19.11.2019 **Lausunto**

Liikenne- ja viestintävaliokunta
Eduskunta

Viite: Lausuntopyyntö 18.11.2019

**VR-Yhtymän lausunto asiasta U 63/2017 vp Valtioneuvoston kirjelmä Eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi (rautatieliikenteen matkustajien oikeudet ja velvollisuudet)**

VR-Yhtymä Oy (VR) kiittää mahdollisuudesta lausua otsikkokentässä mainitusta asiasta ja lausuu siitä seuraavaa:

Komissio on tehnyt esityksen rautatievastuuasetuksen päivittämisestä vuonna 2017. Komission ehdotuksessa rautatieliikenteen matkustajien oikeuksia ja velvollisuuksia koskevan asetuksen päivittämiseksi merkittävimmät muutokset rautatieyritysten näkökulmasta koskevat soveltamisalan laajentamista, hyvityskäytäntöjen muuttamista, avustusvelvollisuuden laajentamista ja polkupyörien kuljetusta junissa.

Euroopan parlamentti on vahvistanut oman näkemyksensä päivityksistä marraskuussa 2018. Parlamentin kanta sisälsi useita rautatieyritysten näkökulmasta ongelmallisia muutosesityksiä.

Suomi on omalla puheenjohtajuuskaudellaan vuonna 2019 koonnut jäsenmaiden neuvoston yhteisen kannan komission esitykseen.

VR:n näkemyksen mukaan puheenjohtajan 8.11.2019 päivätyssä kompromissiesityksessä on tasapainoisella tavalla otettu huomioon matkustajien oikeudet, mahdollisuus jäsenmaakohtaisiin joustoihin sekä rautatieliikenteen turvallisuus. Toteamme myös, että matkustajaliikenteen kustannuksia kasvattavat päätökset olisivat epäjohdonmukaisia suhteessa liikenteelle asetettuihin kunnianhimoisiin päästövähennystavoitteisiin.

**Poikkeukset - Suomen rautatieliikenteen erityispiirteiden huomioiminen ja kansallisen liikkumavaran salliminen**
Puheenjohtajan esityksessä on otettu huomioon mahdollisuudet kansallisiin poikkeuksiin, mukaan lukien Suomen ja Venäjän välinen liikenne sekä lähi- ja taajamaliikenne.

**VR-Yhtymä Oy**
PL 488 (Vilhonkatu 13)
00101 Helsinki
P. 0307 10
F. 0307 21 700
etunimi.sukunimi@vr.fi
www.vrgroup.fi
Y-tunnus 1003521-5
VR-Yhtymä Oy, Helsinki
Vilhonkatu 13, 00100 Hki

Suomella ei ole rautatieyhteyttä muihin EU-maihin. Sen sijaan meillä on merkittävä ja EU:n mittakaavassa poikkeuksellinen yhteys Venäjälle. Käytännössä Suomen ja Venäjän välisessä liikenteessä matkustajalla on rautatievastuuasetukseen verrattavat oikeudet.

Lähiliikenteen toiminnot poikkeavat muusta kansallisesta junaliikenteestä. Etelä-Suomen taajamaliikenteeseen ei sovelleta esimerkiksi ateria – ja majoittamisvelvollisuutta viivästymistilanteissa.

**Viivästyskorvaukset - ympäristöystävällistä junaliikennettä ei tule säännellä tiukemmin kuin esimerkiksi lento- tai bussiliikennettä**

Puheenjohtajan ehdotuksessa viivästymiskorvausten aikarajat on pidetty ennallaan, mikä mahdollistaa nykyisen toimivan käytännön jatkumisen. Viivästymiskorvausten aikarajat ovat seuraavat: 25% prosenttia matkalipun hinnasta 60–119 minuutin viivästymisestä ja 50 prosenttia matkalipun hinnasta 120 minuutin tai sitä pidemmästä viivästymisestä.

Kausilipun haltijoille maksetaan myös myöhästymiskorvauksia. VR huolehtii jo nykyisellään poikkeustilanteessa korvaavat kuljetukset laajasti ja asiakasystävällisesti.

Suomessa kaksi kolmasosaa myöhästymisistä johtuu muista kuin operaattorista johtuvista syistä. Operaattori kuitenkin vastaa täysimääräisesti korvauksista. Jos korvausvastuuta kiristettäisiin (kuten parlamentti on esittänyt), tulisi samassa yhteydessä huolehtia, että regressio-oikeus rataverkon haltijaa kohtaan toteutuu niissä tapauksissa, joissa myöhästymisen syynä on ollut rataverkon huono kunto tai ratainfran tekninen vika.

Suomessa on muusta Euroopasta poikkeava pohjoismainen ilmasto ja talviset liikennöintiolosuhteet sekä poikkeuksellinen, yli 90 prosenttisesti yksiraiteinen rataverkko, johon kohdistuu mittava korjausvelka. Toisin kuin muissa liikennemuodoissa rautatieyrityksillä ei jatkossakaan olisi oikeutta olla maksamatta korvausta edes ylivoimaisesta esteestä johtuvassa ns. force majeure -tilanteessa paitsi silloin, kun on kyse terrorismista tai viranomaisten suorittamista lainvalvontatoimenpiteistä. Nähdäksemme junaliikenne on tältä osin epätasa-arvoisessa asemassa muihin liikennemuotoihin verrattuna.

