



Liikenne- ja viestintäministeriö  
Helsinki

Viite: LVM/319/03/2014 ja LVM/1079/03/2015

## LAUSUNTOPYYNNÖT JOUKKOLIIKENNELAIN JA JOUKKOLIIKENTEEN VALTIONAVUSTUKSISTA ANNETUN ASETUKSEN MUUTTAMISESTA

Linja-autoliitto lausuu otsikkoasiasta seuraavaa.

Lausunto on laadittu arvioiden 1) luonnosta hallituksen esitykseksi joukkoliikennelain muuttamisesta, 2) valtiontukea koskevan valtioneuvoston asetuksen muutosta ja 3) Liikenneviraston joukkoliikenteen valtionrahoitusta koskevan selvitystä (43/2015). Liikennevirastosta saadun tiedon mukaan selvityksestä ilmenevät tavoitteet etenevät osaltaan asetuksen muutokseen perustuen.

### *Linja-autoliiton esitys joukkoliikenteen julkisesta rahoituksesta*

Linja-autoliitto esittää, että **lainsäädäntöön sisällytetään tässä vaiheessa kaikki lainsäädäntötekniset muutokset**, jotka ovat edellytyksenä julkisen sektorin määrärahojen käytölle **palvelusetelin käyttöön- otossa, palvelusopimusasetuksen ns. yleisen säännön soveltamisessa, eri viranomaisten kapasiteettiostoissa (ns. penkkikorvaukset) sekä kaupallisiin sopimuksiin perustuvassa viranomaisten ja linja-autoliikenteen harjoittajien välisessä lippu- ja liikennöintiyhteistyössä.**

Koska valtion vuoden 2016 talousarvio on samanaikaisesti valmisteilla, vastaavat muutokset on mahdollista toteuttaa myös valtiontaloutta koskevilta osin.



### *Joukkoliikennelain muutos*

Linja-autoliiton tehtäviin ei sinänsä kuulu arvioida sitä, miten viranomaiset järjestävät toimintansa. Liitto lausuu kuitenkin siitä, miten hallinnon muutokset voivat vaikuttaa liiketoimintaan, joukkoliikenteen palveluihin ja niiden järjestämismahdollisuuksiin.

Yleisellä tasolla joukkoliikennelain soveltamisen **ongelmana on pidetty kunnallisten toimivaltaisten viranomaisen vastuualueiden saarekkeisuutta ja niiden muodostamia yksinoikeusalueita**, joiden ulkopuolisista viranomaistehtävistä vastaa valtio ELY-keskusten kautta. Tämän vuoksi viranomaisen toimivalta-alueen olisi tarkoituksenmukaisinta kattaa maakunnan kokoiset alueet.

Keskuskaupunkien toimivalta-alueiden ulkopuolisessa liikenteessä (ns. latvaliikenteessä) on ollut järjestämistapaongelmia kahden eri viranomaisen vastuualueiden välillä, erityisesti valtion ja kuntien erilaisista hallinnollisista ja taloudellisista rajoitteista johtuen. Ongelmat ovat korostuneet silloin, kun **toimivaltaiset viranomaiset ovat suojanneet järjestämäänsä liikennettä kieltämällä markkinaehtoisen liikenteen joko kokonaan tai asettamalla sille rajoitteita.**

### *Valtionavustusasetuksen muutos*

Keskeisin havainto on se, että nyt lausuttavasta asetuseronnoksesta **puuttuvat kokonaisuudessaan arviot esityksen taloudellisista vaikutuksista**. Asetuksen muuttamisen perusteet esitetään osin teknisluontoisina, osin Liikennevirastossa vastaisuudessa määritettävien ”tasapuolisten, läpinäkyvien ja erityyppisten alueiden erityispiirteet huomioon ottavien kriteerien perusteella”. Niiden tarkemman ja todennäköisimmän sisällön voi toki päätellä Liikenneviraston selvityksestä.

