

02.10.2024

224/00.04.02/2024
Hallituksen esitys
eduskunnalle valtion
talousarvioksi vuodelle
2025

Valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto
Valiokuntakanslian sihteeri Kaisa Iso-Sipilä
kaisa.iso-sipila@eduskunta.fi

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaoston lausuntopyyntö 2.10.2024

**Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) lausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle
valtion talousarvioksi vuodelle 2025 HE 109/2024 vp**

Kiitämme mahdollisuudesta lausua valtion talousarvioesityksestä.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä vastaa toimivaltaisena viranomaisena jäsenkuntiensa joukkoliikenteen järjestämisestä (9 kuntaa). Lisäksi HSL vastaa liikennejärjestelmäsuunnittelusta Helsingin seudulla (15 kuntaa) ja koordinoi Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-suunnittelua.

HSL:n lausunto koskee seuraavia talousarvioesityksen kohtia: määrärahojen pääluokka 31 (Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonala), tuloarvion osasto 11 (Verot ja veroluonteiset tulot) sekä yleisperustelujen luku 8.2 (Julkisen hallinnon ICT-toiminnan kehittäminen).

Kaupunkiseutujen julkisen henkilöliikenteen tuet

Talousarvioesityksen pääluokassa 31 on momentille Julkisen henkilöliikenteen palvelujen ostot ja kehittäminen myönnetty 107 424 000 euroa, josta 9,75 miljoonaa euroa on kohdistettu suurten kaupunkiseutujen ja 8,125 miljoonaa euroa keskisuurten kaupunkiseutujen julkisen henkilöliikenteen tukeen (yhteensä noin 18 M€).

Myös vuosina 2023 ja 2024 suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen yhteenlaskettu tuki on vuositasolla ollut noin 18 miljoonaa euroa. Kokonaisuudessaan valtion joukkoliikennerahoitus kunnille pieni hallituskauden alussa, kun erillinen joukkoliikenteen ilmastoperusteinen tuki lakkautettiin. Talousarvioesityksen mukainen joukkoliikenteen rahoitus ei siten seuraa yleistä kustannuskehitystä. Tämä on ongelma, sillä valtion taloudellinen tuki kunnille ja seuduille on tärkeää, jotta lippujen hintoja ei jouduta korottamaan tai joukkoliikennepalveluja heikentämään.

Joukkoliikennealan kustannuskehityksestä voidaan mainita, että esimerkiksi HSL:n pelkästään liikennöitsijöille maksamat korvaukset ovat nousseet 51 miljoonalla eurolla vuodesta 2023 vuoteen 2024. Kustannustason nousuun vaikuttavat pääasiassa alan palkkaratkaisut, polttoaineiden hintataso ja sähkön hintataso liikenteen sähköistyessä. Kustannustason lisäksi merkittävimpiä muita syitä HSL:n kustannusten kasvuun ovat uudet joukkoliikenneinfrahankeet, jotka nostavat paitsi infrasta maksettavia käyttökorvauksia, myös liikennöintikustannuksia kalusto- ja varikkoinvestointien kautta.

HSL toteaa, että Helsingin seudun menestyksellä on keskeinen merkitys koko maan kilpailukyvyllä, mutta valtio rahoittaa vain noin viidesosan seudulla tehtävistä liikenneinfrainvestoinneista. Valtion tulisi kantaa suurempaa vastuuta investoinneista seudun joukkoliikenneinfraan sekä varmistaa kaupunkiseudun menestyksen kannalta olennaisen tärkeän joukkoliikenteen pitkäjänteinen rahoitus.

HSL on luonut tilannekuvan HSL:n tulevaisuuden rahoitustilanteesta yhdessä jäsenkuntiemme kanssa. Tilanne vaikuttaa vakavalta: HSL:n vuosikustannukset nousevat yli miljardin euron vielä tällä vuosikymmenellä. Kustannuksia nostavat HSL:n rahoitusmalli, pitkäaikaiset sitoumukset sekä näiden myötä infra- ja operointikustannusten nousu. On selvää, että valtion tukien vähentyminen entisestään vaikuttaa heikentävästi varsinkin ilmastoperusteisten hankkeiden edistämismahdollisuuksiin.

