



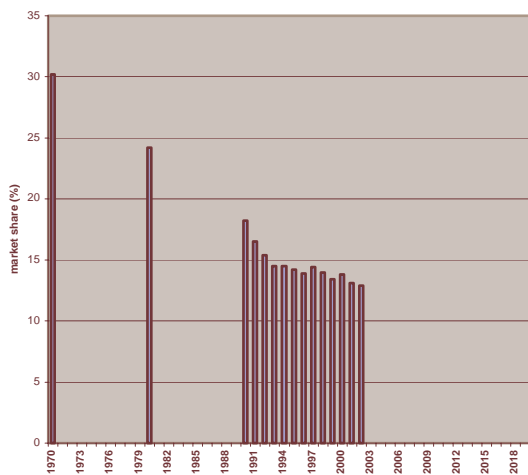
## EU:n rautatiepolitiikka (8.3.2005 seminaari)



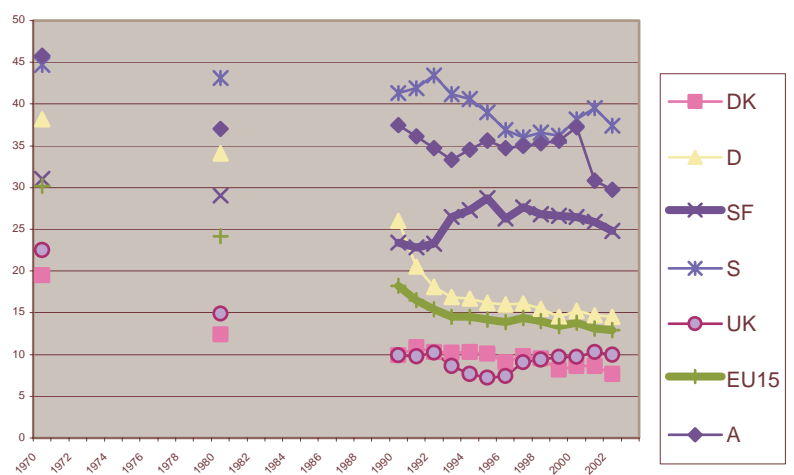
**Apulaisosastopäällikkö Reino Lampinen liikenne- ja viestintäministeriöstä** totesi, että on hyvä kysyä onko Suomessa rautatiepolitiikkaa. Joka tapauksessa EU:lla on. Suomessakin se on ainakin valmisteilla LVM:ssa. Viime syksynä järjestettiin aiheesta laaja seminaari ja kolme osaseminaaria. Keväällä järjestettävässä loppuseminaarissa kuullaan ainakin rautatiepolitiikan elementtejä. On myös muistettava, että Suomi on osa EU:a, joten sen politiikka koskettaa myös Suomea.

Tavaraliikenteessä rautatieliikenteen osuus on Euroopassa 1970 –1997 tasaisessa laskussa. Lasku on viime vuosina pysähtynyt. Absoluuttinen kuljetussuorite on kuitenkin kasvanut mutta hitaammin kuin tieliikenteessä. Samoin rautatien tehokkuus on parantunut.

Market share of rail freight - EU15 (from inland transport)



Market share of rail freight - sample of countries



Kuljetusmuotojen markkinaosuudet eri maissa vaihtelevat. Suomi kolmanneksi ”vanhassa” Euroopassa kolmanneksi ylin 25 % rautatiekuljetusten osuudellaan. Itä-Euroopassa rautateillä on noin kaksinkertainen osuus, mutta selvä laskeva suuntaus – rakennemuutokset johtavat tiekuljetusten lisääntymiseen.

EU:n politiikkaa kehitetään liikenteen valkoisen kirjan pohjalta. Lähtökohtina ruuhkautuminen, onnettomuudet, ympäristöhaitat jne. ja jatkuvan lisäinfran tarpeen johdosta pyritään kuljetuksia ja liikennettä siirtämään rautateille ja vesiliikenteeseen. Nyt pitäisi vain löytää sopivia keinoja. Jos rautateiden markkinaosuus voidaan säilyttää edes nykyisellään, niin sekin on kohtuullinen saavutus.

