

Valtioneuvoston asetus saariston liikenne- ja kuljetuspalvelujen kohtuullisista maksuista

1 Tausta

1.1 Yhteysalusliikenne

Valtion hoitama yhteysalusliikenne on Liikenneviraston vastuulla olevaa liikennettä ja se kattaa lähes kaikki Saaristomeren ja Suomenlahden asutut saaret, joihin ei ole tieyhteyttä. Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus hankkii yhteysalusliikennettä kilpailuttamalla tällä hetkellä 12 eri reittialueelle ja lisäksi se antaa valtion tukea viiden reittialueen yhteysalusliikenteen hoitoon. Valtion suoraan hankkimat yhteysalusliikenteen palvelut ovat käyttäjille tällä hetkellä maksuttomia, mutta tuetuilla reiteillä käyttäjiltä peritään maksu. Maksuja ei kuitenkaan peritä vakituksilta asukkailta.

Liikenneviraston ja Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen mukaan yhteysalusliikenteessä kuljetettiin vuonna 2015 noin 208 000 matkustajaa, ja noin 53 000 ajoneuvoa. Saaristossa on noin 580 vakinaista asukasta, joita yhteysalusliikenteen reitit palvelevat matkailijoiden ja muiden käyttäjien ohella.

Ehdotettu uusi asetus on kytköksissä samanaikaisesti annettavaan toiseen asetusehdotukseen, jolla muutetaan valtioneuvoston asetusta saaristoliikenteen tukemiseksi myönnettävistä avustuksista (371/2001, muutettu asetuksella 1373/2009). Kyseisessä asetuksessa säädetään valtionavustusten myöntämisestä yksityisten elinkeinonharjoittajien saaristoliikenteen hoitamisesta aiheutuviin kustannuksiin.

1.2 Hallituksen kärkihanke

Asetusehdotus perustuu hallituksen digitaalisen liiketoiminnan kasvu ympäristöä koskevaan kärkihankkeeseen, jossa tavoitteena on suotuisan toimintaympäristön luominen digitaalisille palveluille ja uusille liiketoimintamalleille. Kärkihankkeessa yhtenä toimenpiteenä on tarkoituksena edistää innovaatio- ja palvelualustojen syntyä sektoreilla, joilla julkishallinnolla on rooli markkinoiden toimivuuden kannalta, esimerkkinä liikenne palveluna -konseptin laaja käyttöönotto.

Liikenne palveluna -konseptin laaja käyttöönotto edistää datapohjaisten palvelujen syntymistä, aktivoi nykyiset yritykset kehittämään uusia innovatiivisia palveluja kansallisille ja kansainvälisille markkinoille sekä houkuttelee uusia start up -yrityksiä liikennesektorille. Tavoitteena on löytää toimintamalleja, joita hyödyntäen luodaan laajemminkin eri sektoreilla uusia mahdollisuuksia yritystoiminnalle, erityisesti pk-sektorille, ja tuotekehitykselle, yksityisen sektorin palvelujen ja vientikelpoisen palveluosaamisen kehittymiselle sekä uusien työpaikkojen syntymiselle. Lisäksi kärkihankkeen tarkoituksena on purkaa markkinoille tulon esteitä ja mahdollistaa uusien digitaaliseen tietoon perustuvien palvelukonseptien tarjonta. Tavoitteena ovat korkealaatuiset, käyttäjien tarpeisiin vastaavat ja käyttäjälle kohtuuhintaiset liikennepalvelut.

Kasvu ympäristö toteutetaan erityisesti lainsäädäntömuutoksin sekä kokeiluiden avulla, joista saaristomerellä toteutettaisiin yksi, noin kahden vuoden ajan kestävä liikennekokeilu. Asetusehdotus on osa saaristossa toteutettavaa kokeilua.

2 Lainsäädäntö

2.1 Perustuslain ja saaristolain sääntely maksujen perimisestä

Perustuslain 81 §:n 2 momentissa säädetään valtion viranomaisten toiminnastaan perimistä maksuista. Sen mukaan maksullisuuden sekä maksujen suuruuden yleisistä perusteista on säädettävä lailla. Lailla tulee säätää yleisesti siitä, millaisista virkatoimista, palveluista ja tavaroista maksuja voidaan periä tai millaiset suoritteet ovat kokonaan maksuttomia. Samoin lailla on säädettävä maksujen suuruuden määrittämisessä noudatettavista periaatteista, kuten omakustannusarvon tai liiketaloudellisten perusteiden noudattamisesta. Säännös koskee kaikkia valtion virastoja ja laitoksia.

Saariston kehityksen edistämisestä annetun lain (494/1981, jäljempänä *saaristolaki*) 5 §:ssä säädetään saariston liikenne- ja kuljetuspalveluista. Pykälän 1 momentin mukaan valtion on pyrittävä huolehtimaan siitä, että saariston vakinaisella väestöllä on käytettävissään asumisen, toimeentulon ja välttämättömän asioinnin kannalta tarpeelliset liikenne- ja kuljetuspalvelut, sekä siitä, että nämä palvelut ovat mahdollisimman joustavat ja ilmaiset tai hinnaltaan kohtuulliset.

