

31.10.2016

LVM/1542/02/2016

Sosiaali- ja terveysministeriö  
kirjaamo@stm.fi

Viite STM:n lausuntopyyntö STM068:00/2015, 31.8.2016

## **LAUSUNTOPYYNTÖ HALLITUKSEN ESITYSLUONNOKSESTA EDUSKUNNALLE MAAKUNTA- UUDISTUKSEKSI JA SOSIAALI- JA TERVEYDENHUOLLON JÄRJESTÄMISUUDISTUKSEKSI SEKÄ NIIHIN LIITTYVIKSI LAEIKSI**

Sosiaali- ja terveysministeriö on 31.8.2016 päivätyllä lausuntopyynnöllä pyytänyt liikenne- ja viestintäministeriöltä lausuntoa sosiaali- ja terveydenhuollon uudistusta ja maakuntahallinnon perustamisesta laaditusta hallituksen esitysluonnoksesta.

Liikenne- ja viestintäministeriö on perehtynyt aineistoon. Lausunnossaan ministeriö ottaa esillä lähinnä maakuntalakia ja rahoituslakia koskevia asioita seuraavasti:

### **YHTEENVETO HUOMIOISTA JA EHDOTUKSISTA**

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että ensisijainen vaihtoehto tienpidon järjestämiselle on valtion liikenneverkkoyhtiö, jonka omistajia myös maakunnat voisivat olla. Liikenne- ja viestintäministeriössä on käynnissä selvitys yhtiön perustamiseen liittyvistä kysymyksistä, jotta poliittinen päätös asiasta voidaan tehdä vuonna 2017 niin, että yhtiö olisi perustettavissa 1.1.2018. Liikenneverkkoyhtiön perustamisella varmistettaisiin liikenneverkon yhtenäisyyden säilyminen hallituksen 27.6.2016 tekemän julkilausuman mukaisesti. Samalla turvattaisiin alueellisen näkökulman huomioiminen. Jos liikenneverkkoyhtiö päätetään perustaa, olisi maakuntalakia muutettava päätöksiä vastaavaksi.

Liikenne- ja viestintäministeriö lähtee lausunnossaan siitä, että alueellisen tienpidon tehtäviä siirrettäessä on huolehdittava siitä, että tämän tieverkon omistajuus on samalla taholla kuin tienpitoon osoitettu rahoitus. Lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö korostaa, että omistajuudella, vastuulla ja rahojen yhteydellä on suora vaikutus väyläverkoston toimivuuteen. Liikenneyhteydet eivät pääty maakuntien tai valtakunnan rajoille. Kansalaisten ja elinkeinoelämän liikkumistarpeet edellyttävät toimivia yhteyksiä. Sen vuoksi kaikissa tilanteissa ja ratkaisuissa on huolehdittava liikenneverkon yhtenäisyydestä ja sen säilymisestä.

Käytännössä tällöin alemman tieverkon omistajuudelle on kaksi vaihtoehtoa:

- 1) Koko tieverkon omistajuus säilyy valtiolla ja alemman tieverkon rahoitus toteutetaan erillisrahoituksena LVMn pääluokasta (sopimus pohjainen toimeksiantotehtävä maakunnille) tai
- 2) Alemman tieverkon omistajuus siirtyy maakunnille ja tienpidon rahoitus hoidetaan yleiskatteellisesti (maakuntavaltuusto päättää ja kohdentaa alemman tieverkon rahoituksen).

Liikenne- ja viestintäministeriö esittää seuraavia pykälämuutoksia:

- maakuntalain 6 §:n 1 momentin 15-kohta (yksityistieavustukset) siirrettäisiin 6 §:n 2 momenttiin omaksi kohdaksi

- maakuntalain 6 §:n 2 momentin sanamuoto ”saariston yhteysalusliikenteen suunnittelu ja järjestäminen sekä sitä koskevat valtionavustustehtävät” esitetään muutettavaksi ”saaristoliikenteen suunnittelu ja järjestäminen”.
- maakuntien rahoituslakiin esitetään 4 luvun 14 §:n kaksi uutta momenttia (momentit 2-3), joissa säänneltäisiin tienpidon rahoituksesta ja yksityisteiden avustustehtävien rahoituksesta.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että liikennealan tehtäviä koskevat yksityiskohdat, ohjaus ja sisältökysymykset säännellään tarkemmin, jotka muutetaan vastaamaan maakuntalain kirjauksia.

