

Liikenne- ja viestintäministeriölle

Lausunto Liikenne- ja viestintäministeriön muistioon

"Valtioneuvoston asetus saariston liikenne- ja kuljetuspalvelujen kohtuullisista maksuista"

Koska Utön, Suomen eteläisimmän vakituisesti asutun saaren asukkailta ja elinkeinon harjoittajilta ei ole pyydetty lausuntoa heille elintärkeään yhteysalusliikenteeseen kaavailluista muutoksista, haluan majoitusyrittäjänä lausua seuraavaa.

Olen harjoittanut loma-asuntojen vuokraustoimintaa Ylläksellä vuodesta 2004 ja Utön saarella 2013 alkaen.

Majoitustoiminnan Utössä päästyä erittäin hyvään alkuun käyttöasteiden vuosittain noustessa ja kesäsesongin laajentuessa molemmista päistään, on suunnitelmana ollut laajentaa majoitustoimintaa Utössä hankkimalla lisäkapasiteettia.

Nyt esillä oleva yhteysalusliikenteen muutosehdotus kuitenkin vaarantaa matkailun kasvunäkymät ja pakottaa jäädyttämään investointisuunnitelmat.

Liikenne- ja viestintäministeriön muutosehdotus on erittäin huonosti valmisteltu mm. perustuen väärin oletuksiin ja yleistyksiin, selvittämättä vallitsevia olosuhteita, arvioimatta muutosehdotuksen vaikutuksia eri sidosryhmiin ja perustelematta tehtyjä johtopäätöksiä.

Muutosehdotus loukkaa olennaisilta osiltaan Saaristolain periaatteita ja tavoitteita ja jopa Suomen Perustuslain määreitä.

Katson, että muutosehdotuksen valmistelutyö on keskeytettävä ja yhteysalusten maksullisuusehdotuksesta luovuttava.

Esitän perusteluni merkittyinä otteisiin muistion tekstistä:

MUISTION TEKSTI

Tavoitteena on suotuisan toimintaympäristön luominen **digitaalisille palveluille ja uusille liiketoimintamalleille.**

VASTINE

- materian (ihmiset, tavarat, ajoneuvot) kuljetusta ei voi hoitaa digitaalisesti/virtuaalisesti.
- esimerkkinä esitetty kuljetuspalvelun tilaus -applikaatio ei ole realistinen esim. Utön reittialueen etäisyyksillä, matkustajamäärillä ja kustannuksilla
- tarvittavat julkisen liikenteen, lauttojen ja yhteysalusten aikataulut ovat jo pitkään olleet netissä saatavilla

- esim. taksivene ei ole käyttökelpoinen vaihtoehto nykyisen tyyppiselle yhteysalukselle vallitsevien olosuhteiden, kuljetuskapasiteetin, etäisyyksien ja käyttökustannusten takia

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.

- kts. edellä
- Liikenne Palveluna -konseptin kehittäminen ei edellytä yhteysalusten maksullisuutta
- kehityspotentiaalia ja -tarvetta on jo yksinomaan aikataulujen ja jatkoyhteyksien synkronoinnissa
- yhteysalusliikenteen saattamisella maksulliseksi ei ole osoitettavissa mitään vaikutusta em. tavoitteiden saavuttamiseksi

Lisäksi kärkihankkeen tarkoituksena on purkaa markkinoille tulon esteitä ja mahdollistaa uusien digitaaliseen tietoon perustuvien palvelukonseptien tarjonta.

- kts. edellä
- hyvä ja kannatettava tarkoitus, joka kuitenkin on täysin päinvastainen tähänastiseen: edellisellä Utön reittialueen yhteysalusliikenteen tarjouskilpailulla ELY-keskus nimenomaan esti uusien yrittäjien tulon markkinoille asettamallaan liikevaihtovaatimuksella
- tämänkään tarkoituksen toteutuminen ei edellytä yhteysalusten maksullisuutta

Tavoitteena ovat korkealaatuiset, käyttäjien tarpeisiin vastaavat ja käyttäjälle kohtuuhintaiset liikennepalvelut.

- on täysin perustelematta, miten yhteysalusliikenteen maksullisuus parantaa ko. ominaisuuksia
- esitetty maksullisuus vaarantaa liikennepalveluiden ympärivuotisen saatavuuden

Saariston kehityksen edistämisestä annetun lain (494/1981, jäljempänä saaristolaki) 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.

- muutosehdotus on ristiriidassa Saaristolain vaatimusten kanssa

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.

- muutosehdotus on ristiriidassa ja vaikutuksiltaan päinvastainen em. vaatimusten kanssa

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.

- muutosehdotus on ristiriidassa em. ratkaisun kanssa

Saaristomeren yhteysalusliikenne aiheuttaa vuosittain 17,5 miljoonan euron kustannukset.

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.

- asetusehdotuksessa kuitenkin kirjoitetaan: Tukea saava saaristoliikenteen liikenteen harjoittaja perii asiakkailtaan kuljetusmaksut tilittämättä niitä Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle. On jäänyt selvittämättä, miten maksukertymä tuloutuu 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.

