Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: HE 175/2026 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2027

VR-Yhtymän lausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2027

VR-Yhtymä Oyj (VR) kiittää mahdollisuudesta lausua näkemyksensä hallituksen esityksestä valtion ensi vuoden talousarvioksi. Toteamme seuraavaa junaliikenteen näkökulmasta:

Tiivistelmä

- Raideliikenteen suurin ongelma on väylien kunnossapidon mittava korjausvelka, jonka kasvu tulee saada taitettua. Yli puolet rataverkon korjausvelasta kohdistuu pääratаverkkoon, mikä on huolestuttavaa junaliikenteen kilpailukyvyn, palvelutason riittävän ylläpitämisen, rataverkon toimintavarmuuden ja turvallisuuden kannalta. Korjausvelka vaikuttaa negatiivisesti myös Suomen teollisuuden kilpailukykyyn, joka nojaa vahvasti raideliikenteeseen. Rataverkon perusväylänpito ja nykyisen palvelutason säilyttäminen tulee nostaa tärkeimmäksi prioriteetiksi tulevien vuosien liikenneinvestoinneissa.

- Julkisen talouden liikkumatilan puitteissa tarvitaan rataverkon kunnossapidon lisäksi tarkasti kohdennettuja infrainvestointeja, jotka palvelevat elinkeinoelämän kilpailukykyä ja työssäkäyntialueita ja turvaisivat poikkeusoloissa myös Suomen huoltovarmuutta.

- Suomen raidemarkkinaa kasvatetaan markkinaehtoisen junaliikenteen ja julkisesti rahoitetun henkilöjunaliikenteen kokonaisuutena. Alueellinen saavutettavuus 2030-luvulla tulee varmistaa riittävällä julkisella rahoituksella ostojunaliikenteelle niille alueille, joissa palveluja ei pystyttäisi tuottamaan markkinaehtoisesti.

- VR on sitoutunut edistämään konkreettisin toimin kilpailua ja toimialan kilpailuneutraliteettia raideliikenteessä mm. luopumalla asemistaan ja varikkokiinteistöistään sekä jatkamalla junakalustonsa myyntejä muille toimijoille. VR jatkaa keskittymistä ydinliiketoimintaansa matkustajaliikenteen ja rautatielogistiikan palveluyhtiönä.

- Raidemarkkinan kilpailuneutraliteettia tulisi edistää myös rautatiealan koulutuksen kautta. Veturinkuljettajien koulutus tulisi siirtää opetus- ja kulttuuriministeriölle sen sijaan, että VR vastaisi koulutuksen järjestämisestä myös muiden toimijoiden tarpeisiin.

- Komission ehdotus uudeksi matkustajaliikenteen paketiksi puuttuu merkittävällä tavalla rautatieyritysten kaupalliseen vapauteen päättää omista lipputuotteistaan, digitaalisista myyntikanavistaan ja jakelukumppaneistaan.

VR-Yhtymä Oyj

Postiosoite
PL 488, 00096 VR

Käyntiosoite
Radiokatu 3, 00240 Helsinki

P. 029 4343

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

Y-tunnus 1003521-5

Rataverkon korjausvelan kiihtyvä kasvu on pysäytettävä

Valtion vuoden 2027 talousarvioesityksen liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan määrärahoissa näkyy valtiontalouden nykyinen heikko tilanne ja vähäinen liikkumavara. Teiden, ratojen ja vesiväylien perusväylänpitoon esitetään alle 1,3 miljardia euroa vuodelle eli noin 150 miljoonaa euroa vähemmän kuin tämän vuoden budjetissa. Radanpidon menoihin osoitetaan 50 miljoonaa euroa vähemmän vuoteen 2025 verrattuna. Myös kiihtyvä inflaatio vaikeuttaa radanpidon tulevaa määrärahatilannetta, minkä vuoksi tarvitaan myös ostovoimakorjausta.

Perusväylänpidon määrärahojen leikkaus tarkoittaa, että raideliikenteen suurin ongelma – väylien kunnossapidon korjausvelka – jatkaa kasvuaan ja lähenee jo kohta noin 1,8 miljardia euroa ensi vuoden aikana. Kehitys on täysin päinvastainen, mitä sen pitäisi olla.

