KUNTALIITTO | Kommunförbundet

LAUSUNTO
2.11.2020
884/03/2020

Eduskunnan liikennejaosto

Asiantuntijalausuntopyyntö 3.11.2020

HE 146/2020 vp HE valtion talousarvioksi 2021, teema: joukkoliikenne, koronaepidemian vaikutukset joukkoliikenteen järjestämiseen, toiminnan näkymät ja rahoitus ensi vuodelle

Kuntaliitto kiinnittää huomiota lausunnossaan koronaepidemian ja eräiden lakihankkeiden vaikutuksiin joukkoliikenteeseen sekä ns. hyötyjä maksaa -malliin valtion vastuulle kuuluvan liikenneinfran rahoituksessa.

Joukkoliikenne ja korona

Joukkoliikenteen ja muun julkisen liikenteen merkitys yhteiskunnan toimivuudelle sekä työssäkäynnin ja eri alueiden ja toimintojen saavutettavuudelle on suuri. Joukkoliikenne on kestävän liikennejärjestelmän, ilmastotyön ja liikkumismahdollisuuksien tasa-arvon perusta. Kaupunkiseutujen elinkeinoelämä tarvitsee toimivaa joukkoliikennettä. Junaliikenteessä ja lentoliikenteessä on tärkeää turvata välttämättömät yhteydet myös korona-aikana.

Kaupunkiseuduilla joukkoliikenteen rahoitus on ollut valtaosin kaupunkien harteilla. Koronan aiheuttamassa joukkoliikenteen rahoituskriisissä uhkana on palveluiden ja palveluverkkojen rapautuminen. Vaikutukset voivat olla laajat ja pitkäkestoiset. Keinot lipputulomenetysten minimoimiseksi palveluja karsimalla ovat rajalliset, kun työssäkäynnin ja muun tarpeellisen liikkumisen ja yhteiskunnalle kriittisten palveluiden saavutettavuudesta halutaan huolehtia ja myös matkustusväljyydestä koronatilanteessa.

Joukkoliikennetuki on osa koronasta kunnille aiheutuvien talousvaikutusten kattamista

Isojen ja keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen rahoitusvajeen arvioidaan olevan tänä vuonna noin 180 M€. Ensi vuosi tulee olemaan yhtä lailla vaikea. Valtio on myöntänyt joukkoliikenteen tukemiseen 100 M€ isojen ja keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteelle ja ELY-keskuksille. Valtio korvaa tällä tuella kaupunkiseutujen lipputulomenetyksiä 47 % osuudella. Tuki on ollut tärkeä joukkoliikennepalveluiden ylläpidon kannalta, ja siten myös sopimusliikennettä hoitaville yrityksille.

Suomen Kuntaliitto
www.kuntaliitto.fi
etunimi.sukunimi@kuntaliitto.fi

Finlands Kommunförbund
www.kommunforbundet.fi
fornamn.efternamn@kommunforbundet.fi



Seitsemäs lisätalousarvio sisältää 100 M€:n lisäyksen joukkoliikenteen palvelutason turvaamiseksi koronatilanteen pitkittyessä. Ennakkotiedon mukaan kaupunkiseutujen joukkoliikenneviranomaisilta edellytetään 50 % omarahoitusosuutta lipputulomenetyksistä. Kuntaliitto pitää tätä lähtökohtaa ongelmallisena.

Hallituksen viesti kaupungeille ja kunnille on ollut, että valtio tukee kaupunkeja ja kuntia koronaepidemiasta selviämisessä eikä kunnille ole tarkoitettu jäävän omarahoitusosuutta talousvaikutuksista. Budjettiriihen (16.9.2020) pöytäkirjamerkinnöissä on korostetusti sanottu, että kaikki koronaan liittyvät kustannukset katetaan täysimääräisesti kehyksen ulkopuolisina menoina.

Hallituksen ilmaisemaan tahtotilaan nähden on ristiriitaista, jos kunnilta edellytetään joukkoliikennetukea jaettaessa jopa 50 % omarahoitusosuutta koronasta aiheutuneista tulomenetyksistä. **Joukkoliikennetukea jaettaessa tulisi soveltaa samaa periaatetta kuin muidenkin koronasta aiheutuvien talousvaikutusten kattamisessa.**

Ns. pienet kunnalliset joukkoliikenneviranomaiset voivat saada harkinnanvaraista valtionapua ELY-keskuksilta koronatilanteessa kuten muutoinkin. Tuen jakamisessa on jo pitkään ollut vaihtelua ELY-keskusten välillä. Valtion tulisikin huolehtia siitä, että **ELY-keskusten joukkoliikenteen valtionavun jakoperusteita selkeytetään ja kuntia kohdellaan tasa-arvoisesti** ja tämä huomioidaan ELY-keskusten resurssoinnissa.

