

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2021

Valtiovarainvaliokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2021 (HE 146/2020 vp): Asia on saapunut liikenne- ja viestintävaliokuntaan lausunnon antamista varten valtiovarainvaliokunnalle. Määräaika: 13.11.2020.

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut (etäkuuleminen):

- kansliapäällikkö Harri Pursiainen, liikenne- ja viestintäministeriö
- neuvotteleva virkamies Kaisa Kuukasjärvi, liikenne- ja viestintäministeriö
- yksikön johtaja Sanna Ruuskanen, liikenne- ja viestintäministeriö
- neuvotteleva virkamies Jyrki Tanskanen, liikenne- ja viestintäministeriö
- talousjohtaja Sirpa Korhonen, Liikenne- ja viestintävirasto
- toimialajohtaja Mirja Noukka, Väylävirasto

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:

- Ilmatieteen laitos
- VR-Yhtymä Oy
- Neste Oyj
- Elinkeinoelämän keskusliitto EK ry
- Finnet-liitto ry
- Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
- Suomen Satamaliitto ry
- Tietoliikenteen ja tietotekniikan keskusliitto FiCom ry

Valiokunta on saanut ilmoituksen, ei lausuttavaa:

- Suomen Varustamot ry

Valiokunnan lausunto LiVL 9/2020 vp

VALIOKUNNAN PERUSTELUT

Liikenneverkoilla ja viestintäverkoilla on keskeinen merkitys lähes kaikille yhteiskunnan toiminoille ja toimijoille. Valiokunta toteaa, että tämä tulee ottaa huomioon liikenteeseen ja viestintään kohdistettavissa panostuksissa.

Kokonaisuutena liikenne- ja viestintäministeriön pääluokan 31 määrärahat, noin 3,5 miljardia euroa, säilyvät esityksessä samalla tasolla kuin vuoden 2020 varsinaisessa talousarviossa. Liikenneverkon korjausvelan hillitseminen, väyläverkon kehittäminen sekä päästöjen vähentäminen ovat esityksessä keskeisinä lähtökohtina.

Perusväylänpito

Perusväylänpidolla on keskeinen merkitys elinkeinoelämän kilpailukyvyyn, talouskasvuun ja muun muassa päästötavoitteiden saavuttamisen kannalta. Tiestön kunnolla on olennainen merkitys erityisesti raskaan liikenteen polttoaineen kulutukseen ja päästöihin. Perusväylänpidon panostuksilla voidaan tukea talouden elinvoimaa ja edistää myös työpaikkojen lisääntymistä. Valiokunta katsoo, että tavoitteena tulee olla koko maan väyläverkon tasapainoinen kunnossapito ja kehittäminen.

Esityksen mukaan perusväylänpidossa priorisoidaan liikenneverkon päivittäisen liikennöitävyyden vaatimat toimet, vilkasliikenteisen ja elinkeinoelämälle merkittävän verkon kunto sekä liikenneturvallisuus ja digitalisaation tuomat mahdollisuudet. Kaikissa näissä toimissa pyritään huomioimaan ilmastonmuutoksen hillitseminen. Valiokunta pitää tässä vaiheessa hyvänä lähtökohtana, että perusväylänpidossa väylien kuntoa pyritään turvaamaan huomioiden erityisesti elinkeinoelämän tarpeet.

Perusväylänpidon määrärahat ovat esityksessä noin 1 364 miljoonaa euroa, mikä sisältää parlamentaarisen työryhmän esityksen mukaisen 300 miljoonan euron tasokorotuksen vuodesta 2020 alkaen. Valiokunta pitää erittäin hyvänä, että perusväylänpitoon panostetaan ja että perusväylänpidon korjausvelkaa saadaan vuonna 2020 hieman pieneneväksi. Saadun selvityksen mukaan vuodelle 2021 esitetty määrärahataso johtaa kuitenkin tieverkon kunnan pieneen heikentymiseen. Tämä johtuu erityisesti esitetyn rahoitustason mahdollistamasta teiden päällystysmäärästä. Saadun selvityksen mukaan, jotta tieverkon kunto ei heikentyisi vuonna 2021, päällystämiseen tarvittaisiin lisää määrärahoja arviolta noin 50 miljoonaa euroa.

