

20  
13.10.2017

Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö 11.9.2017

**Valtiovarainministeriön lausunto parlamentaarisen liikenneverkon rahoitusta arvioivan työryhmän sidosryhmäkuulemiseen perusväylänpidosta, korjausvelasta ja rahoitusmalleista**

Parlamentaarinen liikenteen rahoitusta arvioiva työryhmä tavoittelee kustannustehokkaan, pitkäjänteisen ja tarkoituksenmukaisen suunnitelman luomista väyläverkon kehittämiseksi ja rahoitukselle, suunnitelman luomista kansallisen ilmastopolitiikan mukaisten tavoitteiden saavuttamiseen vuoteen 2030 mennessä, suotuisan toimintaympäristön luomista digitaalisille liikenteen palveluille ja automatisaatiolle, korjausvelan vähentämistä seuraavan 10 vuoden aikana ja tarvittavan rahoituksen turvaamista väylien ylläpitoon jatkossa.

Valtiovarainministeriö toteaa, että julkisilla kokonaisinvestoinneilla on vaikutusta yksityisen sektorin tuotantoedellytyksille. Investointien määrän lisäksi investointien kohdentumisella ja ajoituksella on merkitystä talouskasvun kannalta. Julkisten investointien kasvua tukeva potentiaali realisoituu parhaiten silloin kun investoinnit kohdentuvat tuottavimpiin kohteisiinsa. Investointihankkeita, joista kertyvä hyöty yhteiskunnalle jää pieneksi suhteessa investoinnin kustannukseen, tulee välttää. Investointien ajoituksen osalta tulisi pyrkiä huolehtimaan julkisten investointien oikeasta ajoituksesta suhdannepoliittisesta näkökulmasta. Suuruusluokaltaan valtion maa- ja vesirakentamisen investoinnit olivat vuonna 2016 kansantalouden tilinpidon mukaan noin 1,1 mrd. euroa. Liikenneviraston aiempien arvioiden mukaan 100 milj. euron tasokorotus riittää pysäyttämään korjausvelan kasvun.

### **1. Liikenneverkon nykyinen kunto ja korjausvelka**

Liikenneviraston tietojen mukaan liikenneverkko on tällä hetkellä valtaosin hyvässä kunnossa ja huonokuntoisen väyläomaisuuden määrä suhteessa väyläomaisuuden kokonaismäärään on melko pieni. Tämän takia valtiovarainministeriö katsoo liikenneverkon nykykunnan olevan pääosin hyväksyttävällä tasolla.

#### *Korjausvelan määrä ja sen jakautuminen*

Liikenneverkkoon sisältyvän korjausvelan määrä vuoden 2017 alussa oli Liikenneviraston arvion mukaan noin 2,5 mrd. euroa. Valtaosa korjausvelasta kohdistuu tie- ja rataväyliin, erityisesti teiden ja rautateiden linjaosuuksiin. Myös taitorakenteissa, kuten tunneleissa ja silloissa, on korjausvelkaa. Viikaskäytävien korjausvelka on kokonaissummasta 200 milj. euroa. Vesiväylien korjausvelka on 40 milj. euroa. Korkeimman palvelutasoluokituksen rautateillä korjausvelan määrä on noin 220 milj. euroa. Liikenneviraston arvion mukaan korjausvelan määrä supistuu hieman hallituskauden aikana korjausvelan vähentämiseen tarkoitettua määrärahoituksen ansiosta. Tämän jälkeen korjausvelan määrä kääntyisi maltilliseen kasvuun, mikäli perusväylänpidon rahoitus jatkuu samantasoisena kuin se on viime vuosina keskimäärin ollut (ilman korjausvelan vähentämiseen tarkoitettua erityisrahoitusta).

Tässä arviossa ei oteta huomioon edellä mainittua 100 milj. euron tasokorotusta, joka ilman uusia päätöksiä jää pysyväksi.

