

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2020

Valtioneuvoston selonteko julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2020—2023

Valtiovarainvaliokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2020 (HE 29/2019 vp): Asia on saapunut liikenne- ja viestintävaliokuntaan mahdollisen lausunnon antamista varten valtiovarainvaliokunnalle. Määräaika: 11.11.2019.

Valtioneuvoston selonteko julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2020—2023 (VNS 2/2019 vp): Asia on saapunut liikenne- ja viestintävaliokuntaan mahdollisen lausunnon antamista varten valtiovarainvaliokunnalle. Määräaika: 11.11.2019.

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:

- osastopäällikkö, ylijohtaja Sabina Lindström, liikenne- ja viestintäministeriö
- yksikön johtaja Sanna Ruuskanen, liikenne- ja viestintäministeriö
- osastopäällikkö Tomi Harju, Liikenne- ja viestintävirasto
- toimialajohtaja Jukka Karjalainen, Väylävirasto
- apulaisjohtaja Jussi Lindberg, Väylävirasto
- johtaja Jonna Juslin-Uotila, VR-Yhtymä Oy
- osaston johtaja Sini Puntanen, Helsingin seudun liikenne
- johtaja Jouni Karjalainen, Destia Oy
- johtava asiantuntija Tiina Haapasalo, Elinkeinoelämän keskusliitto EK ry
- toimitusjohtaja Paavo Syrjö, Infra ry
- toimitusjohtaja Mika Mäkilä, Linja-autoliitto
- toiminnanjohtaja Matti Koistinen, Pyöräliitto
- johtava asiantuntija Ari Herrala, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
- toimitusjohtaja Nina Raitanen, Suomen Tieyhdistys

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:

- Yleisradio
- Keskuskauppakamari

Valiokunnan lausunto LiVL 5/2019 vp

- Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK ry
- Metsäteollisuus ry
- Suomen Taksiliitto ry
- Suomen Varustamot ry
- Suomen Vesitieyhdistys ry

VALIOKUNNAN PERUSTELUT

Yleistä

Liikenneverkon merkitys kansalaisille, suomalaisille ja koko yhteiskunnalle on valtava, ja sen vuoksi liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan määrärahoista liikenne- ja viestintäverkkojen ylläpidon ja kehittämisen osuus on 60 % sekä liikenteen ja viestinnän palvelujen osuus 22 %. Liikenneväylien korjausvelan hallitseminen ja väyläverkon kehittäminen sekä ilmastopolitiikka ja liikenteen päästöjen vähentäminen ovat esityksen keskeisenä runkona.

Liikenneverkot

Investoinnit

Ensi vuoden talousarviossa on liikenneinvestointeihin varattu 653,4 miljoonaa euroa. Näin aloitetaan useita väyläinvestointihankkeita, joilla kehitetään ratoja, edistetään kävelyä ja pyöräilyä sekä parannetaan liikenneturvallisuutta muun muassa poistamalla vaarallisia tasoristeyksiä. Valiokunta pitää hyvänä, että kävelyyän ja pyöräilyyn esitetään vuodelle 2020 yhteensä 24,5 miljoonan euron määrärahaa.

Raideliikenne. Uudet vuonna 2020 alkavat hankkeet huomioiden käynnissä olevia ratahankkeita on talousarvion mukaan ensi vuonna kymmenen. Merkittävimmät avustettavat joukkoliikennehankkeet ovat raideliikennehankkeita, ja niille esitetään 138,7 miljoonaa euroa.

Asiantuntijakuulemisessa valiokunnan huomiota on kiinnitetty siihen, ettei talousarvioesityksessä eikä julkisen talouden suunnitelmissa näy panostusta Suomen osallistumisesta Rail Baltica -yhtiöön. Rail Baltica on avainasemassa Suomen liitettävyydessä Euroopan rataverkkoon ja Suomen asemassa Verkkojen Eurooppa Rahoitusvälineen tulevissa saannoissa. Valiokunta pitää tärkeänä, että Suomen tavoittelemaa ydinkäytävän jatkoa ja sen kautta mahdollistettua EU-rahoituksen lisäämistä ei vaaranneta, ja katsoo, että asiassa tulee toimia johdonmukaisesti aiemmin linjatun mukaisesti.

Merenkulku ja sisävesiliikenne. Vuonna 2020 käynnissä olevia vesiväylähankkeita on kolme. Valiokunta korostaakin Suomen meri- ja sisävesiväylien merkitystä kustannustehokkaana ja ilmastoystävällisenä kuljetusmuotona.

