

Valtiovarainvaliokunta
Liikennejaosto
Helsinki

Viite: Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2016
(HE 30/2015 vp)

LINJA-AUTOLIITON LAUSUNTO VALTION TALOUSARVIOSTA VUODELLE 2016

Linja-autoliitto lausuu otsikkoasiasta seuraavaa.

Ostoliikenteen muuttaminen markkinaehtoiseksi palveluksi

Linja-autoliitto pitää myönteisenä sitä, että valtion talousarvioehdotus mahdollistaa valtion rahoittamassa joukkoliikenteessä rakenteellisia uudistuksia ja tasoittaa eri liikennemuotojen välistä kilpailuvääristymää. Joukkoliikenteen säästöt kohdennetaan nyt junaliikenteeseen eli sinne, missä julkinen tuki vääristää markkinoita ja on tähän asti tehokkaasti estänyt kannattavan linja-autoliikenteen harjoittamisen.

Linja-autoliitto korostaa sitä, että talousarvioehdotuksen perusteella lakkautettavat junavuorot korvataan lähes kokonaisuudessaan kaupallisin perustein tarjottavilla linja-autovuoroilla ilman valtion tukea. Suurin osa lakkautettavista junareiteistä on jo nyt hoidettu merkittävältä osin linja-autoliikenteenä.

Ensi vuonna toteutettavat muutokset tarkoittavat Linja-autoalalle uutta tuloa ja toimeliaisuutta yli 300 000 uuden matkan ja matkustajan myötä ml. myönteiset alueelliset ja paikalliset työllisyysvaikutukset.

Linja-autoliiton esitys joukkoliikenteen julkisesta rahoituksesta

Linja-autoliiton saamien tietojen mukaan liikenne- ja viestintäministeriössä valmistellaan joukkoliikenteen sääntelyn laajempaa uudistusta. Tässä vai-



heessa on tärkeää se, että valtion talousarvioesityksessä turvataan joukkoliikenteen rahoitustaso siten, että markkinoita koskevat muutokset voidaan toteuttaa myös taloudellisesti järkevällä tavalla.

Linja-autoliiton arvion mukaan nyt esitetyt määrärahat mahdollistavat esimerkiksi palvelusetelin ja muiden rahoituskeinojen käytön heikoimmin kannattavien palvelujen turvaamiseksi. Olennaista on se, että yksin määrärahat eivät ratkaise joukkoliikenteen palvelukysymystä. Määrärahojen ohella merkityksellistä on se, miten toiminta organisoidaan ja miten markkinoita hyödynnetään palvelujen toteuttamiseksi ja turvaamiseksi.

Rakenteelliset ongelmat

Linja-autoliiton havaintojen mukaan joukkoliikenteen rahoituksen ongelmat johtuvat vuoden 2009 joukkoliikennelain seurauksista. Toimivaltaiset viranomaiset ovat yhdessä lainsäädännön rajoittavien tulkintojen myötä tulleet tilanteeseen, jossa linja-autoliikenteeseen on muodostunut kahdet erilliset markkinat: julkisen sektorin toteuttama liikenne ja linja-autoyritysten kaupalliset palvelut. Yhteistuotannon etuja on menetetty monelta osin byrokraattisin päätöksin.

Linja-autoliitto korostaa, että alan kustannustason nousu on ollut viime vuosina hyvin maltillinen: se on vastannut yleistä inflaatiotasoa ollen ajoittain sen alle. Inflaatio ei siten selitä julkisen sektorin järjestämän joukkoliikenteen rahoitusongelmia. Linja-autoliiton näkemyksen mukaan kyse on enemmän siitä, että joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset ovat omilla toimillaan aiheuttaneet ja jopa syventäneet joukkoliikenteen ongelmia.

