Liikenne- ja viestintävaliokunta

Asiantuntijapyyntö LiV 13.10.2023, HE 41/2023 vp

Kuntaliiton lausunto hallituksen esityksestä talousarvioksi vuodelle 2024

Kuntaliitto kiittää mahdollisuudesta lausua liikenne- ja viestintävaliokunnalle asiasta. Lausunnon liitteenä on Kuntaliiton kuntatalouden yleislausunto talousarvioehdotuksesta.

Liikenneinfran rahoitukseen pitkäjänteisyyttä ja vaikuttavuutta

Julkisen talouden suunnitelman mukaan perusväylänpitoon osoitetaan 1,285 mrd. euroa vuosittain 2024–2027. Tämän lisäksi korjausvelan purkamiseen osoitetaan hallituskaudella 520 milj. euroa hallitusohjelman investointiohjelmassa, joka rahoitetaan valtion omaisuutta myymällä. Tästä rahasta osoitetaan korjausvelan purkuun etupainotteisesti 250 milj. euroa vuodelle 2024, millä on merkittäviä myönteisiä vaikutuksia korjausvelan hallintaan. Huolestuttavaa kuitenkin on, jos seuraavina vuosina määräraha ei olennaisesti nouse nyt ohjelmoidusta. Kustannustason nousu on syönyt merkittävästi määrärahojen ostovoimaa. Toisaalta korjaustoimenpiteiden viivästyminen lisää korjausvelkaa ja nostaa tarvittavien toimien kustannuksia.

Uusien väylähankkeiden rahoitustasoa alennetaan vuosina 2024-2027 yhteensä 720 milj. euroa, jolloin julkisen talouden suunnitelmassa osoitettu määräraha painuu todella matalalle tasolle ollen 272 milj. euroa vuonna 2027. Myönteistä kuitenkin on, että rahoitustasoa nostetaan hallitusohjelman investointiohjelmalla. Myös MAL-hankkeiden rahoitus sisältyy investointiohjelmaan.

Toteamme, että hallituksen tulee varmistaa kertaluonteisten panostusten ohella, että liikenneinfran rahoitus saadaan Suomessa vaikuttavalle tasolle siten, että se mahdollistaa ennakoivan perusväylänpidon ja pitkäjänteisen kehittämisen. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tulisi lunastaa paikkansa pitkäjänteisyyden lisääjänä liikennepolitiikassa. MAL-sopimusten onnistuminen ja vaikuttavuus edellyttävät, että myös valtion puolelta on allokoitu riittävästi resursseja neuvottelupöytään ja sopimuksiin. Valtion rahoitus MAL-sopimuksiin tulisi jatkossa huomioiden kehyksissä.

CC BY

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

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

Joukkoliikenteen rahoitusnäkymä on synkkä, rahoitusta nakerretaan monelta suunnalta

Joukkoliikenteellä on keskeinen merkitys saavutettavuudelle, työllisyydelle, ilmastotavoitteille ja sosiaaliselle kestävyydelle. Kaupunkien joukkoliikenne on toipumassa koronan aiheuttamasta kustannusrasituksesta tilanteessa, jossa kustannustason nousu on ollut voimakasta. Tämä on nostanut hankintahintoja ja aiheuttanut lipunhintoihin nostopaineen. Traficomin tilastojen mukaan suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen nettokustannukset ovat nousseet 150 milj. euroa vuodesta 2019 lähtien.

Tässä tilanteessa hallitusohjelman linjaus poistaa kerralla joukkoliikenteen ilmastoperusteinen valtionavustus (-13,3 milj. euroa/v) osuu kaupunkiseutuihin kipeästi. Esimerkiksi Oulun, Jyväskylän, Kuopion ja Lahden seutujen joukkoliikenteen avustussaanto on vuosina 2021-2023 ollut kullakin 1 milj. euron suuruusluokassa. Myös Hämeenlinnan, Joensuun, Kotkan, Porin ja Vaasan seutujen avustus on ollut merkittävällä, pääsääntöisesti satojen tuhansien eurojen tasolla. Tampereen seudun liikenteessä avustus on vuonna 2023 1,4 milj. euroa, Turun seudun 1,6 milj. euroa ja HSL-liikenteessä 10,7 milj. euroa. Avustuksen poistuminen aiheuttaa lipunhintoihin vastaavan nostopaineen, kuin avustuksen osuus on ollut lipputuloista.

Hallitusohjelmaan kirjattu 10 % ALV-kannan nosto 14 %:iin vuodesta 2025 lähtien toisi 4 %:n nostopaineen joukkoliikenteen lipunhintoihin ja heikentäisi joukkoliikenteen järjestämisen rahoituspohjaa. Myöskään taksiyritykset ja markkinaehtoinen linja-autoliikenne eivät kaivanne kassavirran heikentymistä nykyisessä kustannustilanteessaan.

