**Valtiokonttorin vastaus liittyen parlamentaarisen liikenneverkon rahoitusta arvioivan työryhmän sidosryhmäkuulemiseen perusväylänpidosta, korjausvelasta ja rahoitusmalleista**

Valtiokonttorin (rahoitustoimiala) vastauksessa **keskitytään eri rahoitusmallien taloudellisuuteen** lähinnä julkisen talouden näkökulmasta (kysymykset 4 - 8). Rahoitusmallien taloudellisuudessa tai käytettävyydessä ei merkittäviä ole eroja eri väylämuotojen, perusväylänpidon tai kehitysinvestointien välillä (kysymys 7).

**Tarkasteltavat mallit ovat** **talousarviorahoitus, liikenneverkon yhtiömalli (Infra Oy), valtion sisäisen lainanannon malli sekä elinkaarimalli.** Taloudellisesta näkökulmasta mallien keskeiset erot liittyvät **resurssien tehokkaaseen allokointiin, päämies-agenttiongelman minimointiin ja rahoituksen kustannukseen**. Näistä ensimmäinen liittyy lähinnä valtion tulopohjan parantamiseen ja jälkimmäiset väyläprojektien suoriin kustannuksiin ja taloudellisiin riskeihin.

Eri rahoitusmalleja arvioitaessa on hyödyllistä jakaa mallit talousarviorahoitusmalliin ja muihin malleihin. Tämä johtuu siitä, että edellisessä kustannukset budjetoidaan niiden syntyessä (”kertarahoitus”), kun taas jälkimmäisissä rahoitusmalleissa ne jaksotetaan selvästi pidemmälle aikavälille (”osamaksu” / jaksotus). Käytännössä budjettirajoitteet saattavat kuitenkin haitata erityisesti resurssien tehokasta allokaatiota – estää järkevien projektien toteuttamista. Muutoin kysymys jaksotuksesta on lähinnä budjetaarinen, eikä taloudellinen, koska myös talousarviorahoituksen todelliset valtiotaloudelliset kustannukset jakautuvat valtion velan erääntymisten kautta pidemmälle aikavälille.

[Työryhmän ehdotuksessa vuodelta 2014](https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/78805/Julkaisuja_35-2014.pdf) on esimerkiksi sisäisen lainanannon mallin hyväksi puoleksi jaksotusedun lisäksi kirjattu ”mahdollisia joustavammasta menojen ajoituksesta syntyviä tehokkuushyötyjä”. Huonoiksi puoliksi on vastaavasti todettu esimerkiksi ”mahdollisuus kokonaismenojen paisumiseen” ja ”mahdollisuus kustannustietoisuuden heikkenemiseen”. Huomionarvoista on kuitenkin se, että kustannustietoisuuden mahdollinen heikkeneminen liittyy pikemminkin muihin kustannuksia jaksottaviin malleihin (Infra Oy ja elinkaarimalli), kun taas sisäisen lainanannon malli ei poista kehysmenettelystä tulevaa rajoitetta (kuten todettu raportissa).

**Resurssien tehokas allokaatio** lisää taloudelliselta tehokkuutta; tällä tarkoitetaan esimerkiksi sitä, että väylät tulevat rakennettua ja korjattua silloin, kun se on taloudellisesti kannattavaa. Valtion näkökulmasta tehokas allokaatio tarkoittaa sitä, että väyläprojektien tuottamat julkistaloudelliset hyödyt ylittävät niiden rakentamisen ja korjaamisen kustannukset. Tehokkuuden lisääntyminen parantaa aina tosiasiallista julkisen talouden kestävyyttä ja vähentää myös laskennallista kestävyysvajetta – ainakin pidemmällä aikavälillä. Kustannusten jaksottaminen (muut kuin talousarviorahoitusmalli) mahdollistanee tästä näkökulmasta parhaat ratkaisut.

Täysin yksityiset tiet – sekä hyötyjä maksaa -rahoitusmalli olisivat teoriassa resurssien ohjautumisen näkökulmasta kaikkein taloudellisimpia, mutta myös niiden osalta tarvitaan merkittävää valtion ohjausta, jotta väylien moninaiset ulkoisvaikutukset tulevat huomioiduksi ja oikein hinnoitelluiksi. Käytännössä näiden hinnoittelu on vaikeaa.

**Päämies-agentti-ongelman** osalta keskeistä on rakentamisen ja korjaamisen tehokas toteutus elinkaarikustannukset huomioiden. Rakentajan tulisi täysimääräisesti kantaa riskit ja kustannukset, jotka syntyvät heikon rakentamisen kautta syntyvistä ylimääräisistä elinkaarikustannuksista. Ongelman minimoinnin kannalta on keskeistä varmistaa, että tehdyt sopimukset siirtävät nämä riskit rakennuttajalle (kaikki rahoitusmallit). Riskien siirtäminen vaatii sitä, että vakuutena pidetään aina sellaista osaa kauppahinnasta, joka kattaa elinkaarikustannusten kasvuun liittyvät riskit.

Riskinsiirron kannalta (esim. konkurssitilanne) on keskeistä, että vakuutena pidätetty osuus on täysin yksityisesti rahoitettua. Yksityisillä rahoittajilla kuten pankeilla on myös parhaimmat edellytykset rakennuttajan taloudellisen tilanteen valvontaan. Vakuuden rahoitusosuus on kuitenkin selvästi pienempi kuin esimerkiksi yksityisrahoituksen osuus toteutetuissa elinkaarimalleissa. Vastaava riskiensiirto voidaan toteuttaa myös talousarviorahoitusmallissa.

Valtion **rahoituskustannus** on tunnetusti alhaisin. Sen toteuttaminen keskitetysti on kustannustehokkain ja pääomamarkkinoiden näkökulmasta selkein tapa. Valtio-omisteisen erillisyhtiön rahoituskustannus on valtion velan kustannusta jo merkittävästi korkeampi (vrt. Finnvera). Yksityinen rahoitus on selvästi kallein rahoitusmuoto. Rahoituksen kustannuksella on hyvin suuri merkitys väyläprojektien kokonaiskustannuksiin.

Yhteenvetona voidaan sanoa, että talousarviorahoitus ja valtion sisäisen lainanannon mallit ovat taloudellisesta näkökulmasta edullisimpia. Jälkimmäisessä taloudellisesti järkevien projektien rahoitusmahdollisuudet ovat kuitenkin joustavammat. Molempien mallien osalta tulisi kiinnittää huomioita siihen, että yksityiselle sektorille siirretään sellaiset riskit, joita se pystyy valtiota paremmin hallitsemaan. Yhtiö- ja elinkaarimalleihin ei liity merkittäviä taloudellisia hyötyjä, joita edellisissä ei voitaisi saavuttaa alemmin kustannuksin. Näitä malleja voidaan kuitenkin perustella esimerkiksi velkatilastointinäkökulmasta.