa Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy, jolta jatkossa myös uudet rautatieyrittäjät voivat vuokrata kalustoa pääkaupunkiseudun lähiliikenteen liikennöintiä varten.

Liikenne- ja viestintäministeriön ohjaussuhde VR-Yhtymään rajoittuu rautatielain (304/2011), kelpoisuuslain (1664/2009) ja joukkoliikennelain (869/2009) mukaisiin toimivaltuuksiin, joiden nojalla ministeriö pyrkii varmistamaan, että rautatieliikenteen harjoittamisen lupaedellytykset täyttyvät, rautatieliikenteen harjoittaminen on turvallista ja sujuvaa ja riittävä joukkoliikenteen tarjonta turvataan ostoliikennepalveluiden avulla.

Valtioneuvoston kanslian omistajaohjausosasto vastaa VR-Yhtymä Oy:n omistajaohjauksesta. Omistajaohjausosasto on pyrkinyt huolehtimaan siitä, että VR-Yhtymä Oy toteuttaa kilpailulle avaamisen kannalta välttämättömät muutokset. Omistajaohjausosasto on kuitenkin katsonut, että VR-Yhtymää ei pidä saattaa tilanteeseen, jossa se joutuisi kantamaan kilpailijoidensa kustannuksia. Kaikessa kilpailullisessa kaupallisessa toiminnassa yksi keskeinen kilpailutekijä ovat investoinnit, niiden tehokkuus ja investoinneissa onnistuminen. Jos raideliikenteen kilpailullisuutta halutaan edistää eri toimijoiden kannalta tasapuolisin ehdoin, markkinoille tulevien yritysten on vastattava itse investoinneistaan. VR vastaa omasta kalustostaan ja sen ylläpidosta, siksi valtioneuvoston kanslian omistajaohjausosasto ei ole katsonut tarkoituksenmukaiseksi asettaa VR-Yhtymä Oy:lle velvoitteita kunnostaa tai säilyt-

tää kalustoaan kilpailijoiden mahdollisia tulevia tarpeita varten.

VR-Yhtymä Oy on todennut liikenne- ja viestintäministeriölle, että se käyttää kalustonsa lop-

puun asti niin, että kalusto ei enää olisi vaatimusten mukaista ja siten se eräitä varaosien uusio-käyttöä lukuun ottamatta kelpaa vain romutettavaksi.

Helsingissä 2 päivänä heinäkuuta 2012

Liikenneministeri Merja Kyllönen

Till riksdagens talman

I det syfte som anges i 27 § i riksdagens arbetsordning har Ni, Herr talman, till den minister som saken gäller översänt följande skriftliga spörsmål SS 496/2012 rd undertecknat av riksdagsledamot Antti Kaikkonen /cent:

Vad tänker regeringen göra för att den materiel som VR-Group Ab tagit ur drift men som fortfarande är användbar ska utnyttjas för andra aktörers behov?

Som svar på detta spörsmål anför jag följande:

Europeiska unionen har stegvis öppnat järnvägstrafiken för konkurrens så, att internationella godstransporter på järnväg öppnades för konkurrens i mars 2003, inhemska godstransporter från början av 2007 och internationella transporter inom persontrafiken från början av 2010. Kommissionen bereder för närvarande det s.k. fjärde järnvägspaketet, inom ramen för vilket man tänker öppna också inhemska transporter inom persontrafiken för konkurrens. Trots att järnvägarernas marknadsföring öppnats för konkurrens genom unionens lagstiftning och den nationella lagstiftning som genomför den har VR-Group Ab hittills varit det enda järnvägsföretaget på den finländska järnvägsmarknaden. Kommunikationsministeriet beviljade dock i maj 2012 den första koncessionen för godstransport på järnväg åt Ratarhti Oy.

Finlands spårbredd (1 524 mm), som avviker från EU:s övriga medlemsstater (1 435 mm) eller de baltiska staterna eller Ryssland (1 520 mm), bidrar till att begagnad drag- och vagnmateriel, som är anpassad till andra länders järnvägsnät, är svår att få tag på till rimligt pris av andra länders järnvägsföretag. Tillgången på begagnad järnvägsmateriel kan därför bli ett praktiskt hinder

för att komma in på marknaden. I huvudstadsregionens närtrafik har man tagit hänsyn till detta så att närtrafikens nya tågmateriel ägs av Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy, och i fortsättningen kan också nya järnvägsföretag hyra materiel för närtrafiken i huvudstadsregionen.

Kommunikationsministeriets styrningsförhållande till VR-Group begränsar sig till befogenheter enligt järnvägslagen (304/2011), lagen om säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter i järnvägssystemet (1664/2009) och kollektivtrafiklagen (869/2009), på grundval av vilka ministeriet vill säkerställa att tillståndsvillkoren för bedrivande av järnvägstrafik uppfylls, att järnvägstrafiken drivs säkert och smidigt och att ett tillräckligt utbud av kollektivtrafik säkerställs med hjälp av köptrafikservice.

Avdelningen för ägarstyrning vid statsrådets kansli svarar för ägarstyrningen av VR-Group. Avdelningen för ägarstyrning har haft som mål att se till att VR-Group genomför de nödvändiga ändringar som den öppna konkurrensen kräver. Avdelningen för ägarstyrning har dock ansett att VR-Group inte bör försättas i en situation där bolaget blir tvunget att stå för sina konkurrenters kostnader. I all konkurrensutsatt kommersiell verksamhet är investeringarna, deras effektivitet och utfall en central konkurrensfaktor. Om man önskar främja en fri konkurrens inom den spårbundna trafiken genom villkor som är jämlika för alla aktörer måste de företag som vill in på marknaden själva stå för sina investeringar. VR svarar för sin egen materiel och dess underhåll, och därför har avdelningen för ägarstyrning vid statsrådets kansli inte ansett det ändamålsenligt att förplikta VR-Group att reparera eller förvara sin materiel för sina konkurrenters eventuella framtida behov.

VR-Group har meddelat kommunikationsministeriet att bolaget använder sin materiel så länge som möjligt, och när den inte längre upp-

fyller kraven går den till skrotning, frånsett återvinning av vissa reservdelar.

Helsingfors den 2 juli 2012

Trafikminister Merja Kyllönen