Valiokunnan lausunto LiVL 5/2019 vp

Perusväylänpito

Korjausvelka. Ensi vuoden talousarvioesitykseen on perusväylänpitoon varattu 1 409 miljoonaa euroa. Määrärahaan sisältyy näin parlamentaarisen työryhmän esityksen mukainen 300 miljoonan euron pysyvä tasokorotus, jolla pyritään korjausvelan hallitsemiseen. Valiokunta pitää hyvänä, että tasokorotus on pysyvä, mutta toteaa, että perusväylänpitoon tarvitaan jatkossa kuitenkin tätäkin suuremmat määrärahat.

Yksityistiet. Valiokunta toteaa tyytyväisyydellä, että yksityisteiden valtionavustuksiin esitetään ensi vuodelle 20 miljoonaa euroa, jossa on lisäystä 3 miljoonaa euroa. Valiokunta kantaa kuitenkin huolta yksityisteiden ja alemman tieverkon kunnosta ja toteaa, että määrärahojen riittävyyttä on seurattava tarkoin.

Viestintäverkot

Valiokunta toteaa, että viestintäpalvelut ja -verkot ovat välttämättömiä monien kansalaisille keskeisten palvelujen toteuttamiselle. Valiokunta pitää hyvänä, että laajakaistaohjelmassa on siirtomäärärahaa käytettävissä vuonna 2020 ja että vuodelle 2021 tähän on kehyksissä varattu varoja. Tuettaessa laajakaistaverkkojen rakentamista on kuitenkin vältettävä aikaisempia ongelmiin johdaneita toimintatapoja.

Kyberturvallisuus. Valiokunta toteaa tyytyväisyydellä, että kyberturvallisuusvalmiuden nostamiseen ja kyberturvallisuuskoordinointiin sekä yhteiskunnan kyberhäiriöhallinnan kehittämiseen olevia määrärahoja lisätään. Valiokunta kiinnittää kuitenkin huomiota siihen, että Liikenne- ja viestintäviraston sisäisessä budjetissa tulee muutoinkin varata riittävät varat kyberturvallisuuskeskuksen toimintaan. Kyberturvallisuuskeskuksen rahoituksen ja resurssien riittävyyttä tulee seurata tarkoin jatkossa.

Liikenne- ja viestintäpalvelut

Liikenteen verotus

Polttoaineverotus. Asiantuntijakuulemisessa usea taho on kiinnittänyt valiokunnan huomiota polttoaineverotukseen. Dieselin verotusta esitetään talousarvioesityksessä korotettavaksi kahdella eri tavalla. Suomalaisen kuljetusalan ominaisuudet ja kokonaisuudet huomioiden pääasiallinen käyttövoima on vielä lähivuosikymmenten ajan nestemäinen diesel. Polttoaineveron korotusesityksen vaikutukset näkyvät voimaan astuessaan sekä kansalaisten ja kuluttajien lisääntyvinä kuluina että kuljetusalan ja elinkeinoelämän lisäkuluina ja kilpailukyvyyn heikkenemisenä. Valiokunta kiinnittää valtiovarainvaliokunnan huomiota polttoainekustannusten korotusten kielteisiin vaikutuksiin ja pitää erittäin tärkeänä, että harkitusti ja selvityksiin perustuen valmistellaan liikenteen osalta verotuksen kokonaisuudistus kansalaisten liikkuminen ja kuljetusalan toimintaedellytykset huomioon ottaen.

Merenkulun verotus. Eduskunta on 10 joulukuuta 2018 hyväksymässään lausumassa edellyttänyt, että suomalaisen merenkulun kilpailukyvyyn parantamiseksi sekä suomalaisten alusten pitämiseksi Suomen lipun alla valtioneuvosto ryhtyy pikaisesti toimenpiteisiin, joilla verotus saate-

Valiokunnan lausunto LiVL 5/2019 vp

taan tärkeimpiä vertailumaita vastaavaksi esimerkiksi nettopalkkajärjestelmää käyttäen. Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että verotusta ei ole uudistettu eduskunnan edellyttämällä tavalla eikä meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta annetun lain (1277/2007) väliaikaista muuttamista ole pidennetty.

Yleisradio Oy

Valiokunta toteaa, että Yleisradio Oy:n rahoitus on lakisääteinen ja valtion talousarviosta erillinen. Valiokunta pitää rahoituksen pysyvyyttä tärkeänä.