Korjausvelan vähentämiseen osoitettavaa rahoitusta ei tule mitoittaa suoraan korjausvelan määräärvion perusteella. Tämä johtuu siitä, että korjausvelan määrä on arvioitu teknisten, eikä taloudellisten kriteerien perusteella. Kun rahoituspäätöksiä tehdään teknisen korjaustarpeen perusteella määritellyn korjausvelan pohjalta, julkisella sektorilla voi toteutua kannattavien investointien lisäksi investointeja, jotka eivät ole taloudellisesti kannattavia. Tämä nostaa esiin korjausvelkaan liittyvän määrittelyongelman: miten määritellään korjausvelka pääomalle, johon ei olisi ollut syytä ikinä investoida? Liialliset investoinnit saattavat vaarantaa julkisen talouden kestävyuden kasvattamalla julkista velkaa niin, että siitä aiheutuu ongelmia ja epävakautta taantuma-aikoina. Valtiovarainministeriön näkemyksen mukaan Liikenneviraston 2,5 mrd. euron korjausvelka-arviosta tulisi eritellä tie-, rata- ja vesiväylien korjausvelkaosuudet vilkkaasti liikennöidyillä väylillä.

#### *Korjausvelan vähentämistarve*

Vilkaasti liikennöityjen väylien korjausvelan kokonaismäärän vähentäminen on perusteltua kilpailukyvn ja kasvun näkökulmasta. Väylärakenteiden huonokuntoisuudesta liikenteelle ja yhteiskunnalle aiheutuvat haitat nousevat tällaisilla väylillä nopeasti merkittäviksi suurten liikennemäärien takia.

Valtaosa nykyisestä korjausvelasta sijaitsee kuitenkin vähäliikenteisillä ja matalan toiminnallisen merkityksen väylillä. Korjausvelan painottuminen näille väylille heijastelee osaltaan Liikenneviraston kunnossapitolitiikkaa, jossa vilkkaiden ja toiminnallisesti tärkeiden väylien kunnossapitoa priorisoidaan vähäliikenteisten ja toiminnallisesti vähämerkityksisten väylien kunnossapidon kustannuksella.

Korjausvelan vähentämistarvetta on haastava määrittää objektiivisesti. Valtiovarainministeriö katsoo, että korjausvelan vähentämistarve on selkeästi pienempi kuin korjausvelan yhteismäärä, 2,5 mrd. euroa, kun vähentämistarvetta arvioidaan resurssien käytön tehokkuuden näkökulmasta.

Kaikkea huonokuntoista väyläomaisuutta ei ole taloudellisesti perusteltua korjata teknisesti hyvään tai erinomaiseen kuntoon korjausvelan vähentämisen vaihtoehtoiskustannuksen vuoksi. Vaihtoehtoiskustannus huomioon ottaen korjaustoimia tulisi käynnistää vain väylillä, joiden korjaamisesta saatava yhteiskunnallinen hyöty on suurempi kuin hyöty, joka saadaan varojen kohdentamisesta parhaaseen mahdolliseen vaihtoehtoiseen käyttökohteeseen.

Joillakin haja-asutusalueiden vähäliikenteisillä väylillä väylän korjaamisesta syntyvä hyöty liikenteelle on jo tällä hetkellä niin pieni, että korjaustoimien aloittamisen ajankohtaa kannattaa lykätä tulevaisuuteen ja käyttää vapautuvat varat mieluummin paremmin tuottaviin käyttökohteisiin, esimerkiksi uusiin liikenneinvestointeihin tai kokonaan liikennesektorin ulkopuolisiin käyttötarkoituksiin, kuten innovaatiotuotannon perusedellytysten parantamiseen. Liikenneverkkoon kuuluu myös erittäin vähäliikenteisiä huonokuntoisia väyliä, joiden korjaamisesta saatava hyöty liikenteelle ei todennäköisesti riitä kattamaan edes väylän korjaamisesta aiheutuvia kustannuksia. Niitä ei välttämättä kannata korjata tulevaisuudessakaan.

#### *Korjausvelan vähentäminen kohdennetusti*

Valtiovarainministeriön näkemyksen mukaan Liikenneviraston kunnossapitotavoitteet ja -prioriteetit vaikuttavat pääosin oikeansuuntaisilta korjausresurssien kohdentamisen tehokkuuden kannalta. Ministeriö kuitenkin katsoo, että väylien kunnossapidon priorisoinnin kehittämisen tarpeita voisi selvittää.

Esimerkiksi vähäliikenteisten väylien osalta olisi hyödyllistä pohtia nykyisten kuntotavoitteiden ja palvelutasovaatimusten mielekkyyttä. Kuntotavoitteiden ja palvelutasovaatimusten alentaminen vähentää korjausvelan määrää ja perusväylänpitoon kohdistuvaa kustannuspainetta.