Perusradanpidon leikkauksien seurauksena tilapäisten nopeusrajoitusten määrän arvioidaan kasvavan rataverkolla. Tämä heikentää junaliikenteen palvelutasoa matka-aikojen pidentyessä ja myöhästymisen lisääntyessä. Erityisen huolestuttavaa on rataverkon huonokuntoisten ja liikennerajoitteisten siltojen määrän lisääntyminen.

Kun ratojen kunnossapitoon on ratamaksun korotuksista huolimatta vähemmän rahaa, se heikentää edelleen rataverkon toimintavarmuutta erilaisten ratahäiriöiden lisääntyessä. Radan huono kunto kasvattaa myös logistisia kustannuksia ja tämä puolestaan syö Suomen teollisuuden kilpailukykyä.

Ratojen kunnon heikentyminen haittaa myös pyrkimystä edistää kilpailua Suomen raidemarkkinaan. Huonokuntoinen infra lisää riskejä operaattoreille ja tekee toimintaympäristöstä vähemmän houkuttelevan.

VR katsoo, että perusradanpidon rahoitustasoa tulisi vuonna 2027 nostaa vähintään noin +60 miljoonaa euroa. Tämä on priorisoidusti tarpeen, sillä muutoin rataverkon toimintavarmuus ja liikenteellinen palvelutaso heikkenee kiihtyvästi jo pääratаverkollakin. Rahoitusta on kohdennettava vilkasliikenteisille osuuksille.

VR haluaa toistaa aiemman ehdotuksensa siitä, että pitkällä tähtäimellä korjausvelkaa tulee vähentää yli vaalikausien kestävällä erillisellä ohjelmalla. Jos seuraavina vuosina korjausvelkaa ei kyetä lyhentämään, tulee rataverkon perusväylänpito kuitenkin säilyttää nykytasolla ja huolehtia erityisesti pääväylien nykyisestä palvelutasosta.

Raideliikenteellä on edellytykset kasvaa ja siihen tulee kilpailua, kun raideinfra on riittävässä kunnossa, rataosuuksia, asemia ja terminaaleja kehitetään ja lisätään kapasiteettia erityisesti pullonkaulaosuuksilla, jatketaan ratojen sähköistyksiä sekä rakennetaan uusia raideyhteyksiä.

Liikennejärjestelmän kestävyyden kannalta on tärkeää kasvattaa edelleen henkilöraideliikenteen kulkumuoto-osuutta Suomessa (7,7 % v. 2024), sillä rautatieliikenne on yksi vähäpäästöisimmistä ja energiatehokkaimmista liikennemuodoista.

VR-Yhtymä Oyj

Postiosoite
PL 488, 00096 VR

Käyntiosoite
Radiokatu 3, 00240 Helsinki

P. 029 4343

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

Y-tunnus 1003521-5

Karjalan radan kehittäminen tärkeää tavaraliikenteelle

Ratahankkeiden osalta hallitus esittää 149 miljoonan euron lisävaltuutta Karjalan radan kehittämiseen. Kaksoisraiteen rakentaminen Luumäki–Joutseno-osuudelle oli yksi keskeisiä hankkeita hallituksen infrapaketissa. Lisärahoitus kohdistuu mm. kaksoisraiteen rakentamiseen Lappeenranta–Lauritsala-välille sekä kohtausraiteen rakentamiselle Poiksillan liikennepaikalle.

Tavaraliikenteen kannalta tervetulleita hankkeita ovat radan sähköistys Vuokatti–Kontiomäki-välillä sekä välityskyvyn parantaminen Joensuu–Nurmes-välillä. Joensuu–Uimaharju-rataosuuden sähköistys, jonka suunnittelu nyt alkaa, on kuulunut myös VR:n tavoitteisiin.

Päärata on nostettava kehittämisen prioriteetiksi

Katsottaessa budjettivuotta pidemmälle, seuraavien vuosien tärkein kehittämiskohde Suomen rataverkolla on päärata Helsingistä Ouluun. Pääradalla liikkuvat suurimmat matkustaja- ja tavaraliikennevirrat.