## **I Maakuntalaki**

### **4. Muodostaako maakuntalaki tarkoituksenmukaisen yleislain tulevien maakuntien hallinnon ja talouden järjestämiselle?**

**Kyllä:**

Maakuntalailla ja voimaannpanolailla vahvistetaan 18 maakunnan itsehallinto ja sen toteuttamisen pääperiaatteet. Uudistuksen yhtenä tavoitteena on lähidemokratian edistäminen ja asiakaslähtöisyyden toteuttaminen. Toisaalta uudistuksilla pyritään tehostamaan palveluiden saamista sekä luomaan uutta elinkeinotoimintaa. Maakuntalakiluonnoksen kirjaukset vastaavat näitä tavoitteita. Maakuntalaki muodostaa hyvän pohjan maakuntien hallinnolle ja talouden järjestämiselle.

### **5. Maakuntalain 2 luvussa määritellään maakunnan tehtävät. Onko maakunnalle esitetty tehtäväkokonaisuus uudistuksen tavoitteiden näkökulmasta tarkoituksenmukainen?**

**Kyllä pääosin: Maakuntalain 2 luku muodostaa laajan ja haasteellisen kokonaisuuden maakunnan tehtävistä. Tehtävät mahdollistavat lähidemokratian toteuttamista ja asiakaslähtöisyyttä.**

Maakuntalain 6 §:ssä säännellään liikennealan tehtävistä. Tehtäväkokonaisuudet vastaavat pääasiassa samoja tehtäviä kuin ELY-keskusten liikennevastuualueelle on asetettu. Näihin tehtäviin kuuluvat: julkisen henkilöliikenteen järjestäminen ja ostot (tieliikenne), saaristoliikenteen järjestäminen ja ostot, yksityistieavustukset, liikkumisen ohjaus, maakunnan liikennejärjestelmäsuunnittelun johtaminen, liikenneturvallisuus ja alueellinen tienpito. Uutena laajempaan tehtävänä maakunnille tulee toimintaympäristöä koskevien tietojen tuottaminen valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun. Lentoliikenteen ostopalveluiden järjestäminen siirtyy Liikennevirastolta maakunnille ja lentopaikkakorvaukset liikenne- ja viestintäministeriöstä maakunnille.

Tehtävien ja vastuiden yksityiskohdista säädetään tarkemmin erityislaeissa. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla tällaisia erityislakeja ovat mm. maantielaki, laki yksityisteistä, ratalaki, tieliikennelaki, Liikennekaari, laki saariston kehittämisen edistämisestä, ilmailulaki ja vesiliikennelaki, joita tullaan muuttamaan vastaamaan maakuntalain säännöksiä.

Maakuntalain mukaiset liikennetehtävät, jotka siirtyvät maakuntien hoidettavaksi, koskevat seuraavia asiakokonaisuuksia:

6 § 1 momentti (maakunta hoitaa):

1. Liikennesuunnittelu: Liikennejärjestelmä muodostuu liikenneväylistä, henkilö- ja tavaraliikenteestä sekä liikennettä ohjaavista järjestelmistä. Tehtävä sisältää liikennejärjestelmäsuunnittelua, tarveselvityksiä/esisuunnittelua sekä suunnittelun yhteensovittamista maakunnan muun suunnittelun sekä kuntien ja valtion suunnittelun kanssa. Toiminta koskee periaatteessa myös liikenteen ohjausta, nopeusrajoituksia ja tienpidon lupia, mutta koska väyläomaisuuden omistajuus on valtiolla, tulisi näistä tehtävistä sopia erikseen. Tähän kuuluvat myös liikenneturvallisuustehtävät, jotka liittyvät kaikkeen toimintaan. Maakunnat voivat esimerkiksi tehdä oman alu-