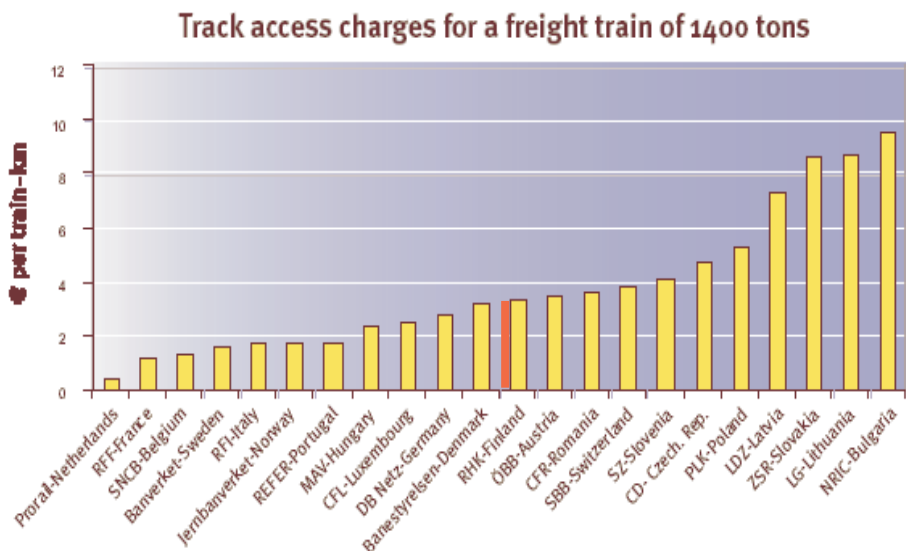
Tulisi luoda syrjimättömät puitteet tilanteelle, jossa samalla rataverkolla toimii useita operaattoreita. Ongelmana on virastomainen” toiminta lisäksi rautateiden kilpailukykyä rajoittavat erot eri jäsenvaltioiden välillä mm teknisissä määräyksissä, turvallisuussäännöissä, nopeusrajoituksissa, akselipainoissa ...Rataverkon pullonkaulat ja henkilö- ja tavaraliikenteen toimiminen samalla verkolla lisäävät ongelmia.

Esimerkiksi teknisen yhteen toimivuuden ongelmat Euroopassa ovat ilmeiset; 4 raideleveyttä, 7 virtajärjestelmää, yli 20 signaalijärjestelmää, jne. Kuitenkin esim. Espanjassa on ryhdytty rakentamaan uutta eurooppalaista raideleveyttä junaliikenteen elvyttämiseksi.

EU valitsi heti alussa linjakseen sen, että operointi on erotettava radanpidosta ja avattava kilpailulle. Perusdirektiivi v 2001/12/EY (Rautatiepaketti I ) otettiin 15.3.2003 täytäntöön

jäsenmaissa. Riippumaton säätelyelin, (Suomessa LVM), turvallisuuselin (RHK) ja toimiluvan myöntävä viranomainen (LVM) ovat toiminnan edellytyksiä.

Monta operaattoria edellyttää tasapuolista hinnoittelukehystä, joka ei kuitenkaan ole täyttänyt ihan sille asetettua tavoitetta - tavoitteena on syrjimätön ja tasapuolinen ratamaksujärjestelmä. Direktiivit sallivat merkittävät erot hinnoittelun rakenteessa ja tasossa. Vähintään ratamaksun tulee olla muuttuvien kustannusten tasoinen. Suomessa on minimi noin 15 % radanpidon kustannuksista.

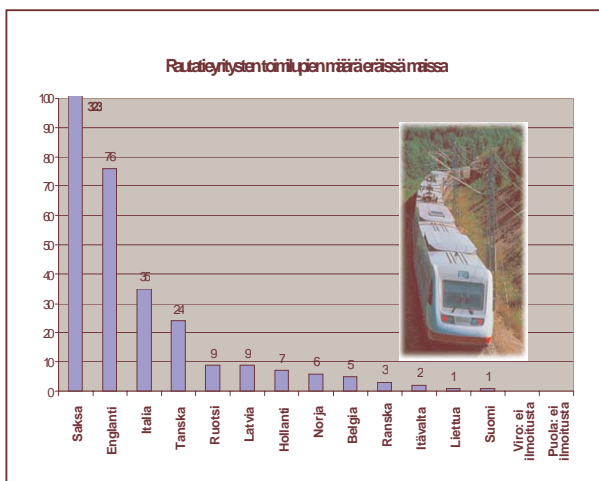


Ratamaksujen taso eri maissa 1400 tn tavarajunalle.

