30.4.2021

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle

Asia: VNS 2/2021 vp. Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021-2032

Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021–2032 on eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnan käsiteltävänä.

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry (jäljempänä MaRa) toteaa lausuntonaan seuraavan.

1. Liikennejärjestelmäsuunnitelmalla vaikutetaan matkailu- ja ravintolayritysten toimintaedellytyksiin ja kasvun mahdollisuuksiin

Liikennejärjestelmällä ja sen kehittämisellä on olennainen merkitys Suomessa toimiville matkailu- ja ravintolayrityksille, ulkomaalaisten Suomeen suuntautuvalle matkailulle (matkailuvientiä) ja kotimaanmatkailulle.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman toimintaympäristön muutoksia koskevassa kohdassa 2.2 todetaan, että matkailuala on Suomessa kasvava toimiala.

MaRa toteaa, että Suomessa matkailu luo uusia yrityksiä, infrastruktuuria, työtä ja toimeentuloa koko Suomen alueella. Matkailu kasvaa myös rakennemuutosalueilla toisin kuin moni muu toimiala. Matkailuun kulutettiin Suomessa arvioiden mukaan vuonna 2019 noin 16,1 miljardia euroa. Summa sisältää suomalaisten ja ulkomaisten matkailijoiden kulutusmenot Suomessa. Ulkomaalaisten matkailijoiden osuus matkailun kokonaiskulutuksesta oli arviolta noin 31 prosenttia eli 5,0 miljardia euroa vuonna 2019. Matkailun osuus Suomen kokonaisviennistä oli ennen koronaepidemiaa 5,2 % ja palveluviennistä noin 16 %. Suomessa matkailun kokonaisvaikutus bruttokansantuotteeseen on noin 8 prosenttia vuonna 2019. Kokonaisvaikutukseen sisältyvät suorat, epäsuorat ja välilliset (sellaisten henkilöiden kulutus, jotka ovat suoraan tai epäsuorasti matkailualan palveluksessa) vaikutukset (lähde: Tilastokeskus ja World Travel & Tourism Council 2020).

Suomessa matkailun kokonaiskysyntä oli usean vuoden ajan erinomaisessa nousukiidossa sekä ulkomaisen että kotimaisen matkailun kasvaessa. Vuonna 2020 koronaepidemia kuitenkin lamaannutti matkailukysynnän, jo-

ten arvion mukaan matkailun kokonaiskysynnän arvo jäi vuonna 2020 noin 9,3 mrd. euroon eli 42 prosenttia edellisvuotta alhaisemmalle tasolle. Kehitysarvioiden mukaan matkailukysynnän arvo ei juuri nouse kuluvana vuonna, sillä se jää 8,3–9,8 mrd. euroon. (lähde: TEM - Koronapandemian vaikutukset Suomen matkailukysyntään – kehitysarviot, 17.3.2021).

Matkailuala on yksi pahimmin koronaepidemiasta kärsineistä toimialoista. Erityisesti hotellipalvelujen kysyntä pääkaupunkiseudulla ja Pohjois-Suomessa on romahtanut. Koronaepidemia on vaikuttanut erittäin kielteisesti myös ulkomaalaisista matkailijoista riippuvaisten ohjelmapalvelualan sekä kongressi- ja messutoimialan palvelujen kysyntään. Alan yritysten toipuminen koronakriisistä kestää useita vuosia. Sen aiheuttamien tappioiden kattaminen kestää 5–10 vuotta. Matkailualan toipumista kriisistä, kilpailukykyä ja kykyä työllistää ei tule heikentää uusilla veroilla ja maksuilla tai niiden korotuksilla, jotka kohdistuvat vain kotimaan matkailuun tai ulkomailta Suomeen suuntautuvaan matkailuun.

Matkailutulojen ja matkailumenojen epätasapaino on Suomen kansantalouden kannalta ongelma. Suomen matkustustaseen alijäämä (=matkailutulot ovat matkailumenoja pienemmät) on kasvanut lähes miljardi euroa kuudessa vuodessa (2013–2019), mistä on seurannut verotulojen menetystä noin 0,3 miljardia euroa. Tilastokeskuksen mukaan matkustustaseen alijäämä vuonna 2019 oli noin 1,74 miljardia euroa.

