

Mielipide

Kirjoita tai meilaa!

- Mielipidekirjoituksia voi lähettää sähköpostilla: kl.mielipide@kauppalehti.fi tai postiosoitteella: **Kauppalehti/mielipide, PL 189, 00101 Helsinki**
- Mielipidesivulla omalla nimellä julkaistavien tekstien maksimipituus on noin 2500 merkkiä.
- Kauppalehti pidättää itsellään oikeuden tekstien lyhentämiseen ja stilisoimiseen.
- Kirjoituksista ei makseta palkkioita eikä niitä palauteta.

Suomessa lahoaa rautatiepolitiikka

Timo Korhonen ja **Tapio Väärämäki** ovat huolissaan (KL 9.12.) Suomen rataverkoston lahoamisesta käsin. Kannan samaa huolta, mutta eriyistä. Kirjoittajat nähtävästi pitivät huonona muun muassa pääjohtaja **Henri Kuitusen** ja hallituksen puheenjohtaja **Antti Lagerroosin** eroa.

Noin kymmenen vuotta sitten pääjohtaja Kuitunen puhui sen puolesta, että Keravan ja Lahden välinen oikorata on rakennettava. Hän perusteli rataa sillä, että yhteydet Helsingistä Itä-Suomeen ja Venäjälle nopeutuvat. Tärkeimpänä hän sekä tuolloinen liikenne ministeri pitivät sitä, että oikoradan rakentaminen helpottaa pääradan liikennettä. Siksi voitaisiin lisätä junia ja nostaa nopeuksia kuljettaessa muualle Suomeen.

Tuolloin VR ja muut oikoradan tukijat kertoivat, että nopein matka-aika Helsinki-Lahden putoaa 80:sta 44:ään minuuttiin, mutta "unohtivat" kertoa kuinka paljon matka-aikaa oli-

si säästynyt vanhaa yhteyttä parannettaessa (arvelen, että matka-aika olisi kutistunut Riihimäenkin kautta noin 55 minuuttiin muiden tulevien rataparannuksien johdosta). Yhtä lailla "unohtui" kertoa että neljän raiteen rakentaminen välille Kerava-Riihimäki olisi maksanut noin kolmasosan oikorataa verrattuna.

Parempi vaihtoehto olisi ollut keskittyä parantamaan pääradan Kerava-Riihimäki kapasiteettia. Näin olisi voitu parantaa junatarjontaa ja joustavuutta erottamalla nopeakulkuiset kaukojunat paikallisjunista ja nopeuttaa yhteyksiä eri suunnista olemassa olevaa rataa käyttämällä.

Noin 350 miljoonan euron tuhlauksen jälkeen meillä on oikorata, mutta pääradan ongelmat eivät ole helpottaneet ja jälleen VR:n johto samoine tukiryhmineen väittää, että junaliikennettä pääradalla ei voi kehittää ilman lisäraiteita. Oikoradalla junia rasitetaan koerotetulla ratamaksulla, minkä

takia VR:n tavarajunat kulkevat Riihimäen kautta syöden pääradan kapasiteettia. Toisaalta VR ottaa itselleen tukiaisia, koska oikoradan Z-junat ovat ostoliikennettä. VR:n mukaan radalla ei ole taloudellisia perusteita ajaa taajamajunia.

Rataverkoston kuntoa on parannettava ja junaliikenne on loistava investointimahdollisuus. Se pitää kuitenkin tehdä niin, että poliittiset päättäjät todella päättävät asioista eivätkä anna vallan valua "vanhalle kaartilille". Esimerkkini kertoo VR:n "veljeskunnan" vahvistavan aina VR:n väitteet totuudeksi. VR:n monopoliasema estää muiden asiantuntijoiden äänen kuulamisen. Toivon, että junaliikenteen kilpailuttaminen mahdollistaa kiskoliikenteen kehittämisen ja valtion rahojen käyttämisen kaupunkien, kuntayhtymien, lautojen ja yritysten kehitysuunnitelmien eikä vain VR:n toivomuslistan mukaan.

Keith Dawson
Espoo



VR puhuttaa. Oikorata ja VR:n asiakaspalvelu ihmetyttävät kirjoittajia.

Miksi VR:n investoinnit eivät näy asiakaspalvelussa?