Valtion ALV-saannon voi arvioida kasvavan suhteellisen vähän ALV-korotuksen myötä, mutta kielteiset vaikutukset joukkoliikenteen lipunhintojen korotuksiin ja sitä kautta kysyntään olisivat ilmeiset. Huomattava myös on, että ALV-korotus heijastuisi myös esimerkiksi terveydenhuollon asiakkaiden matkakustannuksiin (omavastuuosuudet, Kelan matkakorvaukset).

Joukkoliikenteen arvonlisäveron nosto ja kaupunkijoukkoliikenteen ilmastoperusteisen valtionavustuksen poisto tulee arvioida uudelleen, jotta vältytään näiden toimien kielteisiltä vaikutuksilta joukkoliikenteen kilpailukykyyn. Toimet olisivat myös ristiriidassa Liikenne12-suunnitelman joukkoliikennettä edistävien linjausten ja valtionavustusten noston (vuodesta 2025) kanssa. Kun huomioidaan myös kustannustason ja hankintahintojen nousu, eri tekijöiden yhteisvaikutuksena joukkoliikenteen lipunhintoihin kohdistuu prosentteina kaksinumeroisia nostopaineita. Hinnannousu nostaa matkustajien työssäkäynnin ja muun liikkumisen kustannuksia. Tätä suuruusluokkaa oleva hinnannousu vähentää myös joukkoliikenteen käyttöä.

ELY-keskusten järjestämän joukkoliikenteen rahoitustilanne on muodostumassa vaikeaksi, minkä seurauksena kunnat ovat joutumassa ELY-keskusten joukkoliikenteen rahoitusvajeen maksumiehiksi. ELY keskukset ovat eri puolilla Suomea edellyttäneet kuntien kasvattavan rahoitusosuuttaan joukkoliikenteen yhteishankintasopimuksissa. Tilanne on kestämätön, kun valtion riittämätön rahoitus valuu kuntien maksettavaksi ja samalla ELY-keskusten joukkoliikennetuki ns. pienille toimivaltaisille viranomaisille ja peruskunnille on vähenemässä. Nykykehitys johtaa joukkoliikennepalveluiden vähentymiseen.

ELY-keskusten joukkoliikenteen rahoitusta kurittaa kustannusindeksin nousu ja vähentynyt markkinaehtoinen liikenne. Heikot ja epävarmat rahoitusnäkymät heikentävät myös ELY-keskusten mahdollisuuksia joukkoliikennehankintojensa ja -palveluidensa kehittämiseen. Suuntaus on ristiriidassa Liikenne 12:a tavoitteiden kanssa. ELY-keskusten hankkiman joukkoliikenteen ja sen rahoituksen vähentyminen valuu kuntien ja osittain myös muiden toimijoiden (Kela, työmatkakuluvähennykset) maksettavaksi.

Kävely- ja pyöräilyinfraan panostaminen edistää turvallisuutta ja hyvinvointia

Hallitusohjelma pyrkii parantamaan kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä. Erittäin hyväksi työkaluksi tässä tavoitteessa on osoittautunut valtioneuvoston hyväksymä kävelyn ja pyöräilyn edistämisohjelma (2018), jota toteutetaan valtion ja kuntien yhteisellä investointiohjelmalla. Edistämisohjelma on osa kansallisen energia- ja ilmastostrategian toteuttamista. Liikenne12:a on kirjattu, että avustustaso nostetaan 30 milj. euron tasolle vuodesta 2025 lähtien.

Tavoite edistää turvallista kävelyä ja pyöräily edellyttää infran laatutason nostoa. Investointiohjelman avulla on toteutettu suuri määrä kävely- ja pyöräilyinfran parantamishankkeita. Eri kokoiset kunnat ympäri Suomea ovat aktiivisesti hakeneet tätä avusta, jonka laatukriteerit ovat tiukat. Kuntien hakemat valtionavustukset ovat jokaisella hakukierroksella olleet reilusti yli määrärahatason.

Esitämme, että kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman rahoitusta (3,5 Me/v) ei vähennetä (-0,5 Me) vaan nostetaan. Fiksujen kohteiden toteutuksella tuettaisiin myös taantumasta kärsivää rakennusalaa. Esitetyllä 3 milj. euron määrärahalla pystytään avustamaan hankkeita hyvin rajallisesti.

SUOMEN KUNTALIITTO

Johanna Vilkuna

Kehittämispäällikkö

Liite

Yleistä valtion talousarvioehdotuksesta vuodelle 2024 sekä julkisen talouden suunnitelmasta 2024–2027

Julkisen talouden tilanne on huolestuttava. Talouskasvu on tällä hetkellä seisahtunut ja monet eri tekijät, muun muassa hallitusohjelman määräaikainen investointiohjelma, korkomenot sekä turvallisuuteen liittyvät hankinnat, kasvattavat julkisen sektorin alijäämää. Petteri Orpon hallituksen talous- ja finanssipolitiikan linja nojaa neljän miljardin euron menosopeutukseen ja työllisyyttä edistäviin rakenteellisiin uudistuksiin. Samaan aikaan veroaste laskee. Valtiovarainministeriön mukaan talouskasvu vauhdittuu jo ensi vuodesta lähtien, mutta julkinen talous pysyy yhä rakenteellisesti alijäämäisenä ja velkasuhde jatkaa kasvuaan. Riskit odotettua heikommasta työllisten määrän lisäyksestä sekä talouskasvusta ovat kuitenkin suuret. Valtionhallinto on julkisen talouden sektoreista alijäämäisin.