Suomalaisten matkailu ulkomaille on kasvanut tällä vuosituhannella rajusti. Suomalaiset ovat Eurostatin mukaan EU:n innokkaimpia ulkomaan matkailijoita. Koronakriisin jälkeinen aika näyttää, muuttuvatko matkailun trendit ja jatkavatko suomalaiset rajoitusten purkamisen jälkeen yhä innokasta ulkomaan matkailua lentäen ja laivoilla vai tehdäänkö matkoja enemmän kotimaassa. Tästä syystä on tärkeää, että Suomessa ei tehdä esimerkiksi päästöjen vähentämistoimia tehtäessä sellaisia päätöksiä, jotka entisestään lisäävät suomalaisten intoa matkustaa kotimaan sijasta ulkomaille.

MaRa katsoo, että:

1) **Liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpiteillä on pidettävä huolta Suomen kansainvälisestä saavutettavuudesta. Suomi on henkilöliikenteen kansainvälisen saavutettavuuden osalta riippuvainen hyvistä lentoyhteyksistä. Suomeen autolla saapuvat matkailijat ovat myös tärkeä ja iso matkailijaryhmä (kiertomatkailijat ja Venäjältä Suomeen saapuvat matkailijat). Erityisesti Venäjältä Suomeen suuntautuvaa matkailua palvelee myös junayhteys maiden välillä.**

2) **Kotimaanmatkailussa korostuu maantieverkoston merkitys, joka mahdollistaa matkailun eri puolelle Suomea. Kotimaanmatkoista suurin osa tehdään omalla autolla (esimerkiksi Pohjois-Suomeen suuntautuvista matkoista 90 %). Harvaan asutussa ja pitkien etäisyyksien maassa henkilöauto on monessa tapauksessa ainoa realistinen vaihtoehto matkustaa määränpäähän kohtuullisilla kustan-**

nuksilla, vaivalla ja matka-ajalla. Tiestö on pidettävä hyvässä kunnossa ja siihen on myös tehtävä investointeja.

3) **Henkilöautoilun kustannuksia ei saa nostaa, koska tämä vähentäisi kotimaanmatkailua ja siirtäisi matkailua ulkomaille lentäen tai viihderisteilijöillä. Kotimaan automatkailun korvaantuminen ulkomaan matkoilla lisäisi matkailun päästöjä ja vähentäisi Suomen verotuloja ja matkailun työpaikkoja Suomessa.**

2. Lentoliikenne ja lentoasemaverkosto

Suomi on kansainvälisessä saavutettavuudessa erilaisessa asemassa kuin muut Euroopan maat. Suomi on suhteessa muuhun Eurooppaan saari. Suomeen ei ole junayhteyksiä muualta Euroopasta eikä tieyhteyttä Venäjää, Pohjois-Ruotsia ja Norjaa lukuun ottamatta. Suomen kansainvälinen saavutettavuus matkustajaliikenteessä on riippuvainen hyvistä lentoyhteyksistä.

Finnair on ollut Suomen matkailualan strateginen kumppani. Finnair on olennaisen tärkeä Suomen matkailun kilpailukyvylle ja Suomen saavutettavuudelle. Finnair pystyy hyödyntämään Helsingin maantieteellistä sijaintia ja sen mahdollistamia suoria, lyhyitä ja polttoainetehokkaita lentoreittejä Aasiaan. Finnair on vuosikymmenten aikana rakentanut Suomeen ulkomaanreittiverkoston, joka on merkittävästi parempi kuin monessa muussa vastaavankokoisessa maassa. Vaikka Suomi on syrjäinen EU – maa, Suomeen on erinomaiset lentoyhteydet ja Suomi on helposti kansainvälisten matkailijoiden saavutettavissa. Finnairin strategian ansiosta on pystytty kehittämään ja ylläpitämään yhteyksiä Eurooppaan ja myös kotimaassa. Suomen on pidettävä huolta Finnairin kilpailukyvystä ja lentoliikenteen päästöjen vähentämisestä tulee päättää kansainvälisellä tasolla.