- ehdotuksessa esitetyillä arvioilla yhteysalusliikenteen vuotuinen tappio olisi maksullisenakin noin 13,5 miljoonaa euroa
- millään markkinaehtoisella toimijalla ei ole edellytyksiä ottaa hoidettavakseen lähtökohtaisesti tappiollista toimintaa
- saadakseen toiminnan kannattavaksi mahdollisen toimijan on korotettava esitetyt tariffit moninkertaisiksi, mikä puolestaan varmistaa matkustajamäärien tyrehtymisen ja liikennöinnin loppumisen

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.

- ehdotuksen laatimiselle on kuvaavaa, ettei ole yritettykään tuoda esille muutoksen negatiivisia vaikutuksia
- ELY-keskuksella on käytettävissään riittävän kattavat tilastot yhteysalusten kuljettamista henkilö- ja rahtimääristä
- maksutaulukosta on helposti laskettavissa maksujen vaikutukset eri käyttäjäryhmille per kerta ja aika

Lisäksi ehdotettuun asetukseen sisältyvät **paljousalennukset** hyödyttävät erityisesti vakinaisia asukkaita, sillä ne mahdollistavat säännöllisen liikkumisen edullisempaan hintaan.

- paljonalennusten hyödyntäminen ei ole edes teoriassa mahdollista esim. Utön reittialueella matka-ajan ja aikataulujen takia:

- yhteysalus tekee viikossa vain 3,5 edestakaista matkaa työpäivinä ja 5 edestakaista matkaa viikossa. Näistäkin kaksi on vain toiseen suuntaan per pvä!
- matka-aika Utöseen on minimissään n. 4 h/suunta, normaalisti 4,5-5 h/suunta.

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.

- yhteysalusliikennettä ei voi verrata julkiseen liikenteeseen vaan julkisiin liikenneväyliin, joiden käyttö Suomessa on ilmaista
- yhteysalusliikenne on maantien jatke ja siten rinnastettava lauttaliikenteeseen, joka on käyttäjille ilmaista
- saattamalla yhteysalusliikenne maksulliseksi asetetaan jopa lähisaaret eriarvoiseen asemaan, mikä loukkaa perustuslaillista tasa-arvoisuutta

Maksuton yhteysalusliikenne **heikentää mahdollisuuksia kehittää markkinaehtoisia liikennepalveluja** saaristomeren alueella.

- täysin perustelematon, pätemätön väite

Asetusmuutoksen myötä tavoitteena on, että saariston yritykset ja asukkaat voivat **kehittää uusia markkinaehtoisia palveluja, jotka tuovat alueelle uutta liiketoimintaa ja matkailijoita.**

- maksullisuuden vaikutukset ovat täysin päinvastaiset ja kohtalokkaat yhteysalusten varassa toimiville

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.

- maksuehdotus ei ole kohtuullisella tasolla
- maksujen vaikutus on merkittävän negatiivinen yhteysalusten varassa olevilla saarilla asuville ja toimiville yrityksille

Ehdotetun 2 §:n mukaan saaristossa voidaan periä enintään alueella käytettävissä olevan **julkisen liikenteen maksua vastaava maksu** tai muu siihen verrattavissa oleva kohtuullinen maksu.

- yhteysalusliikennettä ei voi verrata julkiseen liikenteeseen, kts.edellä
- julkisessa liikenteessä (linja-auto, juna) ei peritä normaalista matkatavarasta lisämaksua

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.

- teoriassakin mahdoton esim. Utön reittialueella, kts. edellä

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 vakituisille asukkaille ja yrityksille.

-ehdotettu hinnasto ei ole kohtuullinen millekään käyttäjäryhmälle

-tavaroiden kuljetushinnasto on kohtuuton ja epälooginen; esim. 51 kg käsimatkatavaran kuljetus maksaa yhtä paljon (60 euroa) kuin alle 5 metrin henkilöauton + peräkärryn ilman painorajaa!

Tavaroiden kuljettamista koskevat maksut perustuvat tavarain painoon. **Alle 30 kilogramman** käsimatkatavarat voi kuljettaa maksutta.

-maksutaulukossa painoraja on 25 kg! (kuvastaa hyvin, miten huolimattomasti ehdotus on laadittu)

-matkatavaroiden punnitus lisää investointi- ja henkilöstötarvetta ja edelleen supistaa maksullisuuden tuottoja

Kertalipun hinnan suuruus määräytyy matkan pituudesta linnuntietä ja siihen sisältyy **vaihto-oikeus**.

-täysin merkityksetön esim. Utön reittialueella

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

- selvittämättä, miten järjestetään lastin punnitus

- lisää investointi- ja henkilöstötarvetta –jos on käytännössä edes mahdollista!- ja edelleen supistaa maksullisuuden tuottoja

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

-ulkosaariston esim. Utön matkailuelinkeino ei kestä kokeilua, jonka jo suunnitteluvaiheessa tiedetään vähentävän matkailijoiden määrää

-jo yksi menetetty sesonki (kesä 2017) riittää tuhoamaan kasvu-uralle päässeeseen matkailuelinkeinon

Kaarinassa 14.12.2016



Kari Hartiala
YEH, majoitustoiminta
Utö-Ylläs