

27.9.2024

Julkinen

Eduskunta  
Liikenne- ja viestintävaliokunta

Viite: U 37/2024 vp

**VR-Yhtymän kommentit valtioneuvoston kirjelmään eduskunnalle komission ehdotuksesta maa- ja multimodaaliliikennettä koskevien valtioneuvoston suuntaviivoiksi ja ehdotuksesta komission asetukseksi tiettyjen raide-, sisävesi- ja multimodaalisen liikenteen alan tukimuotojen toteamisesta sisämarkkinoille soveltuviksi**

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

Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa sekä Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiassa on asetettu tavoitteeksi ympäristöystävällisen ja energiatehokkaan rautatieliikenteen kulkumuoto-osuuden nostaminen. Komission ehdotus maa- ja multimodaaliliikenteen suuntaviivoista ja liikennealan ryhmäpoikkeusasetuksesta on suunnattu helpottamaan nykyisiä hallinnollisia menettelyjä sekä laajentamaan tuen piirissä olevia kohteita maa- ja multimodaaliliikenteeseen.

Rautatieliikenteellä on tärkeä sosioekonominen tehtävä kestävän, energiatehokkaan, sosiaalisesti osallistavan ja ympäristöystävällisen liikenteen tarjoajana. Jotta EU saavuttaisi ilmastoneutraaliustavoitteensa vuoteen 2050 mennessä, liikennemuotosiirtymää rautateille on nopeutettava.

Kestävä maaliikenne on ehdotuksessa määritelty tarkoittamaan tavaroiden tai matkustajien kuljettamista raiteilla, sisävesillä tai käyttäen kestävästä multimodaalista kuljetusta, kun kyseiselle kuljetukselle on olemassa vaihtoehtoinen kuljetusmuoto, joka aiheuttaisi suuremmat ulkoiset kustannukset. VR katsoo, että mahdollisen tuen piirissä olevia kohteita tarkasteltaessa painotus tulee olla kestävässä ja energiatehokkaissa liikennemuodoissa.

**Valtiontuki julkisesti omistetulle ostoliikenteen kalustoyhtiölle**

Komission ehdotuksen mukaan tukea raidekuljetuksia varten tarkoitettujen kulkuneuvojen hankintaan voisi myöntää ainoastaan raidealan uusille tulokkaille, pk-yrityksiksi luokiteltaville rautatieyrityksille tai raidealan leasingtoiminnan harjoittajille. Mikäli tukea uusille toimijoille päädytään myöntämään, tulee varmistaa, että tuki ei vääristä avoimien markkinoiden toimintaa.

Valtioneuvosto esittää asetukseen omaa erillistä kirjausta sille, että tukea olisi mahdollista myöntää myös julkisesti omistetuille

27.9.2024

Julkinen

kalustoyhtiöille, jotka vuokraavat kalustoa markkinoilla toimivien operaattoreiden tai hankinnasta vastaavien kansallisten viranomaisten käyttöön. VR toteaa, että hallituksen talouspoliittinen ministerivaliokunta linjasi 26.6.2024 julkisesti tuetun ostoliikenteen kalustoyhtiön perustamisesta hallitusohjelman mukaisesti. Markkinaehtoisin reitteihin liittyvää kalustoa ei siirretä kalustoyhtiöön kuten ei myöskään tavaraliikennekalustoa. Talouspoliittisen ministerivaliokunnan päätös ja hallitusohjelman kirjaus, jonka mukaan julkista tukea ei osoiteta markkinaehtoisesti toimiville reiteille, rajaa julkisesti omistetulle kalustoyhtiölle mahdollisesti suunnattavan tuen ainoastaan ostoliikenteessä käytettävään kalustoon.

### **Tuki, joka on korvausta julkisten palvelujen käsitteeseen kuuluvien velvoitteiden täyttämistä raiteiden tavaraliikenteessä**

Valtioneuvosto esittää kantanaan, ettei rautatieliikenteen osalta valtiotukisuuntaviivoja tulisi laajentaa tavaraliikenteeseen. VR kannattaa näkemystä. Rautatieliikenteen tavarakuljetukset avautuivat kilpailulle vuoden 2007 alussa. Tavarajunaliikenne toimii Suomessa markkinaehtoisesti, eikä siihen ole tarpeellista kohdistaa valtiontukea.

### **Yhteentoimivuuden parantamiseen tarkoitettu tuki**

Yhteentoimivuuden parantamiseen tarkoitettua tukea voitaisiin myöntää suuntaviivoissa erikseen lueteltuihin investointeihin muun muassa eri teknologioihin. Ehdotuksessa on erikseen mainittu eurooppalaiseen junakulunvalvontajärjestelmään (ERTMS/ETCS) liittyvät teknologiat, tulevaisuuden rautatieliikenteen viestintäjärjestelmä FRMCS, automaattinen junanhallinta ATO ja digitaalinen automaattikytkentä DAC.