Lentoliikenteen palautuminen koronakriisistä vie muutamia vuosia, jonka jälkeen kansainväliset matkustajamäärät palaavat taas kasvu-uralle. Kotimaan lentoliikenteen määrät ovat pysyneet vuosikaudet suurin piirtein samalla tasolla.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa todetaan, että Finavian lentoasemaverkosto toimii ns. verkostoperiaatteella. Tämä tarkoittaa sitä, että kannattavien lentoasemien (lähinnä Helsinki-Vantaan lentoasema) tuotoilla katetaan muiden lentoasemien ylläpito ja investoinnit. Finavian lentoasemaverkoston ulkopuolisten lentokenttien toimintaa varten on käytettävissä valtionavustukset.

Suunnitelman toimenpiteenä todetaan, että valtio, kunnat ja yritykset yhdessä kehittävät Helsinki-Vantaan lentoaseman toimivuutta ja toimintaedellytyksiä. Helsinki Vantaan lentoaseman kehittymisedellytyksistä huolehtiminen mahdollistaa myös toiminnan muilla lentoasemilla. Valtio vaikuttaa EU:ssa siihen, että lentoasemat voivat jatkaa verkostoperiaatteella. Tämän lisäksi kehitetään matkaketjuja lentoasemille koko maassa.

MaRa pitää Finavian lentoasemaverkostoa koskevaa toimenpidettä kannatettavana. Helsinki-Vantaan lentoaseman ja muiden Finavian operoimien lentokenttien kehittämisen lisäksi on tärkeä varmistaa lentoasemien verkostoperiaatteen jatkuminen. Suomen lentoasemaverkoston ylläpito ja kehittäminen on ensiarvoisen tärkeää Suomeen suuntautuvalle ulkomaan matkailulle ja kotimaan matkailulle.

Finavian ulkopuolisen lentoasemaverkoston osalta toimenpiteenä todetaan, että valtionavustuksia Finavian verkoston ulkopuolisille lentoasemille ja –paikoille tulevina vuosina. Tuen kohdentamisessa painotetaan reittiliikenteen edellytysten parantamista, mikä vastaa myös elinkeinoelämän tarpeisiin. Finavian ulkopuolisia kenttiä ovat Lappeenrannan, Mikkelin ja Seinäjoen lentoasemat.

MaRa pitää kannatettavana lentoasematukien jatkamista, koska Finavian verkoston ulkopuoliset lentokentät ovat tärkeitä alueen vapaa-ajan matkailun sekä elinkeinoelämän kannalta.

3. Kotimaanmatkailussa tärkein kulkumuoto henkilöauto

Päästövähennystoimissa ei tule suosia ulkomaanmatkailua kotimaan matkailun kustannuksella

Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa todetaan, että valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa keskitytään päästövähennystavoitteiden osalta lähinnä energiatehokkuuteen. Liikennejärjestelmäsuunnitelmaa ja fossiilittoman liikenteen tiekarttaa on valmisteltu samanaikaisesti, ja liikenteen verotusta ja maksuja tarkastellaan parhaillaan valtiovarainministeriön työryhmässä. Käynnissä olevilla rinnakkaisilla töillä voi olla huomattavia vaikutuksia liikennejärjestelmään. Kokonaisvaikutukset selviävät kuitenkin vasta töiden valmistuttua ja niitä toimeenpantaessa. Näitä vaikutuksia tullaan huomioimaan seuraavan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa.