Kiireisintä olisi varmistaa pääradan Helsinki–Tampere-osuuden perusparannushankkeen rahoitus riittävällä vuotuisella rahoitustasolla. Pääradan välityskyvyn ja palvelutason lisääminen Riihimäen ja Tampereen välillä tukevat niin matkustajaliikennettä kuin tavaraliikennettä koko maassa, sillä mm. uudet kohtauspaikat parantavat rataosan häiriösietoisuutta ja helpottavat tavaraliikenteen sovittamista Suomen vilkkaimmalle rataosuudelle.

Keskeneräiset väylähankkeet vievät valtaosan tulevista kehittämismäärärahoista eli uusia hankkeita ei juurikaan tämän hallituskauden aikana käynnisty valtiotalouden tilanteen ja sopeutustarpeen vuoksi. Tämän takia on erityisen tärkeää varmistaa priorisoidusti perusväylänpidon riittävä rahoitustaso, jotta ainakin pääratаverkon riittävä palvelutaso, toimintavarmuus ja turvallisuus voidaan varmistaa.

Lisäksi on tarpeellista parantaa erityisesti Savon rataa, Karjalan rataa ja Tampere–Jyväskylä-rataosaa, parantaa Hyvinkää–Karjaa-osuuden välityskykyä sekä jatkaa ratojen sähköistyksiä kohdennetusti Suomen elinkeinoelämän tarpeisiin. Lähes ¾ rautateiden tavarakuljetuksista on metsäteollisuuden kuljetuksia ja noin puolet raakapuuta. Raakapuun kuormauspaikkojen toimivuus on tärkeä osa kuljetusketjun tehokkuutta ja keskeisten raakapuun kuormauspaikkojen kehittämiseen tulisi jatkossakin kohdistaa rahoitusta.

Tulevaisuushankkeista tärkein on Lentorata. Lentoradan suurin hyöty on junaliikenteen kasvun mahdollistaminen, kun se lisää ratakapasiteettia pää- ja oikoradan yhteisellä osuudella Kerava–Pasila ja mahdollistaa junavuorojen määrän kasvamisen. Se luo myös maakunnista vaihdottoman ja nykyistä jopa 24 minuuttia nopeamman junayhteyden Helsinki-Vantaan lentoasemalle ja parantaa siten maakuntien saavutettavuutta.

VR esittää, että Lentoradan toteuttaminen olisi valmis päätettäväksi hankeyhtiömallilla seuraavalla hallituskaudella.

VR-Yhtymä Oyj

Postiosoite
PL 488, 00096 VR

Käyntiosoite
Radiokatu 3, 00240 Helsinki

P. 029 4343

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

Y-tunnus 1003521-5

Tarpeellisimpia kehittämiskohteita tulevina vuosina:

- Päärata Helsinki–Tampere: perusparantaminen ja kehittäminen, välityskyvyn lisäys ja matka-aikojen lyhentäminen
- Päärata Tampere–Oulu: välityskyvyn lisäys ja matka-aikojen lyhentäminen
- Savon radan ja Karjalan radan välityskyky, matka-aikojen lyhentäminen ja raakapuuterminaalit
- Raakapuuterminaalien kehittäminen (tärkeimpinä Riihimäki ja Turku)
- Tampere–Jyväskylä-radan välityskyvyn lisäys ja matka-aikojen lyhentäminen
- Hyvinkää–Karjaa-rataosan välityskyvyn lisääminen

Rail Nordican ohella tarvitaan kyvykkyys siirtokuormaukseen

Suomen muuttunut turvallisuuspoliittinen ympäristö pakottaa parantamaan liikenneyhteyksiä länteen huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden turvaamiseksi. Hallitus esittääkin lisärahaa yleiseurooppalaisen raideleveydellä Ouluun ja Rovaniemeen/Misiin ulottuvan radan suunnitteluun.

Rail Nordica -radalla Suomi kytketään tiiviimmin eurooppalaiseen raideverkkoon. Uusi raideyhteys yleiseurooppalaisella raideleveydellä on kuitenkin hyvin kallis ja toiminnallisesti erittäin haastava liikenneinvestointi. Eurooppalaisen raideleveyden ratayhteyttä tulisi selvittää toimialayhteistyössä ennen nyt esitettyjä maastoselvityksiä ja ratasuunnitteluja.