"Lahoaako Suomen rataverkosto käsiin?", kysyivät **Tapio Väärämäki** ja **Timo Korhonen** Kauppalehden mielipidesivulla 9.12.2008. He tähdentävät investointien tärkeää merkitystä kilpailukykyyn. Kilpailukykyyn kannalta valtiiovallan tulisi nykyistä paremmin pitää huolta siitä, että investoinnit rataverkkoon ja junakalustoon ovat riittävät ja synkroonissa toistensa kanssa.

Tämä on tietysti totta. Mutta rautatieliikenteen kilpailukyky riippuu paljon enemmän siitä, miten investoinneilla aikaansaadut tekniset edellytykset osataan hyödyntää asiakkaitten tarpeiden mukaisik-

si kuljetuspalveluiksi.

Otetaan esimerkki henkilöliikenteestä: Pääjohtaja **Henri Kuitunen** totesi logistiikka 4/5/03 lehdessä: "Kaikki tutkimukset yksiselitteisesti osoittavat, että matkustustavan valinnan tärkein peruste on matkan kuluva aika."

Kuitenkin tilastot kertovat, että vuonna 1992 matka Helsinki-Tampere taittui veturijunalla aikaan 1,38. Kymmenen vuotta myöhemmin, vuonna 2002, matka-aika Pendolinolaksi oli 1,37. Oli säästetty yksi minuutti, vaikka oli investoitu rataan kolme miljardia vanhaa markkaa, ja ostettu veturijunan tilalle Pendolino. Tilanne

investointien hyödyntämisessä oli sama tai jopa huonompi muilla rataosilla: investointeja ei silloin hyödynnetty "viimeiselle riville".

Miten asia osataan nyt? Kumpi on "viimeisen rivin" kannalta edullisempaa, investoinnit rautatieinfraan (rataan, juniin) vai investoinnit kilpailukyvyyn parantamisen osaamiseen?

Kysymys "kilpailukyvyyn parantamisen osaamisesta" on tärkeä. Se on monitahoinen, ja se on valtion omistajaohjauksen ominta alaa.

Pekka Haavisto
dipl.ins. Helsinki
VR johtaja, eläkkeellä

Aiheettomat lähdeverot kannattaa selvittää ajoissa

Suomalaisilla yrityksillä on arvioiden mukaan saamatta takaisin useita kymmeniä miljoonia euroa aiheettomasti perittyjä lähdeveroja. Syynä on EU-alueella voimassa oleva osinkoja koskeva verotuskäytäntö, jonka mukaan jäsenvaltioilla on oikeus itse päättää välittömään verotukseen liittyvästä lainsäädännöstään ja sen soveltamisesta.

Siksi etenkin sijoitusrahastojen ja työeläkelaitosten kannattaa selvittää lähdeverotilanteensa ennen vuodenvaihdetta, sillä ainakin osa aiheettomista lähdeveroista voi olla mahdollista saada takaisin. Sijoitusrahastot ja työeläkelaitokset ovat sijoittaneet kymmeniä miljardeja euroja eurooppalaisiin osakkeisiin, joi-

den osingoista on maksettu huomattavia summia lähdeveroja.

Osinkojen lähdeveroon liittyvät kysymykset ovat herättäneet runsaasti keskustelua EU-alueella. Euroopan komissio onkin lisännyt toimia, joilla syrjiviä verotuskäytäntöjä voitaisiin estää. Syrjivästä käytännöstä on kyse, jos verotuskäytäntö on vieraan EU:n jäsenmaan verovelvolliselle ankarampi kuin saman jäsenmaan verovelvolliselle. Tähän mennessä on saatu muutama lupaus ennakkopäätös syrjivien verotuskäytäntöjen käsittelystä. Kun Euroopassa on vireillä riittävästi uusia hakemuksia, myös myönteisiä pilotti-tapauksia saadaan lisää.

Suomi on osaltaan selvittä-

nyt omia verotusmenettelyjään osinkojen lähdeveroissa. Korkein hallinto-oikeus ja keskusverolautakunta ovat keväällä todenneet, että lähdevero tulee jättää perimättä, jos se johtaa ulkomaalaista osingonsaajaa syrjivään tilanteeseen.

Yritysten tulisi selvittää hyödyntämättä jääneet lähdeveronsa ja tarvittaessa laatia hakemus maksun takaisin saamiseen. Hakemuksen käsittelyajassa ja -prosessissa on suuria maakohtaisia eroja. Joka tapauksessa yritysten kannattaa aktiivisesti hakea saatavien takaisin, jotta syrjivistä käytännöistä päästään eroon.

Antti Leppänen
johtaja, KPMG
Riitta Laine
johtaja, osakas

Kaarlo A.