MaRa toteaa, että matkailuala haluaa olla mukana ilmastonmuutoksen torjunnassa ja on tärkeää, että päästöjä vähennetään tavalla, joka ei heikennä kotimaisen matkailun toimintaedellytyksiä tai lisää kotimaan matkailun kustannuksia. Taakka tulee jakaa oikeudenmukaisesti niin, että päätöksillä ei suosita ulkomaille matkustamista kotimaanmatkailun kustannuksella. Jos liikenteen päästöjen vähentämisessä nostetaan henkilöautoilun kustannuksia nykyisestä, tämä suosii ulkomaille matkustamista. Tästä seuraa, että matkailun tulot, verot ja työpaikat menevät ulkomaille samalla kun suomalaisten matkailusta aiheutuvat liikenteen kokonaispäästöt kasvavat.

Kotimaanmatkailussa henkilöauto on suosituin liikkumisväline

Autolla tehty kotimaanmatkailu lisää kotimaista kysyntää, työllistää erityisesti kaupunkialueiden ulkopuolella ja tuo myös taloudellista hyvinvointia Ruuhka-Suomen ulkopuolelle. Kotimaanmatkailu tuottaa paljon erilaisia verotuloja valtiolle.

Suunnitelmassa kohdassa 2.4 (Suomi osana kansainvälistä liikennejärjestelmää) todetaan, että Suomi on harvaan asuttu maa, jonka monipuoliset elinkeinot, resurssit ja tuotanto ovat hajautuneet ympäri maan. Kasvava matkailuelinkeino edellyttää hyviä maantieyhteyksiä myös harvemmin asutuilla alueilla.

MaRa toteaa, että sujuvaa matkantekoa palveleva, hyvin kunnossa pidetty ja kattava tieverkosto on tärkeä matkailijoille ja matkailualalla toimiville yrityksille, jotka ovat riippuvaisia siitä, että kohteeseen pääsee turvallisesti ja riittävän nopeasti eri puolilta maata kaikkina vuodenaikoina. Harvaan asutussa ja pitkien etäisyyksien maassa henkilöauto on monessa tapauksessa ainoa realistinen vaihtoehto matkustaa määränpäähän kohtuullisilla kustannuksilla, vaivalla ja matka-ajalla.

Suurin osa kotimaanmatkailusta tehdään omalla autolla. Useille tärkeille matkailupaikkakunnille ei ole rautateitä, ja lentäminen on varsinkin sesonkiaikaan kallista esimerkiksi lapsiperheelle. Autolla ajaminen lomalle on usein realistinen matkustusvaihtoehto perheelle. Usein lomakohteessa halutaan myös liikkua omalla autolla.

Suomalaisilla on paljon vapaa-ajan asuntoja muualla kuin vakituisella asuinpaikkakunnallaan. Tilastokeskuksen mukaan Suomessa on noin 512 000 kesämökkiä. Monille vapaa-ajan asuinnoille pääsemisessä henkilöauto on ainoa käytännössä toimiva vaihtoehto. Kesämökeille ajetaan pääteillä, alemman asteisella tieverkostolla ja yksityisteitä pitkin. Vapaa-ajan asukkailla on suuri merkitys useille paikkakunnille, jotka kärsivät suurista muuttotappioista.

Monet matkailu- ja ravintola-alan yritykset palvelevat asiakkaita ympärivuorokautisesti ja ainakin niin, ettei julkinen liikenne toimi tai sitä ei ole. Henkilöauto on tällöin usein ainoa keino päästä työpaikalle.

MaRan näkemyksen mukaan näköpiirissä ei ole sellaisia muutoksia, että henkilöauton asema suosituimpana liikennevälineenä kotimaanmatkailussa muuttuisi ottaen huomioon liikkumistarpeet ja alueiden ja kohteiden saavutettavuus eri liikennevälineillä.

MaRa toteaa, että Suomen matkailuelinkeinon toimintaedellytykset ja kasvu edellyttävät, että tiestö pidetään hyvässä kunnossa. Tiestöön on myös tehtävä investointeja. Pääteiden ohella on huomioitava myös alempiasteinen tieverkosto. Suomen yksi vahvuus matkailumaana on luonnossa olevat nähtävyydet, elämykset ja aktiviteetit. Nämä kohteet

sijaitsevat usein etäällä kasvukeskuksista ja kaupungeista. Näiden matkailukohteiden elinkelpoisuus ja kannattavuus riippuu hyvästä saavutettavuudesta autolla.

