

## Interpellation IP 3/2017 rd

**Harry Wallin sd m.fl.**

### **Interpellation om spårtrafiken nu och i framtiden**

#### **Till riksdagen**

Ett väl fungerande trafiknät är ett grundläggande villkor för medborgarna i termer av rörlighet, boende och arbetspendling, och för näringslivets konkurrenskraft. Mer spårtrafik och tillväxt i kollektivtrafiken är nödvändiga förutsättningar för att nå klimatmålen. EU:s mål är att 50 procent av trafiken i sin helhet ska utgöras av spår- och sjötrafik och de återstående 50 procenten ska utgöras av vägtrafik. I dag står vägtrafiken i Finland för cirka 80 procent. Finland har inte råd att misslyckas med att öka spårtrafiken. Att utveckla spårtrafiken kräver en strategisk syn med ett långt tidsperspektiv, men också snabba lösningar med faktiskt genomslag för att förbättra de nuvarande tjänsterna och förbindelserna för kunderna och konkreta åtgärder för att nå klimatmålen.

Trots att VR och Finlands järnvägssystem står sig tämligen väl i en europeisk jämförelse bland annat i fråga om funktion och kostnadseffektivitet, finns det mycket rum för utveckling i vår spårtrafik. VR har aktivt gått in för att förnya sin verksamhet. Resultatet är att kundmängden har ökat och VR-koncernens effektivitet har förbättrats.

Men ur kundens perspektiv har VR inte lyckats med alla sina reformer. Många kunder erfar exempelvis att digitaliseringen av biljettsystemet har misslyckats. Arbetspendlare med seriebiljett kan inte längre byta tågbiljetter flexibelt. Det handlar också om likabehandling av finländarna. Alla äldre personer kan inte använda digitala biljettjänster (mobil och internet). Personer med funktionsnedsättning har svårt att komma på tåget och röra sig mellan olika orter. Nu har regeringens ägarstyrning talat med alltför svag stämma. VR:s verksamhet måste också framöver utvecklas så att VR kan förbättra nivån på sina tjänster och sin kundorientering.

Regeringen fattade i våras beslut om att öppna persontågstrafiken för konkurrens. Utifrån detta beslut presenterade kommunikationsministeriet i augusti under ledning av kommunikationsminister Berner en modell för att föra beredningsarbetet framåt.

Enligt modellen ska VR:s materiel, service och fastigheter delas upp i separata bolag som ska stå till förfogande för alla intresserade operatörer inom person- och godstrafik på lika villkor. Kommunikationsministeriet ska upphandla all passagerartrafik regionvis för viss tid börjande med lokaltågstrafiken i södra Finland som inte ingår i huvudstadsregionens regiontrafik, det vill säga den så kallade HRT-trafiken. Regeringen motiverar beslutet som ett led i kravet på konkurrens i EU:s fjärde järnvägspaket.

Besluten öppnar för konkurrens i spårtrafiken. Regeringens modell baserar sig på regionala avtal om ensamrätt där det statliga bolagets materiel ställs till konkurrenternas förfogande också i tra-

## Interpellation IP 3/2017 rd

fik på marknadsvillkor samt inom godstrafiken, som redan har öppnats för konkurrens. Modellen lyckas dock inte särskilt väl med att nå de eventuella positiva verkningarna som konkurrens kan ge, framgår det av vissa bedömningar. Modellen överstiger minimikraven i EU-lagstiftningen i fråga om upphandlingar, medlemslandets manöverutrymme och reformens tidsplan. Enligt modellen ska statsbolagets nuvarande monopolställning avvecklas och i stället övergår man till privata monopol som använder samma materiel och bannät utan nya investeringar.

Medierna har gett offentlig spridning åt en del av de utredningar som statens ägarstyrning har låtit utföra. Där konstateras ganska entydigt att den modell man valt för konkurrensutsättningen inte ökar trafiken, sänker biljettpriserna eller tillför staten extra inkomster. I Boston Consulting Groups utredning sägs det till exempel att enbart konkurrensutsättning inte kan väntas öka efterfrågan på järnvägstrafik. Spring Advisors utredning säger för sin del att den modell för anbuds-förfarande som man gått in för inte kommer att nå de mål som uppställts. Inledningsvis gömde regeringen undan dessa utredningar.

