Lausunto HE 146/2021 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2022

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom kiittää mahdollisuudesta lausua asiassa.

Vuoden 2022 talousarviossa on osoitettu 105,724 milj. euron määräraha momentille 31.20.55 (julkisen henkilöliikenteen palvelujen ostot ja kehittäminen). Traficom vastaa tämän määrärahan kohdentamisesta ELY-keskuksille (32,329 milj. euroa.) sekä suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen valtionavustuksen myöntämisestä (suuret 12,250 milj. euroa, keskisuuret 8,625 milj. euroa). Sen lisäksi Traficomin vastuulla on ilmastoperusteisten toimenpiteiden (20,0 milj. euroa), joukkoliikenteen valtakunnallisten kehittämishankkeiden (0,750 milj. euroa) ja liikkumisen ohjauksen (0,600 milj. euroa) rahoitus sekä lentoliikenteen ostot (1,0 milj. euroa).

Julkisen henkilöliikenteen palvelut ja ostot; julkisen henkilöliikenteen tilanne

Vuoden 2021 talousarvioon verrattuna suurten kaupunkiseutujen rahoitus on vähentynyt 1,0 miljoonaa euroa. Suurilta kaupunkiseuduilta poistui määräaikainen digitalisaatiorahoitus vuosille 2018-2021, jonka määrä oli 3,5 miljoonaa euroa vuodessa. Suurille kaupunkiseuduille lisättiin pysyvästi 2,5 miljoonaa euroa fossiilittoman liikenteen tiekartan toimenpiteenä. Keskisuurten kaupunkiseutujen rahoitusta on vastaavasti lisätty 0,5 miljoonaa euroa. Fossiilittoman liikenteen tiekartan (LVM:n julkaisuja 2021:15) toimenpide-ehdotuksena oli suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetukien kaksinkertaistaminen vuosille 2022-2024.

Traficom myöntää julkisen henkilöliikenteen valtionavustukset suurille kaupunkiseuduille (Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymä, Tampere, Turku ja Oulu) ja keskisuurten kaupunkiseuduille (10 kaupunkiseutua). Lisäksi Traficom kohdentaa ELY-keskusten joukkoliikennemäärärahat. Valtionavustukset käytetään EU:n palvelusopimusasetuksen mukaisiin liikennehankintoihin ja joukkoliikenteen kehittämiseen lain liikenteen palveluista 173-174§ ja valtioneuvoston asetus liikenteen palvelujen valtionavustuksista (509/2018) mukaisesti. Ilmastoperusteisesta rahoituksesta 10 miljoonaa euroa on sidottu MAL-sopimuksin seitsemälle kaupunkiseuduille, jonka lisäksi Traficom myöntää valtionavustusta kaupunkiseuduille puhtaan käyttövoimien edistämiseen.

Normaalitilanteessa kaupunkiseudut vastaavat itse valtaosasta joukkoliikenteen kustannuksia. Valtionavustuksen osuus normaalitilanteessa suurilla kaupunkiseuduilla on noin 3 - 15 prosenttia ja keskisuurilla kaupunkiseuduilla noin 15-20 prosenttia liikenteen hankinnan nettokustannuksista. Kaupunkiseutujen joukkoliikenteen rahoitus koostuu valtionavustuksen lisäksi kuntaosuuksista ja matkustajien lipputuloista. Koronatukien myötä valtionavustuksen osuus nousi vuosina 2020-2021 merkittävästi ollen noin 25-35 prosenttia liikenteen hankinnan nettokustannuksista.

Alueelliseen ja paikalliseen liikenteeseen kohdennettava määräraha kattaa kokonaisuudessaan ELY-keskusten joukkoliikennerahoituksen. Lisäksi alueen kunnat osallistuvat ELY-keskusten hankintojen rahoituksen (ns. yhteishankinnat).

Kaupunkiviranomaisten liikenteessä lipputuloriski on pääsääntöisesti liikenteen tilaajalla. ELY-keskuksilla on yleisemmin käytössä käyttöoikeussopimukset, joissa liikenteen lipputuloriskistä vastaa liikennöitsijä. Lisäksi ELY-keskusten rahoitustilan-

netta heikentää täysin lipputuloilla toimivan markkinaehtoisen liikenteen heikentynyt tilanne. Liiketaloudellisista syistä lakannut markkinaehtoinen liikenne on vaatinut lisähankintoja ELY-keskuksilta, jotta peruspalvelutasoinen asiointi-, työmatka- ja koululaisliikenne saadaan kaupunkien välillä säilytettyä.

