

Vastaanottaja: Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto, kaisa.iso-sipila@eduskunta.fi

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

Kiitämme mahdollisuudesta lausua valtion talousarviosta. Lausunnossamme käsittelemme joukkoliikenteen rahoitustilannetta ja liikkumisen hintaa.

Päivityksessä oleva valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma Liikenne 12 tavoittelee, että vuonna 2050 Suomen liikennejärjestelmä on toimiva, turvallinen ja kestävä sekä edullisesti kaikille väestöryhmille saavutettava.

Liikenne- ja viestintäministeriön esteettömyysvision (22.11.2023) mukaan kaikki voivat suunnitella ja toteuttaa haluamansa matkan sujuvasti, turvallisesti ja itsenäisesti. Vision keskeisin tavoite on sujuvan matkustamisen mahdollistaminen aivan jokaiselle.

Pääministeri Orpon hallituksen tavoitteena on kasvattaa kotitalouksien ostovoimaa ja huomioida vaikutukset arjen kustannuksiin päätöksissään. Ohjelman mukaan hallitus huolehtii asumisen ja liikkumisen edellytyksistä koko Suomessa: pääkaupunkiseudulla, suurilla kaupunkiseuduilla, maakuntakeskuksissa, kehyskunnissa, seutukaupungeissa sekä maaseutumaisessa ja harvaan asutussa Suomessa.

Paikallisliikenneliiton lausunto

Valtion talousarviossa 2025 joukkoliikenteen perusrahoitus verrattuna vuoteen 2024 pysyy samana. Perusrahoitus ei seuraa kustannuskehitystä.

Esitämme lausunnossamme huolen liikennepolitiikan kokonaisuudesta ja joukkoliikenteen aseman heikentämisestä tällä hallituskaudella. Hallitusohjelman kirjaukset arjen ja liikkumisen kustannuksista näyttäytyvät ristiriitaisina ja eriarvoisina. Autoilun päästöohjauksen hintavaikutuksen lieventäminen kohdistuu paljon ajaviin kotitalouksiin, jotka ovat suurempituloisia. Penituloiset ajavat ja omistavat vähemmän autoja.

Kulutukseen kohdentuvien verojen nosto kohdistuu samoihin ihmisryhmiin. Erityisesti pienituloisten liikkumismahdollisuudet heikentyvät joukkoliikenteen lipunhintojen noustessa, mikä lisää liikenneköyhyyttä ja eriarvoisuutta. Liikkumismahdollisuuksien puute tai heikkous on keskeinen rajoite työpaikkojen, oppilaitosten, terveystalouksien ja sosiaalisten verkostojen saavutettavuudelle. Kaupunkiseuduilla liikenneköyhyys kytkeytyy joukkoliikenteen palvelutasoon, kun taasen maaseutualueilla henkilöautoriippuvuus on suurin ongelma¹.

Hallituksen toimet hidastavat liikenteen sähköistymistä, mikä aiheuttaa ongelmia vuoden 2030 jälkeen liikenteen päästötavoitteiden saavuttamisessa.

Toivomme, että valtion talousarviokäsittelyssä, liikenteen verotuksen ja rahoituksen kokonaisuudistuksessa sekä liikennejärjestelmäsuunnittelussa huolehditaan kaikkien suomalaisten liikkumismahdollisuuksista ja saavutettavuudesta. Toivomme liikennejaoston vaikuttavan joukkoliikenteen ja sen käyttäjien asemaan. Yksi jäljellä olevista keinoista on esittää alennetun arvonlisäveron pitämistä ennallaan samassa verotasossa, mihin aikakausi- ja sanomalehdetkin jäävät.

Valtion toimien vaikutus joukkoliikennetalouteen

Aiemmilla hallitusohjelman toimilla ja suunnitelmissa joukkoliikenteen hintaa nostetaan kaupungeissa ja kaupunkiseuduilla 8-20 %. Arvonlisäverokanta nousee ja valtion joukkoliikennerahoitus pienenee, kun joukkoliikenteen ilmastoperusteinen tuki lakkautettiin hallituskauden alussa.

Valtion liikennejärjestelmäsuunnitelman Liikenne 12, päivityksessä valtio ei edistä joukkoliikennettä. Pitkäjänteiseen aiempaan yhteistyöhön ja tavoitteisiin pohjanneilta paikallisen joukkoliikenteen kehityssuunnitelmilta katosi merkittävä osuus rahoituspohjasta.