Valiokunta on edelleen huolissaan väyläverkon korjausvelan suuruudesta. Pidemmällä tähtäimellä tavoitteena tulee olla korjausvelan kääntäminen selkeään laskuun. Saadun selvityksen mukaan tieverkon korjausvelasta noin 10 % kohdistuu maanteiden pääväylille. Tästä syystä on välttämätöntä, että jatkossa panostuksia voidaan kohdistaa entistä enemmän myös alemman asteiselle tieverkolle. Yksityisteiden valtionavustuksiin esitetään talousarvioesityksessä 13 miljoonaa euroa. Valiokunta kantaa huolta yksityisteiden ja alemman tieverkon kunnosta ja toteaa, että määrärahojen riittävyttä ja tarvetta on seurattava tarkoin.

Valiokunnan lausunto LiVL 9/2020 vp

Saadun selvityksen mukaan rataverkon kunto säilyy esitetyllä määrärahasolla ennallaan tai jopa hieman paranee. Rataverkon päällysrakenteiden korjaustarpeiden arvioidaan kuitenkin nousevan voimakkaasti vuosikymmenen loppua kohti.

Investoinnit

Väyläinvestointihankkeet. Valiokunta pitää hyvänä, että lisätalousarvioesityksillä on pystytty jo aiemmin aloittamaan useita uusia väyläinvestointeja. Valiokunta pitää tärkeänä ja hyvänä, että näitä hankkeita voidaan jatkaa nyt vuodelle 2021 esitetyillä määrärahoilla.

Vuoden 2020 neljäs lisätalousarvio sisälsi MAL-sopimukseen liittyvinä toimenpiteinä rahoitusta useisiin tie-, rata-, ja vesiväylähankkeisiin. MAL-sopimukset liittyvät kiinteästi moniin kehittämishankkeisiin, ja niiden rahoituksesta tulee siten huolehtia myös jatkossa.

Valiokunta pitää yli hallituskausien ulottuvaa pitkäjänteisyyttä väyläinvestoinneissa ensisijaisen tärkeänä ja painottaa erityisesti 12-vuotisen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman keskeistä merkitystä suunnittelun ja rahoituksen pitkäjänteisyyden kannalta.

Sisävesiliikenne. Valiokunta pitää sisävesiliikenteen ja -kuljetusten kehittämistä tärkeänä myös ympäristönäkökulmasta. Valiokunta pitää erittäin hyvänä, että Saimaan kanavan sulkujen pidentämiseen esitetään 90 miljoonan euron valtuutta. Sulkujen pidentämisellä parannetaan kuljetusten toimintaedellytyksiä ja alennetaan kuljetuskustannuksia, ja sillä on myös positiivisia työllisyysvaikutuksia.

Muut toimenpiteet

Joukkoliikenteen tukeminen. Joukkoliikenne on Covid-19-pandemiasta ja muun muassa etätyön lisääntymisestä johtuen suurten haasteiden edessä. Valiokunta pitää erittäin tärkeänä sekä kansalaisten liikkumismahdollisuuksien, liikennealan toimijoiden että liikenteen ympäristötavoitteen kannalta, että joukkoliikenteen toimivuus varmistetaan yli kriisiaikojen.

Asiantuntijakuulemisessa on tuotu esille tarve ostoliikennemäärärahan nostamisesta raideliikenteen koronakriisistä johtuvasta merkittävästä matkustajamäärien ja lipputulojen vähentymisestä ja lisäkustannuksista johtuen. Ilman lisärahoitusta on saadun selvityksen mukaan olemassa selkeä paine vähentää ja lakkauttaa raideliikennettä. Joukkoliikenteen jatkuvuudella on keskeinen merkitys monien alueiden saavutettavuuden ja myös päästötavoitteen saavuttamisen kannalta. Valiokunta pitää keskeisenä, että raideliikenteen yhteyksien jatkuvuus pyritään turvaamaan koko maan laajuisesti.

