



Kaisa Saario

LAUSUNTO 6.8.2013

Liikenne- ja viestintäministeriölle

Julkisin varoin toteutettujen henkilökuljetusten rahoituksen ja toimintatapojen kehittäminen sekä rahoitustyöryhmän raportti joukkoliikenteen rahoituksesta

Liikenne- ja viestintäministeriö on 24.6.2013 päivätyllä kirjeellään pyytänyt Keskuskauppakamarin lausuntoa 1) selvitysmies Paajasen selvityksestä julkisin varoin toteutetusta henkilökuljetusten rahoituksen ja toimintatapojen kehittämisestä sekä 2) rahoitustyöryhmän raportista joukkoliikenteen rahoituksesta. Ehdotuksilla pyritään edistämään julkisten rahojen tehokkaampaa käyttöä ja tuottavuuden tehostamista ilman, että henkilökuljetusten palvelutaso olennaisesti heikkenisi. Keskuskauppakamari lausuu Keskuskauppakamarin liikennevaliokuntaa kuultuaan seuraavan.

Selvitysmies Paajasen selvityksessä korostuu erityisesti se, että julkisin varoin tuettujen henkilökuljetusten viranomaisista koostuva tilaajapuoli on hajanainen ja toimii epäyhtenäisesti. Epäyhtenäiset toimintatavat asettavat eri alueilla toimivat liikenneyritykset eri asemaan. Yritysten kannalta haaste on myös se, että julkinen tuki eri kuljetuksille on hajautunut moniin eri organisaatioihin. Keskuskauppakamari kannattaa kokonaisvaltaisempaa suunnittelua ja viranomaisten toimintatapojen yhtenäistämistä.

Keskuskauppakamari kannattaa selvitysmies Paajasen selvityksen esitystä siitä, että julkisin varoin tuetun henkilöliikenteen kustannuksia leikataan suunnittelemalla kuljetuksia kokonaisuuksina ja yhdistämällä niitä mahdollisuuksien mukaan. Keskuskauppakamari kiinnittää huomiota siihen, että liikennepalveluja kuten julkisin varoin ostettuja henkilöliikenteen palveluja tuottavat pääasiassa taksi- ja linja-autoalan yritykset, joilla on jo olemassa olevia, toimivia keinoja ja tietojärjestelmiä edistää kuljetusten yhdistämistä ja tehokkuutta sekä aikatauluttamista.

Selvitysmies Paajasen selvityksessä tuotu tarve viranomaisten yhteistyön lisäämiseen ja sitä kautta hallinnon tehostamiseen ei kuitenkaan saa johtaa siihen, että julkinen hallinto käyttää joukkoliikennetukea uuden hallintotason tai järjestelmien rakentamiseen. Keskuskauppakamari suhtautuu varauksellisesti siihen, että rajallisella joukkoliikennetuella kehitetään henkilölogistiikkakeskuksia. Myös hallinnon ja aluekehityksen ministerityöryhmä on linjannut, että julkisen hallinnon osuutta kansallisten ja EU-tukien käyttäjänä pitäisi vähentää.

Joukkoliikenteen rahoitusraportissa todetaan, että joukkoliikenteen palvelujen oston ja kehittämisen momenttia ei enää jaotella liikennemuodoittain, vaan sen mukaan, mitä tavoitteita toteuttamaan ne on kohdennettu. Läpinäkyvyyden vuoksi olisi kuitenkin tarpeen seurata mille liikennemuodoille joukkoliikennetuki alueilla kohdistuu. Tietojen pitää olla jatkossakin yleisesti saatavilla.



Joukkoliikenteen rahoitusraportissa esitettiin uusien tietojärjestelmien rakentamista joukkoliikennemarkkinoiden kehittämiseksi. Keskuskauppakamari pitää erittäin tärkeänä, että elinkeinoelämää kuullaan kattavasti ja alan yritysten kokemuksia ja järjestelmiä hyödynnetään ja käytetään päällekkäisten ja veronmaksajille kalliiden ratkaisujen välttämiseksi.

Liikenne- ja logistiikkasektori on yksi voimakkaimmin säännellyistä toimialoista Suomessa. Tämä on omiaan lisäämään toiminnallisia esteitä ja vähentämään markkinoille tuloa ja nostamaan alan kustannuksia. Keskuskauppakamari ja kauppakamarit puoltavat kaikkien elinkeinojen vapaita ja tasapuolisia toimintaedellytyksiä. Keskuskauppakamarin kanta on, että siellä missä toiminta voidaan järjestää tai jo toimii markkinaehtoisesti, tulee tukeutua markkinaehtoisin toimintamalleihin ja järjestelmiin.

Keskuskauppakamari pitää tärkeänä, että toimenpiteillä ei kasvateta liikennealan yrityksiin kohdistuvaa sääntely- ja kustannustaakkaa. Sääntelyllä ei pidä liioin heikentää alueiden elinvoimaisuutta tukevia joukkoliikenneyhteyksiä. Esimerkiksi liikennekaluston esteettömyysvaatimus on lähtökohtaisesti joukkoliikenteen käyttöä lisäävä tekijä. Kuitenkin reittiliikennettä kilpailutettaessa korostettu kaluston esteettömyysvaatimus nostaa kuitenkin joukkoliikenteen tuottamisen kustannuksia ja vaikuttaa ainakin tietyillä reiteillä liikenteen kannattavuuteen. Tämä voi vähentää joukkoliikenteen tarjontaa. Kaikkien kuljetusvälineiden ei tarvitse olla esteettömiä, vaan edullisempaan lopputulokseen päästään ajamalla tiettyjä esteettömiä reittivuoroja ja tiettyjä esteettömiä muita kuljetuksia. Keskuskauppakamari pitää tärkeänä, että sekä joukkoliikenteen kilpailuttaja että julkisin varoin tuettujen henkilökuljetusten tilaaja ymmärtää vaadittavan palvelutason kustannus- ja yritysvaikutukset.

Keskuskauppakamari kiinnittää huomiota esitysten haasteelliseen aikatauluun. Yritysten toiminnan turvaamiseksi ratkaisuja liikenteen rahoituksesta ja järjestämistavasta on tehtävä jo vuonna 2013 siirtymäkausien loppuessa vuonna 2014.

Selvitysmies Paajanen ja joukkoliikenteen rahoitusta pohtiva työryhmä ehdottivat joukkoliikenteen määrärahan korotusta lähivuosina. Keskuskauppakamari pitää ehdotusta perusteltuna lähinnä siksi, että joukkoliikenteen tuottamisen kustannukset ovat kasvaneet, mutta määrärahoja ei ole sidottu millään tavalla kustannusten kasvuun. Määrärahojen kasvattaminen ei ole kuitenkaan nykyisessä valtion- ja kuntatalouden tilanteessa todennäköistä. Pidemmällä tähtäimellä nykyisten rakenteiden tehokkuutta edistävät ratkaisut ovat kuitenkin tarpeen.

KESKUSKAUPPAKAMARI

Tommi Rasila
Varatoimitusjohtaja