5.10.2022 Julkinen

Eduskunta
Liikennejaosto

Viite: HE 154/2022 vp

VR-Yhtymän huomioita hallituksen esitykseen eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2023

VR-Yhtymä Oyj (VR) kiittää mahdollisuudesta lausua otsikkokentässä mainitussa asiassa ja lausuu henkilö- ja tavarakuljetuksista seuraavaa:

Raideliikenne ja joukkoliikenne tukevat kestävää kehitystä ja hiilineutraalia yhteiskuntaa

Junaliikenne muodostaa hiilineutraalin joukkoliikenneverkoston ja elinkeinoelämän ympäristöystävällisten kuljetusten rungon koko Suomessa, johon muut liikennemuodot ja alueelliset liikennejärjestelmät kytkeytyvät.

Joukkoliikenteellä on keskeinen rooli ilmastonmuutoksen torjunnassa ja Suomen hiilineutraaliustavoitteiden saavuttamisessa. Raideliikenne ja joukkoliikenne tukevat kestävää kehitystä ja hiilineutraalia yhteiskuntaa.

Talousarvioesityksen puitteissa esitetyillä toimenpiteillä tulee parantaa energiatehokkaiden ja kestävien liikennemuotojen kilpailukykyä.

Riittävät ja oikein kohdennetut infrainvestoinnit ovat kaiken raideliikenteen kasvun edellytys

Valtion talousarvioesityksessä vuodelle 2023 edistetään Karjalan radan ja Savon radan investointiohjelman mukaisia hankkeita. Karjalan radan parantamishankkeeseen osoitetaan 31,1 miljoonaa euroa osana perusväylänpitoa. VR pitää hanketta tärkeänä ja on omissa kannanotoissaan tuonut esiin tarvetta Karjalan radan kehittämiseksi sen ollessa tärkeä reitti niin matkustajaliikenteen kuin tavaraliikenteen raakapuukuljetustenkin näkökulmasta.

Seinäjoki-Kaskinen-radan tehostettua kunnossapitoa jatketaan 3,5 miljoonalla eurolla vuonna 2023. VR pitää tärkeänä, että ao. hanketta tarkastellaan kokonaisuutena ja siinä huomioidaan yhteyden kehittäminen läntisiin satamiin yhteysvälillä Kaskinen–Seinäjoki–Haapamäki–Jyväskylä.

Vuonna 2023 toteutetaan 13 miljoonan euron hanke Syrjäsalmen ratasillan uusimiseksi. Sillan korjaus hyödyttää sekä matkustaja- että tavaraliikennettä.

Lähivuosien raideliikennehankkeissa tulee olla vahva fokus nopeavaikutteisissa toimenpiteissä olemassa olevan rataverkon kunnossapitämiseksi ja kapasiteetin lisäämiseksi. Hankkeet tulee priorisoida asiakashyötyjen perusteella niin matkustajien kuin elinkeinoelämänkin näkökulmasta.

Sekä matkustajaliikenteen että tavaraliikenteen kannalta olisi panostettava ratakapasiteetin lisäämiseksi etenkin pääradalla koko matkalla Helsingistä Ouluun

VR-Yhtymä Oy
Postiosoite
PL 488, 00101 Helsinki
Käyntiosoite
Radiokatu 3, 00240 Helsinki
P. 029 4343
etunimi.sukunimi@vr.fi
www.vr.fi
Y-tunnus 1003521-5

ja tarkasteltava liikennejärjestelmän kehitystyötä myös huoltovarmuuden edistämisen kannalta.

Tavaraliikenteessä tulee priorisoida hankkeita, jotka laajasti hyödyttävät elinkeinoelämän kuljetuksia erityisesti satamiin ja pohjoisen kautta länteen sekä poistavat liikenteellisiä pullonkauloja esimerkiksi kotimaan raakapuukuljetusten osalta Venäjän puuntuonnin päätyttyä.

Digirata eli uuden, digitaalisen junakulunvalvontajärjestelmän kehitystyö etenee hyvällä kansallisella yhteistyöllä ja onnistuessaan helpottaa ratakapasiteetin käyttöä 2040-luvulla, mutta ei ratkaise nyt käsillä olevaa haastetta, jonka rataverkon puutteet ja huono kunto aiheuttavat jokapäiväiselle liikennöinnille.