Saaristolaissa säädetään siten siitä, mikä on perustuslain tarkoittama maksujen suuruuden yleinen peruste. Saaristolain mukaan valtion on pyrittävä huolehtimaan siitä, että saariston liikenne- ja kuljetuspalvelut ovat ilmaiset tai hinnaltaan kohtuulliset. Saaristolain hallituksen esityksen (HE 23/1981, s. 6.) perusteluissa todetaan, että hinnan kohtuullisuutta määriteltäessä on otettava huomioon myös vesimatkojen aiheuttama lisävaikeus ja ajanhukka. Tällä tarkoitetaan sitä, että valtion tulisi korvata asukkaiden hitaasta ja vaikeasta kotimatkasta aiheutuva haitta. Lisäksi todetaan, että tärkeintä on turvata saaristoväestön sellainen välttämätön liikkuminen, joka liittyy työssäkäyntiin ja välttämättömien palvelujen hankkimiseen.

Apulaisoikeusasiamies on myös ottanut kantaa saariston liikennepalvelujen hinnoittelun kohtuullisuuteen. Apulaisoikeusasiamies totesi ratkaisussaan 2270/4/01, että saaristolaisilla oli oikeus kohtuullisiin ja joustaviin liikennepalveluihin suhteessa muun muassa heidän elinkeinomahdollisuuksiinsa. Apulaisoikeusasiamiehen mukaan myöskään turistiliikennettä ei voida tällöin jättää huomioimatta, sillä turismi on saaristolle tärkeä elinkeinotoiminnan muoto.

2.2 Valtion maksuja koskeva yleinen sääntely

Valtion virastojen ja laitosten maksullista toimintaa sääntelevä yleislaki on valtion maksuperustelaki (150/1992). Valtion maksuperustelain 1 §:n mukaan viranomaisen maksulliseen suoritustuotantoon sovelletaan maksuperustelakia, jos suoritteiden maksullisuudesta ei ole muussa laissa tai laissa olevan valtuutuksen nojalla annettu maksuperustelasta poikkeavia säännöksiä. Saaristolaissa säädetään saariston liikenne- ja kuljetuspalvelujen kohtuullisen hinnoittelun periaatteesta, joten valtion maksuperustelakia sovelletaan siltä osin kuin saaristolaissa ei ole säädetty toisin kuin valtion maksuperustelaissa.

Valtion maksuperustelain 3 §:n mukaan viranomaisen suoritteella tarkoitetaan virkatoimia, valtion tuottamia tavaroita ja palveluita sekä muuta toimintaa. Maksuperustelaki jakaa suoritteet *julkisoikeudellisiin suoritteisiin* ja muihin suoritteisiin eli ns. *markkinasuoritteisiin eli liiketaloudellisiin suoritteisiin*. Saaristolain liikenne- ja kuljetuspalveluja ei katsota valtion maksuperustelain mukaisiksi julkisoikeudellisiksi suoritteiksi tai liiketaloudellisiksi suoritteiksi. Tämä johtuu siitä, että saaristolaissa on säädetty toisin kuin valtion maksuperustelaissa siitä, miten

suoritteiden hinnoittelu määräytyy, jolloin valtion maksuperustelain mukainen jaottelu ei sellaisenaan sovellu saaristolain nojalla perittävien maksujen hinnoitteluun.

Valtion maksuperustelain mukaisia periaatteita voidaan kuitenkin toissijaisesti ottaa huomioon myös saaristolain mukaisia maksuja määrättäessä. Julkisoikeudellisella suoritteella tarkoitetaan lain 3 §:n mukaan suoritetta, jonka kysyntä perustuu lakiin tai asetukseen ja jonka tuottamiseen valtion viranomaisella on tosiasiallinen yksinoikeus. Saaristolain tarkoittamat liikennepalvelut ovat valtion tuottamia palveluja, mutta niiden kysyntä ei perustu lakiin tai asetukseen, eikä viranomaisella ole niiden tuottamiseen tosiasiallista yksinoikeutta. Siten saaristomeren liikennepalvelut eivät ole luonteeltaan julkisoikeudellisia suoritteita valtion maksuperustelain tarkoittamalla tavalla.

Markkinasuoritteet hinnoitellaan *liiketaloudellisin perustein*. Maksuperustelakia koskevan hallituksen esityksen (HE 176/1991 vp) mukaan tämä tarkoittaa sitä, että toiminnan tuotoilla tulee kattaa vähintään toiminnan kustannukset sekä toimintaan oman pääoman ehdoin sijoitetulle pääomalle asetettu tuottovaatimus. Maksuperustelain 7 §:n 2 momentin mukaan sellaiset markkinasuoritteet, joiden tuottamiseen viranomaisella on tosiasiallinen yksinoikeus, voidaan kuitenkin hinnoitella myös omakustannusarvon mukaisesti. Taustalla tässä on ajatus siitä, että koska viranomaisella on tosiasiallinen yksinoikeus tällaisten monopolisuoritteiden tuottamiseen, ei suoritteen liiketaloudellista hinnoittelua voida edellyttää kilpailulainsäädännönkään perusteella. Markkinasuoritteiden liiketaloudellinen kannattavuustavoite pyritään toteuttamaan joustavalla hinnoittelulla, jolloin hinnoittelussa otetaan kustannusten lisäksi huomioon myös kysyntä ja kilpailijat. Tavoitteena on markkinasuoritetuotannon kokonaiskannattavuus, joten esimerkiksi alennusten myöntäminen on mahdollista.

