

14.9.2021

VR Groupin vastine RAINE:n 23.8.2021 esittämään raideliikennealoitteeseen

Tiivistelmä

Suomi täyttää EU:n rautatiepaketin tavoitteet tasaveroisesta pääsystä rautatiemarkkinoille. Kilpailu henkilöliikenteessä on avattu Open Access –mallilla 1.1.2021 ja tavaraliikenteessä vuonna 2007. VR ei vastusta kilpailua. Rautatieliikenteen kasvun ja kilpailijoita houkuttelevan toimintaympäristön edellytys on riittävä ratakapasiteetti, joka tällä hetkellä muodostaa Suomessa rautatiejärjestelmän pullonkaulan.

Suomessa ostoliikenteen osuus koko junaliikenteestä on pieni verrattuna muihin EU-maihin. Tästä huolimatta VR pystyi kasvattamaan markkinaosuuden historialliseen 6,2 prosenttiin vuonna 2019. Vuosittainen ostomääräraha on 32 M€/vuosi (v. 2022–2030) ja ostosopimuksen kustannuslaskelma on julkinen. Alueellisen lähijunaliikenteen lisääminen edellyttäisi ensisijaisesti ostorahoituksen järjestämistä ja olisi kustannustehokkainta isoilla kaupunkiseuduilla.

Asemakiinteistöjen omistussuhteet eivät estä kilpailua. Senaatille siirrettiin VR:n kiinteistökehitykseen soveltuvia maa-alueita viime hallituskaudella noin 23 miljoonan euron arvosta. VR:n edelleen omistamat asemarakennukset ovat kaikkien käytettävissä kilpailuneutraalein ehdoin. Raiteet, laiturit ja muun junaliikenteen tarvitseman asemainfran omistaa Väylävirasto.

Matkustajaliikenteen kalustoyhtiön perustaminen ei ole yhteiskunnan kokonaisedun mukaista. Kalustosynergian purkautuessa kaluston käyttö ei tehostuisi, vaan päinvastoin kalustoa tarvittaisiin nykyistä suurempi määrä. Kaluston riittävyttä ei pystyttäisi varmistamaan ilman kalustoyhtiön mittavia lisäinvestointeja, mikä puolestaan johtaisi yhteiskunnan kustannusten sekä matkustajaliikenteen asiakashintojen nousuun.

Tavaraliikenteen kalustoyhtiön perustaminen ei myöskään ole yhteiskunnan kokonaisedun mukaista. Julkisomisteista tavaraliikenteen kalustoyhtiötä ei ole käytössä missään Euroopan maassa. Kaluston synergiahyödyt, sekä matkustaja- ja tavaraliikenteen että eri tavaraliikenteen asiakkaiden välillä, purkautuisivat kalustoyhtiömallin myötä, mikä johtaisi yhteiskunnan kustannusten sekä tavaraliikenteen asiakashintojen nousuun.

Kaikkiaan kalustoyhtiömalli nostaisi kalustokustannuksia investointien korkeamman riskin ja kalustoyhtiömallin edellyttämän tosiasiallisen lisäkapasiteetin vuoksi arviolta 35-65 M€/vuosi poistaen samalla yhteiskäyttöisen kaluston synergiat.

Kilpailu rautatielogistiikassa on syntynyt ja kehittyy edelleen ilman viranomaistoimenpiteitä tai julkista kalustoyhtiötä. Rautatiet ovat pääomaintensiivinen ala, joka vaatii investointeja operaattoreilta. VR on investoinut viimeisen noin 10 vuoden aikana lähes miljardi euroa omaan kalustoonsa ja investoinnit jatkuvat myös tulevaisuudessa.

VR:ää ei pääomiteta, konsernin pääomarakenne on terve. VR ei myöskään jarruta kilpailua. VR on vuosina 2014-2020 tulouttanut suomalaiselle yhteiskunnalle 0,8 miljardia euroa. Vuonna 2020 VR:n liikevaihto oli 791,9 miljoonaa euroa ja työllistimme yli 5 800 ammattilaista. Junillamme tehtiin 59,5 miljoonaa matkaa ja kuljetettiin 36,6 miljoonaa tonnia tavaraa. Liiketoiminnallisen menestyksensä kautta VR tukee suomalaisen yhteiskunnan hyvinvointia ja kestävästä kehityksestä. VR:n pilkkominen ja kaluston siirtäminen kalustoyhtiöön olisi ristiriidassa suhteessa valtion yritysvarallisuutta koskeviin tavoitteisiin.

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

14.9.2021

Henkilöjuna liikenteen kilpailu

Aloitteen väittäjä:
"EU:n IV rautatiepaketin tavoitteina on taata kaikille toimijoille tasavertainen pääsy rautatiemarkkinoille."

VR Groupin vastaus

Suomi täyttää jo nyt rautatiepaketin tavoitteet tasaveroisesta pääsystä rautatiemarkkinoille. Kilpailu Suomessa on avattu Open Access – mallilla 1.1.2021. VR ei vastusta kilpailua, vaan kehittää toimintaansa jatkuvasti valmistautuen kilpailuun. Rautatieliikenteen kasvun ja kilpailijoita houkuttelevan toimintaympäristön edellytys on riittävä ratakapasiteetti, joka on Suomessa rautatiejärjestelmän pullonkaula.