Tilanne näkyy paikallisina suunnitelmina ja päätöksinä nostaa lippujen hintoja tai leikata palveluja tilanteessa, missä palveluille olisi kasvava kysyntä.²

MAL-sopimusten alkuperäinen tavoite on ollut varmistaa riittävä asuntotuotanto ja kohtuuhintainen asuminen suurilla kaupunkiseuduilla. Valtio on tukenut tämän tavoitteen saavuttamisessa tukemalla asuntotuotantoa ja kestävän liikennejärjestelmän kehittämistä. Sopimukset supistuivat Oulussa ja keskisuurilla kaupunkiseuduilla yksittäisiksi valtion tiehankkeiksi, ja suurillakin kaupunkiseuduilla kestävä liikkuminen jäi heikompaan asemaan kuin mitä kaupunkiseudut itse tavoittelivat.³ MAL-sopimusten sisältämiin tavoitteisiin 2035 ei seuduilla päästä, ellei valtio osallistu jatkossa vahvemmin asuntotuotannon tukemiseen ja kestävän liikennejärjestelmän kehittämiseen.

Yhdyskuntarakennetta, kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä edistämällä pienennettäisiin liikenteen päästöjä ja kustannuksia, ja siitä saatavat hyödyt ovat kustannuksia suurempia.⁴

Autottomia kotitalouksia on noin kolmannes suomalaisista kotitalouksista. Sisemmällä kaupunkialueella autoja omistaa vähän yli puolet kotitalouksista. Pienituloisimpien keskuudessa autonomistus on jo vähäistä ja joukkoliikennelippuihin käytetään yhtä paljon rahaa kuin polttoaineeseen. Alimmissa tuloluokissa kaikkialla maassa liikutut kilometrit ovat samat. Maaseudulla enemmän ajavat ovat keskitulaisia ihmisiä. Polttoaineveron alentaminen (kaikilta kotitalouksilta) 4 snt/l maksoi valtiolle 156 milj. € vuodessa. Liikenneköyhyydellä on hyvin vähän tekemistä polttoaineen hinnan kanssa. Arjen kustannusten kohoamista vastaan tulisi taistella joukkoliikenteellä ja suorilla kompensatioilla pienituloisimmille, ei kohdistamattomilla veroalennuksilla.

Kun joukkoliikenteen hintaa nostetaan, jotta valtio liikenteen menoissa ja arvonlisäverotuloissa säästää arviolta noin 60 miljoonaa euroa ollaan samaan aikaan valmiita ottamaan autoilun päästöohjauksen lievennyksillä miljardiriski myöhemmistä kuluista. Riski taakanjakosektorin päästöylityksille on suuri ja toteutuessaan hyvin kallis.

Hallitusohjelmaan sisältyy liikenteen verotuksen ja rahoituksen tarkastelu kokonaisuutena. Kaikki joukkoliikennettä heikentävä toteutuu kuitenkin jo ennen kuin kokonaisuuden tarkastelu alkaa. Suuntana on menokasvun kiihdyttäminen henkilökuljetussektorilla.

Kaikkein haitallisin muutos on alennetun arvonlisäveron korotus. Sitä ei matkustajan maksama lisähinta kompensoi, vaan hinnannousu vähentää joukkoliikenteen käyttöä, pitkällä aikavälillä enemmän.

Alennetun arvonlisäveron nostoa on perusteltu valtion lisätuloilla ja valtion säästöillä. Vaikutusarvioissa on jäänyt huomaamatta, että yhteiskunta on suuri joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten tilaaja ja rahoittaja. Henkilökuljetusten rahoitus oli vuonna 2021 1,334 mrd. euroa. Valtion ja kuntien ostoliikennettä oli 585 miljoonaa euroa.

Henkilökuljetusten arvonlisäveron korotuksella valtio siirtää kustannuksia kunnille, kallistaa palvelun käytön hintaa, vähentää joukkoliikenteen kysyntää ja vaikeuttaa joukkoliikenteen kehittämistä. Valtion verotulojen kasvu henkilöliikenteen arvonlisäverosta tulisi kuntien, hyvinvointialueiden ja asiakkaiden kulujen kasvusta. Työmatkakuluvähennysten kasvu pienentäisi verokertymää saman verran kuin arvonlisäverokertymä kasvaisi linja-autoalalla.