Vähän käytettyjä, huonokuntoisia väyliä ei välttämättä kannata kaikilta osin korjata hyvään tai erinomaisen kuntoon, mikäli kustannushyötysuhde jää matalaksi. Tyydyttävä kuntotaso saattaisi olla joillekin vähäliikenteisille väylille soveltuvampi tavoitekuntotaso, varsinkin jos on odotettavissa, että liikennemäärät näillä väylillä jatkavat supistumistaan myös jatkossa.

Korjausvelkaa voidaan vähentää myös muuttamalla väylän teknisiä vaatimuksia. Esimerkiksi vähäliikenteisiä päällystettyjä teitä voidaan palauttaa sorateiksi, joihin ei kohdistu yhtä vaativia kunnossapitotarpeita ja yhtä suuria korjauskustannuksia kuin päällystettyihin teihin. Liikennevirasto on viime vuosina osin jo toiminutkin tällä tavoin.

Haja-asutusalueiden väestön ennustetaan lähivuosikymmeninä supistuvan ja vastaavasti asutuskeskusten ja niiden lähikuntien sekä keskeisten väylien varrella olevien kuntien väestön odotetaan kasvavan. Liikenteen painottuessa tulevaisuudessa nykyistäkin voimakkaammin keskeisille väylille, niihin kohdistuvan korjausvelan taloudellinen merkitys kasvaa ja vähäliikenteisiin väyliin kohdistuvan korjausvelan merkitys vähenee. Tämä kehitys voisi puoltaa sitä, että vähäliikenteisten väylien kunnossapitotavoitteista tingitään ja vapautuvia resursseja ja -varoja kohdennettaisiin entisestään vilkastuvien keskeisten väylien kunnossapitoon.

Vaikka korjausvelan voi monin paikoin antaa kasvaa vähäliikenteisillä väylillä, kasvun ei tule olla hallitsematonta. Vähäliikenteisten väylien kuntoa on edelleen seurattava ja arvioitava samaan tapaan kuin vilkkaiden väylien, ja tehtävä tarkoituksenmukaisiksi katsotut toimenpiteet väylän kunnan ylläpitämiseksi.

#### *Perusväylänpidon rahoituksen tason ja kohdentamisen määrittäminen pitkällä aikavälillä*

Perusväylänpidon rahoitusta on tällä hallituskaudella lisätty runsaalla miljardilla eurolla korjausvelan hillitsemiseksi. Vuonna 2017 määrärahaa on korotettu noin 304 milj. euroa ja vuonna 2018 noin 456 milj. euroa. Runsaat ja tempoilevat korotukset normaaliin kunnossapidon määrärahasoon saattavat lisätä maa- ja vesirakentamisen kysyntää hetkellisesti ja nostaa siten markkinahintoja.

Pitkällä aikavälillä rahoituksen tasoa ja kohdentamista määriteltäessä tulee turvata kansantalouden kasvu ja kilpailukyky, jolloin priorisoidaan elinkeinoelämän tärkeimpiä kuljetusreittejä ja niiden kunnossapitoa. Tämä sisältää toimitusketjut eri puolilta Suomea vientisatamiin. Päätieverkon lisäksi esim. metsäteollisuudesta aiheutuu vaateita alemman tieverkon kuntoon. Vastavasti tulee taata tuonnin osalta kunnossa olevat reitit satamista ja lentokentiltä tuotantoalueille.

Työvoiman saatavuus on pullonkaula eräillä toimialoilla. Työvoiman paremman liikkuvuuden edistämiseksi liikenneverkon toimivuus, kunto ja nopeus kasvukeskuksiin ja kasvukeskusten välillä on olennaista, jotta elinkeinoelämän

tarpeet osaavan työvoiman saatavuuden osalta turvataan ja samalla edistetään työllisyyden paranemista ja viennin kasvua.