VR:n näkemyksen mukan Rail Nordicassa tulisi ensi vaiheessa keskittyä ratayhteyteen Haaparannalta Kemiin sekä Tornion ja Kemin satamiin. Lisäksi tarvitaan tehokkaat siirtokuormausvalmiudet. Logistiikkakuljetusten siirtoa varten tällainen kustannustehokas terminaali voisi sijaita Tornio-Haaparannassa.

Digirata-hankkeen investoinnit edellyttävät rahoituksen ennakoitavuutta

Suomi on toteuttamassa yli miljardin euron arvoista Digirata-hanketta, jossa junaliikenteen nykyisen kulunvalvontajärjestelmän (JKV) elinkaari on päättymässä, ja siksi se pitää olla korvattuna eurooppalaisella kulunvalvontajärjestelmällä (ETCS) 2040-luvulla.

Budjettiesityksessä hallitus esittää Digiradan toteutusvaiheeseen 655 miljoonan euron valtuuksia, jotka mahdollistavat ratainfran valtakunnallisen ns. Roll-out-vaiheen etenemisen sekä sen, että Väylävirasto voi allekirjoittaa tarvittavat koko rataverkkoa koskevat hankintasopimukset keväällä 2027.

Valtuudet sekä vastikään saatu Suomen ERTMS-dataradiojärjestelmää koskeva pre-FRMCS-poikkeuslupa tarkoittavat, että Digirata-hankkeen infratoteutuksen

VR-Yhtymä Oyj

Postiosoite
PL 488, 00096 VR

Käyntiosoite
Radiokatu 3, 00240 Helsinki

P. 029 4343

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

Y-tunnus 1003521-5

merkittävimmät tekniset ja rahoitukselliset epävarmuustekijät ovat nyt poistuneet ja edellytykset hankkeen etenemisen jatkumiselle ovat nyt paremmat.

Digirata on kauaskantoinen kansallinen rautatiejärjestelmän uudistushanke, joka edellyttää myös eri osapuolten sitoutumista hyvin kalliisiin investointeihin. Esimerkiksi VR:lle ETCS-kalustovarustelun merkitsee noin 200 miljoonan euron ylimääräisiä investointeja, jotka eivät tuo liiketoimintahyötyjä. Digiradan valtion rahoituksesta ja etenemisestä pitää olla varmuus, jotta kaluston omistajat voivat toteuttaa kalustoinvestointeja.

VR edellyttää, että Digiradan toteuttamisen aikataulua voidaan tarkastella uudelleen ensimmäisen rataosuuden (Tampere–Pori/Rauma-rata) valmistumisen jälkeen. Lisäksi Digiradan käyttöönottoa varten Suomeen tarvitaan muiden EU-maiden tapaan selkeä ja kilpailuneutraali hankintatuki.

VR on sitoutunut edistämään kilpailua raidemarkkinalle

Junaliikenteen kehitys on ollut viime vuosina hyvin myönteistä. VR:n henkilöjunaliikenteessä on nähty tuntuvaa kasvua ja kaukojunaliikenteessä on rikottu matkamäärissä ennätykset kolmena vuonna peräkkäin. Vuonna 2025 VR:n kaukojuniin ostettiin noin 16,1 miljoonaa matkaa. Samalla kaukoliikenteen matkustajien asiakastyytyväisyys (NPS) oli korkeimmalla tasolla kuin koskaan aiemmin eli 57. Myös VR:n kaukojunien täsmällisyys oli viime vuonna erittäin hyvällä tasolla: 89 % junista kulki aikataulussaan, mikä on 11 prosenttiyksikköä parempi kuin vuonna 2024.

Sekä täsmällisyyden että asiakaskokemuksen osalta VR sijoittuu Euroopan junayhtiöiden kärkikastiin.

Tällä vaalikaudella on käynnistetty lisää toimia kilpailun lisäämiseksi raideliikennemarkkinalla. Nykyinen hallitus kirjasi hallitusohjelmaansa useita hyviä toimia, joiden tavoitteena on lisätä tosiasiallista kilpailua ja helpottaa markkinoille pääsyä.

