07.11.2023

248/00.04.02/2023
[Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2024]

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto
valiokuntakanslian sihteeri, Kaisa Iso-Sipilä kaisa.iso-sipila@eduskunta.fi

Lausuntopyyntö HE 41/2023 vp, Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2024

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän lausunto asiassa HE 41/2023 vp, Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2024

Teema: Julkisen henkilöliikenteen palvelujen ostot ja kehittäminen vuoden 2024 talousarvioesityksessä ja keskipitkällä aikavälillä.

Lausuntonaan hallituksen esitykseen valtion talousarvioksi vuodelle 2024 HSL Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä haluaa lausua seuraavaa.

Hallitusohjelmaan on nostettu keskeiseksi tavoitteeksi varmistaa se, etteivät liikkumisen kustannukset synnytä estettä tai kannustinloukkua työssäkäynnille. Toisaalta tavoitteeksi on kirjattu, että kotitalouksien ostovoimaa vahvistetaan keventämällä työn ja liikkumisen verotusta.

Joukkoliikenne on Helsingin seudulla hyvin keskeinen työmatkojen liikennemuoto. Kasvavalla seudulla olisi kestävän liikennejärjestelmän ja kasvua ruokkivan kaupunkikehityksen näkökulmasta potentiaalia ja tarvetta enempäänkin, tarvitaan kuitenkin yhteistyötä, välineitä ja rahoitusta. Lisäksi *HSL:ään tehottomasti kohdentuvia toimia, esim. alv-korotus ja jakeluvelvoitevaateiden alentaminen, on tarpeen uudelleen tarkastella.*

HSL näkee, että vain eri toimijoiden hyvällä yhteistyöllä voidaan koko liikennejärjestelmän kestävyys- ja elinvoimatavoitteet saavuttaa.

Toimivat markkinat

Toimiva liikenteen tuotantomarkkina ja onnistuneet liikenteen kilpailutukset ovat merkittäviä keinoja hillitä joukkoliikenteen kustannustason kasvua. Toimivilla sopimusten ohjausvaikutuksilla on samalla mahdollista parantaa matkustamisen laatutekijöitä. *Toimiva kilpailullinen markkina tukee yhteiskunta- ja julkistaloudellista tehokkuutta.*

HSL kilpailuttaa bussiliikennettä jatkuvana toimintana, ja vuoden 2021 kesällä käynnistyi ensimmäinen kilpailutettu junaliikenteen sopimus. Kilpailutusten myötä liikennöintikustannukset ovat laskeneet merkittävästi ja laatu ja ohjausvaikutus ovat parantuneet.

Suomen raideliikennemarkkina on kooltaan pieni ja houkuttelevuuden lisäämiseksi markkinaa on hyödyllistä tarkastella kokonaisuutena. *Erityisesti raideliikenteen kilpailutusten onnistuminen edellyttääkin koko Suomen tasolla houkuttelevan markkinanäkymän rakentamista, jolloin kunnollisen kilpailutilanteen rakentumiselle on edellytykset.* Tämä edellyttää kilpailuneutraalin toimintaympäristön (ml. kalustoyhtiö) rakentamista sekä sitoutumista kansalliseen kilpailutusstrategiaan.

Jotta Suomeen voi syntyä kilpailua raidemarkkinaan, tarvitaan riittävän paljon tai riittävän suuria kilpailutettavia kohteita, jotta ne herättävät toimijoiden kiinnostuksen. Toimiva markkina on sellainen, jolla mahtuu toimimaan vähintään kolme eri toimijaa. Riittävän markkinanäkymän luominen edellyttää eri toimivaltaisten viranomaisten yhteistyötä ja kaikkien raideliikennemuotojen tarkastelua. Liian pieni markkina ei herätä kiinnostusta ja vaarana on markkinamonopolin syntyminen. Tällöin kilpailutettavat kohteet valuvat yhdelle toimijalle, joka määrittelee palvelun hinnan ja laadun ja tästä kärsivät matkustajat ja yhteiskunta.

Markkinoille tulon houkuttelevuuteen vaikuttavat myös operaattoreiden riskit ja tarvittavat kynnysinvestoinnit. Siksi on erittäin tärkeää, että pystytään luomaan kilpailuneutraali toimintaympäristö. Tämä edellyttää kaluston ja varikoiden omistajuuden ja hallinnan järjestämistä puolueettomalla tavalla, eli käytännössä kansallista junaliikenteen kalusto- ja varikkoyhtiötä. *Kilpailutusten valmistelu tulee aloittaa jo vuoden 2024 aikana, joten ratkaisuilla on kiire.*

Kohtuuhintainen joukkoliikenne

Henkilökuljetusten arvonlisäverokannan korotus pakottaa HSL:n nostamaan matkalippujen kuluttajahintoja – käytännössä verokertymä ei kuitenkaan vähennysten vuoksi kasva tuetun HSL-joukkoliikenteen tapauksessa.