Valiokunta pitää hyvänä, että julkisen henkilöliikenteen palvelujen ostojen ja kehittämisen momentille on esitetty vuoden 2020 seitsemännessä lisätalousarviossa VR:n ostoliikenteeseen 11 miljoonan euron lisämäärärahaa Covid-19-tilanteen vuoksi. Lisäksi joukkoliikenteelle osoitetaan 100 miljoonaa euroa lisätukea. Valiokunta painottaa, että joukkoliikenteen rahoituksen riittävyyttä tulee seurata tarkoin jatkossa, jotta liikennöinnin jatkuvuus voidaan varmistaa kriisiaikojen yli.

Valiokunnan lausunto LiVL 9/2020 vp

Liikenteen päästöt. Valiokunta pitää hyvänä, että talousarvion kaikissa toimenpiteissä on huomioitu niiden ilmastovaikutukset. Tavoitteena oleva liikenteen päästöjen puolittaminen vuoteen 2030 mennessä vaatii laaja-alaisia toimenpiteitä. Toimenpiteet tulee kuitenkin valita harkiten ja siten, ettei niillä aiheuteta esimerkiksi liikennealan toimijoille tai elinkeinoelämälle tarpeetonta kilpailuhaittaa tai kansalaisille kohtuuttomia kustannuksia. Valiokunta pitää fossiilittoman liikenteen tiekarttaan ja sen toimeenpanoon panostamista tärkeänä ensi vuoden toimenpiteenä.

Valiokunta pitää hyvänä, että kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen esitetään 3,5 miljoonaa euroa vuodelle 2021.

Ammattidiesel. Maanteillä kuljetetaan tavaratonneista arviolta noin 85 prosenttia. Asiantuntijakuulemisessa on tuotu esille dieselin viime vuosien verokorotusten kompensointitarve ammattiliikenteelle ammattidieselin eli polttoaineveron palautusjärjestelmän avulla, mikä parantaisi myös elinkeinoelämän kilpailukykyä.

Viestintä

Laajakaistahankkeet. Laajakaista kaikille -hankkeelle ehdotetaan esityksessä 5 miljoonan euron määrärahaa vuodelle 2021. Covid-19-pandemian aikana viestintäyhteysien merkitys on entisestään korostunut muun muassa etätöiden lisääntymisestä johtuen. Laajakaistayhteysien toimivuudessa on kuitenkin merkittäviä alueellisia eroja, ja Suomi ei tässä suhteessa sijoitu erityisen hyvin edes EU-tason vertailussa. EU-tason tavoitteen mukaan kaikilla eurooppalaisilla pitäisi kuitenkin olla vuonna 2025 mahdollisuus 100 Mb/s yhteyteen. Valiokunta pitää laajakaistahankkeisiin esitettyä panostusta tässä vaiheessa hyvänä, mutta toteaa, että jatkossa sekä kiinteiden verkkojen että mobiiliteknologiaan perustuvien laajakaistayhteysien tasapuoliseen saatavuuteen kaikille kansalaisille ja yrityksille tulee kiinnittää erityistä huomiota.

Kyberturvallisuus. Valiokunta pitää hyvänä, että Traficomien Kyberturvallisuuskeskukselle esitetään 2,34 miljoonan euron pysyvää lisärahoitusta. Valiokunta korostaa Kyberturvallisuuskeskuksen toiminnan ja laajasti kaikkia toimialoja hyödyntävien tehtävien keskeistä merkitystä tietoturvallisuuden ylläpitämiselle ja kansalliselle turvallisuudelle.

Suomen Kyberturvallisuuskeskus toimii kansainvälisesti vertailtuna vähäisillä resursseilla. Valiokunnan näkemyksen mukaan rahoitustaso, jolla Kyberturvallisuuskeskus pystyisi jatkossa kohtuullisesti vastaamaan kaikkiin sitä koskeviin jatkuvasti kasvaviin odotuksiin ja samalla kehittämään tarkoituksenmukaisesti toimintaansa, on kuitenkin huomattavasti esitettyä korkeampi.