Suomessa on jo pitkäjänteisesti tehty EU:n rautatiepakettien mukaisia ratkaisuja, ja Suomi täyttää jo nyt rautatiepaketin tavoitteet tasaveroisesta pääsystä rautatiemarkkinoille. Lainsäädännöllisiä esteitä ei enää ole ja LVM:n ja VR:n välinen yksinoikeussopimuskin on päätetty viime vuoden lopussa. VR ei vastusta kilpailua, vaan on systemaattisesti kehittänyt ja tehostanut toimintaansa siitä lähtökohdasta, että jatkossa henkilöjuna liikenteen markkina on avoin kilpailulle. Uusien operaattoreiden tulo markkinoille viivästynee koronan aiheuttaman matkustajamäärien romahduksen vuoksi, mutta tapahtunee lähivuosina, vrt. Lidl vs. K- ja S-ryhmä. Väliaika tulisi käyttää ratakapasiteetin kasvattamiseen infrainvestointien avulla. Samalla tulisi edelleen kehittää ratakapasiteetin jakoperiaatteita monitoimijaympäristöön soveltuvaksi.

Kansainväliset kokemukset

Verrokkimaissa on investoitu jo ennen kilpailun avaamista merkittävästi ratakapasiteettiin

- Rautatieliikenteen kasvun ja kilpailijoita houkuttelevan toimintaympäristön edellytys on riittävä ratakapasiteetti, joka on Suomessa pullonkaula.
- Open Access -kilpailua esiintyy vilkkailla, pääosin moniraiteisilla reiteillä.
- OA-reiteillä moniraiteisen verkon osuus 80–100 % (Suomi 90 % yksiraiteinen).
- Keskimääräiset vuotuiset raideinvestoinnit 100–600 t€ / rata-km (Suomessa investointitaso matalampi 50–80 t€ / rata-km).

Open Access on laajimmin käytössä oleva kilpailumalli EU-maissa

- Open Accessin käyttöön ottaneet maat EU:ssa: 
- Kansainvälisten kokemusten perusteella Open Access edistää merkittävästi raideliikenteen käyttöä ja siten myös ympäristötavoitteiden täyttymistä.

Open Access-malli on edistänyt kilpailun syntymistä

- Palvelut ja hinnat ohjautuvat asiakkaan valinnanvapauden ja tarpeen mukaan
- Euroopassa kaikissa maissa, jossa rautatieliikenne on avattu kilpailulle, valtiollisella toimijalla on vahva markkinaosuus, esim. Saksassa DB pitää halussaan lähes koko markkinan.

Uudet operaattorit ovat investoineet uuteen kalustoon

- Operaattorit panostaneet valtaosin uuteen tai modernisoituun, nopeaan kalustoon (poikkeuksena [FlixTrain](#) Saksassa).
- Operaattorit hankkineet itse myös lipunmyyntijärjestelmänsä.

Open Access-reiteillä hinnat ovat laskeneet ja liikenne- sekä matkustajamäärät ovat lisääntyneet

- Hinnat laskeneet 20–50 %
- Vuoromäärät lisääntyneet 50–70 %
- Vuotuiset matkustajamäärät kasvaneet 3–5 %

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

14.9.2021

Henkilöjunaliikenteen kehittäminen ja ostopohjitus

Aloitteen väittäjä:

” Rautateiden henkilöjunaliikenteen kulkumuutosuus ei ole Suomessa kasvanut toisin kuin Ruotsissa, jossa se on kaksinkertaistunut sen jälkeen, kun viimeisetkin kilpailun esteet poistettiin vuonna 2009. Tavoitteena tulisi olla kansantalouden kilpailukyyn kasvattamisen lisäksi liikenteen vähäpäästöisyys. EU:n tavoitteet tukevat kuljetusten siirtämistä maanteiltä rautateille Mikäli VR:n omistajaohjaus siirrettäisiin liikenne- ja viestintäministeriöön, saisi LVM täsmällisemmän tiedon esim. ostopohjituksen kustannuksista. LVM maksaa ostopohjituksista noin 63 miljoonaa euroa vuodessa, eikä ministeriö tarkasti tiedä, mikä ostopohjituksen oikea kustannustaso on.”