Linja-autoliiton havaintojen mukaan joukkoliikennelain 46 §:ssä tarkoitettu **Liikenneviraston tekemä vuosittainen määrärahojen kiintiöinti on johtanut moniin käytännön ongelmiin, joita on valtion talousarviolainsäädäntöön perehtymällä vaikea ymmärtää.**

Siitäkin huolimatta, että kyseessä on kolmen vuoden siirtomääräraha, on käytännössä osoittanut ilmeisen vaikeaksi kohdistaa valtion tuloja ja menoja yhdelle budjettikaudelle ja toisaalta jaksottaa niitä kalenterivuosien



välillä. Tämä on johtanut siihen, että valtion kysyntä/markkinariskiä on kanavoitu linja-autoyrityksille käyttämällä ns. nettosopimuksia, lyhyitä hankinta-aikoja ja jopa tehtyjen hankintasopimusten irtisanomisia.

Linja-autoliiton arvion mukaan asetusmuutoksella laajennetaan Liikenneviraston harkintavaltaa joukkoliikenteen määrärahojen kiintiöintipäätöksessä. Jakoperusteille ei jatkossa asetettaisi lainsäädännössä riittävän rajaavia perusteita, vaan Liikenneviraston selvityksen ilmenevällä tavalla **määrärahoja kohdennettaisiin suuriin asutuskeskuksiin, jossa markkinaehtoisten palvelujen potentiaali on suurin.**

Käytännössä asetusmuutoksen perusteella valtio voisi **lisätä kuntien kustannusvastuuta (jäljelle jäävästä) joukkoliikenteen järjestämisestä heikoimmilla kysyntäalueilla ja vastaavasti vaikeuttaa markkinaehtoisen liikenteen edellytyksiä vahvan kysynnän alueilla.** Näin on tapahtunut jo jossain määrin ELY-keskusten hankkimassa liikenteessä.

Edellisten lisäksi asetusta valmisteltaessa olisi arvioitava myös, **voidaanko asetuksella ylipäänsä sallia valtiontuen maksamista julkisen sektorin maksujärjestelmään EU:n valtioneuvoston päätöksen (SEUT 107 artikla) ja kilpailuneutraaliteettivaatimusten (kilpailulaki 4 a luku) sallimissa rajoissa.** Julkisella tuella ja sen kohdentamisella julkisen sektorin osakeyhtiölle vääristetään markkinoita ja vaikeutetaan uusien digitalisointia hyödyntävien yritysten markkinoille tuloa ja toiminnan kehittämistä.

Asetusluonnoksen 2 §:n 8 kohdassa tarkoitettulla maksujärjestelmällä ei näkemyksemme mukaan voi edes oikeudellisella tulkinnalla päätyä tarkoittamaan julkisen sektorin omistamaa osakeyhtiötä. Kyseisillä markkinoilla on myös markkinaehtoinen palveluntarjoaja, jonka maksujärjestelmän valtakunnallista yhteiskäyttöisyyttä osoittava suorituskyky on olennaisesti laaja-alaisempi ja kattavampi kuin asetuksessa nyt tosiasiallisesti tarkoitettutulla tuensaajalla.



LINJA-AUTOLIITTO

Linja-autoliiton esitys on valtiontukiasetuksen muutoksen perusteella:

- 1) valtion nykyisten joukkoliikennemäärärahojen käyttöön ja siihen liittyvät käytännön ongelmat selvitetään ja ratkaistaan kokonaisuutena (määrärahan kiintiöinti, tulojen ja menojen kohdistaminen ja ylivuotinen rahoitus)
- 2) valtion talousarvion määrärahojen perusteluosan kautta toteutetaan määrärahojen kohdentamisen perusteet sen sijaan, että päätösvaltaa siirretään Liikennevirastolle
- 3) valtion rahoitus ja tuki julkisen sektorin lippu- ja maksujärjestelmille lopetetaan, ja valtio kilpailuttaa nämä tuotannontekijät avoimella markkinalla.

LINJA-AUTOLIITTO RY

Mika Mäkilä  
toimitusjohtaja