VALIOKUNNAN PÄÄTÖSESITYS

Liikenne- ja viestintävaliokunta esittää,

että valtiovarainvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Valiokunnan lausunto LiVL 9/2020 vp

Helsingissä 3.11.2020

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 Mirka Soinikoski vihr
jäsen Kari Tolvanen kok
jäsen Paula Werning sd
varajäsen Jukka Kopra kok
varajäsen Jari Ronkainen ps

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Juha Perttula

Valiokunnan lausunto LiVL 9/2020 vp
Eriävä mielipide 1

ERIÄVÄ MIELIPIIDE 1

Perustelut

Istuvan vihervasemmistohallituksen toiminta on ollut vailla johdonmukaisuutta koko meneillään olevan hallituskauden ajan. Tämä näkyy pöyristyttävällä tavalla vastuuttomuutena hallituksen toiminnassa energia- ja ilmastopolitiikkasektorilla samoin kuin etenkin liikennesektorilla. Toisin kuin hallitus, me Perussuomalaiset kannamme huolta Suomen työllisyydestä, yrittäjyydestä ja talouskasvusta. Tämän johdosta näemme, että energia- ja ilmastopolitiikan pitää tukea työllisyyttä ja talouskasvua, samoin kuin liikennepolitiikan, eikä haitata niitä — niin kuin nyt on vihervasemmistohallituksen tekemillä toimilla käynyt. Samaten on huolehdittava siitä, että maassamme tehdään jatkossa johdonmukaisuuteen sekä kohtuuhintaiseen että kotimaiseen energiaan tähtäävää energia- ja liikennepolitiikkaa, mikä tukee edelleen paremmin työllisyyttä, talouskasvua, kilpailukykyä ja ostovoimaa.

Toisaalta sekä valiokuntaryhmämme että eduskuntaryhmämme mielestä verotuksella ja tukipolitiikalla tulee kannustaa kotimaisten yritysten vetovoimaisuutta sekä pärjäämistä. Tulee näet muistaa, että maanteiden tavaraliikenne on kiistatta keskeisin kuljetusmuotomme tavaravirroille. Energia- ja liikennepolitiikan tukien ja verotuksen on näin ollen oltava läpinäkyviä ja tukien muutoinkin järkevällä tasolla. Liikenteen sujuvuus ja luotettavuus ovat koko yhteiskuntamme toiminnan perusedellytyksiä. Perussuomalaisten mielestä koko liikenneinframme kunto sekä luotettavien (tieto)liikenneyhteyksien että raideliikenteen toimiminen, mukaan lukien toimiva (henkilö)junaliikenne, ovat asioita, joista valtiovallan täytyy huolehtia. Pitkien etäisyyksien ja harvan asutuksen maassa hyväkuntoinen liikenneverkosto on perusedellytys kansalaisten tasa-arvoiselle liikkumiselle. Samaten alempiasteisesta tieverkostosta on huolehdittava niin, että rahoitusta lisätään alempiasteisen tiestön kunnossapitoon sekä valtion yksityisteiden tukeen. Vain tätä kautta pystytään pitämään myös koko maa asuttuna. Tätä hallitus ei ole huomionnut riittävästi — pikemminkin on käynyt päinvastoin.

Perussuomalaiset toimivat aina myös suomalaisen työn ja yrittämisen puolesta, kuten edellä on todettu. Tämän johdosta haluamme parantaa perusteollisuutemme toimintaedellytyksiä maassamme. Sekin onnistuu vain ja ainoastaan sillä, että maassamme on hyväkuntoinen tie- ja vesiväyläverkosto. Näin toimimalla luodaan myös toimintaedellytyksiä niille yrityksille, jotka toimivat maamme reuna-alueilla. Tämän johdosta Perussuomalaiset esittävätkin omassa vaihtoehtobudjetissaan, että väylämaksuista olisi syytä luopua kokonaan. On hyvä huomata, että transitoliikenteestä Suomen kanssa kilpailevissa Baltian maissa ei näitä väylämaksuja peritä lainkaan.

