11.10.2021

Eduskunta
Valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto

VR-Yhtymän näkemyksiä henkilöjunaliikenteen palveluista ja ostoista, henkilöjunaliikenteen tilanteesta ja pahimmista kipupisteistä sekä arvioita koronapandemian vaikutuksista kysynnässä ja tarjonnassa lyhyellä ja pidemmällä aikavälillä

VR-Yhtymä Oy (VR) kiittää mahdollisuudesta lausua otsikkoasiassa ja lausuu siitä seuraavaa:

Yhteenveto: Uusi 9-vuotinen ostoliikennesopimus on valtiolle edullinen ja mahdollistaa liikenteen kilpailuttamisen - kipupisteenä vain indeksiehdon puute

LVM ja VR neuvottelevat uudesta 9-vuotisesta ostoliikennesopimuksesta, jossa LVM:n nykyisellä rahoitustasolla hankitaan enemmän liikennettä, kun aikaisemmin VR:n ilman korvausta liikennöimä velvoiteliikenne sisällytetään ostoliikenteeseen. Uusi sopimus on valtiolle edullinen, mahdollistaa VR:n investoinnit kalustoon, ja antaa asiakkaille pitkäaikaisen näkyvyyden palveluiden tarjontaan. Pitkän sopimuksen tavoitteena on myös valmistautua ostoliikenteen kilpailuttamiseen sopimuskauden jälkeen.

Uuden sopimuksen taloudellinen kannattavuus perustuu sekä VR:n toiminnan jatkuvaan tehostamiseen että matkamäärien kasvattamiseen. Edellisen hallituksen ostomäärärahaleikkauksesta huolimatta VR on viime vuosina kasvattanut palvelutarjontaa toimintaa tehostamalla ja palveluita parantamalla. VR on kasvattanut matkamääriä lähes kolmanneksella vuoden 2015 jälkeen, ja vuonna 2019 matkamäärissä tehtiin kaikkien aikojen ennätys, kun henkilöjunaliikenteen kulkumuoto-osuus nousi 6,2 prosenttiin. Myös ostoliikennerahoituksen alaisen liikenteen tehokkuus on parantunut, ja uuden ostoliikennesopimuksen tavoitteena on parantaa sitä edelleen.

VR:n näkökulmasta uuden sopimuksen kipupisteenä on indeksiehdon puute, jonka takia sopimuskauden aikana kiinteäksi määritetyn ostoliikennekorvauksen reaalinen arvo pienenee sopimuskauden aikana. Valtion talousarviossa on liikenne- ja viestintäministeriölle osoitettu 289,53 M€ valtuus hankintasopimuksen tekemiseksi vuosille 2022-2030, joka tarkoittaa 32,17 M€ (sis. alv) kiinteää vuosittaista rahoitustasoa. Rahoituksessa ei siis ole huomioitu inflaation vaikutusta, ja tasarahoitus tarkoittaisi 9 vuoden aikana merkittävästi vähenevää reaalirahoitusta fossiilivapaalle joukkoliikenteelle.

Koronapandemia on vähentänyt matkustuskysyntää merkittävästi keväästä 2020 alkaen ja odotamme kysynnän palautuvan pandemiaa edeltävälle tasolle vasta vuonna 2024. Lipputulot muodostavat jopa 75-80% sopimusliikenteen tuloista, ja VR kantaa normaalin kysynnän vaihtelun riskin täysimääräisesti.

Riskeistä huolimatta VR on valmis hyväksymään uuden pitkän sopimuksen, sillä edellytyksellä, että sopimuksessa ja LVM:n rahoituksessa huomioidaan pitkän sopimuskauden aikana tapahtuva yleinen kustannustason kasvu. Sopimukseen

VR-Yhtymä Oy
Postiosoite
PL 488, 00101 Helsinki
Käyntiosoite
Radiokatu 3, 00240 Helsinki
P. 0307 10
etunimi.sukunimi@vr.fi
www.vrgroup.fi
Y-tunnus 1003521-5

tulee sisältyä alan käytäntöjen ja palvelusopimusasetuksen hengen mukainen indeksiehto, jolla varmistetaan, että vuosittainen ostoliikennekorvaus on linjassa todellisen kustannustasokehityksen kanssa.

Arvio indeksiehdon vaikutuksesta ostoliikennerahoitukseen on 23,7 M€ (veroton) koko sopimuskaudelle siten, että ostoliikennekorvaus olisi 4,9 M€ (veroton) suurempi vuonna 2030 verrattuna vuoteen 2021. Arvion perusteena on käytetty 1,7% vuosittaista inflaatio-odotusta, perustuen kolmen eri lähteen arvioon inflaation kehityksestä (IMF, EU ja Statista).