HSL:lle asetettujen päästövähennystavoitteiden myötä jakeluvelvoitteen alentaminen kasvattaa joukkoliikenteen operointikustannuksia kasvavien ympäristöbonusten myötä. Liikenteen päästövähennykset ovat keskeisessä roolissa taakanjakosektorin vuoden 2030 päästövähennystavoitteen ja EU:n vuoden 2050 hiilineutraaliustavoitteen saavuttamisessa. Helsingin seudun joukkoliikenne on tärkeässä roolissa liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähennystavoitteiden saavuttamisessa ja Helsingin seudun joukkoliikenteen rahoituspohja on tärkeää turvata myös päästövähennystavoitteiden mahdollistamiseksi.

Jakeluvelvoitevaateiden alentaminen tekee päästötavoitteeseen pääsemisestä kalliimpaa. Ilman lisäsubventioita kasvavat kustannukset pakottavat nostamaan asiakashintoja, joka jälleen heikentää joukkoliikenteen käyttöä sekä seudun liikennejärjestelmän toimivuutta. Jakeluvelvoitteen alentamisen seurauksena HSL joutuu hankkimaan vanhoihin busseihin biodieseliä ja kohtaa satojen tuhansien eurojen lisäkustannukset.

Valtio on panostanut Helsingin seudulle verrokkimaita vähemmän, vaikka seudun menestyksellä on keskeinen merkitys koko maan kilpailukyvylle. *Valtio rahoittaa vain noin viidesosan Helsingin seudulla tehtävistä liikenneinfrainvestoinneista*. Joukkoliikenteen rahoituksesta vastaavat pääosin kunnat, poikkeuksena viime vuosien koronatuet, joilla

paikattiin sulkutoimien aiheuttamia lipputulomenetyksiä. Valtion tulisi kantaa suurempaa vastuuta investoinneista seudun joukkoliikenneinfraan sekä varmistaa kaupunkiseudun menestyksen kannalta olennaisen tärkeän joukkoliikenteen pitkäjänteinen rahoitus. Rahoitus sekä sen kohdentuminen ja riittävyys ovat keskeisiä kysymyksiä seudun ja valtion välisissä MAL-sopimusneuvotteluissa ja Liikenne12 -suunnitelman päivityksessä.

HSL on luonut tilannekuvan HSL:n tulevaisuuden rahoitustilanteesta yhdessä jäsenkuntiemme kanssa. Tilanne vaikuttaa vakavalta: HSL:n vuosikustannukset nousevat yli miljardin euron vielä tällä vuosikymmenellä. Kustannuksia nostavat HSL:n rahoitusmalli, pitkäaikaiset sitoumukset ja näiden myötä infra- ja operointikustannusten nousu.

Hallituksen talousarvioesitys sisältää *ilmastoperusteisiin joukkoliikennetukiin* sisältyvän säästötavoitteen. On selvää, että tukien poistuminen vaikuttaa heikentävästi ilmastoperusteisten hankkeiden edistämismahdollisuuksiin.

Muita huomioita liikennejaokselle

HSL:n näkökulmasta liikenteen *kokonaisverouudistuksen osana on tärkeää arvioida mahdollisuuksia seudullisen tieliikenteen hinnoittelumallien edistämiseen.* Kaupunkiseudun tieliikenteen hinnoittelumalli tulisi ratkaista osana liikenteen kokonaisverouudistusta.

Yksi osaratkaisu rahoituskysymyksiin voisi myös olla *kiinteistöverouudistuksella mahdollistuva infrahankkeiden hyötyjen ulosmittaaminen* (tulisi jäädä kokonaisuudessaan kuntatalouteen).

Taksilain uudistus ja matkaketjut mahdollistavien tietojärjestelmien kehittäminen tulisi koordinoida joukkoliikenteen kannalta hyödyllisellä tavalla. *HSL toivoo kaupungeille ja kunnille työkalut mikroliikkumisen hallintaan.*

Hallitusohjelman ulkopuolelta huomioitavaa on jo aiemmin vireille laitettu hallituksen esitys raideliikennelain ja liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta. Lausunnossaan HSL keskittyi ratamaksun perusmaksun investointiperustaiseen korotusmahdollisuuteen. HSL pitää esityksen avaamaa näkymää ratamaksun jopa 500 prosentin korotuksista edelleen hyvin huolestuttavana ja odottaa asiasta perusteellista vaikutusten arviointia

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Jussi M. Saarinen
Johtaja, Hallinto

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä 7.11.2023.
Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa HSL:n kirjaamosta.