Perusväylänpidon rahoitustason tulisi olla vakaa ja riittävän korkea

VR kantaa huolta rataverkon tulevaisuuden rahoitusnäkymistä myös huomioiden kustannusten raju nousu ja Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteet ja rahoitusraamit. Kustannustason nousun välittömien vaikutusten kompensoimiseksi perusväylänpidolle on esitetty 50 miljoonaa euroa lisärahoitusta. Käsityksemme mukaan tästä rahoituksesta kuitenkin suurin osa on osoitettu tieverkostolle.

VR pitää tärkeänä, että perusväylänpidon taso pidetään vakaana ja riittävällä tasolla rataverkon toimintavarmuuden lisäämiseksi, palvelutason ylläpitämiseksi ja korjausvelan vähentämiseksi. Junaliikenteen houkuttelevuuteen vaikuttaa hinnoittelun ja palvelutason ohella erityisesti täsmällisyys ja matka-aika. Kaukoliikenteen täsmällisyydessä näkyvät korjausvelan vaikutukset. Kaukojunien myöhästymistä on viime kuukausina jo noin 60 % johtunut Väyläviraston vastuulla olevan ratainfran häiriöistä.

Perusväylänpidon rahoitus vähenee merkittävästi ainakin vuosina 2023-2024. Perusparannustoimenpiteissä tullee parin vuoden taantuma, ja se näkyy heti jo mm. nopeusrajoitusten, asemaparannusten ja pääratojen ratarakennetoimivuuden teemoissa. Esimerkiksi matkustajaliikennettä hidastavien rataverkon puutteiden parantamistoimien ja tilapäisten nopeusrajoitusten poistojen energiakulutussäästöt olisivat henkilöjunaliikenteessä merkittäviä. Rataverkon perusväylänpitoon tarvittaisiin ”edes” 60-80 M€/vuosi lisärahaa, jotta pienparannustoimia voitaisiin edistää.

Energiakriisi merkittävä haaste myös raideliikenteelle

VR käyttää 1 prosenttia Suomen sähkön tuotannosta. VR seuraa aktiivisesti sähkön ja polttoöljyn hintakehitystä. VR:n energiatehokkuus on parantunut keskimäärin 1,5 prosenttia vuodessa viimeisen 20 vuoden ajan. Kaluston osalta on merkittävästi panostettu energiatehokkaan ja vähäpäästöisen vetokaluston hankintoihin. VR on lisäksi tunnistanut 10 prosentin energiansäästöpotentiaalin ja tehnyt investointeja ympäristöystävällisen sähkön tuotantoon. Energian hinta on merkittävä tuotantokustannus ja sillä on oleellinen vaikutus liiketoiminnan kannattavuuteen. Kuten edellä on todettu, rataverkon huono kunto heijastuu energiakriisin myötä paitsi junamatkustamisen suosioon myös suoraan VR:n liiketoimintaan merkittävästi kohonneiden energiakustannusten kautta.

VR-Yhtymä Oy

Postiosoite
PL 488, 00101 Helsinki

Käyntiosoite
Radiokatu 3, 00240 Helsinki

P. 029 4343

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

Y-tunnus 1003521-5

Julkisen henkilöliikenteen palvelujen ostot ja kehittäminen -erityishuomio alueellisen lähijunaliikenteen lisäämisen edellytyksiin

Infrapanostusten lisäksi tulisi kiinnittää huomiota erityisesti alueellisen lähijunaliikenteen lisäämisen edellytyksiin. Kannattamaton, mutta Suomen saavutettavuudelle välttämätön matkustajaliikenne tulee kilpailuttaa julkisin varoin ostoliikenteenä. Alueellinen lähijunaliikenne edellyttää poikkeuksetta ostorahoitusta ja useimmiten myös ratainfran kehittämistä ns. täsmätoimenpitein.

Suomen ostorahoitustaso on matala esimerkiksi Ruotsiin verrattuna. Ruotsin raideliikenteen kilpailutettu markkina on liki kymmenkertainen Suomeen verrattuna, vrt. ostoliikenne Suomessa 32 M€/v.