VR:n tavoitteena on ilmastoystävällisen junaliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattaminen Suomessa 10 prosenttiin

Edellytys kulkumuoto-osuuden kasvattamiselle on kestävän liikennejärjestelmän kehittäminen sekä valtakunnallisesti että alueellisesti. Rautatieliikenteessä järjestelmä koostuu sekä markkinaehtoisesti tarjotuista palveluista että yhteiskunnan ostoliikennesopimuksilla osittain rahoittamista palveluista.

Henkilöjunaliikenne HSL-alueen ulkopuolella Suomessa rahoitetaan noin 90 prosenttisesti lipputuloilla, mikä on kansainvälisesti korkea osuus. Vastaavasti kaupallisesti kannattamattoman henkilöjunaliikenteen ostoihin käytetään Suomessa kansainvälisesti verrattuna vähän rahaa. Lisäksi henkilöjunaliikenteen palveluiden ostomäärärahoja leikattiin edellisen hallituksen toimesta noin neljänneksellä.

Ostomäärärahaleikkauksesta huolimatta VR on viime vuosina kasvattanut palvelutarjontaa toimintaa tehostamalla ja palveluita parantamalla. Halvemmat junalippujen hinnat, nopeammat yhteydet, investoinnit moderniin kalustoon sekä digitaalisten palveluiden kehittäminen ovat kasvattaneet matkamääriä kokonaisuudessaan lähes kolmanneksella vuoden 2015 jälkeen, ja vuonna 2019 matkamäärissä tehtiin kaikkien aikojen ennätys.

VR:n monopoli on päättynyt −LVM:n ja VR:n välisen sopimuskokonaisuuden uudistaminen avasi kilpailun ja siirsi kaiken kaupallisesti kannattamattoman liikenteen ostoliikennesopimuksen piiriin

LVM:n ja VR:n välinen yksinoikeussopimus ja siihen liittyvä VR:n velvoite ajaa tappiollista liikennettä ilman erillistä korvausta päättyi vuoden 2020 lopussa. Samalla sovittiin uudesta vuoden mittaisesta ostoliikennesopimuksesta, jossa LVM hankkii ostoliikennesopimuksella lähtökohtaisesti aikaisemmin osto- ja velvoiteliikenteenä ajetun liikenteen. Yksinoikeussopimuksen päätyttyä henkilöliikenteen kilpailu avautui Open Access -mallilla, eli rataverkolle on nyt vapaa pääsy ja VR:n monopoli on päättynyt. Ostoliikennesopimuksen tarkoituksena on täydentää markkinaehtoista Open Access -tarjontaa kannattamattomilla reiteillä, eikä se anna VR:lle yksinoikeutta tai rajoita muiden operaattoreiden rataverkolle pääsyä.

VR-Yhtymä Oy

Postiosoite
PL 488, 00101 Helsinki

Käyntiosoite
Radiokatu 3, 00240 Helsinki

P. 0307 10

etunimi.sukunimi@vr.fi
www.vrgroup.fi

Y-tunnus 1003521-5

Koronapandemian vaikutukset kysyntään ja tarjontaan ovat olleet dramaattiset ja VR on kantanut markkinaehtoisen liikenteen tappiot täysimääräisesti

Koronapandemia on vähentänyt matkustuskysyntää merkittävästi keväästä 2020 alkaen ja odotamme kysynnän palautuvan pandemiaa edeltävälle tasolle vasta vuonna 2024. Vuonna 2020 kaukoliikenteen matkamäärät vähenivät yli 40% vuoteen 2019 verrattuna, ja tämän vuoden matkamäärien ennustetaan jäävän kokonaisuutena noin vuoden 2019 tasosta. Vuonna 2020 kaukoliikenteen matkamäärät vähenivät noin 45% vuoteen 2019 verrattuna, ja tämän vuoden matkamäärien ennustetaan jäävän 40% 2019 tasosta. Ennakoimme kysynnän palautuvan koronasta täysin vasta vuoteen 2024 mennessä. Noin kolmannes VR:n matkustuksesta on työ- ja liikematkustamista, joka on vähentynyt merkittävästi hallituksen antaman etätyösuosituksen takia. Tämän hetken parhaan ymmärryksemme mukaan vuosina 2022-2023 erityisesti työmatkustuksen kysyntä tulee jäämään merkittävästi alle koronaa edeltävän tason.

Koronapandemian vaikutukset ovat kohdistuneet eniten markkinaehtoiseen liikenteeseen, mutta sekä markkinaehtoinen liikenne että ostoliikenne ovat tappiollisia. Useissa EU-maissa junayhtiöt ovat saaneet suoraa valtiontukea tässä poikkeuksellisessa tilanteessa, mutta Suomessa VR on kantanut markkinaehtoisen liikenteen tappiot täysimääräisesti.