Valtio ostaa lentoliikenteen yhteyksiä, on raideliikenteen kansallinen toimivaltainen viranomainen ja aikataulunmukaisen bussiliikenteen valtionhallinnon tavoitteiden toimeenpanija ELY-keskusten kautta. ELY-liikenteisiin eli alueelliseen ja alueiden väliseen saavutettavuuteen varattu määräraha on ostovoimaltaan pienentynyt merkittävästi samaan aikaan kun palvelujen kustannuskehitys on kasvanut voimakkaasti ja markkinaehtoisen joukkoliikenteen kysyntä heikentynyt. ELY-liikenteiden rahoituksella saadaan koko ajan vähemmän palveluita ja liikennetarjontaa leikataan yhteyksistä, millä on kysyntää.^{5,6}

Joukkoliikennepalvelujen vähentäminen voimistaa työvoiman saatavuusongelmia, vaikeuttaa opiskelemista, kasvattaa yhteiskunnan maksamia koulukuljetuskustannuksia, vammaispalvelu- ja sosiaalihuoltolain mukaisia kustannuksia sekä Kelan maksamia matkakorvauksia ja koulumatkatukea. Vähennys joukkoliikenteestä, kasvattaa valtion kustannuksia lakisääteisissä henkilökuljetuksissa.

Alennettua arvonlisäveroa juna-, bussi- ja taksikuljetuksissa on Suomen lainsäädännössä (HE 88/1993 vp) perusteltu siten, että yleisen verokannan soveltaminen henkilökuljetuksiin heikentäisi

joukkoliikenteen kilpailuasetelmaa yksityisautoiluun nähden. Korkeampi arvonlisävero vaikeuttaisi pyrkimyksiä turvata liikenteen vähimmäispalvelut eri alueille ja väestöryhmille. Alennettu henkilöliikenteen arvonlisävero on käytössä mm. Ranskassa (10 %), Alankomaissa (9 %), Espanjassa (10 %), Saksassa (7 %), Ruotsissa (6 %) ja Tanskassa (0 %). Niissä suotuisan arvonlisäverokohtelun lisäksi maankäyttö ja väestömäärä luovat Suomeen verrattuna joukkoliikenteelle paremmat lähtökohdat.

Sidosyksikkökirjauksen toteutuksella lisätään joukkoliikenteen järjestäjän kustannuksia 0,5 – 1,0 miljoonaa euroa vuodessa

Hallitusohjelman sidosyksikkökirjaukset vaikuttavat Waltti Solutions Oy:n toimintaan. Yhtiö perustettiin 10 vuotta sitten valtion aloitteesta tarjoamaan liikennöitsijöistä riippumatonta lippu- ja maksujärjestelmää. Tavoitteena oli mahdollistaa liikennöinnin kilpailuttaminen EU:n palvelusopimusasetuksen mukaisesti ja edistää järjestelmien ja lipputyypien yhteentoimivuutta eri kaupungeissa. Yhtiön omistavat sen palveluja käyttävät noin 20 kaupunkia.

Yhtiö on kehittänyt käyttäjilleen liikennepalvelulain edellyttämän tilipohjoisen lippu- ja maksujärjestelmäkokonaisuuden. Sen tarjoamalla informaatiopalveluilla vastataan asiakkaiden tietotarpeisiin sekä tuotetaan EU-sääntelyn edellyttämät liikennepalvelutiedot kolmansien osapuolten käyttöön. Markkinoilta ostettujen alihankintapalvelujen osuus liikevaihdosta oli 71 % vuonna 2023.

Toteutuessaan 10 %:n vähimmäisomistus estäisi yhteensopivan lippujärjestelmän tarjoamisen osalle nykyisin järjestelmää käyttävistä viranomaisista ja voisi helposti johtaa kuluttajien palveluiden heikentymiseen, sekä kustannusten rajuun nousuun. Erityisen huolestuttava tilanne on pienempien kaupunkien osalta, joissa on hyvin niukat henkilöresurssit edes nykyisistä tehtävistä selviämiseen.