Erityisen valitettavaa on ollut havaita se, että liikenne- ja viestintäministeriön hyvät tavoitteet markkinaehtoisen joukkoliikenteen edistämiseksi eivät näy keskusvirastotasolla, saati ELY-keskusten alueellisessa toiminnassa. Tämän vuoksi joukkoliikenteen lainsäädännön korjaavilla toimilla on kiire.

Yhtenä esimerkkinä epäonnistuneesta julkisen sektorin ICT-hankkeesta on valtion ja kuntien Waltti-järjestelmään perustuva toimintamalli, joka on tehokkaasti sulkemassa markkinaehtoisen linja-autoliikenteen toimintaedellytyksiä maakunnissa. Waltti-järjestelmään liittyvät merkittävät tekni-



set ja toiminnalliset ongelmat antavat vielä mahdollisuuden korjaaviin toimiin. Tämä edellyttää kuitenkin vahvaa poliittista ohjausta Liikenneviraston ja ELY-keskusten suuntaan.

Linja-autoliiton esitys on se, että joukkoliikenteen rahoitus- ja maksujärjestelmät toteuttaisiin keskistettyjen tietojärjestelmien sijaan uusinta tekniikkaa ja digitalisaatiota hyödyntäen. Tällainen toimintamalli perustuu markkinoiden ja yritysten osaamisen hyödyntämiseen siten, että julkinen sektori rahoituksellaan edistää markkinoiden syntymistä. Tähänastiset toimet ovat johtaneet siihen, että julkinen sektori on ottanut ja ottaa kaupallisia palveluita itse hoitaakseen.

Joukkoliikennemäärän käyttöön liittyviä havaintoja

Nyt puheena oleva määräraha on valtion talousarviossa kolmen vuoden siirtomääräraha. Liikennevirastolla ja ELY-keskuksilla on kuitenkin käytännössä ollut ilmeisen vaikeaa kohdistaa valtion tuloja ja menoja yhdelle budjettivuodelle ja toisaalta jaksottaa menoja kalenterivuosien välillä.

Tämä on johtanut siihen, että valtion kysyntä/markkinariskiä on kanavoitu linja-autoyrityksille käyttämällä ns. nettosopimuksia, lyhyitä hankinta-aikoja ja jopa tehtyjen hankintasopimusten irtisanomisia. Linja-autoliitolle on väitetty, että valtion kannalta edullisempien ja linja-autoyrityksille riskittömämpien ns. bruttosopimusten tekeminen on liian vaikeaa. Nämä tekijät selittävät osaltaan sen, että määrärajojen käyttö on ollut valtion kannalta tehotonta.

Linja-autoliiton havaintojen mukaan liikenne- ja viestintäministeriössä viireillä olevalla joukkoliikenteen valtionavustuksien asetusmuutoksella laajennetaan Liikenneviraston harkintavaltaa joukkoliikenteen määrärahojen kiintiöintipäätöksessä. Jakoperusteille ei jatkossa asetettaisi lainsäädännössä riittävän rajaavia perusteita, vaan Liikenneviraston päätöksillä määrärahoja kohdennettaisiin suuriin asutuskeskuksiin. Liikenneviraston sisäistä selvityksistä ilmenee, että valtion joukkoliikennemäärärahoja haluttaisiin siirtää hallinnollisin päätöksen esimerkiksi Savo-Karjalan alueelta suurten asutuskeskusten joukkoliikenteen rahoittamiseen (Liikenneviraston joukkoliikenteen valtiorahoitusta koskevan selvitystä, 43/2015).



Käytännössä asetusmuutoksen perusteella valtio voisi myös lisätä kuntien kustannusvastuuta (jäljelle jäävästä) joukkoliikenteen järjestämisestä heikoimmilla kysyntäalueilla ja vastaavasti vaikeuttaa markkinaehtoisen liikenteen edellytyksiä vahvan kysynnän alueilla. Näin on tapahtunut jo jos-sain määrin ELY-keskusten hankkimassa liikenteessä.

LINJA-AUTOLIITTO RY

Mika Mäkilä
toimitusjohtaja