

9.10.2017

Liikenne- ja viestintäministeriö
kirjaamo@lvm.fi

Valtiovarainministeriö
kati.jussila@vm.fi

Parlamentaarinen liikenneverkon rahoitusta arvioiva työryhmä: sidosryhmäkuuleminen perusväylänpidosta, korjausvelasta ja rahoitusmalleista

Liikenne- ja viestintäministeriö on asettanut parlamentaarisen liikenneverkon rahoitusta arvioivan työryhmän (28.2.2017–28.2.2018), jossa pohditaan liikenteen korjausvelan vähentämistä, kehittämisinvestointeja, digitalisaatiokehitystä ja päästövähennystavoitteita. Työryhmän tehtävänä on määrittellä riittävät keinot kustannustehokkaalle, pitkäjänteiselle ja tarkoituksenmukaiselle suunnitelmalle väyläverkon kehittämiseen ja rahoitukseen, kansallisen ilmastopolitiikan mukaisten tavoitteiden saavuttamiseen vuoteen 2030 mennessä, suotuisan toimintaympäristön luomiseen digitaalisille liikenteen palveluille ja automatisaatiolle sekä korjausvelan vähentämiseen seuraavan 10 vuoden aikana sekä tarvittavan rahoituksen turvaamiseen väylien ylläpidoksi. Työnsä tueksi työryhmä kuulee sidosryhmien näkemyksiä aihepiireittäin. Nyt aiheena ovat perusväylänpito, korjausvelka ja rahoitusmallit.

1. Liikenneväylien kunto, korjausvelka ja investoinnit

Pidämme kysymystä liikenneväylien kunnosta ja korjausvelasta erittäin tärkeänä. Taustalla on se, etteivät valtion panostukset ole riittäneet ylläpitämään ja kehittämään Suomen liikenneverkkoa. Esimerkiksi korjausvelan on arvioitu olevan noin 2,5 mrd. euroa, josta noin puolet kohdistuu tieliikenneverkkoon.

Keskeisin syy korjausvelan syntymiselle on ollut perusväyläpidon määrärahojen liian alhainen taso. Näkemyksemme mukaan ilman mitään pysyvämää muutosta korjausvelka jatkaa kasvuaan ja alkaa vaikuttaa yhä enemmässä määrin negatiivisesti Suomen kilpailukykyyn. Korjausvelan kasvu nostaa päivittäisen kunnossapidon kustannuksia lisäten tieverkosta aiheutuvia kokonaiskustannuksia valtiolle. Täten korjausvelan kasvu on pysäytettävä ja ensisijainen huomio on kiinnitettävä keskeisen liikenneverkon kunnan ylläpitämiseen, yhteiskunnallisten haittojen minimoimiseksi.

Yritysten kilpailukyky edellyttää matka- ja kuljetusketjujen toimivuutta. Useasti myös pienillä toimilla pystytään parantamaan yritysten toimintaedellytyksiä kohtuullisilla kustannuksilla. Näitä tuleekin tarkastella tiiviimmin jatkossa.

Uusien laajempien ja isoja panostuksia vaativien investointien suhteen tulee olla pidättyväinen, ellei ole selvää näyttöä niiden hyödyistä talouteen ja yritysten toimintaedellytyksiin suhteessa investoinnista syntyviin kustannuksiin.

Liikenneinfrastruktuurin rahoitustarpeita tarkastellessa on syytä katsoa valtiontalouden mahdollisuuksia rahoittaa tarvittavia ylläpitotoimia ja investointeja nykyisen jo merkittävästi alijäämäisen budjetin puitteissa.

2. Väylänpidon rahoitusmallit

Tällä hetkellä talousarviorahoitus on päätapa rahoittaa liikenteen perusväylänpitoa ja kehittämisinvestointeja. Sitä täydennetään muilla rahoitus- ja hankintamalleilla. Elinkaarimallilla on rahoitettu useita kehittämisinvestointeja. Vaikka menettelyllä on kyetty välttämään esimerkiksi valtion menokehyssääntöjen asettamia rajoitteita, ne eivät ole olleet neutraaleja julkisen alijäämän ja velan osalta. Kustannusten jaksottaminen ja tieyhtiön velan vaikutus julkiseen talouteen on syönyt varoja tien ylläpidosta ja mahdollisista tärkeistä tulevaisuuden investoinneista. Katsomme, että vaihtoehtoisten rahoitusmallien eri mahdollisuuksia olisi syytä tarkastella, jotta kehittämisinvestointien vaikutusta julkiseen talouteen saataisiin kevennettyä ja sidonnaisuutta tuleviin budjetin menokehyksiin voitaisiin hillitä. Yksi mahdollinen keino on valtionsisäinen lainanantomalli, jonka vaikutuksia uudishankkeiden toteuttamiseen tulisi analysoida tarkemmin. Sisäistä lainanantoa liikenneinvestointien edistämiseksi voisi tarkastella myös pääomabudjetoinnin puitteissa. Käytännössä tämä tarkoittaisi käyttötalouden ja pääomatalouden erottamista valtion budjetoinnissa. Tällä saattaisi olla myös laajempaa merkitystä, joten mallia on syytä arvioida kriittisesti.

Sisäisen lainanannon mallin analysoinnissa on tärkeä huomioida sen toteutumiskelpoisuus vain, jos kriteerit investointipäätökselle olisivat läpinäkyvät ja yhteneväiset. Investointeja toteutettaisiin vain, jos niiden hyödyistä on selvää näyttöä talouskasvun vauhdittamiseksi ja yritysten toimintaedellytysten parantamiseksi suhteessa investoinnista syntyviin kustannuksiin.

Erilaisia tienkäyttömaksujen mahdollisuuksia punnittaessa on tärkeää miettiä niiden vaikutuksia yrityksiin ja suhdetta jo voimassa olevaan verotukseen. Tienkäyttömaksut, raskaan liikenteen vinjettiä lukuun ottamatta, ovat ajankohtaisempia ajassa jolloin henkilöliikenne on selkeästi sähköistymässä ja polttoaineverotuksen kertymä valtiontaloudelle sitä kautta selkeästi laskemaan päin.

Kunnioitavasti

Suomen Yrittäjät

Mika Kuismanen
pääekonomisti

Sampo Seppänen
ekonomisti