

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Valtioneuvoston selonteko julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2022—2025

Valtiovarainvaliokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Valtioneuvoston selonteko julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2022—2025 (VNS 3/2021 vp): Asia on saapunut liikenne- ja viestintävaliokuntaan mahdollisen lausunnon antamista varten valtiovarainvaliokunnalle. Määräaika: 4.6.2021.

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:

- yksikön johtaja Sanna Ruuskanen, liikenne- ja viestintäministeriö
- neuvotteleva virkamies Kaisa Kuukasjärvi, liikenne- ja viestintäministeriö
- neuvotteleva virkamies Jyrki Tanskanen, liikenne- ja viestintäministeriö
- talousjohtaja Sirpa Korhonen, Liikenne- ja viestintävirasto
- toimialajohtaja Mirja Noukka, Väylävirasto
- johtava asiantuntija Tiina Haapasalo, Elinkeinoelämän keskusliitto EK ry
- toimitusjohtaja Paavo Syrjö, INFRA ry

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:

- VR-Yhtymä Oy
- Keskuskauppakamari
- Linja-autoliitto
- Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
- Suomen Varustamot ry

Valiokunta on saanut ilmoituksen, ei lausuttavaa:

- Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry
- Autoliikenteen Työnantajaliitto ry

Valiokunnan lausunto LiVL 15/2021 vp

VALIOKUNNAN PERUSTELUT

(1) Liikenne- ja viestintävaliokunta on tarkastellut julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2022—2025 annettua selontekoa toimialansa kannalta ja kiinnittää valtiovarainvaliokunnan huomiota seuraaviin näkökohtiin.

Rahoituksen taso

(2) Asiantuntijakuulemisessa on tuotu esille huolia julkisen talouden suunnitelmasta liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan kannalta. Liikenneväylien rahoitusta alennetaan pysyvästi, eikä fossiilittoman liikenteen tiekartan keskeisiin tukiin ja kannusteisiin osoiteta rahoitusta suunnitelmassa. Määrärahat eivät myöskään vastaa kaikilta osin vuosille 2021—2032 laaditun valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toimeenpanon edellyttämiä määrärahoja.

(3) Asiantuntijakuulemisessa on kannettu huolta siitä, että julkisen talouden suunnitelman toteuttaminen tulee heikentämään Suomen mahdollisuuksia hyödyntää EU-rahoituksen saamista joka tapauksessa toteutettaviin kohteisiin. Lisäksi se saattaa asettaa huomattavia haasteita 12-vuotisen liikennejärjestelmän toimeenpanolle ja siirtymälle kohti vähäpäästöisempää liikennettä. Valiokunta toteaa, että liikennejärjestelmään kohdistuu suuria haasteita sekä fossiilittoman tiekartan että valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toimeenpanemiseksi. Tämän vuoksi valiokunta korostaa, että liikennejärjestelmän suunnittelu edellyttää rahoituksen vakautta ja sen riittävää tasoa. Taso tulee jatkossa nostaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja fossiilittoman tiekartan edellyttämälle tasolle.

Fossiilittoman liikenteen tiekartta

(4) Fossiilittoman liikenteen tiekartan ensimmäisen vaiheen toimenpiteet ovat pääosin tukia ja kannusteita. Valtioneuvoston periaatepäätöksessä luetellaan muun muassa täyssähköautojen hankintatuki, konversiotuki etanoli- ja kaasuautoille sekä raskaan kaluston ja pakettiautojen hankintatuet, joille ei ole esitetty rahoitusta julkisen talouden suunnitelmassa. Lataus- ja tankkausasemien tukea tulisi Suomen kestävä kasvun ohjelmasta osana EU-elpymisrahoitusta. Liikenteen päästöjen puolittaminen vuoteen 2030 mennessä edellyttää tukien ja kannusteiden käyttöä fossiilittoman liikenteen tiekartan mukaisesti.