VR on edistänyt konkreettisin toimin kilpailua ja on sitoutunut edistämään kilpailua ja toimialan kilpailuneutraliteettia myös jatkossa mm. luopumalla asemistaan ja varikkokiinteistöistään sekä jatkamalla junakalustonsa myyntejä muille toimijoille.

Samalla VR jatkaa keskittymistä ydinliiketoimintaansa matkustajaliikenteen ja rautatielogistiikan palveluyhtiönä.

Varikkokiinteistöjen osalta tavoitteena on, että varikot siirtyvät erilliseen valtionyhtiöön vuoden 2027 aikana. Muutos varmistaa entistä paremmin, että varikot ovat kaikkien operaattoreiden käytössä tasapuolisin ehdoin.

VR katsoo, että varikoiden omistuksen siirtyessä uudelle valtionyhtiölle Pieksämäen konepaja ja Oulun projektikeskus tulisi jäädä VR:n omistukseen. Tilauspohjainen valmistavaan projektiteollisuuteen lukeutuva konepajatoiminta edellyttää jatkuvia investointeja tuotantotiloihin ja -laitteisiin, mikä ei kuulu kilpailuneutraalin kiinteistöyhtiön tehtävään. Jäykkä vuokrausmalli ei sovi asiakastarpeiden perusteella räätälöitävään

VR-Yhtymä Oyj

Postiosoite
PL 488, 00096 VR

Käyntiosoite
Radiokatu 3, 00240 Helsinki

P. 029 4343

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

Y-tunnus 1003521-5

tilauspohjaiseen valmistavaan projektiteollisuuteen, vaan tila- ja investointipäätösvallan on oltava konepajalla.

Konepajat ovat kriittisiä VR:n kasvavalle ulkoiselle projektiliiketoiminnalle ja huoltovarmuuden kannalta tärkeälle ratakalustokyvykkyydelle. Pieksämäellä valmistetaan mm. vaunuja Norjan ja Ruotsin puolustusvoimille. UPM Metsälle VR FleetCare toimittaa yli 150 raakapuuvaunua, joilla UPM korvaa ulkomaisen vaunukaluston.

VR myy ja kierrättää kalustoa hallitusohjelman mukaisesti. VR laittaa aina ensin julkiseen myyntiin käytettyä ja liikenteestä poistettua junakalustoa, jota se ei enää itse tarvitse.

Parhaillaan meneillään olevassa VR:n huutokaupassa on myynnissä 41 veturia ja 41 logistiikan tavaravaunua. Toukokuussa alkaneeseen huutokauppaan ilmoittautui 14 toimijaa. Katselmukset syyskuussa ja kauppojen viimeistely marras-joulukuussa 2026.

Viime vuosien huutokaupoissa on myyty yhteensä 17 veturia, 11 lähijunaa ja 124 tavaravaunua. Myynneillä on konkreettisesti edistetty raidemarkkinan kilpailua.

VR katsoo, että seuraavalla hallituskaudella tarvitaan lisää toimenpiteitä, joilla rakennetaan kestävä pohja Suomen raideliikenteen kasvulle ja jatketaan kilpailun edistämistä. Toimintavarma raideinfra on tärkein edellytys kilpailun lisääntymiselle. Raidemarkkina kehittyy asiakaslähtöisyyteen sekä kuluttajien ja elinkeinoelämän tarpeisiin perustuvan markkinaehtoisen liikenteen ja sitä täydentävän julkisesti rahoitetun alueellisen henkilöjunaliikenteen kokonaisuutena.

Markkinaehtoisen henkilöjuna- ja tavarajunaliikenteen tulee antaa kehittyä jatkossakin markkinaehtoisesti, eikä niihin tule käyttää julkista tukea. Julkista rahoitusta ei pidä käyttää myöskään markkinaehtoisen henkilö- ja tavarajunaliikenteen kalustoon.