Valtion maksuperustelain mukaan valtion talousarviossa voidaan osoittaa määräraha liiketaloudellisesti hinnoiteltavien markkinasuoritteiden hintojen alentamiseksi (hintatuki). Erityislakien nojalla hinnoiteltavien suoritteiden maksujen tason määrittäminen perustuu useimmiten muihin tekijöihin kuin toiminnan kustannuksiin, eikä hinnan kaikissa tapauksissa ole tarkoitukseen kattaa kaikkia toiminnasta aiheutuneita kustannuksia. Saaristolaisissa säädetään pyrkimyksestä saariston liikenne- ja kuljetuspalvelujen hinnoittelun kohtuullisuuteen, jolloin voidaan katsoa, että maksun tarkoituksena ei ole välttämättä kattaa toiminnasta aiheutuvia kustannuksia. Kuitenkin hinnoittelussa tulee ottaa huomioon myös se, että valtio toimii saaristossa kilpailullisilla markkinoilla, jolloin maksujen määräytymisessä voidaan ottaa huomioon myös markkinaolosuhteet.

2.3 Arvonlisäveron määräytyminen

Merenkululaitos huolehti vuoteen 31.12.2009 saakka saariston yhteysalusliikenteestä merenkululaitoksesta annetun lain ja saariston kehityksen edistämisestä annetun lain perusteella. Tuolloin saaristossa pysyvästi asuvat henkilöt, heidän ajoneuvonsa ja muut tavaransa kuljetettiin Merenkululaitoksen toimintaan kuuluvissa yhteysaluksissa maksutta. Muut henkilöt, heidän ajoneuvonsa ja tavaransa kuljetettiin maksua vastaan. Yhteysalusliikenteen maksut oli määrätty vuodesta 2001 alkaen liikenne- ja viestintäministeriön antamalla asetuksella. Merenkululaitos kilpailutti yhteysalusreitit ja teki liikenteenharjoittajien kanssa palvelusopimukset. Merenkululaitos ei pitänyt kuljetusmaksutuloja vastikkeena arvonlisäverovelvollisesta kuljetuspalvelusta, eikä yhteysalusliikenteestä siten peritty arvonlisäveroa.

Uudenmaan Verovirasto lausui 10 päivänä heinäkuuta 2007, että aikataulunmukaisesta yhteysalusliikenteestä on suoritettava arvonlisäveroa. Merenkululaitos valitti päätöksestä hallinto-oikeuteen. Helsingin hallinto-oikeus hylkäsi Merenkululaitoksen valituksen 5 päivänä maaliskuuta 2008 (08/0188/4). Hallinto-oikeus katsoi päätöksessään, että henkilökuljetuspalvelut kuuluvat arvonlisäverolain soveltamisalaan ja Merenkululaitoksen on maksettava arvonlisäveroa yhteysalusliikenteestä saamistaan tuloista. Hallinto-oikeus katsoi, että yksityiset liikenteenharjoittajat harjoittivat palvelusopimusten perusteella yhteysalusliiketoimintaa. Hallinto-oikeuden mukaan yhteysalusliiketoiminnan voidaan tällöin katsoa tapahtuvan kilpailuolosuhteissa ja Merenkululaitoksen jättäminen verovelvollisuuden ulkopuolelle johtaisi huomattavaan kilpailun vääristymiseen.

Korkein hallinto-oikeus on 25.6.2009 antamallaan päätöksellään (Dnro 1364/2/08) pysyttänyt Uudenmaan veroviraston ja Helsingin hallinto-oikeuden päätökset ja katsonut, että yhteysalusliikenteen maksuista on perittävä arvonlisäveroa.

Valtio on arvonlisäverolain 1 §:n ja 6 §:n perusteella yleisesti arvonlisäverovelvollinen liiketoiminnan muodossa Suomessa tapahtuvasta tavaroiden ja palvelujen myynnistä sekä maahantuonnista. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen on siten suoritettava arvonlisävero yhteysalusliikenteestä saamistaan maksutuloista, joita se perii tämän asetuksen mukaisesti. Henkilökuljetuksiin sovelletaan alennettua verokantaa (10 prosenttia). Tavarankuljetuksiin sovelletaan yleistä arvonlisäverokantaa (24 prosenttia).

2.4 Liikenneviraston ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten toimivalta

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista annetun lain (897/2009) 8 §:n mukaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten toimintaa ohjaavat omilla toimialoillaan sisäministeriö, opetus- ja kulttuuriministeriö, liikenne- ja viestintäministeriö, maa- ja metsätalousministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö ja ympäristöministeriö tai keskushallinnon virasto, jonka tehtäväksi ohjaus on erikseen säädetty tai määrätty (*toimialaohjaus*).