- eensa liikenneturvallisuussuunnitelmia tai toteuttaa suunnitelman yhdessä muiden maakuntien kanssa.
2. Tie- ja liikenneolot: tehtävään kuuluvat toimintaympäristön seuranta sekä tiestö- ja liikennetietojen ylläpito ja seuranta.
  3. Alueellinen tienpito: tienpidolla varmistetaan liikenteen päivittäinen toimivuus ja turvataan tie-rakenteiden ja siltojen säilyminen. Nämä tehtävät toteutettaisiin sopimus pohjaisesti (päämies-agentti –sopimukset; valtio toimii omistajana). Sopimuksissa voidaan sopia tarkemmin maakunnan tai maakuntien yhteisesti sopiman tahon kanssa kunnossapidosta ja alueurakoista (ml. esimerkiksi kilpailutus ja töiden valvonta) ja muista tienpitoa koskevista tehtävistä, esimerkiksi tienpidon luvat, nopeusrajoitusten merkintä ja maanhankinta.
  4. Tietojen tuottaminen: maakunnat joko yksin tai yhteistyössä tuottavat tietoja liikennemääristä, asukkaiden ja elinkeinoelämäntarpeista valtakunnalliseen tietojärjestelmään. Nämä tiedot tulevat maakuntastrategian ja julkisen talouden suunnitelman laatimista sekä tarvittavien investointien valmistelua ja palvelutason määrittelyä.
  5. Yksityistieavustukset: Maakuntalaissa tehtävä on merkitty valtionavustukseksi ja siitä huolehtimiseksi. Yksityistieavustuksia käytetään yksityisten teiden kunnossapidon ja parantamisen tukemiseen. Liikenne- ja viestintäministeriö esittää, että valtionavustus-tehtävä poistettaisiin ja avustustehtävä siirrettäisiin 6 §:n 2 momenttiin tehtäväksi, jonka maakunta voi ottaa hoitaakseen ja jonka rahoitus hoidettaisiin osana yleiskatteellista rahoitusta.
  6. Liikkumisen ohjaus: tarkoituksena on vaikuttaa ihmisten käyttäytymiseen ja liikkumistapoihin edistämällä kävelyä ja pyöräilyä. Liikkumisen ohjaukseen on osoitettu vuosittain määräraha 900 000 euroa valtion budjetista tätä asiaa tukemaan. Määrärahalla on rahoitettu kuntien ja yhteisöjen eri hankkeita.

6 §:n 2 momentti (maakunta voi lisäksi hoitaa):

7. Liikennepalveluiden maakunnallinen kehittäminen ja järjestäminen sekä julkisen henkilöliikenteen suunnittelu ja järjestäminen sekä valtionavustustehtävät (tie- ja lentoliikenne), lukuun ottamatta Liikennekaassa tarkoitettut kunnallisten ja seudullisten viranomaisten toimialan tehtävät sekä raideliikenne.
8. Saariston yhteysalusliikenteen suunnittelu ja järjestäminen sekä sitä koskevat valtionavustustehtävät. Tähän esitetään lisättäväksi yksityisteiden lauttapaikkoja koskevat avustustehtävät. Kohdan sanamuodoksi esitetään ”saaristoliikenteen suunnittelu ja järjestäminen”.
9. Momenttiin esitetään uudeksi kohdaksi ja 1 momentista siirrettäväksi yksityistieavustukset, muut kuin lauttapaikkoja koskevat avustukset.

Maakuntalain 6 §:n 2 momentin tehtävät koskevat läheisesti maakunnan asukkaita ja heidän liikku- mistarpeidensa toteuttamista. Liikenne- ja viestintäministeriö esittää, että nykyisin osana yksityis- tieavustuksia hoidettava yksityisteiden lauttapaikkojen (lossit ja lautta-alukset) ja niitä korvaavien jää- teiden avustustehtävä liitettäisiin 2 momentin 2 kohtaan, koska yksityistielossien ja lautta-alusten tu- keminen on tarkoituksenmukaisinta yhdistää muuhun saaristoliikenteen järjestämiseen. Kohdan sa- namuoto voitaisiin tämän seurauksena muuttaa muotoon ’saaristoliikenteen suunnittelu ja järjestämi- nen’. Tämä edistäisi alueellisen kokonaisuuden hallintaa ja paikallista harkintaa.