Pääluokan 31 toimintaympäristön kuvauksessa talousarvioesitys mainitsee, että julkisen talouden tervehdyttämistarpeesta johtuen määrärahat on kohdistettava entistä vaikuttavammin kansalaisten ja elinkeinoelämän sujuvan ja turvallisen arjen rakentamiseen.

HSL yhtyy tähän talousarvioesityksen näkemykseen vaikuttavuudesta keskeisenä määrärahojen kohdistamisen perusteena. Panostaminen joukkoliikenteen tukemiseen olisi HSL:n asiantuntijankäytännön mukaan vaikuttava keino kansalaisten sujuvan arjen rakentamiseen.

Autottomien kotitalouksien osuus kaikista kotitalouksista on pääkaupunkiseudulla noin 40 prosenttia ja muualla Suomessa noin 30 prosenttia (1). Autonomistuksen ja tulotason välillä on yhteys: koko Suomen tasolla pienituloisimmassa tulokymmenyksessä autottomia kotitalouksia on noin 65 prosenttia, toiseksi pienituloisimmassa yli 50 prosenttia ja suurituloisimmissa tulokymmenyksissä enää alle 20 prosenttia (2). Joukkoliikennepalvelut ovatkin erittäin tärkeitä alimman tuloviidenneksen kotitalouksien päivittäisen liikkumisen kannalta (3). Jos joukkoliikenteen lipunhinnat nousevat, erityisesti kaupunkiseuduilla asuvien pienituloisten liikkumismahdollisuudet heikentyvät. Liikkumismahdollisuuksien puute tai heikkous on keskeinen rajoite työpaikkojen, oppilaitoksien, terveyspalveluiden ja sosiaalisten verkostojen saavutettavuudelle.

- (1) https://www.aalto.fi/wp-content/uploads/2023/12/AEI-raportti_KohtiPaastotontaHelsingissa.pdf
- (2) <https://www.doria.fi/handle/10024/180896>
- (3) <https://sorsaoundation.fi/wp-content/uploads/kss-liikennekoyhyys6-web.pdf>

Henkilökuljetusten alv-kannan muutos

Veroja ja veroluonteisia tuloja (osasto 11) koskien talousarvio toteaa, että hallitusohjelmassa päätetyn mukaisesti nykyisin 10 prosentin alennettuun arvonlisäverokantaan kuuluvat hyödykkeet siirretään sanoma- ja aikakauslehtiä lukuun ottamatta 14 prosentin verokantaan.

Kyseinen päätös koskee myös henkilökuljetusten alv-kantaa. Arvonlisäverokannan korottaminen nostaa kuluttajien liikkumisen kustannuksia ja matkalippujen hintoja. HSL:n alustavan talousarvion mukaan pelkästään arvonlisäveron suunniteltu korotus aiheuttaa noin 6 prosentin korotustarpeen HSL:n lipunhintoihin vuonna 2025. Tämän lisäksi infra- ja operointikustannusten nousu (yhteensä 42 miljoonaa euroa) sekä valtion ilmastoperusteisen tuen poistuminen (noin 11 miljoonaa euroa vuositason) aiheuttavat painetta hintojen korotukseen. HSL onkin alustavassa toiminta- ja taloussuunnitelmassaan joutunut varautumaan jopa 8 prosentin lipunhintojen korotuksiin kasvaneiden kustannusten ja arvonlisäverokannan nousun vuoksi.

