

Lausunto HE 154/2022 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2023

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom kiittää mahdollisuudesta lausua asiassa.

Vuoden 2023 talousarviossa on osoitettu 102,724 milj. euron määräraha momentille 31.20.55 (julkisen henkilöliikenteen palvelujen ostot ja kehittäminen). Traficom vastaa tämän määrärahan kohdentamisesta ELY-keskuksille (32,329 milj. euroa.) sekä suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen valtionavustuksen myöntämisestä (suuret 9,750 milj. euroa, keskisuuret 9,750 milj. euroa). Sen lisäksi Traficom vastuu on ilmastoperusteisten toimenpiteiden (18,0 milj. euroa), joukkoliikenteen valtakunnallisten kehittämishankkeiden (0,750 milj. euroa) ja liikkumisen ohjauksen (0,600 milj. euroa) rahoitus sekä lentoliikenteen ostot (3,0 milj. euroa).

Julkisen henkilöliikenteen palvelut ja ostot; julkisen henkilöliikenteen tilanne

Vuoden 2022 talousarvioon verrattuna suurten kaupunkiseutujen rahoitus on vähentynyt 2,5 miljoonaa euroa ja keskisuurten 0,5 miljoonaa euroa. Talousarviosta poistui Sanna Marinin hallitusohjelman mukaisen fossiilittoman liikenteen tiekartta -hankkeen mukainen lisärahoitus, joka jäi vain yksivuotiseksi. Ilmastoperusteinen määrärahaa on uudelleenkohdennettu 2 miljoonaa euroa ja tämän lisäksi tästä määrärahasta 4,7 miljoonaa euroa on kohdistettu junaliikenteen ostoihin.

Traficom myöntää julkisen henkilöliikenteen valtionavustukset suurille kaupunkiseuduille (Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymä, Tampere, Turku ja Oulu) ja keskisuurten kaupunkiseuduille (10 kaupunkiseutua). Lisäksi Traficom kohdentaa ELY-keskusten joukkoliikennemäärärahat. Valtionavustukset käytetään EU:n palvelusopimusasetuksen mukaisiin liikennehankintoihin ja joukkoliikenteen kehittämiseen lain liikenteen palveluista 173-174§ ja valtioneuvoston asetus liikenteen palvelujen valtionavustuksista (509/2018) mukaisesti. Ilmastoperusteisesta rahoituksesta 10 miljoonaa euroa on sidottu MAL-sopimuksiin seitsemälle kaupunkiseudulle, jonka lisäksi Traficom myöntää 3,7 miljoonaa euroa valtionavustusta kaupunkiseuduille puhtaiden käyttövoimien edistämiseen.

Normaalitilanteessa kaupunkiseudut vastaavat itse valtaosasta joukkoliikenteen kustannuksia. Valtionavustuksen osuus normaalitilanteessa suurilla kaupunkiseuduilla on noin 3 - 15 prosenttia ja keskisuurilla kaupunkiseuduilla noin 15-20 prosenttia liikenteen hankinnan nettokustannuksista. Kaupunkiseutujen joukkoliikenteen rahoitus koostuu valtionavustuksen lisäksi kuntaosuuksista ja lipputuloista. Koronatukien myötä valtionavustuksen osuus nousi vuosina 2020-2022 merkittävästi ollen noin 30-40 prosenttia liikenteen hankinnan nettokustannuksista.

Alueelliseen ja paikalliseen liikenteeseen kohdennettava määräraha kattaa kokonaisuudessaan ELY-keskusten joukkoliikennerahoituksen mukaan lukien valtionavustukset ELY-alueen kunnille. ELY-keskukset ja alueen kunnat tekevät myös yhteishankintoja linja-autoliikenteeseen

Kaupunkiviranomaisten liikenteessä lipputuloriski on pääsääntöisesti liikenteen ti-laajalla. ELY-keskuksilla on yleisemmin käytössä käyttöoikeussopimukset, joissa liikenteen lipputuloriskistä vastaa liikennöitsijä.

Julkisen henkilöliikenteen tilanne, näkymät ja rahoituksen riittävyys sekä keskeiset kipupisteet talousarvion näkökulmasta

Koronapandemian vaikutukset näkyvät joukkoliikenteessä vielä pitkään. Matkustajamäärät eivät ole palautuneet koronaa edeltävälle tasolle ja etätyöt saattavat muuttaa työmatkustamista pysyvästi. Traficomin arvioi, että vuoden 2023 matkustajamäärä jää noin 20 prosenttia alemmaksi kuin vuonna 2019. Tämä tarkoittaa yli 100 miljoonaa euroa pienempiä lipputuloja suurille ja keskisuurille kaupunkiseuduille. Vuosina 2020-2022 joukkoliikenne sai merkittävät liki 300 miljoonan euron lisätalousarviot, joiden avulla joukkoliikenteen lipputulomenetyksiä korvattiin kaupungeille. Lisätalousarvioiden suurille ja keskisuurille kohdennetut määrärahat on myönnetty valtionavustuksina syyskuussa 2022. Kaupunkiseutujen arvioiden mukaan matkustajamäärät palautuvat vuoden 2019 tasoon vuosien 2024-2025 aikana.