Muut yksityisteiden avustustehtävät esitetään lisättäväksi 2 momenttiin uutena kohtana ja poistetta- vaksi 1 momentista, niin kuin edellä on esitetty. Kunkin maakunnan yksityisteiden avustamistehtävää koskeva rahoitus esitetään laskettavaksi painottamalla maakuntien haja-asutusta, metsätaloutta ja maataloutta. Näin suoritettava jako ottaisi paremmin huomioon asutuksen ja elinkeinoelämän yksityis- teihin kohdistuvat tarpeet kuin rahoituslain 14 §:n asukasmäärään perustuva jako. Säännös yksityis- teiden avustamistehtävää koskevan rahoituksen laskemisesta voitaisiin lisätä rahoituslain 14 §:n 3 momentiksi.

Jos koko liikenneverkon omistajuus säilyy valtiolla (vaihtoehto 1), olisi tarkoituksenmukaista, että tien- pidon rahoitus toteutettaisiin liikenne- ja viestintäministeriön päaluokasta ja ministeriö vastaisi tienpi-

don ohjauksesta. Tämä takaisi asiakkaille ja elinkeinoelämälle yhtenäisemmät palvelut. Toiminta olisi kustannustehokkaampaa ja mahdollistaisi liikenneverkkojen kehittämisen ja uudistamisen. Alueellisen tienpidon ja sen tehtävien rahoitus toteutettaisiin erillirahoituksena liikenne- ja viestintäministeriön pääluokan momenteilta (tästä otettaisiin erillinen säännös rahoituslain 14 §:ään) ja tienpidon järjestämisestä ja rahoituksesta sovittaisiin sopimusperusteisesti maakuntien tai niiden sopiman keskitetyn yhteistyöalueen kanssa. Tarkemmat säännökset menettelyistä, neuvotteluista sekä tieverkon palvelutasosta ja tieluokituksista sisällytettäisiin maantielakiin.

Jos alemman tieverkon omistajuus (vaihtoehto 2) siirtyisi maakunnille, hoidettaisiin sitä verkkoa koskeva rahoitus yleiskatteellisesti ja maakunnat kantaisivat omistajan vastuun (esim. vastuu kunnosta, palvelutasosta ja vahingoista). Yleiskatteellisena siirtyvässä rahoituksessa tulisi ottaa huomioon arvonlisäveromenojen osuus (24 %) siltä osin kuin rahoitusta siirtyisi mahdollisesti maakunnille perusväylänpidon momentilta.

Jatkossa olisi varmistettava, että liikenteen palvelutaso ja tieverkon yhtenäisyys säilyisivät hyvänä uudessakin toimintamallissa. Tarkemmat säännökset menettelyistä, neuvotteluista sekä tieverkon palvelutasosta ja tieluokituksista sisällytettäisiin maantielakiin.

**6. Maakuntalain 5 luvussa säädetään maakunnan asukkaiden osallistumisoikeuksista. Ovatko osallistumisoikeudet turvattu esityksessä riittävällä tavalla?**

**Kyllä:** Maakuntalakiehdotuksessa on kattavasti esitetty asukkaiden ja palveluiden käyttäjien osallistumis- ja vaikuttamisoikeudet. Lisäksi on säädetty aloiteoikeudesta sekä nuorison, ikääntyneen väestön ja vammaisten henkilöiden vaikuttamistoimielimien perustamisesta jokaiseen maakuntaan. Lakiuonnoksessa oleva kirjaus vaikuttaa riittävältä.

**7. Maakuntalain 9 luvussa säädetään maakunnan palvelulaitoksesta. Onko siitä esitetty säädetäväksi tuottamisen organisoinnin näkökulmasta tarkoituksenmukaisesti?**

**Kyllä:** Jokaisessa maakunnassa on palvelulaitos, joka tuottaa maakunnalle järjestämismuodossa mukaisia palveluita. Palvelulaitos, joka voi toimia konsernimuodossa, voi tuottaa palvelut joko itse tai hankkia ne muilta tuottajilta. Lakiehdotuksen sisältö antaa palvelulaitokselle mahdollisuuden toteuttaa ja hankkia palvelut joustavasti.