Nytan för passagerarna förblir enligt utredningarna oklar då det i praktiken enbart handlar om att dela på den nuvarande marknaden. Slutresultatet blir mer sannolikt det motsatta då VR:s materiel och stödfunktioner bolagiseras separat och synergifördelarna av affärsverksamheten går förlorade. Användningen av den nuvarande materielen förlorar i effektivitet när den fördelas på flera operatörer. Det skulle höja biljettpriserna. Utan extra materiel kan den sänkta materieleffektiviteten leda till färre tågurer. Det uppstår inget nytt utbud på marknadsvillkor på rutter där det inte redan finns ett sådant. Exempelvis på kustbanan kommer det inte ett enda nytt tåg i stället för de turer som dras in. Det finns en risk inbyggd att personalkostnaderna blir den enda lockande konkurrensfaktorn.

På grundval av de utredningar som lagts fram i offentligheten skulle VR:s sönderdelningsmodell leda till att bolagets värde rasar och att dess möjligheter att betala vinstutdelning minskar. Bolagets förmåga att genomföra det uppdrag som det är till för skulle försvagas. Det är tvivelaktigt med avseende på statens ägarintresse. VR måste förbli en stark statlig aktör inom spårtrafiken också efter att marknaden öppnats för konkurrens.

Att öka andelen spårtrafik är nödvändigt som ett led i miljö-, regionutvecklings- och sysselsättningsmålen. Att öka användningen av kollektivtrafik med betoning på spårtrafik är en nödvändig förutsättning för att klimatmålen ska nås. Men för närvarande är kapaciteten för vårt bannät begränsad där behovet och möjligheterna i fråga om att öka trafiken är störst. Utan investeringar finns det inte rum för tillväxt för nya operatörer på vårt huvudsakligen enspåriga bannät. Investeringar behövs också för att försnabba den interurbana pendeltrafiken.

Vårt bannät tyngs redan av ett eftersatt underhåll på cirka en miljard euro, och de fel och störningar som beror på det är orsaken till merparten av dröjsmålen i passagerartrafiken. Problemen i vårt huvudsakligen enspåriga bannät i huvudstadsregionen och på stambanan får snabba återverkningar på tågtrafiken i sin helhet. Olika slags störningar och hastighetsbegränsningar som måste iaktas av säkerhetsskäl och på grund av bannätets skick sänker tågets konkurrenskraft jämfört med andra trafikformer. Regeringens modell medför ingen lösning på det, tvärtom beräknas statens inkomster av spårtrafiken sjunka till följd av att VR:s möjligheter att betala vinstutdelning minskar.

## Interpellation IP 3/2017 rd

En genuin och rätt genomförd konkurrens förbättrar servicens kvalitet, tillgänglighet och pris. I ett faktiskt konkurrensläge väljer passageraren det som erbjuder den bästa servicen till ett konkurrenskraftigt pris. Också i dagsläget har VR en hel del rum för förbättring i kundtjänst och information. Regeringens regionmodell leder inte till en sådan konkurrens. Passagerarna kan inte välja operatör på en enskild tågresa. Det finns redan flera negativa erfarenheter av privatisering av ett offentligt monopol. I den föreslagna modellen ingår jämfört med nuläget flera drag som ökar kostnaderna, såsom sämre effektivitet i materielcirkulation och ett massivt nätverk av avtal med vad det innebär av byråkrati. Fördelarna skulle framgå först i och med ministeriets anbudsförfarande. Vi har redan i många fall sett misslyckanden med offentliga anbudsförfaranden; i det här fallet skulle kostnaderna bli ansevärdiga för hela Finland.

### ***Regeringens linje i fråga om att säkerställa statens ägarintresse är oklar***

Sipiläs regering har fortlöpande öppnat trafiksektorn för konkurrens för aktörer som likväl opererar på marknadsmässiga villkor på ett sätt som ur ägarstyrningens synvinkel innebär att ett statligt bolag kommer ut på den fria marknaden ur ett ogynnsammare läge än de övriga konkurrenterna. Lagen om posttjänster ålade Posti skyldigheter som de kommersiella konkurrenterna inte har. I fråga om VR skulle den nuvarande balansräkningen skalas av genom att förlägga de tillgångar som är strategiska för affärsverksamheten till ett nytt bolag. Med avseende på nationalförmögenheten jämte avkastning är det en beklaglig politik där internationella aktörer snor åt sig de bästa bitarna på marknaden, eventuellt genom att utnyttja skatteplanering, och ansvaret för den olönsamma verksamheten landar slutligen alltid hos samhället. Ett statligt bolag bör visa exempel på god personalpolitik, och för att befästa detta intar ägarstyrningen en betydande roll.

Enligt regeringens modell får landskapen och stadsregionerna rätt att köpa upp trafik. Det är en god målsättning, men de planerade landskapens faktiska möjligheter till köp är små och oklara. Landskapen är på väg att få en mycket stram ekonomi, och de saknar beskattningsrätt. Resurserna för att köpa passagerartrafik stannar således vid önsketänkande om staten inte anvisar resurser för det. Den regionala trafiken måste gå att utveckla för att underlätta pendling, studier och anlitande av tjänster oavsett hur och när landskapsreformen genomförs.