Linja-autoliikenteen kustannusindeksi, jota käytetään kaupunkiseutujen liikennöintisopimusten hintojen tarkastamiseen, on noussut merkittävästi. Kaupunkiliikenteen kustannusindeksi on noussut vuodessa noin 10 prosenttia, mikä tarkoittaa suurille ja keskisuurille kaupunkiseuduille noin 80 miljoonaa euroa korkeampia liikenteen vuosikustannuksia. Indeksissä on noussut erityisesti poltto- ja voiteluaineiden osuus.

ELY-keskukset ovat hankkineet lakanneen tai keskeytyneen markkinaehtoisen liikenteen tilalle korvaavaa liikennettä erityisesti silloin, kun on ollut kyse seudun työmatkaliikenteen turvaamisesta tai koululais- tai opiskelijaliikenteen tarpeista. Kaikkeaa lakannutta markkinaehtoista liikennettä, etenkin pidempimatkaista kaukoliikennettä, ei ole korvattu ELY-keskusten sopimusliikenteellä. Kaukoliikenteen palvelutaso on heikentynyt ja sen toivotaan palaavan markkinaehtoiseksi. ELY-keskusten osalta hankitut markkinaehtoiset yhteydet pysyvät sopimusliikenteenä vielä tulevina vuosina vähintään sopimuskauden ajan, sillä markkinaehtoisen liikenteen tilanne on epävarma. Vuoden 2022 II lisätalousarviosta siirretään osa vuodelle 2023 tukemaan ELY-keskusten joukkoliikenteen tilannetta.

Pitkällä aikavälillä ELY-keskusten joukkoliikenteen rahoituksen tilanne on erittäin haastava, eikä nykyistä palvelutasoa välttämättä pystytä pitämään yllä.

Kaupunkiseutujen joukkoliikenteen taloudellinen tilanne on haastava ja mikäli kuntaosuuksia ei saada nostettua, palvelutason laskeminen tai lippujen hintojen nosto ovat vaihtoehtoina.

Joukkoliikenteen pitkäaikaisen rahoitustason varmistaminen on tärkeää. Fossiilittoman liikenteen tiekartta ja valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ehdottivat joukkoliikenteen nykyisten määrärahojen merkittävää lisäämistä. Liikenne12 lisäykset perusrahoitukseen ovat vuodesta 2025 alkaen sekä uusia kehitysrahoituksia vuodesta 2023 alkaen. Julkisen talouden suunnitelman ja vuoden 2023 talousarvion mukaan rahoitustaso ei olisi lisääntymässä, mikä vaikuttaa suunnitelmien tavoitteiden toteutumista ja luo epävarmuutta koko joukkoliikennealan pidemmän aikavälin näkyymiin.

Hallituksen esityksen tavoitteet joukkoliikenteen kysynnän lisäämiseksi ja lipunhinnan korotustarpeiden hillitsemiseksi ovat erittäin kannatettavia ja tarpeellisia. Konkreettiseen toimenpiteeseen arvonlisäveron alentamiseksi liittyy kuitenkin monia selvitettäviä seikkoja kuten mitä muutoksia vaaditaan tietojärjestelmiin kuten lippu- ja maksujärjestelmiin. Toimenpiteen etuna valtionavustusmenettelyyn verrattuna on, että sen myötä pystytään helpottamaan suoraan myös yritysten tilannetta ja vaikuttamaan näin ollen myös markkinaehtoisen joukkoliikenteen edellytyksiin. Markkinaehtoisen liikenteen toimijat ovat kuitenkin itsenäisiä, eikä alennus välttämättä siirry täysimääräisenä lippujen hintoihin. Erityisesti markkinaehtoisesti toimivien liikennöitsijöiden tilanne on haastava. Valtion talousarvion momentti 31.20.55 julkisen henkilöliikenteen palveluiden ostot ja kehittäminen ei sovellu suoriin yritystukiin.

Toimivaltaisten joukkoliikenneviranomaisten tukemisen lisäksi valtio on hankkinut lentoliikennettä yhteensä 17 miljoonalla eurolla 30.7.2023 asti.