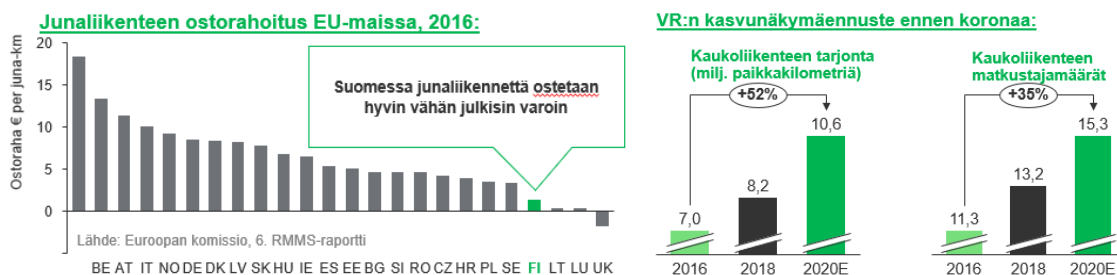
VR Groupin vastaus

Suomessa ostoliikenteen osuus koko junaliikenteestä on pieni verrattuna muihin EU-maihin – tästä huolimatta VR pystyi kasvattamaan markkinaosuuden historialliseen 6,2 prosenttiin vuonna 2019. Vuosittainen ostopohjitus on 32 M€/vuosi ja ostopohjituksen kustannuslaskelma on julkinen. Alueellisen lähijunaliikenteen lisääminen edellyttäisi ensisijaisesti ostopohjituksen järjestämistä ja olisi kustannustehokkainta isoilla kaupunkiseuduilla.

Kansainvälisesti tarkasteltuna huomattavan suuri osa Suomen liikenteestä on rahoitettu lipputuloilla. LVM:n ja VR:n välisen ostoliikennesopimuksen liitteenä oleva taloudellinen laskelma on julkinen. LVM:n ostaman liikenteen osuus koko junaliikenteestä on ollut Suomessa lähtökohtaisesti hyvin maltillinen, ja edellinen hallitus pienensi junaliikenteen ostopohjitusta merkittävästi vuonna 2016. Valtion budjetissa vuosina 2022-2030 ostoliikenteelle varattu määräraha on 32 M€ vuodessa (ei 63 M€).

VR on tästä huolimatta pystynyt kasvattamaan junaliikenteen tarjontaa toiminnan tehostamisen avulla. Raideliikenteen osuus kotimaan henkilökilometreistä nousi vuonna 2019 historialliseen 6,2 prosenttiin, mutta koronapandemia on muuttanut dramaattisesti kysyntää ja kasvunäkymiä useiden vuosien ajaksi.

Ruotsi on panostanut raiteisiin ja samalla lisännyt rahoitusta ostoliikenteeseen. Ruotsin kilpailu on järjestetty Open access -periaatteella ilman valtiollista kalustoyhtiötä. Alueellinen liikenne on läänien kilpailuttamaa, ja siihen kilpailutettuun kalustoon ovat perustaneet oman kalustoyhtiön (vrt. Pääkaupunkiseudun junakalustoyhtiö).



Yhteiskunnan näkökulmasta alueellista lähijunaliikennettä kannattaa perustaa isoille kaupunkiseuduille, joilla selvitysten perusteella on potentiaalia suurille matkustajamäärille. Ennusteet käyttäjämääristä ohjaavat päätöksentekoa sen suhteen, onko kestävä joukkoliikenne järkevää toteuttaa lähijunaliikenteenä vai esimerkiksi sähköbussiliikenteenä.

Alueellista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa koskevan päätöksenteon tueksi on selvitettävä potentiaaliset liikennöintinopeudet, matkustajamäärät ja kustannukset. Lisäksi tulee

14.9.2021

arvioida ratakapasiteetin riittävyyttä eli rataosan välityskykyä ja liikennöintikustannuksia verrattuna ennustettuihin käyttäjämääriin. Alueellisia liikennejärjestelmiä suunniteltaessa tulee huomioida, että rautatieverkko muodostaa yhtenäisen kokonaisuuden ja on tältä osin luonteeltaan erilainen kuin tieverkko. Kaikessa suunnittelussa on huomioitava koko Suomen pääosin yksiraiteisen junaverkoston ja eri liikennelajien yhteentoimivuus eli mm. tavaraliikenteen aikataulut, radan sähköistysvaihe ja asemainfra.

Kun päätös tilattavasta liikenteestä on tehty, voidaan alueelliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan sisällyttää lähijunaliikennettä koskeva liikennöintisuunnitelma, jonka mukaisesti kehitetään rataa ja seisakkeja. Uudet lähijunaliikenteet tarvitsevat kaikissa tapauksissa vähintään laiturin infran uusille pysähdyspaikoille ja useissa vaihtoehdoissa myös lisäraiteita, jos tarkoituksena on hankkia tiheää liikennettä.

Henkilöjunaliikenteen asemakiinteistöt

Aloituksen väittämä:

" Ne kiinteistöt, joihin valtiolla olisi taloudellinen intressi, eivätkä liity rautatietoimintaan, voitaisiin siirtää joko kokonaan tai osittain valtion Senaatti-kiinteistö-liikelaitokselle. Kiinteistöt, jotka liittyvät rautatietoimintaan, siirrettäisiin valtion uuteen erityistehtäväyhtiöön, jonka omistajaohjaus olisi LVM:ssä. Kiinteistöt tulisivat tätä kautta mahdollisesti kaikkien rautatietoimijoiden käytettäväksi."