Lain 25 §:ssä säädetään elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten suoritteiden maksullisuudesta. Sen mukaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen, kehittämis- ja hallintokeskuksen sekä työ- ja elinkeinotoimiston suoritteiden maksullisuudesta ja maksujen suuruudesta on voimassa, mitä valtion maksuperustelaisissa säädetään. Pykälän 2 momentin mukaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen sekä kehittämis- ja hallintokeskuksen suoritteiden maksuista säädetään valtioneuvoston asetuksella.

Liikennevirastosta annetun lain (862/2009) 2 §:n mukaan Liikenneviraston tehtävänä on vastata elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten toiminnallisesta ohjauksesta toimialallaan ja tienpidon yhteensovittamisesta sanotuissa keskuksissa.

3 Keskeiset ehdotukset

Asetusehdotus perustuu hallituksen digitaalisen liiketoiminnan kasvuympäristöä koskevaan kärkihankkeeseen, jossa tavoitteena on suotuisan toimintaympäristön luominen digitaalisille palveluille ja uusille liiketoimintamalleille. Valtion hankkimat ja maksuttomat saariston

liikennepalvelut estävät muiden kuljetuspalvelun tuottajien markkinoille pääsyä ja heikentävät mahdollisuuksia kehittää alueella markkinaehtoisia liikennepalveluja. Asetusehdotuksessa ehdotetaan, että valtion hankkimista liikenne- ja kuljetuspalveluista voidaan periä jatkossa saaristolain tarkoittama kohtuullinen maksu.

Asetusehdotuksessa ehdotetaan, että maksun tulisi olla enintään alueella käytettävissä olevan julkisen liikenteen maksua vastaava maksu tai muu siihen verrattavissa oleva kohtuullinen maksu. Lisäksi opiskelijat, lapset ja varusmiehet olisivat oikeutettuja maksujen alennukseen samaan tapaan kuin muussa julkisessa liikenteessä. Tavoitteena on, että saaristossa on käytettävissä asiakkaiden ja elinkeinoelämän tarpeisiin vastaavia joustavia ja laadukkaita liikenne- ja kuljetuspalveluja.

4 Vaikutukset

4.1 Taloudelliset vaikutukset

Saaristomeren yhteysalusliikenne aiheuttaa vuosittain 17,5 miljoonan euron kustannukset. Vuoden 2016 talousarvioesityksen mukaan saaristoliikenteen lauttojen ja yhteysalusten palvelut turvataan vuonna 2016 edellisvuoden tason mukaisesti. Valtion vuoden 2016 talousarvioesityksessä saariston yhteysalusliikennepalvelujen ostoihin ja kehittämiseen myönnetään 12,5 miljoonaa euroa ja yhteysalusliikennepalvelujen ostosopimukseen 5 303 000 euroa.

Yhteysalusliikenteen matkustajamäärän vuonna 2016 arvioidaan olevan noin 200 000 henkilöä. Edellisvuoteen verrattuna alustavasti vaikuttaa siltä, että matkustajamäärä on hieman laskussa.

Ehdotus tarkoittaa, että valtion hankkimista liikenne- ja kuljetuspalveluista voidaan periä jatkossa saaristolain tarkoittama kohtuullinen maksu. Asetusehdotuksen mukaisten maksuista kertyisi Liikenneviraston arvion mukaan vuodessa noin 2,1 miljoonan euron suuruinen summa henkilökuljetuksista ja noin 1,9 miljoonaa euroa ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien kuljettamisesta. Maksujen myötä kysyntä kuitenkin saattaa vähentyä, mikä vaikuttaa maksukertymään alentavasti. Maksuista kertyvät lipputulot tuloutetaan valtion talousarvioon.

Edellä mainittu maksimissaan noin neljän miljoonan euron suuruinen maksukertymä kattaisi noin 23 prosenttia nykyisen yhteysalusliikenteen noin 17,5 milj. euron kustannuksista. Maksut eivät siten kata yhteysalusliikenteen valtiolle aiheuttamia kustannuksia, mutta ne loisivat edellytykset markkinaehtoisen liikenteen syntymiselle saaristoalueelle. Maksujen myötä valtion kustannusten arvioidaan alenevan noin 4 miljoonaa euroa.

4.2 Vaikutukset kansalaisille

Ehdotettu muutos merkitsee, että jatkossa myös yhteysalusliikenteen piirissä olevien saariston vakinaisten asukkaiden olisi maksettava asetusehdotuksen mukaisia maksuja yhteysalusliikenteessä. Muutos koskee noin 500 saariston vakituista asukasta Suomenlahdella ja Saaristomerellä.

TEM:n julkaisun 26/2010 mukaan vuonna 2009 Suomessa asui vakinaisesti noin 8700 henkeä saarissa, joihin ei ole kiinteää tieyhteyttä. Tuolloin noin puolet liikenneyhteyksistä vakituisesti asuttuihin saariin hoitui asukkaiden itse järjestäminä kuljetuksin. Sisämaan saariston asukkaat järjestävät eniten itse liikenneyhteyksiään. Suomessa on noin 350 vakituisesti asuttua saarta, joissa ei ole tie-, lautta-, lossi- tai yhteysalusliikenneyhteyttä.