Omistusoikeuksien rajaaminen voi johtaa myös tilanteeseen, jossa yhtiö ei ole enää elinkelpoinen. Tällöin kaikki nykyasiakkaat joutuvat hankkimaan oman lippujärjestelmän, jolloin kustannukset nousevat rajusti nykytilaan verrattuna. Osa valtakunnallisista palveluista olisi jatkossa vaikeaa tuottaa. Kaupungit saavat Waltin kautta esimerkiksi reittioppaan käyttöön.

Mikäli Waltti voisi tarjota palveluita vain kymmenelle omistaja-asiakkaalle, tulisi ulkopuolelle jääneille asiakkaille lisäkuluja palveluiden kilpailutuksesta, palveluiden hallinnan resursoinnista ja palveluiden yhteensovittamisesta ulkopuolisella työpanoksella.

Varovaisen arvion mukaan kustannukset olisivat noin 0,6 – 1 miljoonaa euroa. Yhtiöön mahdollisesti jäävät kymmenen asiakasta menettäisivät mittakaavaetuja ja kustannukset nousisivat arviolta 0,5 miljoonaa euroa vuosi. Kokonaisarvio kulujen kasvusta 4 vuoden sopimuskaudella nykytilaan verrattuna olisi 12,4 – 16,4M€.

Joukkoliikennepalvelujen puolesta, Minna Soininen, toiminnanjohtaja, Paikallisliikenneliitto

¹ Tiikkaja, H., Liimatainen, H. & Pöllänen, M. (2020). Satisfaction with general functionality and safety of travel in relation to residential environment and satisfaction with transport modes. Eur. Transp. Res. Rev. Vol. 12, Issue 32.)

² Paikallisliikenneliitto 20.3.2024, 10 -vuotiaiden paikallisliikenteiden menestystekijöitä:

<https://paikallisliikenneliitto.fi/tapahtuma/10-vuotiaiden-paikallisliikenteiden-menestystekijoi/>

³ Tiedote Jyväskylän kaupungin sivulla 23.9.2024 [Jyväskylän kaupunkiseudun MAL-sopimuksesta neuvottelutulos - Palokan kohdan liikennejärjestelyjä parannetaan laajasti | Jyväskylä.fi \(jyvaskyla.fi\)](https://jyvaskyla.fi/jyvaskyla/fi/jyvaskyla/fi/Palokan_kohdan_liikennejarjestelyja_parannetaan_laajasti)

⁴ Heikki Liimatainen, Liikenne- ja kuljetusjärjestelmien professori, Tampereen yliopisto Heikki Liimatainen, Tampereen yliopisto, Paikallisliikennepäivien esitys 19.9.2024: Lisäävätkö päästövähennykset liikuttamisen kustannuksia? https://paikallisliikenneliitto.fi/wp-content/uploads/2024/10/3_Liimatainen_Lisaavatko_paastovahennykset_liikuttamisen_kustannuksia.pdf

⁵ [Seutu+ joukkoliikenteen vuorot vähenevät Varsinais-Suomessa ja Satakunnassa syysaikataulukauden 2024 alusta lähtien | Varsinais-Suomen ELY-keskus \(sttinfo.fi\)](https://seutu.fi/jyvaskyla/fi/jyvaskyla/fi/Seutu_joukkoliikenteen_vuorot_vahenevat_varsinais-suomessa_ja_satakunnassa_syysaikataulukauden_2024_alusta_lahtien)

⁶ [Snart kör inga bussar längre till Korpoström: "Katastrofalt för näringslivet och invånarna" – Åboland – svenska.yle.fi](https://svenska.yle.fi/artikel/2024/09/24/snart-koer-inga-bussar-langre-till-korpostron)

Paikallisliikenneliitto edustaa 16 toimivaltaista joukkoliikennneviranomaista, jotka järjestävät liikennepalveluja kaupungeissa ja kaupunkiseuduilla ja vastaavat yli 80 %:sta Suomen maajoukkoliikenteen matkoista. Joukkoliikennepalveluissa tehtiin noin 470 miljoonaa matkaa vuonna 2023. Jäseniämme ovat Helsingin seudun liikenne (HSL), Hämeenlinnan, Joensuun, Jyväskylän, Kuopion, Kotkan, Kouvolan, Lahden, Lappeenrannan, Oulun, Porin, Salon ja Raaseporin kaupungit, Meri-Lappi sekä Tampereen ja Turun joukkoliikennneyksiköt.