VR Groupin vastaus

Asemakiinteistöjen omistussuhteet eivät estä kilpailua. Senaatille siirrettiin VR:n kiinteistökehitykseen soveltuvia maa-alueita viime hallituskaudella noin 23 miljoonan euron arvosta. VR:n edelleen omistamat asemarakennukset ovat kaikkien käytettävissä kilpailuneutraalein ehdoin. Muu asemainfra mm. raiteineen ja laitureineen on Väyläviraston omaisuutta.

Senaatille siirrettiin VR:n kiinteistökehitykseen soveltuvia maa-alueita viime hallituskaudella noin 23 miljoonan euron arvosta. VR on mukana vielä kiinteistökehityshankkeissa esimerkiksi Turussa, kun yhtiö oli tehnyt jo sopimuksen kiinteistökehittäjien kanssa ennen kuin laaja siirto Senaatille tapahtui.

Asemakiinteistöjen omistussuhteet eivät estä kilpailua. VR:n edelleen omistamat asemarakennukset ovat kaikkien käytettävissä kilpailuneutraalein ehdoin, jolloin hinnoitteluun pätee syrjimättömyys- ja tasapuolisuusvelvoite.

Kiinteistökehityshankkeet ovat usein koko asemanseutua koskevia hankkeita, jossa vanha suojeltu asemarakennus on osa konseptia.

VR Groupin omistaa seuraavat asemakiinteistöt, joissa on odotustilat:

Helsinki	Kajaani	Lahti	Siilinjärvi
Hyvinkää	Kemijärvi	Mikkeli	Tampere
Hämeenlinna	Kolari	Oulainen	Toijala
Imatra	Kotka	Parkano	Turku
Joensuu	Kouvola	Pieksämäki	Varkaus
Järvenpää	Kuopio	Riihimäki	
	Kupittaa		

Raiteet, laiturit ja muun junaliikenteen tarvitseman asemainfran omistaa Väylävirasto.

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

14.9.2021

Henkilöjunalikenteen kalustoyhtiö

Aloitteen väittäjä:

" VR:n kalusto tulisi siten siirtää valtion erityistehtäväyhtiöön, mikä tehostaisi nykyisen kaluston käyttöä. Samalla valtio saisi kaluston vuokrauksesta tuottoa, joka jää nyt kokonaan saamatta. Valtion kalustoyhtiö vastaisi siitä, että sen omistama junakalusto pysyy käyttökuntoisena ja tekisi arvion siitä, mitä kalustoa pidetään käytössä ja mikä poistetaan käytöstä. Kalustoyhtiön omistajaohjauksen tulisi olla LVM:ssä.

VR-Yhtymä Oy:n markkinaehtoista operointia harjoittavat yhtiöt jaetaan matkustajapalveluita ja tavaraliikennettä tuottaviin yhtiöihin. Näiden yhtiöiden omistajaohjaus jäisi VNK:hon."

VR Groupin vastaus

Matkustajaliikenteen kalustoyhtiön perustaminen ei ole yhteiskunnan kokonaisedun mukaista. Kalustosynergian purkautuessa kaluston käyttö ei tehostuisi, vaan päinvastoin kalustoa tarvittaisiin nykyistä suurempi määrä. Kaluston riittävyttä ei pystyittäisi varmistamaan ilman kalustoyhtiön mittavia lisäinvestointeja, mikä puolestaan johtaisi yhteiskunnan kustannusten nousuun. Vuokratuottojen rinnalla on huomioitava lisäinvestointitarve ja VR:n kannattavuuden laskusta johtuva osinkotulojen vähentyminen sekä lipun hintojen nousupaine.

Suomen rautatiemarkkina on tehokas kansainvälisessä vertailussa ja nykymalli on toimiva. Kalustoyhtiömallissa synergiahyödyt purkautuisivat, mikä johtaisi yhteiskunnan kustannusten nousuun ja raideliikennejärjestelmän tehokkuuden laskuun.

Kaluston käyttö ei tehostuisi, vaan kalustoa tarvittaisiin nykyistä suurempi määrä. Kaluston riittävyttä ei pystyittäisi varmistamaan ilman kalustoyhtiön mittavia lisäinvestointeja, mikä puolestaan johtaisi yhteiskunnan kustannusten nousuun. Kalustoyhtiöstä saatavien vuokratuottojen rinnalla on kokonaistarkastelussa huomioitava paitsi kalustoon kohdistuva lisäinvestointitarve myös VR:n kannattavuuden laskusta johtuva osinko- ja verotulojen vähentyminen sekä asiakashintojen nousupaine.

Kansainvälisen vertailun perusteella julkiset kalustoyhtiöt ovat käyttökelpoisia vain lähiliikenteen sopimusliikenteessä, jossa liikenne on julkisesti tilattua ja kustannettua, eikä volyyimiriskä ole. Markkinaehtoisessa kaukoliikenteessä ei ole julkisia kalustoyhtiöitä volyyimiriskin vuoksi.

