

## Linja-autoliiton esitys hallitusohjelmaan

Hallituskauden aikana olisi perusteltua tavoitella joukkoliikenteen kulkutapaosuuden nostamista 17 prosentista 20 prosenttiin. Tavoitteen saavuttaminen edellyttää kilpailullista henkilökuljetuspalveluiden markkinaa, jonka sääntelyä kehitettäisiin liikennepalvelulain uudistamisella. Teknologian muutos vaikuttaa liikenteen sähköistymisen (sähköbussit) ja digitalisaation kautta, joita tuettaisiin tulevan hallituksen toimin. Julkisen sektorin hankintatoiminnalla on keskeinen merkitys markkinoiden kehittämisessä.

Liikennepalvelulaki muodostaa sääntelyn rungon, jossa olisi jatkossa selkeämmin eriteltävä fyysisen liikenteen pelisäännöt niin linja-autoliikenteen kuin taksiliikenteenkin osalta. Tavoitteena tulisi olla yhtenäinen ja joustava sääntely. Digitaalisen markkinan mahdollistaminen edellyttää teknistä standardointia rajapinnoista ja tarkempaa sääntelyä eri markkinatoimijoiden välisistä käytänteistä. Sääntelyyn liittyvien riskien vähentäminen vaatisi myös kilpailuoikeudellisten vaatimusten tarkempaa asettamista, jotta luottamuksensuoja toteutuisi suhteessa viranomaisiin.

Joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten toiminta-alueet ovat nyt hajanaisia ja jakaantuvat valtion ja kaupunkien kesken. Hallituskauden aikana hallintomalli olisi selvitettävä ja uudistettava, mukaan lukien KELAn hankinnat. Joukkoliikenteen yhteiskunnalliset tavoitteet toteutettaisiin kilpailullisten hankintojen kautta koko arvoketjussa (mukaan lukien käyttövoimavaihtoehdot), jossa markkinaehtoinen liikenne olisi myös hyväksyttävä vaihtoehto. Kulkutapamuutoksen saavuttaminen edellyttää sekä kaupunkien että valtion lisärahoitusta. Valtion osalta esitetään ilmastoperusteista lisärahoituksen tasokorotusta 50 M€ / vuosi.

Liikenteen hinnoittelussa väylärahoitus sekä tieliikenteeltä perittävät verot ja maksut ovat keskeisessä roolissa. Valtion tie- ja kaupunkien katuinvestoinnit ovat erittäin tärkeitä. Näiden ohella tieliikenteestä kerättävän valmisteveron rakennetta tulisi muuttaa niin, että joukkoliikenteen verokannat eriytettäisiin muusta liikenteestä EU-oikeuden mukaisesti. Valmisteverotuksessa suosittaisiin fossiilisten polttonesteiden sijaan vaihtoehtoisia käyttövoimia, erityisesti biopolttoaineita siirtymäkauden ratkaisuna. Mahdollisessa tiemaksuperusteisessa mallissa joukkoliikenteellä tulisi olla muusta liikenteestä erillinen hinnoittelu. Arvonlisäverokannat tulisi säilyttää joka tapauksessa nykyisellään.