Tukikelpoisia kustannuksia olisivat kaikki yhteen toimivuuden mahdollistamiseksi tehtävien investointien toteuttamiseen tarvittavat tai siihen liittyvät kustannukset, tutkimuksiin, testaukseen ja hyväksymiseen sekä pilotti- ja prototyyppilaitoksiin liittyvät kustannukset ja aiemmin asennetun teknologian päivittämisestä aiheutuvat kustannukset. ERTMS- ja DAC-investointeihin (Digirata ja Digitaaliset automaattikytkimet) myönnettävää tukea voitaisiin poikkeuksellisesti pitää oikeasuhteisena, jos se on enintään 80 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista.

VR pitää tärkeänä, että yhteen toimivuuden parantamiseen tarkoitettu mahdollinen tuki on kirjattu koskemaan rautatieliikenteen kehittämiselle välttämättömiä investointeja digitaalisuuteen ja turvallisuuteen. Kyseisten teknologioiden EU-sääntelyn edellyttämä käyttöönotto tulee aiheuttamaan kaluston omistajille erittäin merkittäviä investointitarpeita ja -kustannuksia. Koska teknologioiden kehittyminen on nopeasyklistä, tukea tulee olla mahdollista myöntää myös pilotti- ja prototyyppilaitoksiin liittyviin kustannuksiin sekä aikaisemmin asennetun teknologian päivittämisestä aiheutuviin kustannuksiin, kuten ehdotukseen on kirjattu.

27.9.2024

Julkinen

Rautatieliikenteen kaluston elinkaari on pitkä, jopa 40 vuoteen ulottuva ja EU-sääntelyn kehittyminen edellyttää säännöllisiä päivityksiä kalustoteknologiaan. Ehdotuksessa on myös perustellusti huomioitu ERTMS- ja DAC-investointien laajuus ja suuruusluokka, määrittelemällä tuki oikeasuhteiseksi, mikäli se on enintään 80 % tukikelpoisista kustannuksista.

Suomen Digirata-hankkeessa digitalisoidaan ja modernisoidaan junakulunvalvonta ottamalla käyttöön moderni eurooppalainen raideliikenteen hallintajärjestelmä ERTMS ja siihen liittyvä rautateiden viestintäjärjestelmä FRMCS. ERTMS:n käyttöönotto edellyttää sekä rataverkon että junakaluston varustamista raideliikenteen kulunvalvontajärjestelmä ETCS:llä. Suomen rataverkolla otetaan ERTMS käyttöön vaiheittain vuosina 2026–2040 ja se tulee edellyttämään ETCS-veturilaitteiston asentamista kalustoon. VR on jo käynnistänyt ETCS-hankintaprojektin.

Suomessa toimiville kaluston omistajille ETCS:n käyttöönotosta aiheutuva kustannus on erittäin merkittävä, arvion mukaan noin 257 miljoonaa euroa. Suomessa toimivat raideliikenneoperaattorit ja liikenteen tilaajat ovat käyneet vuoropuhelua Liikenne- ja viestintäministeriön kanssa koskien junien varustamista eurooppalaisella raideliikenteen kulunvalvontajärjestelmällä ETCS:llä ja ehdottaneet, että kaluston ETCS-varustelulle myönnettäisiin kansallista tukea rautatieliikenteen kilpailukyvyyn ja järjestelmätason yhteiskunnallisen hyödyn takaamiseksi. Kaluston omistajille hyöty-kustannussuhde ETCS-veturilaitteiston käyttöönotosta on liiketaloudellisesti alhainen.

### **Toimintatukiohjelmat kuljetusten ulkoisten kustannusten vähentämiseksi**

Komission ehdotus mahdollistaa energiatehokkaiden ja liikenteen päästöjä vähentävien yhdistettyjen kuljetusten tukemisen. Vuonna 2018 säädetyn kansallisen ajoneuvoverolain pykälän 34 puitteissa voi hakea 50 euron palautusta ajoneuvoverosta jokaisesta kansainvälisen kuljetuksen osana olevasta kuorma-auton rautatiekuljetuksesta. Nykyinen yhdistettyjen kuljetusten tuki kuljetusta tilaaville asiakkaille ei siis kata yleisesti yhdistettyjen kuljetusten osana kuljetettavia kuljetusyksiköitä kuten kontteja ja intermodaalitrailereita.

VR-Yhtymä Oyj

Jonna Juslin

johtaja, yhteiskuntasuhteet, kansainväliset asiat ja vastuullisuus