Moderni kalusto, keskitetty suunnittelu ja kunnossapito mahdollistaa nopeat matka-ajat ja tehokkaat kierrot valtakunnallisessa raidejärjestelmässä. Elinkaarensa päässä olevan esteellisen kaluston siirtäminen kalustoyhtiöön ei edistä raideliikennejärjestelmän kehitystä tai kilpailua. Euroopassa lähiliikenteen julkisomisteiset kalustoyhtiöt panostavat nimenomaan uuteen kalustoon.

Pääkaupunkiseudun Junakalustoyhtiö Oy esimerkkinä kalustoyhtiömallista HSL:n lähiliikenteessä osoittaa, että julkinen kalustoyhtiömalli on toimiva ja yhteiskunnan kannalta järkevä tapa toimia silloin kun kyseessä on riittävän laaja lähiliikennealue, joka tosin koostaan huolimatta on ostoliikennettä ja kalustoyhtiö perustetaan uuden ja modernin kaluston uushankintaan.

Esimerkkinä kehityssuunnasta mainittakoon Iso-Britannian hallituksen toukokuussa 2021 tekemä tuore päätös, jonka perusteella raideliikennejärjestelmän pirstaloitumista, mm. kalustoyhtiöihin liittyneiden hinnoitteluhaasteiden vuoksi, pyritään korjaamaan palauttamalla raideliikennetoimintoja julkisen sektorin hoidettavaksi.

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

14.9.2021

Tavaraliikenteen kalustoyhtiö

Aloitteen väittäjä:

" VR:n kalusto tulisi siten siirtää valtion erityistehtäväyhtiöön, mikä tehostaisi nykyisen kaluston käyttöä. Samalla valtio saisi kaluston vuokrauksesta tuottoa, joka jää nyt kokonaan saamatta. Valtion kalustoyhtiö vastaisi siitä, että sen omistama junakalusto pysyy käyttökuntoisena ja tekisi arvion siitä, mitä kalustoa pidetään käytössä ja mikä poistetaan käytöstä. Kalustoyhtiön omistajaohjauksen tulisi olla LVM:ssä. Kilpailutilanteita ei koeta tasavertaisiksi, koska valtiollisella yhtiöllä on kalusto vanhastaan, mutta yksityinen sektori joutuu tekemään aina alkuinvestoinnin uuteen toimintaan. VR-Yhtymä Oy:n markkinaehtoista operointia harjoittavat yhtiöt jaetaan matkustajapalveluita ja tavaraliikennettä tuottaviin yhtiöihin. Näiden yhtiöiden omistajaohjaus jäisi VNK:hon."

VR Groupin vastaus

Tavaraliikenteen kalustoyhtiön perustaminen ei ole yhteiskunnan kokonaisedun mukaista. Julkisomisteista tavaraliikenteen kalustoyhtiötä ei ole käytössä missään Euroopan maassa. Kaluston synergiahyödyt purkautuisivat kalustoyhtiömallin myötä, mikä johtaisi välttämättömien lisäinvestointien myötä yhteiskunnan kustannusten sekä tavaraliikenteen asiakashintojen nousuun.

Julkisomisteista tavaraliikenteen kalustoyhtiötä ei ole käytössä missään Euroopan maassa.

Tavaravaunukaluston omistukseen on kolme pääasiallista mallia:

1. tavaraliikennettä harjoittavien yhtiöiden itse omistama kalusto,
2. kaluston leasing yksityisiltä kalustoyhtiöiltä (tyypillisesti 2-3 vuotta),
3. kaluston (pääosin vaunukaluston) omistus teollisuuden toimesta.

Kaluston synergiahyödyt purkautuisivat kalustoyhtiömallin myötä, mikä johtaisi yhteiskunnan kustannusten sekä tavaraliikenteen asiakashintojen nousuun. Kalustoyhtiö aiheuttaisi merkittävät käyttöastetappiot sekä tavaravaunukalustolle, joka on yhteiskäytössä eri asiakkaiden kuljetuksissa että vetokalustolle, joka on yhteiskäytössä niin eri asiakkaiden kuljetuksissa kuin myös matkustajaliikenteessä. Kalustoa tarvittaisiin nykyistä suurempi määrä, eikä kaluston riittävyttä pystyttäisi varmistamaan ilman kalustoyhtiön mittavia lisäinvestointeja, mikä puolestaan johtaisi yhteiskunnan ja asiakkaiden kustannusten nousuun.

Suomen rataverkko on pääosin (>90%) yksiraiteinen ja samoja raiteita käyttää sekä matkustaja- että tavaraliikenne, jolloin yhteiskäytön ja suunnittelun hyödyt kaluston käytön tehokkuuden osalta korostuvat jo nykytilanteessa. Yksiraiteisuuden vuoksi rataverkolle muodostuu pullonkauloja ja toiminnallinen joustavuus on matalalla tasolla.

Kalustoyhtiömalli ei tue raideliikenteen kilpailukykyä, eikä päästövähennystavoitteita. Kalusto ja sen saatavuus olisi ulkopuolisen tahon eli kalustoyhtiön investointipäätösten varassa, mikä väistämättä heikentäisi operaattoreiden liiketoimintaedellytyksiä ja strategisten tavoitteiden saavuttamista. Kalustoyhtiöllä ei olisi aitoja edellytyksiä huomioida eri teollisuusalojen asiakaskohtaisia tarpeita, jolloin palvelun laatu ja joustavuus kärsisi.