Med hänvisning till 43 § i Finlands grundlag framställer vi följande interpellation till den minister som saken gäller:

*Hur avser regeringen att säkerställa att Finland kan höja andelen spårtrafik till den nivå i förhållande till vägtrafiken som EU förutsätter, och på så sätt för sin del uppfylla EU:s klimatmål fram till 2030,*

*vilka åtgärder avser ministern med ansvar för ägarstyrning att vidta för att avhjälpa VR:s nuvarande problem med kundtjänst och digitaliseringsprojekt,*

*anser regeringen att den nu framställda modellen för att öppna persontrafiken på järnvägarna för konkurrens är den bästa,*

### Interpellation IP 3/2017 rd

*har regeringen i tillräcklig utsträckning bedömt konkurrensutsättningens sammanlagda effekter för samhället ekonomiskt samt i fråga om miljömålen och utvecklingen av infrastrukturen,*

*har regeringen för avsikt att omvärdera konkurrensutsättningens sammanlagda effekter genom att beakta alla utredningar som gjorts,*

*hur säkerställer regeringen att de olika aktörerna också framöver satsar på att utveckla tågtrafiken i termer av turtäthet och servicekvalitet,*

*hur gynnar konkurrensen tågpassagerarna om det uppstår regionala operatörsföretag vid sidan av VR,*

*hur säkerställs de investeringar i bannätet som krävs för att utöka tågtrafiken,*

*hur ser man till personalens intressen vid det statliga bolaget på ett ansvarsfullt sätt,*

*kan regeringen genom konkurrensutsättning säkerställa en bättre tågtrafik, regional täckning i det glest bebodda landet och skäliga biljettpriser,*

*hur har regeringen säkerställt att ägarintresset i samband med att marknaden öppnas blir genomfört i fråga om olika bolag, och hur säkerställer regeringen att VR är en stark statlig aktör inom spårtrafiken också efter konkurrensutsättningen och*

*hur säkerställs de samhälleliga intressena inom samhällets viktiga basfunktioner såsom kollektivtrafik, postgång och energiförsörjning, när dessa öppnas för konkurrens?*

## Interpellation IP 3/2017 rd

Helsingfors 27.9.2017

Harry Wallin sd  
Katja Taimela sd  
Susanna Huovinen sd  
Johanna Ojala-Niemelä sd  
Suna Kymäläinen sd  
Merja Mäkisalo-Ropponen sd  
Sanna Marin sd  
Antti Lindtman sd  
Joonas Räsänen sd  
Maria Guzenina sd  
Ilkka Kantola sd  
Touko Aalto gröna  
Outi Alanko-Kahiluoto gröna  
Pekka Haavisto gröna  
Hanna Halmeenpää gröna  
Satu Hassi gröna  
Heli Järvinen gröna  
Emma Kari gröna  
Johanna Karimäki gröna  
Jyrki Kasvi gröna  
Krista Mikkonen gröna  
Ville Niinistö gröna  
Olli-Poika Parviainen gröna  
Antero Vartia gröna  
Ozan Yanar gröna  
Juho Eerola saf  
Ritva Elomaa saf  
Teuvo Hakkarainen saf  
Laura Huhtasaari saf  
Olli Immonen saf  
Arja Juvonen saf  
Toimi Kankaanniemi saf  
Rami Lehto saf  
Leena Meri saf  
Jani Mäkelä saf  
Mika Niikko saf  
Mika Raatikainen saf  
Jari Ronkainen saf  
Sami Savio saf  
Ville Tavio saf  
Ville Vähämäki saf  
Päivi Räsänen kd  
Antero Laukkanen kd  
Sari Tanus kd

## Interpellation IP 3/2017 rd

Sari Essayah kd  
Peter Östman kd  
Aino-Kaisa Pekonen vänst  
Silvia Modig vänst  
Annika Lapintie vänst  
Hanna Sarkkinen vänst  
Li Andersson vänst  
Kari Uotila vänst  
Jari Myllykoski vänst  
Katja Hänninen vänst  
Stefan Wallin sv  
Anna-Maja Henriksson sv  
Mikaela Nylander sv  
Anders Adlercreutz sv  
Thomas Blomqvist sv  
Veronica Rehn-Kivi sv  
Mats Nylund sv  
Eva Biaudet sv  
Tuula Haatainen sd  
Jukka Gustafsson sd  
Mika Kari sd  
Pilvi Torsti sd  
Sirpa Paatero sd  
Erkki Tuomioja sd  
Tarja Filatov sd  
Satu Taavitsainen sd  
Tom Packalén saf