Tarkkaa arviota maksujen vaikutuksesta yksittäiseen vakinaiseen asukkaaseen on vaikea arvioida, koska kuljetustarpeet ovat erilaisia. Asumisen ja toimeentulon kannalta olennaisia kuljetustarpeita ovat muun muassa työ- ja opiskelumatkat ja muut asiointimatkat, esimerkiksi kauppaan tai lääkäriin.

Saaristokunnat voivat kuitenkin myöntää avustusta vakinaisille asukkaille, jos katsovat sen tarpeelliseksi. Vuonna 2015 saaristokunnille ja saaristo-osakunnille myönnettiin saaristolisiä yhteensä noin 11,5 miljoonaa euroa. Lisäksi ehdotettuun asetukseen sisältyvät paljousalennukset hyödyttävät erityisesti vakinaisia asukkaita, sillä ne mahdollistavat säännöllisen liikkumisen edullisempaan hintaan. Maksut asetettaisiin myös saaristolain edellyttämällä tavalla kohtuulliselle tasolle ja ne ovat verrannolliset muuhun julkisen palvelun liikenteeseen alueella, jolloin niiden ei katsota muodostavan kohtuuttomiksi alueen vakinaisille asukkaille.

4.3 Vaikutukset elinkeinoelämälle

Maksuton yhteysalusliikenne heikentää mahdollisuuksia kehittää markkinaehtoisia liikennepalveluja saaristomeren alueella. Asetusmuutoksen myötä tavoitteena on, että saariston yritykset ja asukkaat voivat kehittää uusia markkinaehtoisia palveluja, jotka tuovat alueelle uutta liiketoimintaa ja matkailijoita.

4.4 Vaikutukset matkailuun

Matkailu saaristoalueilla painottuu voimakkaasti kesäaikaan, erityisen vilkas ajanjakso on juhannuksesta elokuun puoliväliin. Maksuilla voidaan katsoa olevan vaikutusta myös alueen matkailuun. Koska maksut määriteltäisiin kohtuulliselle tasolle, niillä ei kuitenkaan arvioida olevan merkittävää vaikutusta saaristoalueen matkailumääriin tai alueen houkuttelevuuteen matkailukohteena. Alueen houkuttelevuuteen matkailunäkökulmasta vaikuttavat myös monet muut tekijät, joita ovat muun muassa saariston palvelutarjonta, esimerkiksi majoitus, ravintolatarjonta, leirintäalueet ja muut alueen aktiviteettipalvelut, markkinointi, reitti- ja aikataulutietojen saatavuus ja tiedottaminen sekä pyöräily- ja muiden teiden kunto.

5 Valmistelu

Asetusehdotus on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä.

6 Yksityiskohtaiset perustelut

Asetusehdotuksen 1 § on soveltamisalaa koskeva pykälä. Saariston liikenne- ja kuljetuspalveluja koskevista suoritteista voidaan periä maksuja valtiolle ehdotetun asetuksen mukaisesti, jollei erikseen toisin säädetä.

Asetusehdotuksen 2 §:ssä tarkennetaan saaristolain 5 §:n mukaista liikenne- ja kuljetuspalvelujen hinnoittelun kohtuullisuutta. Ehdotetun 2 §:n mukaan saaristossa voidaan periä enintään alueella käytettävissä olevan julkisen liikenteen maksua vastaava maksu tai muu siihen verrattavissa oleva kohtuullinen maksu. Tarkoituksena on, että valtion saaristossa hankkimista liikenne- ja kuljetuspalveluista perittäisiin alueen muuta julkisen liikenteen palvelua koskeva maksu. Lisäksi maksussa voidaan huomioida työssäkäyntiin ja elinkeinotoimintaan liittyvät tarpeet esimerkiksi

siten, että usein palveluja käyttävät voivat saada palveluja alennettuun hintaan. Tarkoituksena on siten kannustaa erityisesti alueella asuvien työssäkäyntiä ja elinkeinotoimintaa.

Asetusehdotuksen 3 §:n ennen maksujen määräämistä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus arvioi 2 §:n mukaisen maksutason. Tämä tarkoittaa, alueen julkisen liikenteen hintatason kartoittamista. Lisäksi voidaan ottaa huomioon myös muiden vastaavien alueiden hintataso. Maksutasoa arvioitaessa voitaisiin huomioida esimerkiksi Ahvenanmaan alueen vastaavien palvelujen hintataso.

Ehdotuksen 3 §:n 2 momentin mukaan maksut määritellään liitteenä olevassa maksutaulukossa.

Maksutaulukossa ehdotetut maksut perustuvat Liikenneviraston selvitykseen. Liikennevirasto on selvittänyt eri markkinaehtoisten toimijoiden sekä Ahvenanmaan ja Tukholman alueen saaristoliikenteen hinnoittelua. Maksutaulukko pohjautuu näihin selvityksiin sekä saaristolain vaatimukseen liikenteen kohtuullisesta hintatasosta alueen vakituksille asukkaille ja yrityksille.

Asetusehdotuksen 4 §:ssä säädettäisiin asetuksen voimaantulosta. Asetus ehdotetaan tulevan voimaan xx päivänä xx kuuta vuonna 201x ja se olisi voimassa 31 päivään joulukuuta 2018.

