

# *Junaliikenteen järjestämismvaihtoehtojen arviointia*

Hallitusohjelman neuvottelut 10.5.2023

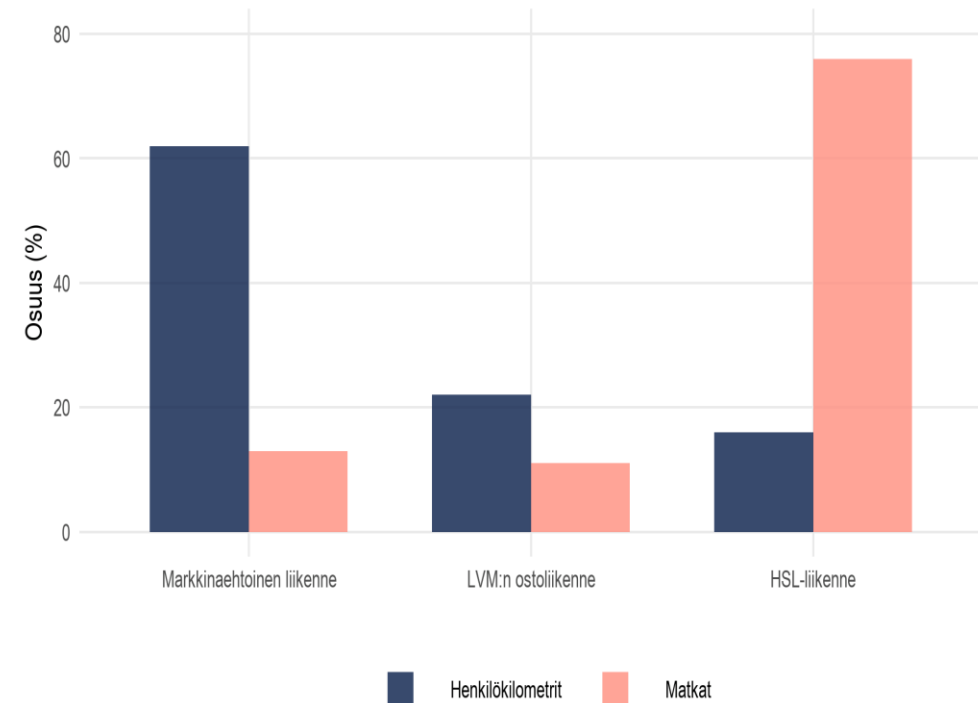
Tutkimusohjaaja Riku Buri

# Johdanto

- Kilpailu- ja kuluttajavirastossa (KKV) on toteutettu tutkimushanke, jossa on selvitetty miten junaliikenteen sääntelyä ja rakennetta tulisi kehittää tulevaisuudessa.
  - Erityisesti on tarkasteltu sitä, millä toimilla voitaisiin edistää tehokkaan kilpailun syntymistä.
  - Kilpailun lisääminen ei ole tavoite itsessään vaan sen kautta voidaan saavuttaa hyötyjä kuluttajille, yrityksille ja julkiselle taloudelle.
- Kilpailun positiivista vaikutuksista on näyttöä Suomen junaliikennemarkkinalta.
  - Linja-autojen kaukoliikenteen kilpailun vapautuminen johti hintojen laskuun junaliikenteessä ja pääkaupunkiseudun lähijunaliikenteen kilpailutuksella saavutettiin merkittävät kustannussäästöt julkiselle tilaajalle.
- Junaliikenteellä vaikutuksia: (i) kuluttajiin (ii) yrityksiin (iii) julkiseen talouteen
  - Pelkästään yhden tavoitteen korostaminen voi johtaa epätehokkaisiin toimenpiteisiin.
- Tämän esityksen sisältö: (i) nykytila (ii) suositukset (iii) taustaa (iv) lisäselvitystarpeita ja avoimia kysymyksiä
  - Esitys keskittyy pitkälti henkilöjunaliikenteeseen.

# Henkilöjuna liikenteen nykytila

- Yksi toimija (VR) operoi kolmenlaista liikennettä:
  1. Liikennettä, joka ei saa julkista tukea (*markkinaehtoinen liikenne*)
    - Mahdollisuus liikennöidä omalla kalustolla open access -mallilla vuodesta 2021 alkaen.
    - VR suunnittelee ja liikennöi perustuen liiketoiminnalliseen kannattavuuteen.
  2. Suoraan VR:ltä hankittua tuettua liikennettä (*LVM:n ostoliikenne*)
    - Sisältää esimerkiksi Etelä-Suomen taajamajunaliikenteen ja yöjunaliikenteen Etelä-Suomesta Lappiin.
  3. Kilpailutettua tuettua liikennettä (*HSL-liikenne*)
- Tuetun liikenteen organisointi: HSL ja LVM ainoita toimivaltaisia viranomaisia, jotka voivat hankkia liikennettä ja LVM:n hankkima liikenne katetaan valtion budjetista