Uusien logistiikkakonseptien ja kalustoratkaisujen innovointi yhdessä asiakkaiden kanssa kuljetusten tehostamiseksi, päästöstrategioiden luomiseksi ja rautatielogistiikan kilpailukykyyn kasvattamiseksi ei ole mahdollista ilman keskeisen tuotantotekijän eli kaluston omistajuutta ja sen täyttä hallintaa.

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

14.9.2021

Kaikkeen liiketoimintaan kuuluvat investoinnit, niin myös rautatiealalla. Tämä koskee tasaveroisesti sekä VR:ää että sen kilpailijoita. Kuten kilpailijat, myös VR joutuu tekemään aina alkuinvestoinnin uuteen toimintaan. Esimerkiksi Metsä Groupin Kemian biotuotetehdasta varten VR investoi uusiin vaunuihin.

Tavarajunaliikenteen kilpailu ja investoinnit

Aloitteen väittäjä:

"Yksityinen sektori on arvioinut VR:n nykyisestä asemasta johtuvan kansantaloustappion olevan noin 400...600 miljoonaa euroa vuodessa.

Myöskään tavarajunaliikenteen hinnat eivät Suomessa kohtaa todellista hintakilpailua, kun muita toimijoita ei ole riittävästi. Suomen rautatierahdiliikenteen markkinan suuruus on ollut viimeisen 26 vuoden aikana kumulatiivisesti laskettuna noin 7 miljardia euroa. Saman ajanjakson aikana edellä mainittujen kahden yhtiön investoinnit rautatiekalustoon ovat olleet noin 0,5 prosenttia koko rautatierahdimarkkinan suuruudesta. Tätä taustaa vasten voidaan syystä puhua rautatietoimialan investointilamasta yksityissektorilla"

VR Groupin vastaus

Kilpailu tavaraliikenteessä on syntynyt ja kehittynyt edelleen ilman viranomaistoimenpiteitä tai julkista kalustoyhtiötä. Väite kansantaloudellisista tappioista ei ole realistisessa suhteessa rautatielogistiikka-markkinan kokoon, joka on yhteensä suuruudeltaan noin 400 M€. Vuonna 2020 koko VR Groupin liikevaihto oli 791,9 miljoonaa euroa ja työllistimme yli 5 800 ammattilaista. Junillamme tehtiin 59,5 miljoonaa matkaa ja kuljetettiin 36,6 miljoonaa tonnia tavaraa. VR on viimeisen 8 vuoden aikana tulouttanut yhteiskunnalle 0,8 miljardia euroa. Rautatiet ovat pääomaintensiivinen ala, joka vaatii investointeja operaattoreilta. VR on investoinut viime vuosina noin miljardi euroa kalustonsa modernisointiin.

Kilpailu rautatielogistiikassa on syntynyt ja kehittynyt edelleen ilman viranomaistoimenpiteitä tai julkista kalustoyhtiötä, vrt. Lidl vs. K- ja S-ryhmä. VR:n hyödyt yhteiskunnalle ovat kiistattomat. Vuonna 2020 liikevaihtomme oli 791,9 miljoonaa euroa ja palveluksessamme työskenteli yli 5 800 ammattilaista. Junillamme tehtiin 59,5 miljoonaa matkaa ja kuljetettiin 36,6 miljoonaa tonnia tavaraa. VR on viimeisen 8 vuoden aikana tulouttanut suomalaiselle yhteiskunnalle 0,8 Mrd euroa. Väite kansantaloudellisista tappioista ei ole realistisessa suhteessa rautatielogistiikka-markkinan kokoon, joka on yhteensä suuruudeltaan noin 400 M€.

Suomen raideliikenteelle on ominaista liikennemuotojen välinen intensiivinen kilpailu, yksiraiteisuus ja poikkeava raideleveys. Tavaraliikenteessä on ollut kilpailua eri kulkumuotojen välillä kautta aikojen. Esimerkiksi raakapuukuljetuksista 75% kuljetetaan autoilla ja vain 25% rautateitse. Myös muut teollisuuden lopputuotteiden rautatiekuljetukset kilpailevat intensiivisesti maantiekuljetusten kanssa.

Kansallinen rautateiden tavaraliikenne avautui kilpailulle vuoden 2007 alussa ja itäinen yhdysliikenne vapautui kilpailulle syksyllä 2016 ja aukesi käytännössä vuoden 2017 alussa. Tämän jälkeen rautatielle on tullut useita toimijoita, joiden markkinaosuus rautatiekuljetuksista muodostaa nykyisin noin 10 %.

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

14.9.2021

Markkinoiden toiminnan valvonta on viranomaisvastuulla, eikä rautatielogistiikkamarkkinoiden toiminnassa tai hinnoittelussa ole havaittu epäkohtia. Rautatiet ovat pääomaintensiivinen ala ja vaatii investointeja operaattoreilta. Kalustoa on suoraan saatavilla ulkomailta Suomeen sekä veto- että vaunukaluston osalta kilpailukykyiseen hintaan.