Julkisesti rahoitetun henkilöjunaliikenteen kilpailutus

Vuoden 2027 budjettiesityksessä hallitus esittää liikenne- ja viestintävirasto Traficomin tilaamaan ja rahoittamaan henkilöjunaliikenteeseen eli ns. ostojunaliikenteeseen 52,9 miljoonan euron määrärahaa. Se kattaa kustannukset valtiolle kalustoyhtiölle maksettavasta kalustovuokrasta, kaluston kunnossapidosta sekä nykyisen ostoliikennesopimuksen mukaiset palvelumaksut VR:lle.

Ostoliikennesopimukseen on sisällytetty Oulun, Tornion ja Haaparannan välisen matkustajajunaliikenteen kustannukset. Lisäksi määrärahan mitoituksessa on huomioitu 2,5 miljoonan euron määräraha ostojunaliikenteen käynnistämiselle Tampere–Rauma-välille vuonna 2027.

Ostoilla valtio hankkii alueellista ja valtakunnallista junaliikennettä siltä osin kuin näitä palveluja ei pystytä järjestämään markkinaehtoisesti. Traficomin ja VR-Yhtymä Oyj:n sopimus ostojunaliikenteen hankinnasta jatkuu vuoden 2030 loppuun asti.

Liikenne- ja viestintäministeriö valmistelee parhaillaan kilpailutusta, jossa nykyisen ostojunaliikenteen suorahankinnan sijaan valtion ostama henkilöjunaliikenne 2030-luvulla tullaan kilpailuttamaan. Traficom on antanut EU:lle ennakkoilmoituksen ostoliikenteen kilpailutuksen käynnistämisestä vuonna 2027.

VR katsoo, että myös muu julkisesti rahoitettu raideliikenne eli metro- ja raitiovaunuliikenne tulee kilpailuttaa.

Hallituksen talouspoliittinen ministerivaliokunta linjasi vuonna 2025, että 2030-luvulla alkava henkilöjunaliikenteen ostoliikenne jatkuu nykyisessä laajuudessaan. Tämä edellyttää, että seuraavalla hallituskaudella varmistetaan riittävä julkinen ostorahoitus lipputuloilla kannattamattomalle henkilöjunaliikenteelle. Tulevissa budjeteissa on myös varauduttava ostojunaliikenteen kustannusten kasvuun, sillä Traficomin mukaan yleinen kustannustason nousu, järjestämistavan muuttaminen ja uusi rakenne sekä kalustoinvestoinnit lisäävät julkisen talouden kustannuksia ja vastuita.

VR pitää tärkeänä, että alueellinen saavutettavuus turvataan 2030-luvulla varmistamalla riittävä julkinen rahoitus lipputuloilla kannattamattomalle ja täydentävälle alueelliselle ostojunaliikenteelle.

Ostoliikenteen kalustoyhtiö on tärkeä askel kilpailun lisäämisessä

Osana julkisesti kustannetun henkilöjunaliikenteen uudistusta Suomeen perustettiin ostoliikenteen kalustoyhtiö hallitusohjelman ja hallituksen talouspoliittisen ministerivaliokunnan päättämien periaatteiden pohjalta. Ostoliikenteen kalustoyhtiö on käytännön edellytys sille, että tulevat ostoliikennekilpailutukset voidaan järjestää. Valtion kokonaan omistamaan erityistehtäväyhtiö RailStock Finland Oy:hyn siirtyi VR:n nykyinen ostoliikenteessä käyttämä kalusto 2.3.2026. Ostoliikenteen nykyinen kalusto koostuu pääasiassa mm. lähijunista, kiskobusseista ja yöjunavaunukalustosta.

Toisessa vaiheessa kalustoyhtiöön siirretään VR:n tilaamat uudet makuu- ja autovaunut.

Julkinen kalustoyhtiö soveltuu hyvin julkisesti rahoitettuun ostoliikenteeseen. On hyvä muistaa, että hallituksen talouspoliittisen ministerivaliokunta linjasi vuonna 2024, että markkinaehtoisiin reitteihin liittyvää kalustoa ei siirretä kalustoyhtiöön, eikä näitä reittejä kilpailuteta ostoliikenteenä. Tavaraliikennekalustoa ei myöskään siirretä kalustoyhtiöön.

