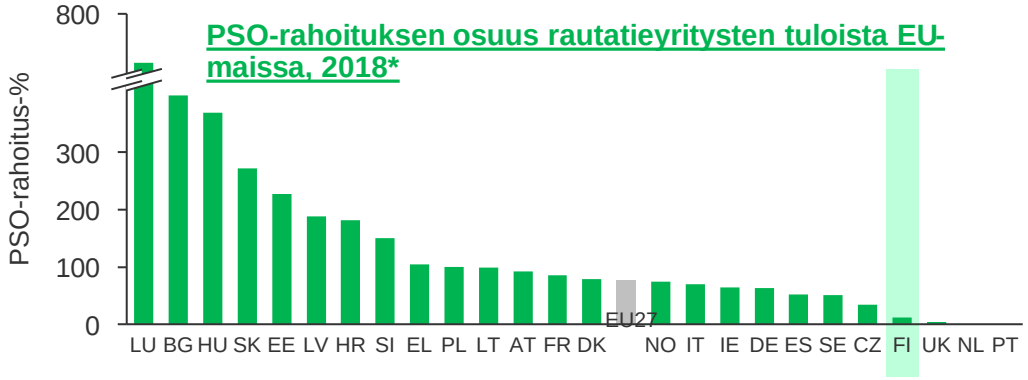
# VR-Yhtymän näkemyksiä henkilöjunaliikenteen palveluista ja ostoista

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto 12.10.2021

**Topi Simola**
**Divisioonajohtaja, VR Matkustajaliikenne**

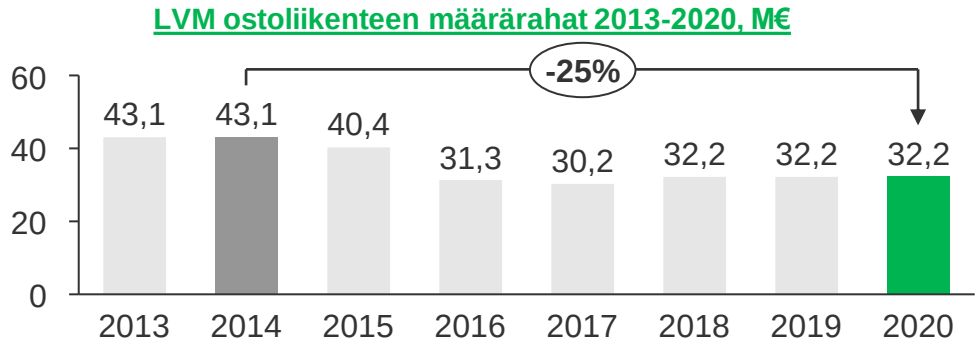
# Junaliikenteen tarjonta, matkamäärät ja ostoliikennerahoituksen tehokkuus kasvoivat ennen koronaa valtion leikkauksesta huolimatta