Koronapandemian vaikutukset kysyntään ja tarjontaan

Traficom arvioi, että vuoden 2021 joukkoliikenteen matkustajamäärä toimivaltaisten viranomaisten hankkimassa liikenteessä jää 30 prosenttia normaalitilannetta alemmaksi, mikä tarkoittaa lipputuloissa noin 190 miljoonan euron menetyksiä. Toimivaltaisilta viranomaisilta saatujen tilakuvien mukaan alkuvuonna matkustajamäärät ovat olleet noin 40 prosenttia alempana kuin normaalitilanteessa. Matkustajamäärät ovat kuitenkin kasvaneet vuoden edetessä ja syksyn aikana matkustajamäärät ovat olleet noin 25 - 35 prosenttia alempana kuin normaalitilanteessa. On odotettua, että vuoden 2021 loppupuolella matkustajamäärät vielä nousevat. Vuosien 2020 ja 2021 arvioiduista lipputulomenetyksistä on saatu katettua noin 47 prosenttia vuoden 2020 3. ja 7. lisätalousarvion avulla. Vuoden 2021 kolmannen lisätalousarvion 22,8 miljoonaa euroa tullaan kohdistamaan kaupunkiseutujen lipputulomenetyksiin syksyn 2021 aikana, kun tarkempi kaupunkiseutukohtainen tilanne on tiedossa. Lipputulomenetyksiä pyritään korvaamaan samalla prosentilla kaikille kaupunkiseuduille.

ELY-keskukset ovat hankkineet lakanneen tai keskeytyneen markkinaehtoisen liikenteen tilalle korvaavaa liikennettä erityisesti silloin, kun on ollut kyse seudun työmatkaliikenteen turvaamisesta tai koululais- tai opiskelijaliikenteen tarpeista. Keskeytyneet yhteydet on hankittu yleensä suorahankintana ja pysyvästi lakanneiden osalta on siirrytty pitempiaikaiseen PSA-liikenteeseen ja reitit on kilpailutettu. Kaikkea lakannutta markkinaehtoista liikennettä, etenkään pidempimatkaista kaukoliikennettä, ei ole korvattu ELY-keskusten sopimusliikenteellä. Kaukoliikenteen palvelutaso on heikentynyt ja sen toivotaan palaavan markkinaehtoiseksi. Omassa sopimusliikenteessään ELY-keskukset ovat korvanneet liikennöitsijöiden lipputulomenetyksiä EU:n myöntämällä poikkeusmenettelyllä, joka päättyy alkuvuonna 2022.

Koronapandemian vaikutukset tulevat näkymään joukkoliikenteessä tulevina vuosina. Koronapandemian aikana viranomaiset ovat pitäneet joukkoliikenteen palvelutason lähes ennallaan eikä lippuhintoihin ole tullut tavanomaisesta poikkeavia korotuksia. Traficomin myöntämään koronatukeen liitettiin ehdot, joiden mukaan koronatuen määrä laskee, mikäli palvelutasoa leikataan tai lippujen hintoja korotetaan merkittävästi. Vuoden 2022 osalta viranomaisilla on paineita leikata palvelutasoa tai nostaa hintoja joukkoliikenteen alijäämää leikatakseen, mikäli alijäämää ei saada katettua viranomaisen omalla rahoituksella. Viranomaiset ovat esittäneet toiveita koronatuesta myös vuodelle 2022. Vaikealla rahoitustilanteella on todennäköisesti vaikutuksia myös kehittämishankkeisiin.

Markkinaehtoisen liikenteen ohella etenkin tilausliikenteen tilanne ja näkymät vuodelle 2022 ovat erittäin epävarmat. Valtion talousarvion momentti 31.20.55 julkisen henkilöliikenteen palveluiden ostot ja kehittäminen ei sovellu suoriin yritystukiin. Näille liikennöitsijöille tulee olla muita tukimuotoja, kuten Valtiokonttorin yleinen kustannustuki.

Suurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen digitalisaatioon 2018-2021 suunnattu lisäraha (3,5 miljoonaa euroa vuodessa) edisti merkittävästi etenkin lippu- ja maksujärjestelmien kehitystä. Loppukäyttäjille näkyvin hanke oli lähimaksun käyttöönotto kolmella kaupunkiseudulla. Tampere, Turku ja Oulu ottivat lähimaksun käyttöön kokonaisuudessa vuoden 2021 aikana ja Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä alkoi pilottikäytön. Traficom jatkaa digitalisaatiorahoitusta siirtomäärärahoilla vuoteen 2023 asti.