Vuodelle 2021 tehty ostoliikennesopimus on pandemiasta johtuva väliaikaisratkaisu jonka tarkoituksena on ollut turvata riittävä henkilöraideliikenteen palvelutaso poikkeustilanteessa. Väliaikaisen ostoliikennesopimuksen ostoliikennerahoituksen tasoa korotettiin 22M€ (sis. alv) normaalitasosta, mutta korotettu ostoliikennerahoituskaan ei riitä kattamaan pandemian takia pienentynyttä lipunmyyntiä ja täten myös tämän vuoden sopimus tulee olemaan tappiollinen.

LVM ja VR neuvottelevat uudesta 9-vuotisesta ostoliikennesopimuksesta, jossa entisellä rahoitustasolla hankitaan enemmän liikennettä

Uusi ostoliikennesopimus kattaa lähes entisen osto- ja velvoiteliikenteen vuoden 2019 mukaisella ostoliikenteen rahoitustasolla. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että LVM pystyy jatkossa hankkimaan samalla rahalla aikaisempaa enemmän liikennettä, koska aikaisemmin VR:n ilman korvausta liikennöimän velvoiteliikenteen sisällyttäminen ostoliikenteeseen ei nosta LVM:n ostoliikennekorvausta. Pitkäkestoisen sopimus mahdollistaa LVM:lle sekä kustannustehokkaan palveluiden hankinnan että mahdollisuuden valmistautua sopimukseen sisältyvän ostoliikenteen kilpailuttamiseen sopimuskauden päätyttyä. Pitkä sopimus on myös edellytys VR:n kalustohankinnoille, joilla mahdollistetaan palvelutason parannus yöjuna- ja taajamajunaliikenteessä.

Neuvoteltava sopimus käsittää yöjunaliikenteen, Etelä-Suomen taajamajunaliikenteen, kiskobussiliikenteen sekä yksittäiset kannattamattomat IC- ja Pendolino-vuorot. Liikenteen laajuus on lähtökohtaisesti lähes sama kuin aikaisempi osto- ja velvoiteliikenne yhteensä ennen koronapandemiaa. Perustason ostoliikenteen vuosittainen ostomääräraha on lähtökohtaisesti 29,2 M€/vuosi ilman arvonlisäveroa, ja se jakautuu eri palveluille seuraavasti:

- Etelä-Suomen taajamajunaliikenne: 10,9 M€ vuodessa ja 1,37 € yksittäistä matkaa kohden
- Yöjunaliikenne: 3,3 M€ vuodessa ja 5,53 € yksittäistä matkaa kohden
- Kiskobussiliikenne: 7,0 M€ vuodessa ja 12,46 € yksittäistä matkaa kohden
- Muut ostoliikenteen IC- ja Pendolino-vuorot (Tampere-Pori ja Rovaniemi-Oulu-Kuopio): 8,1 M€ vuodessa ja 7,27 € matkaa kohden

Julkisen rahoituksen suuruusluokan vertailuna mainittakoon, että valtion ostaman lentoliikenteen tuki on keskimäärin 1220 € yksittäistä matkaa kohti.

Etelä-Suomen taajamajunaliikenteen osalta sopimuksen alainen palvelu on myös tärkeässä roolissa HSL-alueella HSL:n oman junaliikenteen täydentäjänä. Tältä osin HSL on myös sopimuksen merkittävä rahoittaja, koska ostettava liikenne palvelee asiakkaita myös HSL-alueen liikenteessä. HSL:n rahoitus on järjestetty HSL:n ja VR:n välisen lippuyhteistyömallin kautta, jossa HSL-alueen asiakkaat voivat matkustaa HSL-lipulla myös LVM:n ostamilla junavuoroilla.

Sopimukseen sisältyvän perusliikenteen lisäksi VR on tunnistanut lisäliikennemahdollisuuksia, jotka olisi mahdollista toteuttaa pääosin jo nykykalustolla ja -raiteilla. VR on toimittanut LVM:lle alustavia ajatuksia Suomen junaliikenteen tarjonnan kehittämisen vaihtoehdoista 2020-luvulla ja lausunut niistä hiljattain myös ostoliikennettä koskevan julkisen kuulemisen yhteydessä. Lausunto on toimitettu taustatiedoksi tämän lausunnon liitteenä.

Uuden sopimuksen taloudellinen kannattavuus perustuu sekä VR:n toiminnan jatkuvaan tehostamiseen että matkamäärien kasvattamiseen

Vaikka kyseessä on LVM:n hankkima ostoliikennepalvelu, lipputulot muodostavat jopa 75-80% sopimusliikenteen tuloista, ja VR kantaa pandemian jälkeisen normaalin kysynnän vaihtelun riskin täysimääräisesti. Sopimuksen ensimmäiset vuodet tulevat olemaan tappiollisia, mutta VR:n tavoitteena on saada sopimuskauden aikaisen toiminnan tehostamisen ja matkamäärien kasvattamisen kautta sopimuskokonaisuudesta kannattava. Pandemian takia pienentyneellä matkustuskysynnällä tulee olemaan merkittävä vaikutus sopimuksen ensimmäisten vuosien kannattavuuteen, ja sopimuskauden kysyntäennusteeseen liittyy poikkeuksellisen suurta epävarmuutta.