Asetusehdotuksen liitteenä olevassa maksutaulukossa vahvistetaan maksujen suuruudet. Maksut on jaettu eri luokkiin. Henkilöiden kuljettamista, tavaroiden kuljettamista sekä ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien kuljettamista koskevien maksujen suuruudet määritellään erikseen.

Aikuisen kertalipun hinta olisi alle 10 meripeninkulman matkalta 10 euroa. Jos matka ylittää 10 meripeninkulmaa, matkan hinta olisi yhteensä 15 euroa.

Maksutaulukon lopussa on määritelty paljousalennusten myöntämisperiaate. Sen mukaan kertalipun hinta peritään kuitenkin enintään 31 kertaa kutakin laskentakuukautta ja samaa yksilöitävää käyttäjää kohden tai 320 kertaa kutakin laskentavuotta ja samaa yksilöitävää käyttäjää kohden. Käytännössä tämä tarkoittaa noin 30 prosentin alennusta, jos oletusmatkamäärä on 22 arkipäivän kahdensuuntaiset matkat tai noin 40 prosentin alennusta, jos oletusmatkamäärä on 22 arkipäivän kahdensuuntaiset matkat koko vuoden. Jos kyseessä on 11 kuukauden matkat, niin alennukseksi tulisi noin 35 prosenttia.

Henkilöiden kuljettamista koskevissa maksuissa otetaan huomioon erityisryhmien tarpeet siten, että opiskelijoiden, varusmiesten ja 7-11-vuotiaiden lasten maksut ovat aikuisilta perittäviä maksuja alhaisemmat.

Tavaroiden kuljettamista koskevat maksut perustuvat tavarain painoon. Alle 30 kilogramman käsimatkatavarat voi kuljettaa maksutta. Tämän jälkeen maksun suuruus nousee sitä mukaa kuin tavarain paino nousee.

Ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmiä koskevat maksut määräytyvät ajoneuvon ja ajoneuvoyhdistelmän pituuden mukaisesti. Lisäksi erilliset maksut koskevat linja-autoja, asuntovaunuja ja –autoja, moottoripyöriä ja mopedeja sekä polkupyöriä.

Maksuihin sisältyy arvonlisävero.

Valtioneuvoston asetus saariston liikenne- ja kuljetuspalvelujen kohtuullisista maksuista

Valtioneuvoston päätöksen mukaisesti säädetään saariston kehityksen edistämiseksi annetun lain (494/1981) 15 §:n, valtion maksuperustelain (150/1992) 8 §:n, sellaisena kuin se on laissa 348/1994, ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista annetun lain (897/2009) 25 §:n nojalla, sellaisena kuin se on laissa 1131/2014:

1 §

Soveltamisala

Tässä asetuksessa mainituista valtion tuottamista tai hankkimista saariston liikenne- ja kuljetuspalveluja koskevista suoritteista voidaan periä maksuja valtiolle tämän asetuksen mukaisesti, jollei erikseen toisin säädetä.

2 §

Maksun kohtuullisuus

Saariston kehityksen edistämiseksi annetun lain (494/1981) mukaisista valtion hankkimista liikenne- ja kuljetuspalveluista voidaan periä enintään alueella käytettävissä olevan julkisen liikenteen maksua vastaava maksu tai muu siihen verrattavissa oleva kohtuullinen maksu. Kohtuullista maksua määrättäessä voidaan maksua alentavasti ottaa huomioon työssäkäynnin ja elinkeinotoiminnan edistäminen.

3 §

Maksun määrääminen

Ennen maksujen määräämistä Liikennevirasto ja Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus arvioivat vuosittain 2 §:n mukaisen maksutason ja paljousalennukset. Maksujen suuruudet määritellään liitteenä olevassa maksutaulukossa.

4 §

Voimaantulo

Tämä asetus tulee voimaan x päivänä xxkuuta 201x ja se on voimassa 31 päivään joulukuuta 2018.

<i>Liite</i>	
Maksutaulukko	
Valtion tuottamien ja hankkimien saariston liikenne- ja kuljetuspalvelujen maksujen suuruudet	euroa (€)
1. Henkilökuljetusmaksut	
a. aikuinen (alle/yli 10 meripeninkulman matka)	10 euroa/15 euroa
b. opiskelija, varusmies ja lapsi 7-16 vuotta (alle/yli 10 meripeninkulman matka)	5 euroa / 7,50 euroa
c. lapsi alle 7 vuotta	maksuton
3. Kappaletavaran kuljetusmaksut	
a. käsimatkatavara enintään 25 kilogrammaa	maksuton
b. enintään 50 kilogrammaa	30 euroa
c. enintään 100 kilogrammaa	60 euroa
d. yli 100 kilogrammaa	60 euroa ja 10 euroa jokaiselta alkavalta 10 kilogrammalta
4. Ajoneuvojen kuljetusmaksut ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän pituuden mukaisesti, ellei jäljempänä erikseen toisin mainittu	
a. henkilöauto (alle/yli 5 metriä)	35 euroa/ 40 euroa
b. pakettiauto	50 euroa
c. kuorma-auto (alle/yli 10 metriä)	100 euroa/ 150 euroa
d. mopoo	15 euroa
e. moottoripyörä, kolmi- ja nelipyörä sekä kevyt nelipyörä, hinattava laite sekä O1-luokan perävaunu	25 euroa
f. traktori, moottorityökone ja maastoajoneuvo	35 euroa
g. auton alustalle rakennettu työkone ja muut kuin O1-luokan perävaunut	50 euroa
h. asuntovaunu ja matkailuauto	50 euroa
i. huoltoauto, pelastusauto, poliisiajoneuvo, ruumisauto ja sairaankuljetusauto	ei maksua
j. raskaat kuljetukset	100 euroa/lähtö + 5 euroa/tonni