Joukkoliikenteeseen vaikuttavia ajankohtaisia lakihankkeita

Hallitus valmistelee EU:n **puhtaiden ajoneuvojen direktiivin kansallista täytäntöönpanoa**. Tarkoituksena on lisätä ns. puhtaiden ajoneuvojen osuutta julkisissa ajoneuvo- ja kuljetuspalveluhankinnoissa, ml. kaupunkijoukkoliikenne ja kuntien koulu- ja sotekuljetukset. Uusia vaatimuksia tulee soveltaa 2.8.2021 alkaen. Suomen valitsema toteutusmalli vaikuttaa siihen, missä määrin julkisille hankintayksiköille, kuten kunnille, jää liikkumavaraa valita paikallisiin olosuhteisiin paras puhdas ratkaisu (esim. sähkö, biokaasu tai muu uusiutuva biopolttoaine). Toteutusmalli vaikuttaa myös siihen, millaisia vaikutuksia toteutuksella on markkinoihin ja kilpailuun sekä hankintoihin ja niiden hintakehitykseen. **Kansallisessa valmistelussa tulee arvioida realistisesti lisäkustannukset kuntataloudelle ja sopia kompensaatiosta kunnille**.

Valtion on tärkeää **tukea lataus ja muun jakeluinfran toteutusta** koko maassa. Joukkoliikenteen varikkolatauspisteiden toteutuksen tukea tulisi kohdentaa viranomaisille ja yrityksille.

Eduskunnassa on käsittelyssä hallituksen esitys **oppivelvollisuuden laajentamiseksi**. Lakiesityksen mukaan toteutettuna koulumatkatukijärjestelmä kohtelee joukkoliikennetoimijoita epätasa-arvoisesti. Kaupunkiseutujen joukkoliikenneviranomaisten (Waltti-kaupunkiseudut ja HSL) valtiolta saama kompensaatio toisen asteen alle 10

Suomen Kuntaliitto
www.kuntaliitto.fi
etunimi.sukunimi@kuntaliitto.fi

Finlands Kommunförbund
www.kommunforbundet.fi
fornamn.efternamn@kommunforbundet.fi



kilometrin joukkoliikennematkoista olisi muita toimijoita huomattavasti alhaisempi. Käytännössä kaupunkiseudut subventoisivat nämä liput omista verovaroistaan. **Oppivelvollisuuden laajentamiseen on tärkeää kohdentaa lisärahoitusta kehyksen ulkopuolelta siten, että joukkoliikennetoimijoita kohdellaan tasa-arvoisesti, eikä kaupunkiseuduille perusteettomasti vyörytetä valtiolle kuuluvia uudistuksen kustannuksia**.

Tukea digitaalisten palvelujen kehittämiseen

Valtion avustuksen jatkaminen vuonna 2020 ja myös tulevina vuosina suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen digitaalisten palvelujen ja lippu- ja maksujärjestelmien kehittämiseen on erittäin tärkeää. Oppivelvollisuuden laajentaminen lisää osaltaan tarvetta kohdentaa joukkoliikenneviranomaisille tukea digitaalisten palveluiden kehittämiseen, jotta prosesseja voidaan sujuvoittaa asiakasystävällisesti.

Hyötyjä maksaa -mallin lähtökohta on vino

Kuntaliitto esittää, että **valtion ja kuntien työnjakoa ja sopimuksellista yhteistyötä selkeytetään infrahankkeiden rahoitusvastuiden osalta.** Muun muassa Liikenne12-työssä viitataan hyötyjä maksaa -mallin hyödyntämiseen, mikä käytännössä tarkoittaa kuntien rahoitusosuuden kasvattamista valtion vastuulle kuuluvissa hankkeissa. **Ns. hyötyjä maksaa -malli tulisi kunnolla avata**: Miten infrahankkeista saatavia hyötyjä mitataan? Mille taholle tai tahoille kustannukset ja toisaalta hyödyt kohdentuvat? Miten hyödyt konkretisoituvat ja millaisella aikajänteellä? Miten valtion ja kuntien vastuut, kustannukset ja hyödyt näyttäytyvät tässä kokonaisuudessa?

Alueiden kehittyminen ja elinkeinoelämän investoinnit vaativat sekä paikallisen infrastruktuurin että saavutettavuuden kehittämistä. Näissä valtiolla ja kunnilla on omat tehtävänsä. Valtion tulee kantaa päävastuu kansallisen infran rahoituksesta. Kuntien investoinnit hyödyttävät myös valtiota. Valtakunnallisesta infrasta ei synny maankäyttö- ja kiinteistökehityshyötyjä ilman, että kaupungit panostavat vahvasti niiden omaan infraan, asumiseen ja palveluihin. Maankäyttötuloilla katetaan vain osa näiden rahoituksesta. Kaupunkien investoinneista ja joukkoliikenteen kehittämisestä hyötyy kaupunkia laajempi alue. Valtio hyötyy verotuloina ja kansantalous talouskasvuna. Kunnat eivät ole veronsaajia valtion keräämissä liikenteen erityisveroissa. Kunnilla on huolehdittavanaan mm. mittava lähes 2 mrd. €:n katuverkon korjausvelka.

SUOMEN KUNTALIITTO

Johanna Vilkuna
Liikenneasiantuntija

Liite — Valtion talousarvioesitys vuodelle 2021 ja kuntatalouden näkymät

Suomen Kuntaliitto
www.kuntaliitto.fi
etunimi.sukunimi@kuntaliitto.fi

Finlands Kommunförbund
www.kommunforbundet.fi
fornamn.efternamn@kommunforbundet.fi