Julkisen talouden suunnitelma ja pitkäjänteinen suunnittelu

Valiokunta on useaan otteeseen korostanut pitkäjänteisyyttä infrastruktuurin kehittämisessä ja pitää julkisen talouden suunnitelman linjauksia kannatettavina. Liikenne- ja viestintäministeriön mukaan liikennejärjestelmän suunnitteluun haetaan jatkossa pitkäjänteisyyttä 12-vuotisella valtakunnallisella liikennejärjestelmäsuunnitelmalla, joka ohjaa osaltaan määrärahojen kohdentamista. Liikenteen päästöjä pyritään vähentämään muun muassa osoittamalla lisärahoitusta raideinvestointeihin ja olemassa olevien raideyhteyksien sähköistämiseen, julkisen henkilöliikenteen pysyviin ilmastoperusteisiin toimenpiteisiin sekä kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen. Huomiota on kiinnitetty myös YK:n suositukseen, että infrastruktuurirahoituksesta 20 %:n tulisi kohdistua kävelyyn ja pyöräilyyn.

On tärkeää, että varoja käytetään laskelmiin ja tutkittuun tietoon perustuen mahdollisimman tehokkaasti ilmasto- ja työllisyystavoitteet huomioon ottaen. Näin ollen liikenteen suunnittelussa tulee harkita Suomen ilmastollisiin ja maantieteellisiin erityisoloihin sopivia kulkumuotoja, vähäenergisiä ja vähäpäästöisiä ajoneuvoja sekä käyttövoimia. Lisäksi tulee kehittää kaupunkien joukkoliikennettä ja muuta yksityisautoilua korvaavaa liikennettä sekä mahdollistaa yksityisautoilu muualla pitkien etäisyyksien maassamme kansalaisten oikeudenmukaisen ja tasapuolisen aseman turvaamiseksi.

Tieliikenteen verotuksen kokonaisuudistus. Valiokunta on käsitellessään ilmastovuosikertomusta 2019 (LiVL 4/2019 vp — K 17/2019 vp) kiinnittänyt huomiota liikenteen verotuksen kokonaisuudistukseen. Valiokunta katsoi, että työssä tarvitaan laaja-alaiset vaikutusarviot kilpailukyvyn, ostovoiman, kustannusten, alueellisen ja sosiaalisen oikeudenmukaisuuden, ilmaston ja ympäristön sekä valtiontalouden kannalta. Valiokunta toistaa, että valmistelussa tulee varmistaa johdonmukainen ja ennakoitava liikenteen päästöjen vähentämispolku sekä kustannustehokas toimenpano.

VALIOKUNNAN PÄÄTÖSESITYS

Liikenne- ja viestintävaliokunta esittää,

että valtiovarainvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Valiokunnan lausunto LiVL 5/2019 vp

Helsingissä 7.11.2019

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 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
varajäsen Raimo Piirainen sd
varajäsen Jari Ronkainen ps (osittain)

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Mika Boedeker

Valiokunnan lausunto LiVL 5/2019 vp
Eriävä mielipide 1

ERIÄVÄ MIELIPIIDE 1

Perustelut

Pääministeri Antti Rinteen hallitus esittää 250 miljoonan euron liikennepolttoaineiden veronkorotuksia kohdistuen korotukset polttoaineen energiasisältöveroon ja hiilidioksidiveroon. Elokuussa 2020 voimaan astuva korotus tiukentaisi verotusta ensi vuonna, viiden kuukauden ajalla jo 83 miljoonaa euroa. Mainitut korotukset vaikuttaisivat erittäin vahingollisesti yritysten toimintaan ja kotitalouksien ostovoimaan.

Polttoaineverotuksen painopistettä siirrettiin hiilidioksidiveroon kahdeksan vuotta sitten. Käytännössä tämä tarkoittaa, että mitä päästöttömämpi polttoaineeseen pantu ainesosa on, sitä vähemmän sitä verotetaan.

Hallitus myöntää verotuksen fiskaalisen tavoitteen omassa esityksessään. Siinä todetaan, että jos veronkorotus painotettaisiin hiilidioksidiveroon, biopolttoaineiden jakeluvaihtoehtojen kiristymisen 2020-luvulla laskisi veronkorotuksen pitkän aikavälin vaikutusta polttoaineverotuottoihin.

Liikenteen verotuksen tulee ohjata kuluttajia kohti vähäpäästöisempiä vaihtoehtoja. Liikenteen päästöjen vähentämiseksi tarvitaan entistä vaikuttavampia toimia, joita hallituksen linjauksissa ei ole havaittavissa. Polttoaineveron korotuksen lisäksi hallitus aikoo leikata 120 miljoonaa euroa vähäpäästöisemmän polttoaineen, parafiinisen dieselöljyn, tuesta, eikä se aio helpottaa autokannan uusiutumista uusien autojen autoveroa laskemalla.