**8. Maakunnan talouden ohjaus perustuu erityisesti maakuntalakiin ja maakuntien rahoituslakiin. Ohjaavatko maakuntien rahoitusmalli ja maakuntalain mukainen taloudenohjausmekanismi maakuntien taloudenhoitoa tarkoituksenmukaisella tavalla?**

**Kyllä pääosin:** Maakunnan talouden ohjaus ja rahoitus on kirjattu maakuntalakiin ja rahoituslakiin melko selkeästi. Talouden ohjaus perustuu hyvin pitkälle valtiovarainministeriön johtamaan julkisen talouden suunnitelman valmisteluun sekä seurantaan. Toimivaltaisilla ministeriöillä (ml. LVM) on rooli tässä valmistelussa. Olisi tarkoituksenmukaista sopia käytännön toimista ja siitä, miten valmistelu eri ministeriöissä toteutettaisiin.

Nykyisin tieverkko pidetään kunnossa perusväylänpidon toimin. Perusväylänpidon momentilta (31.10.20) kohdistetaan kaikkeen tienpitoon 540 miljoonaa euroa vuonna 2017. Tienpito jaetaan päivittäiseen kunnossapitoon, ylläpitoon, parantamiseen sekä liikenteen palveluihin. Liikenteen palvelut muodostuvat liikenteen ohjauksesta ja informaatiosta. Karkeasti arvioiden 35 % tästä määrärahasta käytetään valtakunnallisen runkoverkon kunnossapitoon ja 65 % alemman tieverkon kunnossapitoon. Perusväylänpidon rahoituksesta noin 60 % on sidottu yli vuoden kestäviin indeksisidonnaisiin sopimuksiin. Tienpidon rahoituksen käyttöä ohjataan valtion talousarviolla ja Liikenneviraston ja liikenne- ja viestintäministeriön välisellä tulossopimuksella. Tienpidossa priorisoidaan päivittäisen liikennöinnin vaatimat toimet. Maantieverkoston päivittäinen kunnossapito on toteutettu 80 alueurakalla. Urakat

kilpailutetaan ja niiden kesto on tyypillisesti viisi vuotta. Urakkasisältöjen yhtenäisyyttä ohjataan valtakunnallisilla toimintalinjoilla ja asiakirjapohjilla. Liikennevirasto jakaa pääosan päivittäisen kunnossapidon rahoituksesta alueille urakkasopimusten hintojen perusteella.

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että jos valtio toimii koko tienverkon omistajana (vaihtoehto 1), tulee tienpidon rahoitus säilyttää erillisrahoituksena, jotta määrärahat voitaisiin kohdistaa tehokkaasti ja jotta kilpailutuksilla voitaisiin saada tarvittavia säästöjä. Liikenne- ja viestintäministeriö esittää, että maakuntien rahoituslakiluonnoksen 4 luvun 14 §:ään lisättäisiin tässä tapauksessa 2 momentti, johon sisällytetään alueellisen tienpidon rahoitusta koskevat erityissäännökset (rahoitus pysyy LVM:n pääluokan momentilla, sen käyttö perustuisi sopimukseen maakuntien kanssa ja määrärahan suuruuden arvioinnissa painotettaisiin tiekilometrejä, liikennesuoritetta sekä erilaisuuskertoimia, kuten tilatieto ja olosuhteet). Asia tulisi tarkemmin sisällyttää myös maantielain säännöksiin.

Jos alempi tieverkon omistajuus siirtyisi maakunnille (vaihtoehto 2), voisi olla tarkoituksenmukaista sisällyttää maakuntien rahoituslakiin tarkemmat määrittelyt määrärahan kohdentamisen kriteereistä, esimerkiksi, että määrärahan arvioinnissa painotettaisiin tiekilometrejä, liikennesuoritetta sekä erilaisuuskertoimia, kuten tilatieto ja olosuhteet.