# Suosituksset

1. Jatkossa Suomessa tulee kilpailuttaa kaikki julkisesti tuettu liikenne.
2. Kilpailutetussa liikenteessä käytettävä kalusto tulee siirtää julkiselle kalustoyhtiölle.
3. Henkilöjunaliikenteessä ei tule toteuttaa hankintoja, jotka rajoittaisivat uusien toimijoiden pääsyä reiteille, joilla voi toimia kannattavasti useampi operaattori.
4. Alueellisen henkilöjunaliikenteen kilpailutuksissa alueiden tulee ainakin osittain vastata liikenteen rahoituksessa. Samalla alueille tulee antaa mahdollisuus vaikuttaa henkilöjunaliikenteen suunnitteluun ja palvelutasoon.

# Taustaa

- Kilpailuttaminen on kustannustehokkain tapa hankkia se liikenne, jota ei synny markkinaehtoisesti, mutta joka halutaan yhteiskunnallisista syistä kuitenkin järjestää. Tästä on selkeä näyttö muista maista sekä Suomesta.
- Hankintoihin tulisi luoda edellytykset kilpailun syntymiselle. Tämän takia tulisi perustaa julkinen kalustoyhtiö, joka vuokraisi kaluston tarjouskilpailun voittajalle.
- Kilpailutetun liikenteen lisääminen kasvattaa sen todennäköisyyttä, että Suomessa aloittaisi uusi operaattori myös markkinaehtoisessa liikenteessä. Laajemmalla liiketoimintapohjalla on helpompi kattaa Suomessa toimimisen yleiskustannukset.
- Kilpailuttamista ei kuitenkaan kannata tehdä liian laajasti, koska silloin se voi estää reittikohtaisen kilpailun syntymisen markkinaehtoiseen liikenteeseen. Varoittava esimerkki on linja-autojen kaukoliikenne, jossa kannattavien ja kannattamattomien reittien paketointi johti hintakilpailun estymiseen.
- Alueiden tulisi osallistua alueellisen liikenteen rahoitukseen ja niillä tulisi olla nykyistä laajemmat oikeudet vaikuttaa liikenteen suunnitteluun ja tasoon. Tämä kasvattaisi sen todennäköisyyttä, että hankitun liikenteen hyödyt ylittävät kustannukset ja että liikenne hankitaan tarkoituksenmukaisimmalla liikennemuodolla.

# Selvitettävää ja avoimia kysymyksiä

- Kilpailuttaminen voi olla hyödyllistä markkinaehtoisen liikenteen reiteillä, joilla voi toimia kannattavasti vain yksi toimija.
  - Kilpailuttamisella voidaan saavuttaa tuotannollista tehokkuutta.
  - Toisaalta kilpailuttaminen voi synnyttää kustannuksia esimerkiksi synergiaetujen (tavara- ja henkilöliikenne) menetyksinä ja kilpailuttamalla menetetään myös markkinaehtoisen liikenteen kykyä tarvittaessa sopeuttaa tarjontaa kysynnän mukaan.
- Alueellisessa liikenteessä tulee arvioida, millä tasolla hankinnat tehdään.
  - Kesittäminen yhdelle viranomaiselle voi johtaa tehokkaampaan hankkimiseen ja alussa keskittäminen mahdollistaa nopeamman oppimisen.
  - Toisaalta alueilla voi olla parempi tieto alueellisen liikenteen tarpeesta ja he voisivat helpommin sovittaa junaliikenteen muiden liikennemuotojen aikatauluihin.
  - Myös keskitetyssä hankintamallissa voitaisiin luoda alueille mahdollisuus vaikuttaa liikenteen tasoon ja suunnitteluun.
- Tavaraliikennemarkkina on myös erittäin keskittynyt.
  - Potentiaaliseksi toimenpiteeksi on tunnistettu kalustoyhtiö, jonne siirrettäisiin soveltuvilta osin nykyistä tavaraliikenteen kalustoa, ja joka vuokraisi tätä kalustoa eri operaattoreille tasapuolisesti.
  - Kalustoyhtiö vauhdittaisi kilpailua, mutta toisaalta siitä syntyisi kustannuksia.
  - Päätöksen mahdollisesta kalustoyhtiöstä tulisi perustua tarkkaan hyötyjen ja haittojen punnintaan.

# Kiitos!

Yhteystiedot:

Riku Buri

[riku.buri@kkv.fi](mailto:riku.buri@kkv.fi)

029 505 3725

**KKV** Kilpailu- ja  
kuluttajavirasto