Ostoliikenteen tarjontaa Suomessa on mahdollista lisätä nykyisellä kalustolla ja raideverkostolla. VR on laatinut skenaarioita lisäostoliikenteen varalta vuoden 2021 syksyllä: https://www.vrgroup.fi/fi/vrgroup/uutiset/vr-yhtyman-nakemykset-henkilojunaliikenteen-lisaamisesta-ja-kehittamisesta-200920211457/ .

Ostoliikenne täydentää markkinaehtoista kaukoliikennettä, jossa sovelletaan Open Access -kilpailumallia. VR:n monopoli matkustajaliikenteessä on päättynyt 1.1.2021, kilpailu on auki ja nykyään kaikilla halukkailla operaattoreilla on vapaa pääsy rataverkolle. Rautatieliikenteen kasvun ja uusia toimijoita houkuttelevan toimintaympäristön ensisijainen edellytys on riittävä ratakapasiteetti, joka tällä hetkellä muodostaa Suomessa rautatiejärjestelmän pullonkaulan.

Arvonlisäveron väliaikaista nollaverokantaa tulisi soveltaa ainoastaan aikavälillä 1.1.-30.4.2023 myytyihin uusiin lippuihin.

Valtiovarainministeriö on esittänyt henkilökuljetusten vapauttamista arvonlisäverosta määräaikaisesti. Henkilökuljetusten osalta arvonlisäveroa ei peritä kotimaan joukkoliikenteessä tammi-huhtikuussa 2023.

Hallituksen esityksessä todetaan, että lakia sovellettaisiin, kun veron suorittamisvelvollisuus syntyisi lain voimassaolon aikana. Sanamuodon perusteella voisi päätellä, että nollaverokantaa sovellettaisiin vain aikavälillä 1.1.-30.4.2023 myytyihin uusiin lippuihin, mikä on myös VR:n toive.

VR toivoo vielä soveltamisen osalta selkeää kannanottoa siihen, että henkilökuljetusten arvonlisäveron koskee nimenomaisesti edellä mainitulla aikavälillä *myytyjä lippuja.* VR:n on mahdollista toteuttaa myyntijärjestelmässään väliaikainen arvonlisäverokannan muutos, jos nollaverokanta koskee henkilökuljetuksia, jotka myydään aikavälillä 1.1.-30.4.2023, riippumatta milloin matkalippu tullaan käyttämään. Mikäli tulkinta olisi tätä laajempi ja koskisi myös *lipun käyttöhetkeä* eli matkan ajankohtaa, aiheuttaisi se VR:lle kohtuuttoman suuren hallinnollisen taakan.

Tavoitteena raideliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattaminen

Kaukoliikenteen toipuminen koronan aiheuttamasta matkustajamääräromahduksesta on ollut odotettua nopeampaa ja heinäkuussa 2022 tehtiin kaukoliikenteessä kaikkien aikojen matkamääräennätys. Kaukojunissa

VR-Yhtymä Oy

Postiosoite
PL 488, 00101 Helsinki

Käyntiosoite
Radiokatu 3, 00240 Helsinki

P. 029 4343

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

Y-tunnus 1003521-5

tehtiin heinäkuussa yhteensä 1 427 000 matkaa, mikä on 46 % enemmän kuin vuoden 2021 heinäkuussa ja 17 % enemmän kuin vuonna 2019.

VR haluaa olla luomassa kasvavaa raideliikennemarkkinaa, joka houkuttelee kilpailijoita ja lisää matkamääriä sekä tonneja raiteilla. Tavoitteena Suomessa tulisi olla raideliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattaminen matkustajaliikenteessä 10 prosenttiin (6,2 % vuonna 2019) ja tavaraliikenteessä 30 prosenttiin (25,5 % vuonna 2019).

Kasvattamalla Suomen raideliikennemarkkinaa ihmisten ja tavaroiden liikkumisesta tulee aiempaa kestävämpää, Suomen huoltovarmuus vahvistuu ja samalla maakuntien saavutettavuus paranee.

VR-Yhtymä Oyj

Jonna Juslin
johtaja, yhteiskuntasuhteet ja kansainväliset asiat

VR-Yhtymä Oy

Postiosoite
PL 488, 00101 Helsinki

Käyntiosoite
Radiokatu 3, 00240 Helsinki

P. 029 4343

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

Y-tunnus 1003521-5