## 9. Muut vapaamuotoiset huomiot maakuntalaista:

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että ensisijainen vaihtoehto tienpidon järjestämiselle on valtion liikenneverkkoyhtiö, jonka omistajia myös maakunnat voisivat olla. Liikenne- ja viestintäministeriössä on käynnissä selvitys yhtiön perustamiseen liittyvistä kysymyksistä, jotta poliittinen päätös asiasta voidaan tehdä vuonna 2017 niin, että yhtiö olisi perustettavissa 1.1.2018. Liikenneverkkoyhtiön perustamisella varmistettaisiin liikenneverkon yhtenäisyyden säilyminen hallituksen 27.6.2016 tekemän julkilausuman mukaisesti. Samalla turvattaisiin alueellisen näkökulman huomioiminen. Jos liikenneverkkoyhtiö päätetään perustaa, olisi maakuntalakiä muutettava päätöksiä vastaavaksi.

Maakunnilla on vuodesta 2019 lähtien itsehallinto-oikeus ja ne voivat suorittaa maakuntalaissa määritellyt tehtävät haluamallaan tavalla. Liikennetehtävät voidaan toteuttaa maakunnallisesti tai valtakunnallisesti ja alueellisesti keskitettyinä. Nykyisin liikennetehtävistä 50 % hoidetaan keskitetysti joko yhden tai useamman ELY-keskuksen kautta. Tehtävien kokoamista ja keskittämistä olisi tarkoituksenmukaista jatkaa tulevaisuudessakin. Keskittämisellä on tienpidossa saavutettu säästöjä, tehokkuutta ja osaamista.

Valtion ja maakunnan välistä suhdetta säännellään maakuntalain 3 luvussa. Valtiovarainministeriöllä on vastuu maakuntien toiminnan ja talouden yleisestä seurannasta. Julkisen talouden suunnitelmaan (JTS) sisällytetään myös maakuntia koskeva osuus, jossa arvioidaan rahoituksen riittävyttä ja tehtävien hoitamista kokonaisuutena. Maakunnat laativat vuosittain esityksen laajakantoisista tai taloudellisesti merkittävistä investoinneista. Toimivaltaiset ministeriöt valmistelevat yhteistyössä VM:n kanssa maakuntien investointisuunnitelman valtioneuvoston päätöksentekoa varten. Valtion ja maakunnan neuvottelussa arvioidaan rahoitus ja toimenpiteet. Liikenne- ja viestintäministeriö pitää tärkeänä, että osana JTS:n laatimista toimivaltaiset ministeriöt kävisivät myös sisältökeskusteluita maakuntien tai niiden yhteistyöalueiden kanssa. Tällaiset keskustelut tulisi mahdollistaa myös sähköisiä menetelmiä käyttäen, kuten on menetelty maakunnan omassa päätöksenteossa.

Liikennejärjestelmän toimivuuden ja suunnittelun tehostamiseksi on tärkeää huolehtia laaja-alaisesta yhteistyöstä valtion, maakuntien ja kuntien kesken. Erityisen tärkeää on yhteen sovittaa eri liikenne- ja viestintämuotojen (tie, rata, vesi, lentoliikenne ja automaatio) toimivuus huomioimalla kansalaisten ja elinkeinoelämän tarpeet.

Liikennekaaren I-vaihe tulee voimaan [1.7.2018](#) ja sen mukaisesti henkilö-, tavara- ja taksiliikennelupien käsittely ja myöntäminen siirtyvät ELY-keskuksista Liikenteen turvallisuusvirastoon samassa yhteydessä.

Kielilakiin tehdään maakuntia koskevat muutokset. Siitä huolimatta olisi tarkoituksenmukaista, jos kansalliskielten käytöstä olisi maininta myös maakuntalaissa. Oikeus saada palveluja omalla kielellä on asukkaiden kannalta merkittävä tekijä ja perustuslain mukainen vaatimus.

Maakuntalain 101-102 §:n mukaan maakuntien ilmoitukset julkaistaan yleisessä tietoverkossa ja tarpeen vaatiessa muulla maakunnan päättämällä tavalla. Lain säännös edistää merkittävästi digitalisointia ja kansalaisten mahdollisuuksia saada tietoa kattavalla tavalla. Koska kaikki maakuntien asukkaat eivät välttämättä voi tai osaa hyödyntää sähköisiä palveluita, voisi olla hyödyllistä ylläpitää puhe-lyhyteyksiä tai palvelupisteitä, joista saadaan vastaavia tietoja.

