

Liikenne- ja viestintäministeriö

E-mail kirjaamo@lvm.fi
kati.jussila@vm.fi

Viite LVM/421/05/2017

SIDOSRYHMÄKUULEMINEN PERUSVÄYLÄNPIDOSTA, KORJAUSVELASTA JA RAHOITUSMALLEISTA

Veronmaksajain Keskusliitto haluaa tuoda esiin seuraavat näkökohdat lausuntopyynnössä 11.9.2017 esitettyihin kysymyksiin:

4) Millaisia kehittämistarpeita nykyisessä talousarviorahoitusmallissa on? Onko olemassa erityisiä perusteluja, joiden takia liikenneverkon rahoituksen tulisi poiketa muiden budjetista rahoitettavien menojen rahoitusmallista?

Talousarviorahoitusmalli on oikea lähtökohta liikenneverkon rahoittamiseen. Liikenneverkkoon tehtäviä investointeja on perusteltua tarkastella osana valtiontalouden kokonaisuutta. Tällöin liikenteen tarpeita ja niiden rahoitusta tarkastellaan lähtökohtaisesti rinnakkain kaikkien muiden valtion menojen ja niihin liittyvien rahoitustarpeiden kanssa.

Liikenneverkon rahoitus on siis näköpiirissä olevassa tulevaisuudessa perusteltua pitää kokonaisuudessaan osana valtion talousarviota ja sen valmisteluun liittyvää kehysmenettelyä. Erityisen luontevasti tämä toteutuu perusväylänpidon osalta. Väyläverkon kehittämiseen, uusiin väylähankkeisiin ja elinkaarirahoitushankkeisiin liittyvään päätöksentekoon on syytä kiinnittää erityistä huomiota päätösten taloudellisen pitkävaikutteisuuden takia.

Tieliikenteeseen kohdistuu moninkertaisesti enemmän veroja, kuin liikenneverkon ylläpitoon ja kehittämiseen suunnataan valtion rahoitusta. Valtion verotuloilla ei ole myöskään korvamerkittyjä menokohteita. Tämä tarkoittaa sitä, että autoilijoilta kerätävillä autoveroilla, ajoneuvoveroilla ja polttoaineveroilla rahoitetaan mittavasti myös valtion muita menokohteita kuin tieverkkoa.

Tieliikenteeseen kohdistuvaa ankaraa verorasitusta ei ole mahdollista enää jatkossa kasvattaa. Liikenneverotuksen rakennetta on kuitenkin syytä edelleen kehittää muun muassa niin, että auton hankintaan kohdistuvan autoveron suhteellinen merkitys alenee ja auton käytön ajalle jaksottuvan ajoneuvoveron suhteellinen merkitys vastavasti kasvaa.

Veronmaksajain Keskusliitto katsoo nykyisen talousarviorahoitukseen perustuvan mallin olevan tarkoituksenmukainen tapa kanavoida liikenneverkon ylläpitämiseen ja kehittämiseen suunnattavaa rahoitusta myös näköpiirissä olevassa tulevaisuudessa. Liikenneverkkoon kohdistettavaa rahoitusta tulee tarkastella rinnakkain valtion muiden menokohteiden ja niiden vaatiman rahoituksen kanssa.

Veronmaksajain Keskusliitto toteaa, että auton hankintaan ja käyttöön kohdistuu jo nyt poikkeuksellisen ankara verorasitus, joten tieliikenteen verorasitusta ei voi tulevaisuudessa ainakaan kasvattaa nykyisestä.

6) Mitkä rahoitusmallit edesauttaisivat julkisen talouden kestävyyyteen, valtion vastuiden hallittavuuteen ja kustannustehokkuuteen liittyviä tavoitteita parhaiten? Olisivatko jotkin vaihtoehdot tässä suhteessa ongelmallisia?

Liikenneverkon rahoittamiseen ei ole olemassa ihmelääkkeitä – kansantalouden ja julkisen talouden on oltava kokonaisuutena kunnossa, jotta myös riittävät satsaukset liikenneverkon kehittämiseen voidaan pitkäjänteisesti turvata.

Liikenneverkon ylläpitoon ja kehittämiseen käytettäviin määrärahoihin liittyy myös jatkuvasti luonnollista niukkuutta tilanteessa, jossa valtiontalouden ja koko julkisen talouden raamit ovat tiukat. Kestävää julkista taloutta edistää parhaiten kaikkien menojen mitoittaminen johdonmukaisten kehysten määrittelemissä selkeissä puitteissa.

Sekä nk. Ollilan työryhmän raportissa ("Oikeudenmukaista ja älykästä liikennettä selvittävän työryhmän raportti", 2014) että nk. Live-selvityksessä ("Selvitys liikenneverkon kehittämisestä liiketaloudellisesti: Liikenneverkkoyhtiö Live", 2017) on väläytetty uusien autojen seurantaan perustuvien kilometriperusteisten verojen käyttöönottoa.

Nykytiedon mukaan kilometriverotuksen käyttöönotto olisi erittäin kallis ja epävarma investointi, jonka teknologiaan, kustannuksiin, hallintointiin ja oikeudelliseen perustaan liittyy valtavasti avoimia kysymyksiä. Hyödyt ehdotetusta kilometriverotuksesta olisivat myös minimaalisia verrattuna nykyjärjestelmään – polttoainevero on jo nyt päästöperusteinen "kilometriverso", joka on yksinkertainen ja hallinnollisesti tehokas.

Veronmaksajain Keskusliitto katsoo julkisen talouden kestävyyttä, valtion vastuiden hallittavuutta ja kustannustehokkuutta edistettävän parhaiten soveltamalla liikenneverkon talousarviorahoitukseen johdonmukaista, läpinäkyvää ja selkeää raamitusta nykyisen kehysmenettelyn pohjalta.

Veronmaksajain Keskusliitto ei pidä järkevänä ehdotetun kilometriverotuksen käyttöönottoa näköpiirissä olevassa tulevaisuudessa. Liikenteen verotusta on syytä kehittää nykyisten verojen pohjalta.

Teemu Lehtinen
toimitusjohtaja

Janne Kalluinen
ekonomisti