(5) Valiokunta kiinnittää myös huomiota kävelyyn ja pyöräilyyn osana fossiilittoman liikenteen tiekartan toteuttamista. Saadun selvityksen mukaan valtionrahoitus kävelyyn ja pyöräilyyn vuosina 2022—2024 on yhteensä vain 13,5 miljoonaa euroa. Valiokunta katsoo, että kävelyyn ja pyöräilyyn tarvitaan enemmän määrärahoja suunnitelmien toteuttamiseksi.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021—2032

(6) Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa liikenneverkon kehittämisinvestointien rahoitustasoksi on määritelty noin 500 miljoonaa euroa vuodessa vuoteen 2032 saakka. Valiokunta toteaa, että valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on laadittu parlamentaarissa työryhmässä, jotta välttyttäisiin hallituskausien välisiltä epäjatkuvuuksilta. Tämän vuoksi valiokunta pitää valitettavana, että liikenne- ja viestintäministeriön pääluokasta rahoitusta alen-

Valiokunnan lausunto LiVL 15/2021 vp

netaan pysyvästi 110 miljoonaa euroa vuodesta 2023 alkaen. Leikkauksen lopullinen kohdennus tehdään kevään 2022 kehysriihessä. Tässä vaiheessa se kuitenkin kohdennetaan kokonaan liikenneväylien kehittämiseen. Näin ollen väyläverkon kehittämisen vuotuinen määräraha olisi keskimäärin 344 miljoonaa euroa suunnitelmakaudella.

Perusväylänpito

(7) Perusväylänpidon arvioidussa vuosittaisessa määrärahatasossa on vuosien 2023 ja 2024 kohdalla selkeä kuoppa määrärahan laskiessa 15 % vuodesta 2022 vuoteen 2023 ja edelleen 8 % vuoden 2022 tasosta vuoteen 2024. Valiokunta pitää perusväylänpitoa erittäin tärkeänä sekä liikelämän toimivuuden että maan asutettuna pitämisen näkökulmasta. Asian käsittelyn yhteydessä valiokunnan huomiota on kiinnitetty siihen, että tieverkon korjausvelka sisältää myös kävelyn ja pyöräilyn väylien korjausvelkaa. Valiokunta korostaa, että perusväylänpidon varoja ei tule leikata, jotta korjausvelka ei kasva entisestään.

Kehittämisinvestoinnit

(8) Kehittämisinvestointien osalta puolestaan vuoden 2024 rahoitustasossa on lähes neljänneksen pudotus vuoteen 2023 verrattuna. Kehittämisinvestoinnit ovat kertaluonteisia ja saavat asiantuntijakuulemisen mukaan aikaan talouskasvua sekä parantavat elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Niistä tinkimisen sijaan valtiontalouden tasapainottamiseen tulisi saadun selvityksen mukaan pyrkiä tuottoja lisäämällä muun muassa työllisyyden kannustavuuden kautta. Mahdolliset säästökohteet tulisi löytää valtiontalouden pysyvistä käyttömenoista eikä tulevaisuusinvestoinneista.

EU-rahoitus

(9) Saadun selvityksen mukaan Verkkojen Eurooppa -rahoitusvälinettä (CEF-2) aiotaan hyödyntää. Tämän mukaan EU-rahoitushakujen aukeaminen vuosina 2021, 2022 ja 2023 tarkoittaa, että Suomella tulisi olla vakaa näkymä kansallisesta rahoituksesta liikennehankkeiden osalta näille vuosille. Kehittämishankkeiden osalta jaossa on 1,75 miljardia euroa ja modernisointihankkeiden osalta 1,12 miljardia euroa vuosittain alkaen vuoden 2021 rahoitushausta, joka konkretisoi- tuu vuonna 2022.

(10) Vuosille 2023 ja 2024 osuva merkittävä määrärahatason pudotus uhkaa asiantuntijakuulemisen mukaan myös EU-rahoituksen saamista. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaan Suomi pyrkii kasvattamaan saantoaan Verkkojen Eurooppa -rahoitusvälineestä (CEF-2). Valiokunta korostaakin tämän vuoksi, että on pyrittävä hyödyntämään kaikki mahdollinen EU-rahoitus jatkossa.

Suomalaisen merenkulun turvaaminen

(11) Asiantuntijakuulemisessa on esitetty väylämaksun puolituksen jatkamista suunnittelukauden loppuun asti. On myös pidetty tärkeänä, että väylämaksun perusteissa säilyy jääluokkaporastus sekä käyntikertaleikkuri, jotka osaltaan toimivat kannusteena siihen, että Suomella on jäisäkulkukykyisiä, jäävahvistettuja rahti- ja matkustaja-aluksia ympärivuotisessa liikenteessä var-

Valiokunnan lausunto LiVL 15/2021 vp

mistamassa luotettavat ja turvalliset merikuljetukset kaikissa oloissa. Valiokunta katsookin, että väylämaksua ei tulisi korottaa nykyisestä tasosta suunnittelukaudella.

