

Eduskunta

Valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto
kaisa.iso-sipilä@eduskunta.fi

Päiväys/Datum

9.10.2024

Dnro/Dnr

TRAFICOM/565727/03.03.01/2024

Viite/Referens

HE 109/2024 vp

Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2025, HE 109/2024 vp

Valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto on pyytänyt Liikenne- ja viestintävirasto Traficomilta asiantuntijalausuntoa hallituksen esityksestä eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2025. Teemana on talousarvioesitys 2025 Julkisen henkilöliikenteen palvelujen ostot ja kehittäminen. Tarkastelun painopisteenä henkilöjunaliikenteen ostot.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom kiittää mahdollisuudesta lausua asiassa ja toteaa lausuntonaan seuraavaa.

Julkisen henkilöliikenteen palvelujen ostot ja kehittäminen vuoden 2025 talousarviossa

Vuoden 2025 talousarviossa on osoitettu 107,424 milj. euron määräraha momentille 21.20.55 (julkisen henkilöliikenteen palvelujen ostot ja kehittäminen). Traficom vastaa tämän määrärahan kohdentamisesta ELY-keskuksille (32,329 milj.) sekä suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen valtionavustuksen myöntämisestä (suuret 9,75 milj. euroa, keskisuuret 8,125 milj. euroa). Sen lisäksi Traficom on vastuulla joukkoliikenteen valtakunnallisten kehittämishankkeiden (0,75 milj. euroa) ja liikkumisen ohjauksen (0,6 milj. euroa) rahoitus sekä lentoliikenteen ostot (21 milj. euroa).

Liikenne- ja viestintäministeriö vastaa junaliikenteen ostosopimuksesta (34,870 milj. Euroa).

Junaliikenteen ostot

Henkilöjunaliikenteen järjestäminen Suomessa muuttuu nykyisen ostoliikenteen sopimuskauden päättyessä 2030-luvulle tultaessa. Euroopan unionin sääntely velvoittaa järjestämään raideliikennemarkkinoille tasapuoliset kilpailuolosuhteet, joiden puitteissa Suomen tulisi pyrkiä luomaan rautatieyrityksille tasapuoliset toimintaedellytykset henkilöjunaliikennemarkkinoilla. Muuttuneen sääntelyn ja edelleen muuttuvan toimintaympäristön vaikutuksista johtuen, henkilöjunaliikenteen palveluiden osalta on tehtävä valintoja tulevaisuuden rakentamiseksi.

Vuoden 2022 alussa liikenne- ja viestintäministeriö ja VR tekivät sopimuksen henkilöjunaliikenteen ostamisesta vuosille 2022 – 2030, jonka jälkeen julkista tukea saavat henkilöjunaliikenteen palveluhankinnat tulee kilpailuttaa EU sääntelyn mukaisesti. Suomessa on jo tehty tarvittavat lainsäädäntömuutokset, jotka mahdollistavat rautatieyrityksille avoimen markkinoille pääsyn periaatteen. Avoin verkolle pääsyn periaate (Open Access) mahdollistaa kuitenkin vain taloudellisesti kannattavien henkilöjunaliikennepalveluiden tarjonnan ja markkinaehtoiset investoinnit liikkuvaan kalustoon. Suomen henkilöjunaliikenteessä, kuten muuallakin Euroopassa tarvitaan julkisia hankintoja palvelutason turvaamiseksi ja kehittämiseksi. Tuetun julkisen palveluvelvoitteen henkilöliikennejärjestelyjä säännellään suoraan sovellettavalla rautateiden ja maanteiden henkilöliikennejärjestelyistä annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella 1370/2007 eli ns. palvelusopimusasetuksella (PSO-asetus).

Pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelmassa on todettu, että hallitus lisää tosiasiallista kilpailua raideliikennemarkkinalla ja helpottaa markkinoille pääsyä. Tosiasiallisen kilpailun lisäämiseksi on tärkeää, että henkilöliikenteen markkinanäkymät ovat selkeät, pitkäjänteiset ja riittävän houkuttelevat uusille rautatieyrityksille, mahdollistaen kotimaan raideliikenteen kapasiteetin ja investointien kasvun. Toimivan kilpailuneutraalin markkinan edellytykset varmistetaan tarvittavilla selvityksillä, vaikutusarvioilla ja erikseen arvioitavilla toimenpiteillä, pohjautumatta edellisten vaalikausien poliittiseen valmisteluun.