## **II Maakuntien rahoituslaki (kysymykset)**

**26. Valtio rahoittaa perustettavien maakuntien toiminnan eli vastuu sosiaali- ja terveystalouden rahoittamisesta osoitetaan valtiolle. Onko ratkaisu uudistuksen tavoitteiden näkökulmasta tarkoituksenmukainen?**

**Kyllä**, valtion rahoitus mahdollistaa palveluiden tasapuolisen ja yhdenvertaisen tarjonnan.

**27. Maakuntien tuloja ovat valtion rahoitus (3 §) sekä asiakas- ja käyttömaksutulot (4 §). Lisäksi maakunnat voivat ottaa lyhytaikaista lainaa (3 §). Valtion rahoituksen kasvua rajoitetaan vuosittaisessa tarkistuksessa julkisen talouden kantokyvyn turvaamiseksi (6 ja 29 §). Onko maakunnilla riittävät taloudelliset edellytykset suoriutua lakisääteisistä tehtävistä?**

**Kyllä pääosin:** Valtion ja maakuntien neuvottelumenettelyissä huomioidaan muuttuneet tilanteet. Äkillisiin muutoksiin maakunnat voivat saada lainaa. Lakisääteiset tehtävät voivat viedä yleiskatteellisesta rahoituksesta suuren osan, jolloin esimerkiksi kehittämiseen jää vähemmän määrärahoja käytettäväksi. Alueellisten tienpidon tehtävien osalta on huomioitava tienpidon korjausvelka, joka jatkaa kasvuaan. Maakunnilla ei tienpidon osalta ole taloudellisia mahdollisuuksia selvittää nykyrahoituksella tästä tehtävästä.

**28. Ovatko maakuntien valtion rahoituksen määräytymisessä käytettävät palvelujenkäyttöä kuvaavat tarvetekijät (luku 3 ml. uusi hyvinvoinnin ja terveyden edistämisen kerroin) ja niiden painokertoimet perusteltuja?**

**Kyllä.**

**29. Sosiaali- ja terveydenhuollon rahoituksessa siirrytään asteittain menoperusteisesta rahoituksesta tarveperusteiseen rahoitukseen. Onko maakuntien rahoitukselle vuosille 2019-2023 esitetty siirtymäaika (27-28 §) riittävä?**

**Kyllä.**

**30. Muut vapaamuotoiset huomiot maakuntien rahoituslaista**

Liikenne- ja viestintäministeriö esittää, että maakuntien rahoituslakiluonnoksen 4 luvun 14 §:ään lisätään joka tapauksessa omistajuudesta riippumatta 2 momentti, johon sisällytetään alueellisen tienpidon rahoitusta koskevat erityissäännökset (rahoitus perustuisi sopimukseen ja määrärahan arvioinnissa painotettaisiin tiekilometrejä, liikennesuoritetta sekä erilaisuuskertoimia, kuten tilatieto ja olosuhteet).

Asia tulisi tarkemmin sisällyttää myös maantielain säännöksiin, erityisesti maantieluokitus ja ohjauksen yksityiskohdat.

Liikenne- ja viestintäministeriö esittää, että maakunnan yksityisteiden avustamistehtävää koskeva rahoitus laskettaisiin painottamalla maakuntien haja-asutusta, metsätaloutta ja maataloutta. Näin suoritettava jako ottaisi paremmin huomioon asutuksen ja elinkeinoelämän yksityisteihin kohdistuvat tarpeet kuin rahoituslain 14 §:n asukasmäärään perustuva jako. Säännös yksityisteiden avustamistehtävää koskevan rahoituksen laskemisesta voitaisiin lisätä rahoituslain 14 §:n 3 momentiksi.

Pykäläehdotukset:

Lisätään 14 §:ään uusi 2 momentti:

Maakuntalain 6 pykälän 1 momentin 14-kohdassa tarkoitettujen liikennealan tehtävien rahoitus lasketaan painottamalla maakunnan tiekilometrimäärää, liikennesuoritetta ja erityisolosuhteita kuten teiden kunto, asukkaiden tai elinkeinoelämän erityistarpeet, sijainti tai muu vastaava syy. Rahoitus osoitetaan liikenne- ja viestintäministeriön pääluokan määrärahasta maakunnalle tai yhteistyöalueelle sopimusperusteisesti.