Ilmasto- ja ympäristötavoitteiden saavuttamiseksi raideliikenteen korjausvelan vähentäminen keskeisillä elinkeinoelämän kuljetusreiteillä tehtailta satamiin on perusteltua. Samalla edistetään elinkeinoelämän kilpailukykyä, kun verkon nopeuden lisäämisellä sitä voidaan kustannustehokkaasti käyttää kuljetuksissa esim. vientisatamiin. Päästöjen vähentäminen vuoteen 2030 mennessä on Suomelle haastava tavoite, joten raideliikenteen osuutta tulisi kyetä kasvattamaan sekä tavara- että henkilöliikenteessä.

Rahoituksen tasoa ja kohdentamista arvioitaessa väyläverkon turvallisuus ja onnettomuusmäärien vähentäminen on myös keskeinen kriteeri ja sille asetettavat standardit tulee ottaa huomioon pitkän aikavälin suunnitelmissa.

## **2. Väylien hoidon ja ylläpidon kustannusten hillitseminen sekä 3. rahoitettavien kohteiden priorisointi**

Pitkäjänteinen suunnittelu keskeisen väyläverkon tulevista investointitarpeista, jossa otetaan huomioon mahdolliset toimintaympäristön muutokset, kuten elinkeinoelämän muuttuvat tarpeet sekä Suomeen ulottuvien megatrendien vaikutukset, auttaa ennakoimaan ja keskittymään keskeisiin investointikohteisiin. Suunnittelun kytkeminen yhteen julkisen talouden suunnitelman kanssa luo todellisuuspohjaa toteutusaikataululle ja jaksottaa vuosittaisen rahoituksen toimenpiteille. Näin ollen kyettäisiin välttämään ns. hukkainvestointeja, joilla ei välttämättä edistetä kansantalouden kasvua ja hyvinvointia.

Valtion verkon osista, jotka ovat nykyisin vähän käytettyjä, voisi periaatteessa olla mahdollista luopua, varsinkin jos niille on olemassa vaihtoehtoisia liikennöintiväyliä ja -vaihtoehtoja eikä niillä ole olennaista merkitystä sijaintialueensa liikenteellisen saavutettavuuden taikka liikenneverkon kokonaistoimivuuden kannalta.

Valtion investoinneissa tulisi priorisoida hankkeita niiden kustannushyötysuhteessa ja joiden nähdään olevan veronmaksajan kannalta hyödyllisimpiä. Liikenteen rahoitusta ei tulisi eriyttää ohituskaistalle verrattuna muihin valtion menoihin.

### **Väylänpidon rahoitusmalleista**

## **4. Nykyisen talousarviorahoitusmallin kehittämistarpeet**

Suomi on sitoutunut noudattamaan EU:n taloussääntöjä. Julkisen talouden rahoitusasema arvioidaan julkisen talouden suunnitelmassa seuraavalle neljälle vuodelle. Osana suunnitelmaa päätetään valtiontalouden määrärahakehyksistä. Eduskunta päättää vuosittain valtion tuloista ja menoista valtion talousarviossa. Näistä lähtökohdista valtiovarainministeriö pitää nykyistä liikenteen rahoitusmallia sopivana.

Nykyjärjestelmässä valtion omistaman pääoman investointien ja korjausten rahoituksen päätösvalta on eduskunnalla. Rahoituksen tasoa arvioidaan samanaikaisesti muiden tarpeiden ja talousarvion määrärahojen kanssa hallitusohjelman yhteydessä, kun hallituskaudelle luodaan menosääntö ja määrärahaohjelmakohdennukset. Kehysmenettely ei rajoita määrärahojen ajoitusmuutoksia tai allokointia eri tarkoituksiin. Valtiovarainministeriön näkemyksen mukaan nykyisen talousarviorahoitusmallin etuna on demokraattisen päätöksenteon lisäksi tarpeidentyydytyksen kannalta taloudellisesti tehokas kohdentuminen ja rahoit-

tuksen edullisuus, kun valtion lainanottokustannukset ovat alemmalla tasolla suhteessa muuhun rahoitukseen. Irrallinen päätöksenteko liikenne-resursseista on omiaan vääristämään niukkojen resurssien tehokasta kohdentumista ja luomaan siten hyvinvointitappioita.

Nykyistä talousarviorahoitusta on kehitetty helpottaen monivuotisten hankkeiden rahoitusta, kun siirtomäärärahan enimmäiskäyttöaika nostettiin valtion monivuotisiin rakennus- ja muihin investointihankkeisiin kolmesta viiteen vuoteen. Monivuotisiin hankkeisiin voidaan sitoutua myös eduskunnan talousarvion yhteydessä päättämin valtuuksin.