VALIOKUNNAN PÄÄTÖSESITYS

Liikenne- ja viestintävaliokunta esittää,

että valtiovarainvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Helsingissä 4.6.2021

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Suna Kymäläinen sd
varapuheenjohtaja Ari Torniainen kesk
jäsen Pekka Aittakumpu kesk
jäsen Sandra Bergqvist r
jäsen Seppo Eskelinen sd
jäsen Janne Heikkinen kok
jäsen Juho Kautto vas
jäsen Jouni Kotiaho ps
jäsen Johan Kvarnström sd
jäsen Joonas Könttä kesk
jäsen Sheikki Laakso ps
jäsen Matias Marttinen kok
jäsen Jenni Pitko vihr
jäsen Mirka Soinikoski vihr
jäsen Kari Tolvanen kok
jäsen Paula Werning sd
varajäsen Jari Ronkainen ps

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Mika Boedeker

Valiokunnan lausunto LiVL 15/2021 vp
Eriävä mielipide 1

Eriävä mielipide 1

Perustelut

Näkemyksemme mukaan on välttämätöntä, että sähköä tai biopolttoainetta käyttävä ajoneuvo on suomalaiselle aina fossiilista polttoainetta käyttävää autoa kilpailukykyisempi vaihtoehto jo tämän vuosikymmenen kuluessa. Julkisen talouden suunnitelmassa ei ole kuitenkaan esitetty rahoitusta kyseisen tavoitteen saavuttamiseksi.

Mielestämme tehokkain keino autokannan ikääntymisen pysäyttämiseksi ja vähäpäästöisempien autojen hankkimiseksi on autoveron portaittainen poistaminen neljän vuoden kuluessa. Nykyinen korkea autovero kannustaa hankkimaan vanhoja ja suuripäästöisiä tuontiautoja.

Autoveron poistaminen heijastuu koko autokantaan, sillä se poistaisi nopeimmin vanhoja elinkaarensa päässä olevia autoja ja nopeuttaisi uusien, turvallisten ja energiatehokkaiden sekä uutta tekniikkaa hyödyntävien autojen ensirekisteröintiä. Autoveron poistamisen on arvioitu nopeuttavan autokannan kiertoa 2—4 vuodella.

Lisäksi tulee panostaa vetytalouden ja Power-to-X-ratkaisujen tuotekehitykseen ja teollisen mittakaavan sovelluksiin ja ottaa synteettiset polttoaineet ja biokaasu mukaan jakeluvaihtoehtoon sekä tukea lataus- ja tankkausasemien verkoston kasvua.

Liikenteen verotuksen kiristämisen on loputtava, koska auto on monille välttämätön liikkumisväline. Hallituksen ei tule jatkaa myöskään ruuhkamaksun mahdollistavan lainsäädännön valmistelua. Mikäli laki tulee voimaan, se nostaa autoilun ja liikkumisen kuluja sekä pahimmillaan siitä muodostuu työssäkäyntivero.

Asiantuntijaselvitys asuntopolitiikasta on suositellut Valtion asuntorahaston varojen ohjaamista kaupunkirakennetta kehittävien ja asumista edistävien liikennehankkeiden rahoitukseen. Näin saadaan uuden asuntotuotannon lisäksi kasvatettua kestävästä liikkumisesta tukevia hankkeita, mm. raideliikennettä. Näkemyksemme mukaan asuntorahaston vapaata pääomaa tulee käyttää asuntotuotantoa edistäviin liikennehankkeisiin. Sillä saadaan kompensoitua hallituksen tekemiä leikkauksia liikennehankkeisiin.