Kertalipun hinnan suuruus määräytyy matkan pituudesta linnuntietä ja siihen sisältyy vaihto-oikeus. Hinnat sisältävät arvonlisäveron.

Kertalipun hinta peritään kuitenkin enintään 31 kertaa kutakin laskentakuukautta ja samaa yksilöitävää käyttäjää kohden tai 320 kertaa kutakin laskentavuotta ja samaa yksilöitävää käyttäjää kohden.

Välityspalvelun tarjoajalta kertalipun hinta peritään 30 prosentilla alennettuna kutakin välitettyä kertamatkaa kohden välitysmäärän ylittäessä 20 päivittäistä matkaa kutakin lipputuotetta kohden.

Kuorma-auton tai perävaunun lastista perittävä maksu määräytyy samoin perustein kuin erillisissä raskaskuljetuksissa.

Valtioneuvoston asetus saaristoliikenteen tukemiseksi myönnettävistä avustuksista annetun asetuksen 3 §:n muuttamisesta

1 Tausta

1.1 Asetusehdotuksen tausta

Valtioneuvoston asetus saaristoliikenteen tukemiseksi myönnettävistä avustuksista (371/2001) tuli voimaan 1 päivänä kesäkuuta 2001. Asetusta on muutettu 1 päivänä 2010 voimaantulleella valtioneuvoston asetuksella saaristoliikenteen tukemiseksi myönnettävistä avustuksista annetun asetuksen muuttamisesta (1373/2009). Asetuksessa säädetään avustusten myöntämisestä yksityisten liikenteenharjoittajien saaristoliikenteen hoitamisesta aiheutuviin kustannuksiin.

Valtion suoraan hankkimat saaristomeren yhteysalusliikenteen palvelut ovat käyttäjille tällä hetkellä maksuttomia. Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus antaa kilpailuttamalla hankkimansa yhteysalusliikenteen lisäksi valtion tukea neljän reittialueen yhteysalusliikenteen hoitoon. Tuetuilla reiteillä käyttäjiltä peritään pääsääntöisesti maksu, mutta maksun ulkopuolelle on rajattu asetuksella saaristoliikenteeseen käytettävien alusten reitin varrella sijaitsevilla saarissa pysyvästi asuvat henkilöt, heidän omistamansa ajoneuvot, heidän tavaratoimituksensa sekä heidän tavaratoimitustensa kuljetuksia suorittavat henkilöt ja ajoneuvot.

Asetus on osa uudistusta, jossa valtion hankkimat saaristomeren liikenne- ja kuljetuspalvelut saatetaan maksullisiksi. Valtion hankkiman yhteysalusliikenteen maksullisuudesta säädettäisiin toisella asetuksella. Taustalla on tavoite purkaa markkinoille tulon esteitä ja mahdollistaa siten uusien liikennepalveluiden kehittymistä.

Yhdenvertaisen kohtelun takaamiseksi tulee saaristoliikenteen tukemiseksi myönnettävistä avustuksista annettua valtioneuvoston asetusta muuttaa säätämällä tuettu saaristoliikenne kaikilta osin maksulliseksi.

Asetusta on tarpeen uudistaa kokonaisuudessaan muun muassa julkisia hankintoja koskevan lainsäädännön uudistusten vuoksi. Tämä toteutetaan erillisenä hankkeena myöhemmässä vaiheessa. Tässä yhteydessä asetusta uudistetaan saaristoliikenteen kokeilun kannalta tarpeellisin osin.

1.2. Hallituksen kärkihanke

Asetusehdotus perustuu hallituksen digitaalisen liiketoiminnan kasvu ympäristöä koskevaan kärkihankkeeseen, jossa tavoitteena on suotuisan toimintaympäristön luominen digitaalisille palveluille ja uusille liiketoimintamalleille. Kärkihankkeessa yhtenä toimenpiteenä on tarkoituksena edistää innovaatio- ja palvelualueiden syntyä sektoreilla, joilla julkishallinnolla on rooli markkinoiden toimivuuden kannalta, esimerkkinä liikenne palveluna -konseptin laaja käyttöönotto.