Nykyisen liikennepalvelulain mukaan liikenne- ja viestintäministeriö ja omalla alueellaan Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymä ovat rautatieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia. Liikenne- ja viestintäministeriö on vastannut koko Suomen junaliikenteen ostoista, mutta tulevaisuudessa ministeriö ei ole tarkoituksenmukainen viranomainen tähän tehtävään. Liikenne- ja viestintäministeriö on käynnistänyt 2024 säädöshankkeen, jonka tavoitteena on selkiyttää sääntelyä rautatieliikenteen toimivaltaisten viranomaisten osalta ja lisätä tosiasiallista kilpailua raideliikennemarkkinalla sekä helpottaa markkinoille pääsyä 2030-luvulla nykyisen sopimuksen päättyessä. Säädöshankkeessa selkiytetään henkilöjunaliikenteen alueellisen toimivallan perusteita. Näin mahdollistetaan kunnille, kuntayhtymille ja alueille henkilöjunaliikenteen järjestäminen alueillaan. Säädöshankkeessa arvioidaan myös mikä olisi tarkoituksenmukainen viranomainen vastaamaan henkilöjunaliikenteen ostoista liikenne- ja viestintäministeriön sijaan.

Osana nykyisen hallitusohjelman raideliikennemarkkinan kilpailun edistämiseen liittyvien toimenpiteiden toteuttamista, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom rakentaa valtioneuvoston päätöksentekoa varten tietopohjaa henkilöjunaliikenteen järjestämisen kokonaisuudesta 2030 luvulla.

Joukkoliikenne kaupunkiseuduilla ja ELY-keskuksissa

Traficom myöntää julkisen henkilöliikenteen valtionavustukset suurille

kaupunkiseuduille (Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymä, Tampere, Turku ja Oulu) ja keskisuurille kaupunkiseuduille (10 kaupunkiseutua). Lisäksi Traficom kohdentaa ELY-keskusten joukkoliikennemäärärahat yhdeksälle L-vastuualueen keskukselle. Valtionavustukset käytetään EU:n palvelusopimusasetuksen mukaisiin liikennehankintoihin ja joukkoliikenteen kehittämiseen lain liikenteen palveluista 173-174§ ja valtioneuvoston asetus liikenteen palvelujen valtionavustuksista (509/2018) mukaisesti.

Vuoden 2025 talousarviossa sekä kaupunkiseutujen että ELY-keskusten määräraha on vastaavalla tasolla kuin vuonna 2024. Valtionavustus suurille ja keskisuurille kaupunkiseuduille väheni noin puoleen vuonna 2024 ilmastoperusteisen rahoituksen (18 milj. euroa) poistuttua. Joukkoliikenteen valtionavustusten taso vaikeutti osaltaan MAL-neuvotteluita, mutta MAL-sopimusten valmistumisen myötä joukkoliikenteen määrärahat on sidottu kaupunkiseuduille sopimuskaudelle 2024-2027 talousarvion mukaisina. Valtion rahoitusosuus suurilla kaupunkiseuduilla on noin 4 prosenttia ja keskisuurilla noin 15 prosenttia liikennehankintojen nettokustannuksista.

Valtionavustusten viime vuosien leikkausten lisäksi myös linja-autoliikenteen kustannusindeksin nousu sekä tuleva arvonlisäveron korotus aiheuttavat haasteita kaupunkiseutujen joukkoliikenteelle. Linja-autoliikenteen kustannusindeksi on noussut 17,9 prosenttia (kokonaisindeksi 8/2024) vuodesta 2020. Usea kaupunkiseutu on nostamassa käyttäjien lippujen hintoja ensi vuonna. Esimerkiksi HSL-alue on suunnitellut 8 prosentin hintojen korotusta vuodelle 2025. Heikolla taloustilanteella voi olla vaikutuksia myös joukkoliikenteen palvelutasoon eli reitteihin ja vuoromääriin sekä palveluaikoihin.

ELY-keskusten liikenne turvaa pääosin peruspalvelutason liikkumistarpeita, kuten asiointi-, opiskelu- ja työmatkoja. ELY-keskusten rahoituksen taso on pysynyt samana lukuun ottamatta vuosina 2020-2022 myönnettyjä koronatukia. Valtion talousarvion määrärahan ostovoima on leikkaantunut kustannusindeksin nousun sekä markkinaehtoisien liikenteen lakkautusten myötä ja ELY-keskukset ovat karsineet liikennettä jo vuodesta 2023 alkaen. Vuoden 2025 aikana ELY-keskusten liikenteen sopeuttamista jatketaan ja kuntien valtionavustuksia leikataan. ELY-keskukset hankkivat liikennettä myös yhteishankintoina kuntien kanssa ja näissä kuntien rahoitusosuutta on pyritty nostamaan. Valtion aluehallintouudistuksen myötä ELY-keskusten joukkoliikennetehtävät ovat siirtymässä Traficomiin vuoden 2026 alusta. Pitkällä aikajänteellä joukkoliikennetehtävien siirto mahdollistaa yhdenmukaisemman joukkoliikenteen palvelutason sekä valtionavustusmenettelyt eri alueilla.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

Emil Asp
Ylijohtaja

Toni Bärman
Erityisasiantuntija