Hallitusohjelman päätösperäiset toimet vahvistavat julkista taloutta nettomääräisesti noin 3,1 miljardilla eurolla vuoden 2027 tasossa. On valitettavaa, että päätökset eivät tähtää kuitenkaan kuntatalouden vahvistumiseen. Sen sijaan kuntatalous heikkenee hallitusohjelman liite B:n päätösten seurauksena noin 0,2 miljardilla eurolla. Jos hallituksen toimenpiteiden tarkastelua laajennetaan ottamalla mukaan myös vuodelle 2024 ehdotettu työnantajan työttömyysvakuutusmaksun alennus niin muutosten yhteisvaikutus kääntyy nettona arviolta noin 0,2 miljardia euroa kuntataloutta vahvistavaksi.

Orpon hallituksen kuntalinjaukset

Kuntien näkökulmasta Orpon hallituksen keskeisin finanssipoliittinen päätös on maapohjan kiinteistöveroprosentin eriyttäminen yleisestä kiinteistöveroprosentista ja sen vaihteluvälin alarajan korottaminen 0,93:sta 1,30:aan. Muutos lisää kuntien kiinteistöverotuottoa arviolta noin 110 miljoonalla eurolla vuodesta 2024 lähtien. Euromääräisesti kiristyksestä hyötyy erityisesti pääkaupunkiseutu, jolle kasaantuu myös suurin osuus kuntatalouden investointitarpeista.

Orpon hallitus myös heikentää kuntien rahoitusta leikkaamalla kuntien peruspalvelujen valtionosuuden indeksikorotusta. Yhden prosenttiyksikön indeksijarru vähentää kuntien tuloja vuoden 2027 tasossa noin 111 miljoonaa euroa. Leikkaus on pysyvä. Myös sosiaaliturvaetuuksiin liittyvän päätöskokonaisuuden arvioidaan heikentävän kuntataloutta vuoden 2027 tasolla. Sosiaaliturvaleikkaukset vaikuttavat sekä kuntien rahoittamiin etuusmenoihin että verokertymiin. Muiden hallituksen suoraan kuntiin kohdistuvien toimenpiteiden on oletettu vaikuttavan kuntien tuloihin ja menoihin yhtä paljon.

Hallituksen päätösten yhteisvaikutus kuntatalouteen on vuoden 2024 osalta maltillinen, mutta toimenpiteiden nettovaikutukset kohdistuvat kuitenkin erisuuruisina eri kuntiin. Pidemmällä aikavälillä odotettua heikompi talous- ja työllisyyskehitys saattaa heilauttaa hallituksen toimien vaikutusta kuntatalouteen myös huomattavasti negatiivisempaan suuntaan. Syynä se, että kunnat rahoittavat yhä puolet perustoimeentulotuen menoista.

Kuntien talousnäkymät

Vuosi 2023 näyttää kuntataloudessa poikkeuksellisen vahvalta, mutta sote-uudistuksen vuoksi kuntatalouden tilaan liittyy edelleen huomattavaa vaihtelua kuntien välillä. Kuntien rahoitusjärjestelmän uudistaminen kuluvalla hallituskaudella on välttämätöntä.

Kuntien ja kuntayhtymien kehitysarvio 2024–2027 on heikentynyt viime kevään ennusteesta selvästi. Kuntasektorin investoinnit huomioiva rahoitusjäämä jää 2024–2027 selvästi alijäämäiseksi ja kuntien lainakanta nousee noin viidellä miljardilla eurolla. Kuntien alijäämäisyyden kasvaminen johtuu kuntien mittavista investoinneista, henkilöstömenojen kasvusta sekä edelliseen kehitysarvioon nähden heikentyneestä verorahoituksesta. Heikoimmin pärjäävät pienet, alle 5000 asukkaan kunnat.

Myöskään kansantalouden tilinpidon mukainen kuntahallinnon ennuste ei saavuta Orpon hallituksen kuntahallinnolle asetettua nimellistä rahoitusasematavoitetta. Kuntahallinnon rahoitusalijäämän tulisi olla hallituskauden lopulla lähellä tasapainoa. Merkittävää osaa pääministeri Orpon hallituksen finanssipoliittisista tavoitteista ei saavuteta ilman uusia julkista taloutta ja talouskasvua kohentavia toimia hallituskauden aikana.

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

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