Edellä mainitut faktat puoltavat näkemystä siitä, että polttoaineveron korotukset tehdään talouspoliittisten tavoitteiden eikä ilmastopolitiikan ehdolla. Siksi voidaan todeta, että liikenteen vähäpäästöisyyttä ei käytettävissä olevien tietojen valossa edistetä tarpeeksi tehokkailla toimilla.

Näkemyksemme mukaan polttoaineveron korotukset on peruttava.

Nopeat ja sujuvat junayhteydet kaupunkien välillä parantaisivat koko Suomen kilpailukykyä tehostaen tavaroiden ja ihmisten kestävästä liikkumisesta. Hallituksen tulisi valtion omaisuuden myynnin ja rahojen hajauttamisen sijaan siirtää valtion osakeomistuksia ratayhteyksien hanke- ja investointien riittävään pääomittamiseen. Se mahdollistaisi hankkeiden nopean käynnistyksen ja joustavan suunnittelun.

Erityisesti kahden hankkeen edistäminen olisi Suomen ratainvestointien kannalta mahdollista toteuttaa nopeasti. Espoon kaupunkiradan ja Pasila—Riihimäki-radon rakentaminen voisi alkaa välittömästi.

Espoon kaupunkiradan jatkaminen Leppävaarasta Kauklahteen kahdella lisäraiteella on välttämätöntä säännöllisen ja häiriöistä vapaan lähi- ja kaukoliikenteen mahdollistamiseksi. Hankkeen ratasuunnitelma on valmis ja toteutus voidaan aloittaa välittömästi valtion rahoituspäätöksen jälkeen. Hankkeen pikainen eteneminen edistää nopean ratayhteyden rakentamista Helsingin ja Turun välille.

Valiokunnan lausunto LiVL 5/2019 vp
Eriävä mielipide 1

Pääradan raideliikenteen kehittäminen on välttämätöntä säännöllisen ja häiriöistä vapaan liikennöinnin mahdollistamiseksi. Päärataan investointi on aito tulevaisuusinvestointi, jolla vauhditetaan koko Suomea niin elinkeinoelämän kuin ilmastotavoitteiden näkökulmasta. Pasila—Riihimäki-radnan toinen vaihe on koko rataverkon toimivuuden kannalta kriittinen. Sen hankesuunnitelma on valmis ja toteutus tarvitsee vain investointipäätöksen.

Näkemyksemme mukaan edellä mainittujen, jo toteutettavissa olevien raidehankkeiden rakennustyöt on aloitettava välittömästi ja ratayhteyksien hankeyhtiöitä on pääomittettava riittävästi muiden hankkeiden viemiseksi eteenpäin nopealla aikataululla.

Mielipide

Edellä olevan perusteella esitämme,

että valtiovarainvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Helsingissä 7.11.2019

Kari Tolvanen kok
Matias Marttinen kok

Valiokunnan lausunto LiVL 5/2019 vp
Eriävä mielipide 2

ERIÄVÄ MIELIPIIDE 2

Perustelut

Suomalaisten kansallinen etu on aina perussuomalaisen politiikan ytimessä ja sen lähtökohtana. Tarjoamme työtä, turvaa ja oikeudenmukaisuutta suomalaisille. Ketään ei jätetä yksin. Kaikille suomalaisille taataan hyvät edellytykset menestymiseen työn ja yrittämisen kautta.

Tämän johdosta pitkien etäisyyksien ja harvan asutuksen maassa kilpailukykyinen yrityssektori vaatii eduskuntaryhmämme mielestä toimivan liikenneverkon. Tieverkkomme yli kahden miljardin euron korjausvelkaa on niin vaalikauden aikana kuin muutoinkin alennettava ja samalla pidettävä huolta myös koko liikenneverkkomme edelleen kehittämistä yli vaalikausien. Tässä toiminnassa tulee ryhmämme mielestä huomioida myös ns. alempiasteinen tieverkosto, sillä sen kehittäminen on erittäin tärkeää sekä maaseutualueiden elinvoimaisuuden säilyttämiseksi että elinkeinoelämän kuljetuksille — ja siten koko maamme elinvoimalle ja kilpailukyvyille.