VR on sitoutunut panostamaan merkittävästi sopimuksen liikennöinnissä käytettävään kalustoon investoimalla arviolta n. 400 M€ kaluston, ml. uusi lähiliikenne- ja yöjunakalusto, jonka takia sopimuksen kassavirta tulee olemaan VR:lle negatiivinen. LVM:n kilpailuttaessa ostoliikenteen sopimuskauden jälkeen VR on ilmoittanut olevansa valmis vuokraamaan kalustoa LVM:lle sopimuskauden päättyessä. Tämä mahdollistaa LVM:lle sopimuksen alaisen liikenteen kilpailuttamisen liikenteessä käytettävää kalustoa käyttäen, mikä helpottaa kilpailuttamista merkittävästi.

Riskeistä huolimatta VR on valmis hyväksymään uuden pitkän sopimuksen, sillä edellytyksellä että sopimuksessa ja LVM:n rahoituksessa huomioidaan pitkän sopimuskauden aikana tapahtuva yleinen kustannustason kasvu

Valtion talousarviossa on liikenne- ja viestintäministeriölle osoitettu 289,53 M€ valtuus hankintasopimuksen tekemiseksi vuosille 2022-2030. Määrärahaa on käytettävissä 32,17 M (sis. alv) vuosittain. Rahoituksessa ei kuitenkaan ole huomioitu inflaation vaikutusta, jolloin vuosittain kiinteäksi määritelty rahoitustaso tarkoittaisi 9 vuoden aikana merkittävästi vähenevää reaalirahoitusta fossiilivapaalle liikenteelle.

VR:lle on tärkeää varmistaa, että sopimus ei muodostu tappiolliseksi ulkoisten, VR:stä riippumattomien tekijöiden takia. Tämän takia VR edellyttää, että ostoliikennesopimuksessa ja sen rahoituksessa huomioidaan sopimuskauden aikana tapahtuva yleinen kustannustason kehitys. Sopimukseen tulee sisältyä ns. indeksiehto, jolla varmistetaan, että vuosittainen ostoliikennekorvaus on linjassa todellisen kustannustasokehityksen kanssa.

Kustannustason muutoksiin sidottu korvaustaso on yleinen käytäntö joukkoliikenteen hankintasopimuksissa. Indeksiehto tulee tehdä alan käytäntöjen mukaisesti siten, että sen painotuksessa huomioidaan eri kustannustekijöiden osuudet palvelun tuottamisessa. Lisäksi VR edellyttää, että indeksiehto huomioi myös valtion omien päätösten vaikutukset palvelun kustannuksiin, kuten mahdolliset ratamaksujen tai verojen korotukset.

Palvelusopimusasetuksen liitteessä kuvattu taloudellisen nettovaikutuksen laskelma velvoittaa huomioimaan julkisen palvelun velvoitteesta aiheutuvat kustannukset ja on ilmeistä, että VR:n esittämä indeksiajattelu on tämän liitteen hengen mukaista.

Arvio indeksiehdon vaikutuksesta ostoliikennerahoitukseen on 23,7 M€ (veroton) koko sopimuskaudelle siten, että ostoliikennekorvaus olisi 4,9 M€ (veroton) suurempi vuonna 2030 verrattuna vuoteen 2021. Arvion perusteena on käytetty 1,7 % vuosittaista inflaatio-odotusta, perustuen kolmen eri lähteen arvioon inflaation kehityksestä (IMF, EU ja Statista). Arvio on suuntaa antava, eikä sisällä mahdollisia ratamaksujen korotuksia, tai muita ennalta-arvaamatonta kustannuserien nousua. Todellinen kustannusten kehitys voi poiketa arvioidusta.

Mikäli LVM:n ja VR:n välisessä neuvoteltavassa sopimuksessa sekä LVM:n rahoitusvaltuutuksessa sopimuksessa huomioidaan kustannustason kehitys, VR on valmis solmimaan 9 vuotisen ostoliikennesopimuksen, joka turvaa alueellisen liikenteen palvelutason sopimuskaudelle kustannustehokkaasti valtio-ostajan näkökulmasta, mahdollistaa VR:lle uuden kaluston hankinnan ja käyttöönoton, ja antaa LVM:lle mahdollisuuden valmistella liikenteen kilpailutus huolellisesti sopimuskauden aikana.

VR-Yhtymä Oy

Topi Simola,
Divisioonajohtaja, VR Matkustajaliikenne