Valtiovarainministeriön näkemyksen mukaan nykyistä järjestelmää voisi kuitenkin kehittää siten, että hankkeista päättämisen yhteydessä investointirahoituksen lisäksi tuotaisiin esille hankkeen ylläpitokustannukset jatkovuosille vastaavasti kuten esimerkiksi tietoliikennehankkeista päättämisen yhteydessä. Lisäksi valtiovarainministeriö näkee, että pitkäjänteinen liikenneinvestointien suunnitelma, joka sovittautuisi kulloiseenkin julkisen talouden suunnitelmaan, toisi ennakoitavuutta ja kustannussäästöjä nykytilanteeseen verrattuna.

#### **5. Talousarviorahoitusta täydentävät liikenneverkon rahoitusmallit, joita työryhmän tulisi ensisijaisesti tarkastella**

Euroopassa elinkaarimalli on käytössä oleva tapa toteuttaa liikenneinvestointeja erityisesti suurempien hankkeiden osalta. Myös Suomesta elinkaarimalleista on kertynyt tietoa jo useampien vuosien ja projektien osalta, mikä tarjoaa mahdollisuuksia mallien arviointiin ja mahdollisesti niiden edelleen kehittämiseen. Julkisen talouden kestävyyskannalta voidaan tarkastella hyötyjä/käyttäjä maksaa -mallia, jonka aiempaa selkeämpi soveltaminen on mahdollista uudistetun väylälainsäädännön johdosta. Mallissa julkisen sektorin maksuosuus liikenneverkon rahoituksesta pienenesi ulkopuolisen tahon kontribuutiota vastaavalla määrällä. Työryhmän tulisi nykyisten rahoitusmallien yksityiskohtaisemman tarkastelun avulla tehdä johtopäätöksiä siitä, tulisiko niiden käytön painopisteitä muuttaa nykyisestä.

Valtiovarainministeriö toteaa, että nykyisin käytössä olevista malleista tulisi välttää ns. jälkirahoitusmallia, missä kunta tai yritys rahoittaa liikenneväylähankkeen investointivaiheen ja valtio maksaa osuutensa takaisin yhdessä tai useammassa erässä hankkeen valmistuttua. Mallia on usein käytetty tilanteissa, missä on haluttu aloittaa hankkeita ilman valtiontalouden kehysvaikutusta. Aloitteet mallin käytölle ovat tulleet liikennesektorilta tai kunnista.

Työryhmän ei tulisi työssään rajoittua tarkastelemaan pelkästään nykyisin käytössä olevia rahoitusmalleja ja niihin mahdollisesti tehtäviä painopisteiden muutoksia vaan myös uusien mallien hyödyntämistä tulisi pohtia. Uusista malleista tulisi pohtia, mitä lisäarvoa ne toisivat suhteessa käytössä olevaan talousarviorahoitukseen tai muihin jo käytössä oleviin malleihin. Uusien mallien tarkastelu tulisi rajata muutamaan aiemmissa keskusteluissa esillä olleeseen vaihtoehtoon. Näistä tarkasteluun voisi ottaa esimerkiksi valtion sisäisen lainanoton mallin, liikenneverkko-yhtiön ja käyttäjämaksut.

Valtiovarainministeriön näkemyksen mukaan tie- ja liikenne-rahastot tulisi rajata tarkastelun ulkopuolelle. Talousarvion ulkopuolisia rahastoja voidaan perustelun mukaan käyttää vain rajoitetuissa tilanteissa. Rahastojen perustaminen ei ole oikea eikä kestävä ratkaisu ongelmiin, jotka johtuvat perimmältään niukoista resursseista. Samanlaisia pulmia on nimittäin useilla yhteiskunnan sektoreilla.

**6. Rahoitusmallit, jotka edesauttaisivat parhaiten julkisen talouden kestävyteen, valtion vastuiden hallittavuuteen ja kustannustehokkuuteen liittyviä tavoitteita ja vaihtoehdot, jotka ovat tässä suhteessa ongelmallisia**

Julkisen talouden kestävyden ja kustannustehokkuuden näkökulmasta talousarviorahoituksen merkittävänä etuna on valtion varainhankinnan edullisuus suhteessa muihin esillä oleviin vaihtoehtoihin sekä valtion vastuiden hallittavuus: talousarviorahoitus on vakiintunut menettelytapa ja prosessina läpinäkyvä. Talousarviorahoitus mahdollistaa liikennetarpeiden arvottamisen suhteessa yhteiskunnan muihin tarpeisiin.