Komission ehdotus matkustajaliikennepaketiksi lisää kustannuksia ja heikentää kilpailukykyä

Komissio julkaisi 13.5.2026 ehdotuksen uudeksi matkustajaliikennepaketiksi, jolla pyritään edistämään rajat ylittävää matkustamista sekä matkaketjujen muodostumista. Komissio ehdottaa rautatieyrityksille velvollisuutta antaa kaikki lipputuotteensa myytäväksi digitaalisille alustoille sekä näyttämään ja myymään kilpailevien rautatieyritysten lippuja omissa myyntikanavissaan. VR toteaa, että komission ehdotus puuttuu merkittävällä tavalla rautatieyritysten kaupalliseen vapauteen.

VR-Yhtymä Oyj

Postiosoite
PL 488, 00096 VR

Käyntiosoite
Radiokatu 3, 00240 Helsinki

P. 029 4343

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

Y-tunnus 1003521-5

VR pitää komission tavoitetta kasvattaa vähähiilisen ja energiatehokkaan rautatiematkustajaliikenteen kulkumuoto-osuutta kannatettavana. Nykymuodossaan komission ehdotus rajoittaisi kuitenkin merkittävästi rautatieyritysten mahdollisuuksia päättää omista lipputuotteistaan, digitaalisista myyntikanavistaan ja jakelukumppaneistaan.

VR haluaa nostaa esiin, että ehdotuksen myötä syntyy merkittävä riski junalippujen myynnin keskittymisestä suurten globaalien digitaalisten alustojen käsiin. VR pitää tärkeänä, että rautatieyrityksillä säilyy kaupallinen vapaus kehittää lipunmyyntikanaviaan ja palveluitaan sekä mahdollisuus valita jakelukumppaninsa. Lisääntyvä sääntely kasvattaa toimijoiden kustannuksia, mikä voi pitkällä aikavälillä näkyä korkeampina asiakashintoina ja vähentää rautatieliikenteen kilpailukykyä suhteessa muihin liikennemuotoihin.

Veturinkuljettajien koulutus tulisi siirtää opetus- ja kulttuuriministeriölle

Talousarvioesityksessä esitetään liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalta 841 000 euroa valtionavustukseen rautatiealan koulutukseen.

Nykyisin rautatiealan koulutuksen järjestäminen on VR:n päävastuulla liikenne- ja viestintäministeriön antaessa osarahoitusta koulutukseen. Valtionavustus on tähän asti kohdennettu Kouvolan rautatie- ja aikuiskoulutus Oy:lle, joka on järjestänyt veturinkuljettajien peruskoulutusta VR:n tilauksesta.

Veturinkuljettajien koulutus ei ole tällä hetkellä tasa-arvoisessa asemassa muun ammatillisen koulutuksen kanssa, sillä koulutus ei anna opiskelijalle virallista tutkintoa. Lisäksi nykyinen malli, jossa VR on pääasiallisessa vastuussa koko Suomen rautatiealan veturinkuljettajien peruskoulutuksesta, ei sovellu kilpailuneutraaliin toimintaympäristöön, mikä on keskeinen tavoite hallitusohjelmassa.

Opiskelijoiden halukkuutta koulutukseen on entisestään vähentänyt aikuiskoulutustuen lakkauttaminen. Koulutuksen järjestäminen on kuitenkin perusedellytys veturinkuljettajien riittävyyden varmistamiseksi.

VR esittää, että raidemarkkinan kilpailuneutraliteettia edistetään myös rautatiealan koulutuksen kautta. Veturinkuljettajien koulutus tulisi siirtää opetus- ja kulttuuriministeriölle, jolloin se toteutettaisiin ministeriön ohjauksella ja rahoituksella ammatillisena koulutuksena, mikä palvelisi koko rautatiealaa ja tukisi raideliikenteen kilpailuneutraliteettia ja kasvua. Myös opiskelijoiden näkökulmasta muutos olisi tervetullut, koska tällöin he saisivat virallisen ammattitutkinnon.

VR-Yhtymä Oyj

Jonna Juslin
johtaja, yhteiskuntasuhteet, viestintä ja vastuullisuus