Tässä yhteydessä tulee myös muistaa, että tänä vuonna korjausvelka kääntyy jälleen kasvuun. Parlamentaarinen liikenneverkkotyöryhmä kun ei myöskään viime vaalikaudella löytänyt sellaista uutta rahoitusmallia, jolla sekä korjausvelka että välttämättömät hankkeet rahoitettaisiin rasittamatta valtion vuotuisia talararvioita. Nykyinen budjettirahoitusmenettely on näin ollen tullut eduskuntaryhmämme mielestä tiensä päähän.

Täten me perussuomalaiset esitämme, että eduskunta säätää esimerkiksi lain liikennerahastosta, johon jokainen työeläkevakuutuslaitos veloitetaan sijoittamaan 5 % rahastojensa varoista. Kun rahastoissa on nyt noin 200 miljardia euroa varoja ja niiden kasvu on 5—8 miljardia euroa vuodessa, liikennerahastoon tulisi pääomaa siten noin 10 miljardia euroa. Tämä raha käytettäisiin siten vuoteen 2025 mennessä ryhmämme näkemyksen ja tahtotilan mukaisesti päätie- ja rataverkon parantamiseen.

Näin ollen perussuomalaisten luomassa mallissa valtio maksaisi vuosittain eläkelaitoksille kohtuullisen koron ja sitoutuisi maksamaan pääoman siinä vaiheessa, kun eläkerahastoista loppuisivat varat eläkkeiden maksuun. Näemme myös, että liikenneväylien kunnostus kasvattaisi bkt:tä, parantaisi elinkeinotoimintaa ja työllisyyttä sekä lisäisi eläkemaksutuloa. Näillä ryhmämme toimenpiteillä liikenteen sujuvuus ja turvallisuus paranisi merkittävästi.

Myöskin on hyvä muistaa sekin, että eläkkeen saajien asemaan ja eläketurvaan menettely ei vaikuttaisi millään tavalla. Kun suuret liikennehankkeet rahoitettaisiin rahastosta, valtion vuosittaisista budjettivaroista nykyistä suurempi osa voitaisiin käyttää koko liikenneverkon kunnossapitoon.

Toteamme samaten eduskuntaryhmänä, että kohtuuhintainen yksityisautoilu on kansalaisten perusoikeus ja välttämättömyys, varsinkin maaseudulla. Tämän johdosta suhtaudumme esityksessä oleviin polttoaineveronkorotuksiin erittäin kriittisesti. On myös huolehdittava erityisesti siitä, että emme omatoimisesti myöskään lisää EU-sääntelyn rinnalle enää yhtään kansallista ylisääntelyä sektorilla. Emme myöskään lämpene ryhmänä minkäänlaiselle ruuhkamaksujen käyttöön-

Valiokunnan lausunto LiVL 5/2019 vp
Eriävä mielipide 2

otolle nyt emmekä tulevaisuudessa. Sen sijaan pidämme erittäin tärkeänä sitä, että ulkomaalaisille raskaan liikenteen rekoille saadaan pikaisesti käyttöön tiemaksu maamme maanteiden käyttämisestä. Suomalaisille rekoille tuo maksu — jos sellainen tarvitaan EU:n vaatimuksesta — maksettaisiin sitten takaisin EU:n mahdollistaman maksimieumäärän mukaisesti. Täten siitä ei aiheutuisi kuluja suomalaisille toimijoille.

Lopuksi perussuomalaiset haluavat edelleen turvata jatkoa ajatellen puolueettoman uutistarjonnan Suomessa. Tällaisessa tehtävässään STT, eli Suomen Tietotoimisto, on omiaan, sillä se on suurimmassa osin yksityisten mediatalojen yhdessä omistama uutiskanava, joka täten takaa pohjatiedot suurelle osalle uutisista. Täten näemme, että tällaisen tietokanavan jatkuvuus on tärkeää. Mediakentässä meidän perussuomalaisten mielestä on myös kritisoitavaa. Eräs tällainen kritiikin kohde ryhmässämme on ollut jo kauan Yleisradio eli YLE. Yleä olemme kritisoineet lähinnä siitä, että se ei aina ole tasapuolinen kaikkia toimijoita kohtaan, vaikka sen tulisi sitä olla — erityisesti silloin, kun toimitaan verovaroilla.

Mielipide

Edellä olevan perusteella esitämme,

että valtiovarainvaliokunta ottaa päätöstä tehdessään huomioon eriävässä mielipiteessä esitetyt näkökohdat.

Helsingissä 7.11.2019

Sheikki Laakso ps
Jouni Kotiaho ps