Kapasiteetin jaon säännöillä pyritään syrjimättömään kapasiteetin jakoon. Jakajana yleensä infran haltija (Suomessa RHK). Kun on vain yksi operaattori ei ongelmia, mutta jos olisi useita, niin säännöt välttämättömiä.

Kilpailun avaaminen rataverkon kansainvälisille kuljetuksille tuli voimaan 15.3.2003 TERFN-verkolla. Kansallisella tasolla se tulee voimaan 1.1.2007 alkaen sisältyen rautatiepaketti II:en, joka on voimassa. Komissio ehdottaa myös henkilöliikenteen avaamista kilpailulle vuonna 2010. Kansallisen henkilöliikenteen avaaminen tarjouskilpailuun jos liikenteeseen on yksinoikeus tai julkista tukea (PSA) komission ehdotus ollut pari vuotta pysähdyksistä, mutta uutta esitystä odotetaan milloin tahansa. Todennäköinen voimaantuloaika olisi vuonna 2008 tai 2009.

Monessa maassa kilpailu on ollut auki monessa maassa ja toimilupia voi olla runsaastikin. myönnettyt toimiluvat eivät välttämättä ole kaikki käytössä. Saksan tilanne kuvastanee parhaiten suuren operaattorin valta-asemaa, jossa DB:n osuus liikenteestä on suuresta lupien määrästä huolimatta on 92-93%.



(muiden kuin DB:n markkinaosuus 7-8 %)

luvut sisältävät henkilöliikenne- ja alueelliset toimiluvat ja "varalle" hankitut luvat

EU:n Komissio pyrkii siihen, että 15 v vanha tavoite toteutuisi ja rautatiemarkkinoille pääsyn esteitä poistettaisiin, mutta ongelmina ovat mm. se, että hallitukset suosivat omia ja syrjivät kilpailijoita, kapasiteetin jaossa suositaan omia ja pyrkimys monopoliaseman säilyttämiseen on usein ilmeinen tavoite.

Turvallisuus on keskeinen tekijä rautatieliikenteessä. Rautatie on turvallisuutta ja se pyritään myös tulevaisuudessa pitämään turvallisena. Siksi on päätetty edellyttää riippumaton kansallinen turvallisuusviranomaisen Rataverkon haltijasta ja operaattorista/ operaattoreista riippumaton kansallinen turvallisuusjärjestelmä ja turvallisuus-viranomainen, täytäntöön 1.5.2006 osana toista Rautatiepakettia. Euroopan rautatievirasto perustetaan Ranskaan Valenciennesin ja on toimintavalmiudessa 2006. Sen tehtävä on mm. lainsäädännön täytäntöönpano, ohjata työryhmytyöskentely (merkittävin nyt AEIF, joka lopettaa 2005 elokuussa)

Harmonisoinnin vaatimukset sisältyvät kolmanteen Rautatiepakettiin, jonka neuvosto on hyväksynyt joulukuussa 2004 ja on parhaillaan käsittelyssä. Yhteentoimivuus on merkittävä ongelma, jota pyritään ratkaisemaan jatkossa direktiiveillä – tuloksena on varmasti tuhansia sivuja standardeja. Edessä on pitkä standardisointityö eli yhteentoimivuuden teknisten eritelmien laatiminen.



Euroopan laajuinen TEN rataverkko on osa euroopan laajuista liikenneverkkoa, josta suuntaviivapäätös tehtiin jo 1996 (1692/96/EY). TEN rahoituksesta noin 80 % suunnataan rataverkolle ja siellä erityisesti nopeille radoille. TEN-suuntaviivapäätöksen muutos v 2004 kohdentaa Suomessa TEN rahoituksen Lahti – Venäjän raja väliselle radalle (240 M€).

Mihin tämä EUn kehitys voi johtaa Suomen kannalta ?

Esimerkkinä voi käyttää jo pitkälle edenneitä maita ( Englanti, Saksa, Italia ja Ruotsi). Tuloksena on normaalia liiketoimintaa radoilla. Osa kehityksestä on ollut julkisuudessa esitettyä

suotuisampaakin esim. Englannissa on otettu vanhoja lakkautettuja rataosia uudelleen käyttöön ja lisätty kuljetuspalveluja.

Onko Suomi erityistapaus ja suojassa kilpailulta, koska meillä on pienet markkinat, oma raideleveys ja sijainti erillään muusta Euroopasta meren takana?

Jos olemme erikoistapaus, niin haluammeko olla suojassa tältä kehitykseltä.