HSL on tehnyt koronavuosien jälkeen paljon työtä, jotta olemme toipuneet koronan aiheuttamasta kriisistä ja saaneet joukkoliikenteen matkustajamäärät kasvu-uralle. Strateginen tavoitteemme on ollut saavuttaa 400 miljoonaa joukkoliikenteen nousijaa/matkustajaa vuonna 2025. Tällä hetkellä näyttää ennusteen mukaan siltä, että vuositason matkustajamäärissä jäädään noin 383 miljoonaan nousijaan. Joukkoliikenteen vetovoiman perustana ovat toimivat palvelut ja matkaketjut sekä kohtuulliset lipunhinnat. Arvonlisäveron noston vuoksi kallistuvat lippujen hinnat vievät hyvällä kehityspolulla olleita joukkoliikenteen näkymiä väärään suuntaan. Korkeampi arvonlisäverokanta vaikeuttaa siten yhteiskunnan pyrkimyksiä turvata liikennepalvelut erilaisille alueille ja väestöryhmille.

Julkisen hallinnon ICT-toiminnan kehittäminen

Talousarvioesityksen yleisperustelujen luvun 8.2 mukaisesti digitalisaatiolla tehostetaan ja parannetaan julkisia palveluja ja samalla edesautetaan hallitusohjelman mukaisten tuottavuustavoitteiden saavuttamista julkisessa hallinnossa.

Samaan aikaan hankintalakiin suunnitellulla sidosyksikkökirjauksen toteutuksella lisätään kuitenkin joukkoliikenteen järjestäjien kustannuksia. Waltti Solutions Oy perustettiin 10 vuotta sitten valtion aloitteesta tarjoamaan liikennöitsijöistä riippumatonta lippu- ja maksujärjestelmää. Tavoitteena on ollut lippu- ja informaatiojärjestelmien ja lipputyypin yhteen toimivuuden edistäminen eri kaupungeissa. Yhtiö on kehittänyt muun muassa liikennepalvelulain edellyttämän tilipohjoisen lippu- ja maksujärjestelmäkokonaisuuden käyttäjilleen, minkä lisäksi sen tarjoamilla informaatiopalveluilla vastataan asiakkaiden tietotarpeisiin sekä tuotetaan EU-säätelyn edellyttämät standardin mukaiset liikennepalvelutiedot kolmansien osapuolten käyttöön.

Waltti Solutions Oy:n omistavat ja sen palveluja käyttävät HSL ja noin 20 kaupunkia. Hallitusohjelman sidosyksikkökirjaukset vaikuttaisivat toteutuessaan merkittävästi tavoitteisiin edistää järjestelmien ja lipputyypin

yhteen toimivuutta Suomessa sekä joukkoliikenneviranomaisten kuten HSL:n lippu- ja maksujärjestelmien kustannuksiin.

Yleiset kommentit

HSL toteaa, että hallitusohjelmaan kirjattu liikenteen rahoituksen ja verotuksen kokonaisuudistus olisi tärkeää käynnistää pikaisesti. Kokonaisuudistuksessa tulisi arvioida eri politiikkatoimenpiteiden vaikutukset sekä liikkumismahdollisuuksien että ilmastopäästöjen näkökulmasta, ja pyrkiä verotuksen ja rahoituksen keinoin myös liikenteen päästöjen vähentämiseen ja fossiilisista polttoaineista irti pääsemiseen.

Tieliikenteen verottamiselle on selkeät sen aiheuttamiin ulkoishaittoihin pohjaavat perusteet. Autokannan sähköistymisen myötä nämä ulkoishaitat pienenevät erityisesti kasvihuonekaasupäästöjen osalta. Tästä huolimatta tieliikenteen negatiiviset ulkoisvaikutukset ovat varsinkin paikallisella tasolla ja kaupunkiseuduilla edelleen huomattavia, mikä korostaa liikenteen rahoituksen ja verotuksen kokonaisuudistuksen ajankohtaisuutta. HSL näkee, että uudistuksen, sen edellyttämien kokonaistarkastelujen ja muiden valmistelujen aikataulua olisi syytä kiirehtiä.

Lisätietoja antaa Liikenne-tulosalueen johtaja Johanna Wallin.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Vesa Silfver
Vs. toimitusjohtaja

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä 9.10.2024. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa HSL:n kirjaamosta.