Poikkeava raideleveys ei muodosta estettä markkinoille tulolle Suomessa. Uudet operaattorit ovat itse investoineet sekä uuteen vaunu- että vetokalustoon. Suomen raidemarkkinan erityispiirteisiin kuuluvasta, muusta Euroopasta poikkeavasta raideleveydestä huolimatta lukuisat kalustotoimittajat ovat kiinnostuneita toimittamaan sekä veto- että tavaravaunukalustoa Suomeen. Tästä osoituksena esimerkiksi viimeaikaiset Dr19- ja Sr3-vetureiden kilpailutukset ja Finnwagon-vaunujen hankinta. VR on investoinut viimeisen noin 10 vuoden aikana lähes miljardi euroa kaluston modernisointiin, joten yleisellä tasolla ei voida puhua raideliikennejärjestelmän investointilamasta.

Tavaraliikenteen rajaliikennepalvelut

Aloitteen väittäjä:

”Rajaliikennepalvelut ovat jääneet VR-Yhtymä Oy:lle historiallisista syistä, vaikka niiden tulisi olla yksiselitteisesti viranomaistehtäviä, jotta palveluntarjoajan kilpailuneutraalius voidaan taata. Rajaliikennepalveluiden ollessa VR-Yhtymä Oy:n hoidossa saa yhtiön tavaraliikennedivisioona VR Transpoint tästä järjestelystä vastikkeetonta kilpailuetua. VR Transpointin tulisi kohdata samat palvelupaikkojen ja rajaliikennepalveluiden kustannukset kuin muidenkin toimijoiden. Tähän kytkeytyvät sanomavälitys- sekä veto- ja laskumäkipalvelut, jolloin rajaliikenteen kokonaisuus on VR:n hallussa.”

VR Groupin vastaus

VR:n kanta rajaliikenteen kysymykseen on antaa markkinoiden muodostua kunnolla ja antaa niiden löytää tehokkain ratkaisu rajaliikenteen hoitoon eri operaattoreiden kesken. Venäjän rajaliikenne on ollut käytännössä auki kilpailulle vuoden 2017 alusta lähtien ja jo tuolloin markkinoilla on tapahtunut merkittäviä muutoksia. Nykyinen rakenne ei siis ole este kilpailulle.

LVM on omissa selvityksissään todennut nykymallin neutraliteetin olevan kyseenalainen ja on esittänyt rajaratapihoille erillistä rajaliikenteen vaihtotyöoperaattoria, joka vastaisi sekä rajapalvelusta että vaihtotyöpalvelusta rajaratapihoilla. Vaihtoehtoisena kehitysmallina LVM on esittänyt rajaratapihatoimintojen kilpailutusta.

VR:n kanta rajaliikenteen kysymykseen on antaa markkinoiden muodostua kunnolla ja antaa niiden löytää tehokkain ratkaisu rajaliikenteen hoitoon eri operaattoreiden kesken. Venäjän rajaliikenne on ollut käytännössä auki kilpailulle vuoden 2017 alusta lähtien ja jo tuolloin markkinoilla on tapahtunut merkittäviä muutoksia. Nykyinen rakenne ei siis ole este kilpailulle.

VR tarjoaa omaehtoisesti ainutlaatuista palvelua kilpailijoilleen markkinoille mukaan pääsemiseksi. Tämä on hyvä pohja laajentaa rajaliikenteen markkinoita hallitusti. Rajapalvelulla rautatieliikenteessä tarkoitetaan VR:n tarjoamaa palvelukonseptia, jossa VR ottaa vastaan Venäjältä saapuvat vaunut venäläiseltä operaattorilta RZD:ltä ja luovuttaa vaunut eteenpäin muille operaattoreille Suomen rajojen sisäpuolista operointia varten.

Palvelun avulla VR mahdollistaa kansainvälisen liikenteen operoinnin kilpailijoilleen ilman omaa sopimusta RZD:n kanssa tarjoten samalla pääsyn VR:n rajaliikenteen

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

14.9.2021

tietojärjestelmien palvelun piiriin. Kilpailijoiden on mahdollista laatia myös suorat sopimukset RZD:n kanssa, joten VR:n palvelun käyttö ei ole heille pakollista. Sopimusten laatiminen voi olla pitkäkestoinen ja kallis prosessi. VR tarjoaa palvelua neutraalin kilpailuympäristön mahdollistamiseksi.

Rajavaihtotyöpalvelulla tarkoitetaan rajaliikenteeseen liittyvää, raja-asemilla tapahtuvaa vaunujen vaihtotyö- ja lajittelupalvelua, jota VR myös tarjoaa omaehtoisesti. Veto- ja laskumäkipalvelut eivät millään tavoin liity rajaliikenteen kokonaisuuteen. Muut operaattorit tekevät jo nyt linjavetoa ja laskumäet ovat samoilla ehdoilla kaikkien toimijoiden käytössä.