Elinkaarimallin heikkous liikenneverkon rahoitusmallina on perinteistä talousarviomenettelyä korkeammat varainhankinnan kustannukset ja siihen liittyvä riski yli-investoinneista. Elinkaarimallin osamaksuluonteesta johtuen on mahdollista, että mallin puitteissa investointeja toteutettaisiin enemmän kuin mitä julkisen talouden kestävyden kannalta olisi mielekäästä. Näitä heikkouksia tulee punnita suhteessa elinkaarimallin etuihin, jotka liittyvät siihen, että mallin avulla voidaan hyödyntää yksityisen palveluntuottajan toimintatapaa hankkeen koko elinkaarena aikana, ei vain investointivaiheessa. Elinkaarimallia valittaessa perinteisen talousarviorahoituksen sijasta liikenneverkon rahoitusmuodoksi tulisi pystyä todentamaan, ovatko esitetyt hyödyt tehokkaammasta toimintatavasta tai taloudellisen riskin odotusarvon alentamisesta suuremmat kuin ero varainhankinnan kustannuksissa kyseisten rahoitusmallien välillä. Aikaisempien kokemusten valossa tämä voi olla haastava kynnys ylitettäväksi.

Hyötyjä/käyttäjä maksaa -malleihin liittyy lähtökohtaisesti etuja julkisen talouden kestävyden näkökulmasta, koska valtion maksuosuutta investoinnista pienentää ulkopuolisen, investoinnista hyötyvän ja/tai sitä käyttävän, tahon kontribuutio. Käyttäjämaksuilla voidaan mm. vähentää ruuhkia ja vähemmän tarpeellista liikennettä (myös väylien kulumista tätä kautta). Kyseisten mallien potentiaalia liikenneverkon rahoituksessa (ja julkisen talouden menojen hillinnässä) rajoittavat kuitenkin mm. liikenneverkon luonne julkishyödykkeenä. Käyttäjämaksut ovat ainakin laajasti ja yleisesti käytettyinä rinnastettavissa veroihin (yksittäisten väylien yhteydessä tulkinta saattaa tilanteesta riippuen olla toinen). Haluttaessa pitää kiinni vallitsevasta kokonaisveroasteen tasosta, maksut puolestaan täytyy kompensoida nykyisten liikenteen tai muiden verojen alentamisella. Käyttäjämaksujen potentiaalia laaja-alaisempina rahoitusmallina rajoittaa myös vähäinen asiakaskysyntä osassa liikenneväyliä.

Sisäisen lainanoton mallissa varainhankinnan kustannukset ovat lähtökohtaisesti rinnastettavissa talousarviorahoitukseen. Sisäinen lainanotto ei tuo uutta rahaa valtiolle, ellei esim. velanottoa lisätä. Malli on omiaan lisäämään investointeja niin kauan kuin sisäinen bruttolainanotto ylittää lainojen takaisinmaksun määrän. Sisäinen lainanotto ei kuitenkaan ratkaise resurssien niukkuudesta johtuvia perusongelmia. Jos sisäinen lainanotto otettaisiin budjetissa käyttöön, sen käyttöalaa voisi olla vaikeata perustellusti rajata vain liikennehankkeisiin. Kysymys on asetettava siksi yleisemmin eli tuleeko Suomen budjetti-järjestelmässä siirtyä sisäisen lainanoton käyttöön? Valtiovarainministeriö ei näe tällä ratkaistavan kestäväällä tavalla mitään ongelmia.