Lisätään 14 §:ään uusi 3 momentti:

Maakunnan yksityisteiden avustamistehtävää koskeva rahoitus laskettaisiin painottamalla maakuntien haja-asutusta, metsätaloutta ja maataloutta taulukon 1 mukaisesti (liitteenä).

Lisätään 15 pykälän 2 momenttiin viittaus 14 pykälän 2 momenttiin. Tässä kohdassa säädetään määrärahojen painoarvojen/kertoimien määräaikaistarkasteluista (4 vuoden välein).

### **III Muut lakiehdotukset**

#### ***Maakuntajakolaki***

**31. Pidättekö esitettyjä tapoja maakuntajaon muuttamiseksi tarkoituksenmukaisena? Erityisesti maakuntajakolain 2 ja 10 §.**

**Kyllä.**

#### ***Verotus***

**36. Pidättekö maakuntien rahoituksen keräämiseksi esitettyjä valtion verojärjestelmän muutoksia hyväksyttämänä?**

**Kyllä.**

Liikenne- ja viestintäministeriöllä ei ole huomautettavaa muihin lausuntopyynnössä mukana olleisiin lakiehdotuksiin.

Anne Berner  
Liikenne- ja viestintäministeri

Juhapekka Ristola  
Osastopäällikkö, ylijohdaja

Liite rahoituslakiin

### Esitys yksityisteiden avustamistehtävää koskevan maakuntien rahoituksen laskemiseksi

Liikenne- ja viestintäministeriö esittää, että maakunnan yksityisteiden avustamistehtävää koskeva rahoitus laskettaisiin painottamalla maakuntien haja-asutusta, metsätaloutta ja maataloutta kutakin kertoimella 1/3. Tällöin maakunnittainen jako toteutuisi seuraavasti (taulukko 1):

Maakunta	Painotettu jako
Uusimaa	7,1 %
Varsinais-Suomi	7,9 %
Satakunta	4,8 %
Kanta-Häme	3,8 %
Pirkanmaa	7,6 %
Päijät-Häme	3,2 %
Kymenlaakso	3,3 %
Etelä-Karjala	3,3 %
Etelä-Savo	6,9 %
Pohjois-Savo	8,1 %
Pohjois-Karjala	6,0 %
Keski-Suomi	7,3 %
Etelä-Pohjanmaa	7,5 %
Pohjanmaa	4,5 %
Keski-Pohjanmaa	2,0 %
Pohjois-Pohjanmaa	8,7 %
Kainuu	3,0 %
Lappi	5,0 %

Esitetty painotettu malli ottaa asutuksen ja elinkeinoelämän tarpeet parhaiten huomioon. Tarvittavan tilastoaineiston määrä ja laskenta on kohtuullinen ja helposti saatavilla.

Haja-asutusalueiden väestön määrän kuvaa riittäväällä tavalla yksityistienpidon tarvitsijoiden ja hyötyjien joukkoa asutuksen näkökulmasta. Tarkempaan yhdyskuntarakenteelliseen tai väestörakenteelliseen tarkasteluun ei ole tarvetta.

Maaseutuyrityksistä ei ole kattavaa tilastoa, mutta maatilojen voidaan katsoa kuvaavan muutakin maaseutuyritystoimintaa. Maatilat ovat nykyään monitoimitiloja, joilla on runsaasti muutakin kuin maatalousyritystoimintaa.

Metsätaloutta kuvaavaa luotettava aineisto on hakkuukertymätilasto. Sen maakunnittainen osuus ei erottele yksityismetsien hakkuita yritysten ja valtion hakkuista. Tulokset eivät kuitenkaan merkittäväällä tavalla vääristy. Vuosina 2009–2011 yksityisteille suunnattiin lisärahoitusta metsäteollisuuden toimintaedellytysten parantamiseksi ja kotimaisen puun saatavuuden lisäämiseksi. Jakoperusteena käytettiin tuolloin vastaavalla tavalla hakkuukertymätilastoa ja jakoperuste todettiin toimivaksi.

Metsätalouden ja maatalouden tunnuslukujen voidaan katsoa kuvaavan riittäväällä tarkkuudella yksityistienpidon tarpeita elinkeinoelämän näkökulmasta.