Valtion yhtiöomaisuuden ohjaus

Aloitteen väittäjä:

" Yhtiötä pääomitetään liikaa ja se käyttää monopoliasemaansa hyväksi hintaneuvotteluissa. Tästä herää kysymys, ohjataan VR:n toimintaa yhteiskunnallisten tavoitteiden näkökulmasta, vai annetaan yhtiön ohjata toimintaansa itse. HSL -kuntayhtymän hallitus otti kokouksessaan 15.6.2021 voimakkaasti kantaa valtion omistajaohjaukseen VR:n osalta ja totesi, että monopolitoimija kykenee tehokkaasti jarruttamaan kilpailun toteutumista ja vääristämään sen tasapuolisuutta, jos määrätietoinen omistajaohjaus ei sitä estä. VR-Yhtymä Oy:n markkinaehtoista operointia harjoittavat yhtiöt jaetaan matkustajapalveluita ja tavaraliikennettä tuottaviin yhtiöihin. Näiden yhtiöiden omistajaohjaus jäisi VNK:hon."

VR Groupin vastaus

VR-konsernia ei pääomiteta. VR ei myöskään jarruta kilpailua. VR noudattaa kaikessa toiminnassaan lakia ja se on liiketoiminnallisin perustein valtiolle voittoa tuottava osakeyhtiö, joka liiketoiminnallisen menestyksensä kautta tukee suomalaisen yhteiskunnan hyvinvointia ja kestävästä kehitystä. VR on vuosien aikana 2014-2020 jakanut Suomen valtiolle osinkoina ja pääomanpalautuksina 0,8 miljardia euroa, jotka ovat korvamerkitsemättöminä hyödyttäneet koko yhteiskuntaa. VR:n pilkkominen ja kaluston siirtäminen kalustoyhtiöön olisi ristiriidassa suhteessa valtion yritysvarallisuutta koskeviin tavoitteisiin.

VR noudattaa kaikessa toiminnassaan lakia, eikä yhtiön pilkkomisella tule vaarantaa valtion omistaman yritysvarallisuuden kannattavaa kasvua ja arvon nousua. VR on liiketoiminnallisin perustein valtiolle voittoa tuottava osakeyhtiö, joka liiketoiminnallisen menestyksensä kautta tukee suomalaisen yhteiskunnan hyvinvointia ja kestävästä kehitystä.

Vuoden 2020 omistajapoliittinen periaatepäätös edellyttää, että valtion yhtiöomaisuuden hoidossa tavoitellaan mahdollisimman hyvää yhteiskunnallista ja taloudellista kokonaistulosta. Periaatepäätöksessä on todettu, että yhtiöiden taloudellinen tulos muodostuu yhtiöiden arvon pitkäjänteisestä kehityksestä ja voitonjaosta. Taloudellisen tuloksen osalta tavoitteena on pitkäjänteisesti rakentuva kannattava kasvu ja omistuksen arvon nousu.

VR:ää ei pääomiteta, konsernin pääomarakenne on terve. VR ei myöskään jarruta kilpailua. VR on vuosien aikana 2014-2020 jakanut Suomen valtiolle osinkoina ja pääomanpalautuksina 0,8 miljardia euroa, jotka ovat korvamerkitsemättöminä hyödyttäneet koko yhteiskuntaa. VR:n pilkkominen ja kaluston siirtäminen kalustoyhtiöön olisi ristiriidassa suhteessa valtion yritysvarallisuutta koskeviin tavoitteisiin.

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

14.9.2021

Kalustoyhtiömallin kantavana ajatuksena on, että VR:n omistama kalusto siirrettäisiin kalustoyhtiöön, kun taas muut, todennäköisesti ulkomaiset operaattorit, saisivat pitää mahdollisen oman kalustonsa edelleen omistuksessaan. VR-konserni on investoinut viimeisen noin 10 vuoden aikana lähes miljardi euroa kaluston uusinvestointeihin ja modernisointiin. Kalustoyhtiö vaarantaisi VR:n toimintaedellytykset sekä kilpailuneutraaliteetin.

Vastuullisuus on VR:n strategian keskiössä ja liiketoimintatavoitteet keskittyvät omistajaohjauksen periaatepäätöksen mukaisesti mahdollisimman hyvän yhteiskunnallisen ja taloudellisen kokonaistulon saavuttamiseen. Edellä todetulla tavalla kalustoyhtiömalli nostaisi kalustokustannuksia investointien korkeamman riskin ja kalustoyhtiömallin edellyttämän tosiasiallisen lisäkapasiteetin vuoksi arviolta 35-65 M€/vuosi poistaen samalla yhteiskäyttöisen kaluston synergiat.

Liiketoiminnan riskitaso kasvaisi, kun liiketoiminnallinen osaaminen erotettaisiin kalustoinvestoinneista. Todennäköistä on, että myös VR:n hallinto- ja pääomakustannukset nousisivat ilman liiketoiminnallisia tai yhteiskunnallisia hyötyjä.

VR-Yhtymä Oy

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