Mielipide

Edellä olevan perusteella esitämme,

että valtiovarainvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

**Valiokunnan lausunto LiVL 15/2021 vp
Eriävä mielipide 1**

Helsingissä 4.6.2021

Kari Tolvanen kok
Janne Heikkinen kok
Matias Marttinen kok

Valiokunnan lausunto LiVL 15/2021 vp Eriävä mielipide 2

Eriävä mielipide 2

Perustelut

Hallitus päätti huhtikuussa vaalikauden lopun linjauksista ja vuosien 2022—2025 julkisen talouden suunnitelmasta. Kokonaisuus lisää huolta julkisen talouden kestävydestä, sillä velkaantuminen jatkuu voimakkaana. Menokehysten huomattava ylittäminen vähentää tärkeän kehysmenettelyn uskottavuutta, jolla on pitkät perinteet maassamme. Hallitus ei myöskään päättänyt rakenteellisista uudistuksista, joita tarvittaisiin kipeästi pitkän aikavälin kasvunäkymän ollessa vaisu ja väestön ikääntyessä. Tästä näkökulmasta erityisesti työllisyyspäätökset olivat riittämättömät. Lisäksi Marinin hallitus jatkaa sekä ideologista että ylikireää ilmastopolitiikkaansa. Niin ikään se ryntäsi mainehaitan pelossa lahjoittamaan yli neljä miljardia euroa täysin vastikkeetonta rahaa muille EU-maille. Tämä ele ei omaa kilpailukykyämme nosta, päinvastoin. Hyväksymällä EU:n elvytyspaketin allekirjoitimme tukemme samoilla sisämarkkinoilla toimiville kilpailijoillemme.

Perussuomalaisten valiokuntaryhmä pitää lähtökohtaisesti hyvänä käytäntönä sitä, että pyritään luomaan uusia käytäntöjä puhtaamman ja turvallisemman ympäristön puolesta. Tätä ei kuitenkaan pidä tehdä hinnalla millä hyvänsä eikä etenäkään Suomen kansan, eikä perusteollisuutemme tai liikenneyrittäjiemme — maataloutemme kustannuksella. Nyt istuva hallitus on näin kuitenkin tekemässä, sillä se on EU:n elvytyspaketin hyväksymisellä lisäämässä kilpailijamaidemme kilpailukykyä oleellisella tavalla. Tällainen kehitys on Suomen edun vastaista toimintaa, eikä näin ollen valiokuntaryhmällemme käy.

Valiokuntaryhmämme kiinnittää samoin erityistä huomiota myös siihen tosiasiaan, että liian kunnianhimoiset päästövähennystavoitteet heikentävät maamme sekä koko alueen kilpailukykyä muihin maihin verrattuna. Näin on jo käynyt — ja näin käy yhä lisää pitkässä juoksussa — jos nyt meneillään olevalla hallituksen polulla jatketaan. Oivallisena huonona esimerkkinä tästä näkyy juuri hiilineutraalisuustavoite ja sen vieminen voimallisesti eteenpäin. Näillä päätöksillä on ollut voimakkaasti heikentävä vaikutus niin maamme työllisyydelle kuin teollisuudelle sekä sen kilpailukyvyille.

Muutoinkin "ympäristönsuojelun nimissä" tehdyt hankkeet tulee puntaroida hyvin huolellisesti. Valiokuntaryhmämme on ollut hyvin harmissaan siitä, että vuoden 2023 perusväylänpidon rahoitustaso on keskimääräistä alempi, noin 1,2 mrd. euroa. Tämä merkitsee sitä, että esimerkiksi maantieverkon osalta ei pystytä aloittamaan juurikaan uusia, pieniäkään parantamishankkeita (jo sidotut, kuten MAL-hankkeet, viedään loppuun) ja erityisesti muun kuin päätieverkon päällystämistä vähennetään. Mielestämme tällä ei saada mitään positiivisia työllisyys-hankkeita nyt vireille etenkin, kun perusväylänpidosta leikattiin kehysneuvotteluissa 110 miljoonaa euroa.

amanlainen haaste nousee vääjäämättä esiin myös puhuttaessa jatkossa Liikenne 12- rahoituksesta, sillä tasainen ja ennakoitava rahoitustaso ovat tavoiteltavia asioita muiden muassa toimenpiteiden pitkäjänteisen suunnittelun, kilpailuttamisen ja urakoiden toteuttamisen sekä inframarkkinoiden toiminnan vuoksi.

Valiokunnan lausunto LiVL 15/2021 vp
Eriävä mielipide 2

Lisäksi erityisenä haasteena tulevaisuudessa ovat etenkin siltojen ja rataverkon kasvavat peruskorjaustarpeet sekä laajan vähäliikenteisen tieverkon kunnan heikkeneminen. On selvää, että korjaamisesta tinkiminen lisää kunnossapidon jälkeenjäämää (korjausvelkaa), mikä heikentää väylien palvelutasoa ja toimintavarmuutta. Tämä puolestaan ei ole kenenkään etu.

Mielipide

Edellä olevan perusteella esitämme,

että valtiovarainvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Helsingissä 4.6.2021

Sheikki Laakso ps
Jouni Kotiaho ps
Jari Ronkainen ps