Liikenneverkkoyhtiömalliin liittyy julkisen talouden kestävyden kannalta ongelmallisia tekijöitä. Yhtiön varainhankinnan kustannukset olisivat korkeammat verrattuna talousarviorahoitukseen. Yhtiön rahoitus perustuisi ainakin toistaiseksi esitettyssä mallissa veroksi luokiteltavaan, liikkujalle pakolliseen maksuun, josta säädettäisiin lailla. Yhtiön talous perustuisi maksun muodossa kerättäviin verotuloihin, joten yhtiöllä olisi voimakas intressi pyrkiä vaikuttamaan määräytyvään maksutasoon. Yhtiö vaikuttaisi myös vahvasti tosiasiallisesti sii-

hen, mitä väyliä ja missä laajuudessa rakennettaisiin ja korjattaisiin. Yhtiö olisi luonnollisen monopolin asemassa ja sen todennäköinen, luonteva intressi olisi kasvattaa toimintansa volyyymiä niin kauan kuin rahoitus on kerättävin veroin turvattavissa. Yhtiö siis saattaisi ajaa sekä inframenojen että niihin korvamerkittyjen verojen korottamista. Jos resurssitarkastelu tapahtuisi eduskunnan ja hallituksen piirissä esitetyllä tavalla irrallaan muiden tarpeiden tarkastelusta, siis kehys- ja budjettineuvotteluista, lopputuloksena olisi hyvinkin todennäköisesti inframenojen tuntuva lisääntyminen ja vastaava maksuina perittyjen verojen tason nouseminen. Tämä heikentäisi kasvun edellytyksiä, ellei muuta verotusta kevennettäisi, ja aiheuttaisi hyvinvointitappioita vinouttaessaan julkisten resurssien kohdentumista (painottaessaan liiallisesti liikennetarpeita suhteessa muihin tarpeisiin). Yhtiö on osakeyhtiölain mukaisine päätöksentekokäytännöineen myös hankalammin kansanvaltaisesti ohjattavissa kuin eduskunnan ja parlamentaarisen hallituksen täysimääräiseen päätäntävaltaan perustuva nykyinen järjestelmä. Jos jonkin sektorin tarpeita hoidettaisiin esitetyn kaltaisella korvamerkittyihin verotuloihin perustuvalla yhtiömallilla, voidaan miettiä, miksi sama malli ei olisi monistettavissa muidenkin sektoreiden resurssipulan ratkaisuksi?

#### **7. Eri rahoitusmallien käytettävyyden erot eri väylämuotojen tai perusväylänpidon ja kehittämisinvestointien välillä**

Nykyisen kaltainen talousarviorahoitus on käytettävissä kaikissa väylämuodoissa ja se soveltuu niin perusväylänpitoon kuin kehittämisinvestointeihin.

Elinkaarimallin käytettävyyttä puolestaan rajaa investointien koko: elinkaarimallin katsotaan soveltuvan parhaiten suurien investointikohteiden rahoitusmalliksi. Elinkaarimallin etuna on kuitenkin sen laaja-alaisuus. Se sisältää varsinaisen kehitysinvestoinnin suunnittelun, rahoituksen ja rakentamisen lisäksi myös uuden väylän kunnossapitokustannukset sopimuskauden ajan. Tämä tulee huomioida vertailtaessa eri mallien kustannuksia ja käytettävyyttä.

Muista maista saatujen kokemusten perusteella hyötyjä/käyttäjä maksaa -mallit soveltuvat parhaiten uusien väylähankkeiden rahoitusmuodoksi, jolloin ne voisivat tarjota mahdollisuuden aitoihin maksuihin perustuvan rahoituslogiikan luomiseen (jos mm. käyttäjillä olisi vaihtoehtoisia maksuttomia väyliä valittavanaan).

#### **8. Kuinka väyläinvestointien pitkäjänteisyyttä voitaisiin mielestänne edistää ja mitkä rahoitusmallit edistävät sitä parhaiten?**

Väyläinvestointien pitkäjänteinen edistäminen toteutuisi hyvin julkisen talouden suunnitelmaan sopeutetun liikenteen investointien pitkän aikavälin suunnitelman puitteissa. Suunnitelmassa voitaisiin määritellä tarvittaessa oletettu rahoitusmalli, joka viime kädessä ratkeaisi budjetointivaiheessa.

Määräpäivä: 13.10.2017

Valtiosihteeri

  
Martti Hetemäki

Budjettipäällikkö

  
Hannu Mäkinen

Liitteet —

Jakelu LVM Kirjaamo, kati.jussila@vm.fi

Tiedoksi Elina Selinheimo, VM  
Pauli Kariniemi, VM  
Mikko Spolander, VM  
Terhi Järvikare, VM  
Leo Parkkonen, VM