**Suorat liput (through tickets)**

Pidämme hyvänä sitä, että suorien lippujen määritelmää on selkeytetty puheenjohtajan ehdotuksessa ja kolmansien osapuolten

myymien lippujen osalta vastuukysymykset on muotoiltu aikaisempaa paremmin.

**Avustuspalvelut -palvelemme jo nykyisin asiakkaitamme lainsäädännöllisiä velvoitteita laajemmin**
Puheenjohtajan kompromissi rajaa avustuspalvelujen tuottamisen miehitetyille asemille koulutetun henkilökunnan työskentelyaikoina. VR pitää ehdotusta realistisena ja hyvänä.

Parlamentti sen sijaan on esittänyt vaatimuksen jokaisella asemalla (ml. miehittämättömät) annettavasta avustuspalvelusta, jollaista ei ole olemassa esim. linja-autoliikenteessä. Parlamentin vaatimus olisi raskas harvaanasutussa maassa kuten Suomessa, jossa on paljon pieniä seisakkeita ja asemia sekä pitkät etäisyydet kaupunkien välillä.

Puheenjohtajan ehdotuksen mukaan avustuspalvelujen ennakkoilmoituksen aikaraja olisi jatkossakin 48 tuntia. VR palvelee jo nykyisin asiakkaitaan lainsäädännöllisiä velvoitteita laajemmin saumattoman matkustuskokemuksen tarjoamiseksi. Avustuspalvelujen tilauksen aikaraja on VR:n kaukoliikenteessä 36 tuntia.

Lisäksi avustuspalvelua on tällä hetkellä saatavissa 37 vilkkaimmalla asemalla vartiointipalvelun toteuttamana, mikä on huomattavasti nykyistä, miehitetyn aseman määritelmään liittyvää velvoitetta laajempi tarjonta.

Valtaosa lähiliikenteen junista ovat esteettömiä HSL-liikenteen junia. VR:n omassa lähijunaliikenteessä tarjotaan avustamista R- ja Z-junissa (Sm4 -junat) pyörätuolilla liikkuville asiakkaille 2 tunnin ennakkoilmoitusajalla. Avustamisen suorittaa VR:n oma henkilökunta.

**Polkupyöräpaikat - Suomessa on jo nyt mahdollisuus kuljettaa polkupyöriä kaikilla yhteysväleillä**
Parlamentti edellyttäisi kaikkien uusien tai kunnostettujen vaunujen sisältävän kuljetustilan kahdeksalle polkupyörälle. Katsomme tällaisen vaatimuksen olevan ylimitoitettu nykytilanteeseen peilaten.

Kannatamme sen sijaan puheenjohtajan esitystä, joka huomioi mahdollisuuden rajoittaa polkupyöräkuljetuksia turvallisuudesta, operoinnista tai kalustosta johtuvista syistä.

Suomessa VR kuljettaa jo nykyisellään polkupyöriä kaikilla yhteysväleillä. Lähiliikenteessä on pääsääntöisesti 8 polkupyöräpaikkaa

**VR-Yhtymä Oy**
PL 488 (Vilhonkatu 13)
00101 Helsinki
P. 0307 10
F. 0307 21 700
etunimi.sukunimi@vr.fi
www.vrgroup.fi
Y-tunnus 1003521-5
VR-Yhtymä Oy, Helsinki
Vilhonkatu 13, 00100 Hki

(myös ruuhka-aikoina matkustajamäärästä riippuen). Kaukoliikenteen junissa on pääsääntöisesti joko 3 tai 5 polkupyöräpaikkaa. Pendolinoissa ja Allegroissa ei turvallisuussyistä ole mahdollista kuljettaa pyöriä. Kiskobusseissa on mahdollista kuljettaa kerrallaan kolmea polkupyörää. Suomen talviolosuhteet huomioiden on esimerkiksi InterCity -juniin järjestetty kuljetuspaikat lumilaudoille ja suksille ns. kiintiöpolkupyöräpaikkojen sijaan.

**Lopuksi**

Näemme, että rautatieliikenteen sääntelyn tulee olla yhdenvertaista suhteessa muuhun joukkoliikenteeseen ja sääntelyssä on huomioitava vaikutus eri liikennemuotojen väliseen kilpailutilanteeseen. Ympäristöystävällistä junaliikennettä ei tule säännellä tiukemmin kuin esimerkiksi lento- tai bussiliikennettä. Matkustajaliikenteen kustannuksia kasvattavat päätökset olisivat epäjohdonmukaisia suhteessa päästövähennystavoitteisiin, joiden saavuttamiseksi raideliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattaminen on välttämätöntä.

**VR-Yhtymä Oy**

Jonna Juslin
Johtaja, yhteiskuntasuhteet ja kansainväliset asiat