Perusväylänpidon rahoituksen taso suunnitelmassa

Suunnitelman mukaan perusväylänpidon (hoito, korjaukset ja parannukset) rahoituksen taso on noin 1,4 miljardia vuodesta 2025 lähtien. Perusväylänpidon rahoituksesta kohdistetaan maanteille 52 % (keskimäärin 765 M euroa vuodessa), radoille 39 % ja vesiväylille 9 %. Väyläverkon korjausvelkaa vähennetään suunnitelman mukaisella määrärahojen kohdistamisella suunnittelukaudella 2,8 mrd. eurosta 2,2 mrd. euroon vuoteen 2032 mennessä. Korjausvelkaa vähennetään valtion koko väyläverkolla, myös alemmalla tieverkolla.

MaRa pitää maantieverkoston kunnossapidon rahoituksen nostoa tärkeänä toimenpiteenä. Pääväylien lisäksi on rahoitusta kohdistettava myös matkailutoimialan kannalta tärkeään alemman asteiseen tieverkkoon, joka todetaan myös suunnitelmassa. Tieliikenteen sujuvuus ja päällysteiden kunto vähentävät myös tieliikenteen päästöjä.

MaRa toteaa, että tieliikenteen kokonaisverotuotto valtiolle on merkittävä, 8,1 miljardia euroa vuodessa ja ilman arvonlisäveroa noin 5 miljardia. Henkilöautoilijat maksavat jo nykyisin suurimman osan liikenteen veroista. Myös tästä näkökulmasta on perusteltua, että tieliikenteeltä kerättävien verojen vastineena turvataan riittävät määrärahat tieverkon kunnossapitoon ja sen vaatimiin investointeihin.

4. Pysäköintipolitiikka

Pysäköintipolitiikkaa koskevana toimenpiteenä (sivulla 101-102) ehdotetaan suunnitelmassa, että valtio pyrkii edistämään kaupunkiseutujen siirtymistä markkinaehtoiseen pysäköintiin (käyttäjä maksaa – periaate) ja osallistuu kuntien pysäköintistrategioiden rahoittamiseen osana liikkumisen ohjauksen valtioavustushankkeita.

MaRa toteaa, henkilöautoilijat maksavat jo nykyisin suurimman osan liikenteen veroista ja verotus on kireää. Henkilöautoilun kustannuksien korottaminen ruuhkamaksuilla tai pysäköinnin hinnoittelulla vaikuttaa kulutuskysynnän kohdistumiseen.

Esimerkiksi pääkaupunkiseudulla ja monissa muissa kaupungeissa varsinkin keskusta-alueen kadunvarsipysäköinnin korkea hinta on ohjannut kulutuskysyntää alueille, joihin henkilöauton voi jättää maksutta tai edullisesti parkkiin asioinnin ajaksi. Pysäköinnin hinnalla on suora vaikutus keskusta-alueen elinvoimaisuuteen ja siellä toimivien yritysten palvelujen kysyntään.

Kunnioittavasti,

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry



Kai Massa
lakimies, varatuomari

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry on matkailu-, ravintola- ja vapaa-ajan palvelualojen elinkeino- ja työmarkkinajärjestö. MaRa edustaa hotelleja, kylpylöitä, viikko-osakeyrityksiä, leirintäalueita, kongresseja, messuja ja tapahtuma-alan yrityksiä, ravintoloita, catering-yrityksiä, eines- ja valmistuskeittiöitä, kahviloita, pubeja, yökerhoja, liikenneasemia, huvi-, teema- ja elämyspuistoja, keilahalleja, festivaaleja ja konserttitapahtumia, ohjelmapalveluyrityksiä, luontomatkailuyrityksiä, hiihtokeskuksia sekä matkailun markkinointi- ja välityspalveluita tarjoavia yrityksiä. MaRassa on 2 800 jäsentä, joilla on 7 700 toimipaikkaa. MaRan jäsenyritykset työllistävät noin 70 000 henkilöä.