## 1. Ostoliikenteen rahoitus Suomessa kansainvälisesti verrattuna pientä

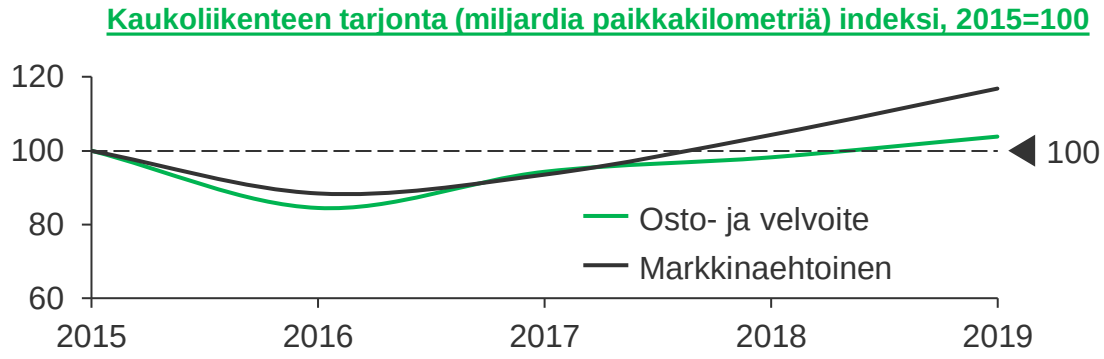



Lähde: Euroopan komissio, 7. RMMS-raportti

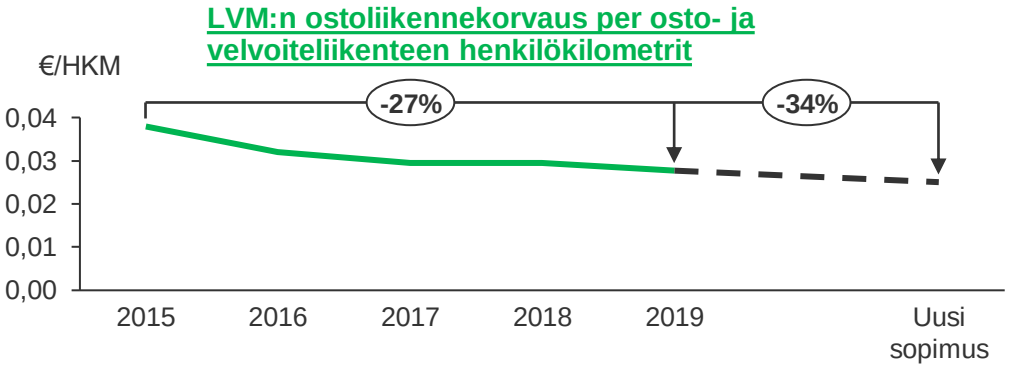
## 2. Ostoliikenteen rahoitusta leikattu edellisen hallituksen toimesta




## 3. VR on kuitenkin pystynyt kasvattamaan junaliikenteen tarjontaa toimintaa tehostamalla




## 4. Ostoliikennerahoituksen tehokkuus on parantunut leikkauksista huolimatta



# Uusi 9-vuotinen sopimus on valtiolle edullinen ja mahdollistaa liikenteen kilpailuttamisen - kipupisteenä vain indeksiehdon puute

## 1. 9-vuotinen sopimus on valtiolle edullinen ja mahdollistaa liikenteen kilpailuttamisen

- **VR:n monopolin päätyttyä vuoden 2020 lopussa** LVM:n ja VR:n välisen sopimuskokonaisuuden uudistaminen avasi kilpailun ja siirsi kaiken kaupallisesti kannattamattoman liikenteen ostoliikennesopimuksen piiriin.
- **LVM ja VR neuvottelevat uudesta 9-vuotisesta ostoliikennesopimuksesta**, jossa entisellä rahoitustasolla hankitaan enemmän liikennettä, kun aikaisemmin VR:n ilman korvausta liikennöimä velvoiteliikenne sisällytetään ostoliikenteeseen.
- **Sopimuksen taloudellinen kannattavuus perustuu VR:n toiminnan jatkuvaan tehostamiseen** ja matkamäärien kasvattamiseen. Lipputulot muodostavat jopa 75-80% sopimusliikenteen tuloista, ja VR kantaa normaalin kysynnän vaihtelun riskin täysimääräisesti.
- **VR on valmis vuokraamaan kalustoa LVM:lle sopimuskauden päättyessä.** Tämä mahdollistaa LVM:lle sopimuksen alaisen liikenteen kilpailuttamisen liikenteessä käytettävää kalustoa käyttäen, mikä helpottaa kilpailuttamista merkittävästi.

## 2. VR:n näkökulmasta uuden sopimuksen kipupisteenä on vain indeksiehdon puute

- **LVM:n rahoitusvaltuudessa ei ole huomioitu inflaation vaikutusta,** joka tarkoittaisi 9 vuoden aikana merkittävästi vähenevää reaalirahoitusta fossiilivapaalle liikenteelle. Valtion talousarviossa on osoitettu **289,53 M€ valtuus** hankinta-sopimuksen tekemiseksi, joka tarkoittaa 32,17M€ (sis. alv) vuosittain 2022-2030.
- **Koronapandemian takia ostoliikennesopimus tulee olemaan alkuvuosina raskaasti tappiollinen**, ja VR kantaa riskin kannattavuuden parantamisesta oman toiminnan tehostamisella ja myynnin kasvattamisella. Ennakoimme kysynnän palautuvan koronasta täysin vasta vuoteen 2024 mennessä.
- **VR:n tavoitteena on saada toiminta kannattavaksi sopimuskauden aikana** siten, että koko sopimuksen liikevoitto olisi positiivien koko sopimuksen ajalta. Mikäli ostoliikennerahoitus ei seuraa kustannustason kehitystä, tämä ei ole mahdollista.
- Toiminnan tehostamisesta huolimatta sopimuksen kassavirta tulee jäämään negatiiviseksi, koska **investoimme noin 400 M€:n edestä kalustoon.**
- **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 tulee sisältyä alan normaalikäytäntöjen mukainen indeksiehto**, jolla varmistetaan, että vuosittainen ostoliikennekorvaus on linjassa todellisen kustannustasokehityksen kanssa. Indeksiehdon tulee huomioida myös valtion omien päätösten vaikutukset palvelun kustannuksiin, kuten mahdolliset ratamaksujen tai verojen korotukset.