Liikenne palveluna -konseptin laaja käyttöönotto edistää datapohjaisten palvelujen syntymistä, aktivoi nykyiset yritykset kehittämään uusia innovatiivisia palveluja kansallisille ja kansainvälisille markkinoille sekä houkuttelee uusia start up -yrityksiä liikennesektorille. Tavoitteena on löytää toimintamalleja, joita hyödyntäen luodaan laajemminkin eri sektoreilla uusia mahdollisuuksia yritystoiminnalle, erityisesti pk-sektorille, ja tuotekehitykselle, yksityisen sektorin palvelujen ja vientikelpoisen palveluosaamisen kehittymiselle sekä uusien työpaikkojen syntymiselle. Lisäksi kärkihankkeen tarkoituksena on purkaa markkinoille tulon esteitä ja mahdollistaa uusien

digitaaliseen tietoon perustuvien palvelukonseptien tarjonta. Tavoitteena ovat korkealaatuiset, käyttäjien tarpeisiin vastaavat ja edulliset liikennepalvelut.

Kasvuympäristö toteutetaan erityisesti lainsäädäntömuutoksin sekä kokeiluiden avulla, joista saaristomerellä toteutettaisiin yksi, noin kahden vuoden ajan kestävä liikennekokeilu. Asetusehdotus on osa saaristomerellä toteutettavaa kokeilua.

2 Vaikutukset

Tällä hetkellä sen lisäksi, että valtioneuvosto myöntää tukea yksityisten liikenteenharjoittajien yhteysalusliikenteeseen, liikenteenharjoittajat perivät kuljetusmaksuja muilta kuin alusten reittien varrella pysyvästi asuvilta henkilöiltä ja muilta asetuksessa määritellyiltä ajoneuvoilta ja henkilöiltä. Kuljetusmaksut avustushakemuksissa vuodelle 2017 ovat seuraavat: Raaseporissa ja Inkoossa noudatetaan tuntiveloitusta, joka vaihtelee alustyyppin mukaan 100 - 150 € sisältäen alv/tunti. Sipoossa aikuinen 5 €/suunta ja alle 17-vuotiaat lapset ilmaiseksi. Saariston Rengastiellä aikuinen 10 €, lapsi 4-11 vuotta 5 €, ajoneuvomaksut sis. henkilömaksut: henkilöauto 40 €, asuntoauto ja -vaunu 75 €, linja-auto ja kuorma-auto 140 €, MP/mopedi 25 € ja polkupyörä 15 €. Pienellä Rengastiellä aikuinen 6 €, lapset 4-11 vuotta 3 €, henkilöauto 12 €, matkailuauto ja iso pakettiauto 20 €, henkilöauto + asuntovaunu 32 €, linja-auto 60 €, kuorma-auto tai yhdistelmä 100 €, MP/mopedi 8 € ja polkupyörä 4 €. Kappaletavaran kuljetusmaksut yksittäisen tavaran painon mukaan (kg): enintään 100 kg 25 € ja yli 100 kg 5 €/20 kg. Jatkossa edellä esitetyt maksut koskevat ehdotetun asetusmuutoksen mukaisesti myös reitin varrella sijaitsevissa saarissa pysyvästi asuvia henkilöitä, heidän omistamiensa ajoneuvoja, heidän tavaratoimituksiansa sekä heidän tavaratoimituksiansa kuljetuksia suorittavia henkilöitä ja ajoneuvoja.

Ehdotettu asetusmuutos merkitsee, että jatkossa tukea saava saaristoliikenteen liikenteenharjoittaja perii kuljetusmaksuja myös saaristoliikenteeseen käytettävien alusten reitin varrella sijaitsevissa saarissa pysyvästi asuvilta henkilöiltä, heidän ajoneuvoiltaan, heidän tavaratoimituksiltaan ja näitä tavaratoimituksia suorittavilta henkilöiltä ja ajoneuvoilta. Tarkkaa arviota maksujen vaikutuksesta yksittäiseen vakinaiseen asukkaaseen on vaikea arvioida, koska kuljetustarpeet ovat erilaisia. Saaristokunnat voivat kuitenkin halutessaan myöntää avustusta vakinaisille asukkailleen, jos katsovat sen tarpeelliseksi.

3 Valmistelu

Asetus on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä.

4 Yksityiskohtaiset perustelut

Valtioneuvoston asetusta (1373/2009) muutetaan poistamalla siitä 3 §:n 2 momentti. Muutoksen myötä tukea saava saaristoliikenteen liikenteenharjoittaja perii kuljetusmaksuja myös saaristoliikenteeseen käytettävien alusten reitin varrella sijaitsevissa saarissa pysyvästi asuvilta henkilöiltä, heidän omistamistaan ajoneuvoista, heidän tavaratoimituksistaan sekä heidän tavaratoimitustensa kuljetuksia suorittavilta henkilöiltä ja ajoneuvoilta.

5 Asetuksen voimaantulo

Asetus ehdotetaan tulevan voimaan x päivänä xxkuuta 201x.

Valtioneuvoston asetus saaristoliikenteen tukemiseksi myönnettävistä avustuksista annetun asetuksen 3 §:n muuttamisesta

Valtioneuvoston päätöksen mukaisesti kumotaan saaristoliikenteen tukemiseksi myönnettävistä avustuksista annetun valtioneuvoston asetuksen (1373/2009) 3 §:n 2 momentti:

3 §

Tukea saava saaristoliikenteen liikenteen harjoittaja perii asiakkailtaan kuljetusmaksut tilittämättä niitä Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle.

--

Tämä asetus tulee voimaan x päivänä x kuuta 201x.