Sen sijaan hallituksen tekemät liikennepolitiikkaan kohdistuneet verot ja maksut ovat olleet kohtuuttomia niitä ihmisiä kohtaan, jotka joutuvat ajamaan paljon joko työnsä tai asuinpaikkansa vuoksi. Täten nämä veronkorotukset ovat johtaneet siihen, että liikkumisen hinta on mennyt jo yli kansalaisten sietorajan. Asianosaiset veronkorotukset ovat olleet myös myrkyä lukuisille maamme kuljetusyrityksille. Tämän johdosta haluamme mm. parantaa parafiinisen dieselin asemaa. Toisin kuin istuva maamme vihervasemmistohallitus Perussuomalaisten eduskuntaryhmä haluaa pitää myös autoilun kustannukset sellaisina, että eläminen ja asuminen koko maassa — myös maaseudulla — on mahdollista. Nyt tätä elintärkeää tarvetta uhataan kohtuuttomilla polttoaineen

Valiokunnan lausunto LiVL 9/2020 vp Eriävä mielipide 1

veronkorotuksilla sekä liikenteen päästövaatimuksilla, joihin vastaaminen on epärealistista haittattelua.

Kolmanneksi me Perussuomalaiset emme hyväksy päästövähennyksiä tekosyynä käyttäen harjoitettavaa keskittämispolitiikkaa. Ihmettelemme syvästi, miten maaseudun äänitorvena esiintyvä keskusta voi seisoa tällaisten suunnitelmien takana. Suhtaudumme kielteisesti myös siihen, että tietullit (pl. ulkomaalaiset raskaan liikenteen ajoneuvot ja niihin kohdistuvat tienkäyttömaksut) ujutettaisiin käyttöön maassamme nimeämällä ne ensin ruuhkamaksuiksi tai kilometriveroiksi. Samalla tavalla autovero otettiin aikanaan käyttöön muka tilapäisenä verona, ja katsokaa, me maksamme sitä edelleen, joka vuosi. Verotuksesta puhuttaessa on tarkasteluun otettava myös Yle ja sen rahoituksen taso, sillä Ylen ei tarvitse esimerkiksi kilpailla kaupallisten toimijoiden kanssa ulkomaisten viihdesarjojen esittämisestä.

Lopuksi on myös todettava, että pidämme liikenteen sujuvuuden kannalta tuhoisina myös pääkaupunkiseudulle suunniteltuja sisääntuloväylien kaupunkibulevardihankkeita.

Perussuomalaisten eduskuntaryhmän mielestä hallituksen toiminnalla on saatu aikaan vahinkoa ja haittaa hyödyn sijaan. On ollut kestäväntöntä alistaa liikenteen ala toisensa jälkeen kokeiluille, joiden seurauksia ei tiedä kukaan ja joiden peruminen on hyvin vaikeaa tai jopa mahdotonta.

Liikenne ja siihen liittyvä tieverkosto kokonaisuudessaan on niin suuri ja tärkeä asia, että sillä leikkiminen vaarantaa kansallisen etumme — me Perussuomalaiset emme voi sellaista sallia emmekä hyväksyä.

Mielipide

Edellä olevan perusteella esitämme,

että valtiovarainvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon ja

että valtiovarainvaliokunta ehdottaa eduskunnan hyväksyttäväksi kolme lausumaa (***Eriävän mielipiteen lausumaehdotukset***):

Eriävän mielipiteen lausumaehdotukset

1. Eduskunta edellyttää, että hallitus turvaa maaseudun alempiasteisen tiestön asianmukaisen hoidon ja kunnossapidon koko maassa.
2. Eduskunta edellyttää, että hallitus ryhtyy toimenpiteisiin ammattidieselin saamiseksi käyttöön ja sen varmistamiseksi, että se pysyy myös käytössä.
3. Eduskunta edellyttää, että YLEn tulee tehostaa ja uudelleenorganisoida toimintaansa kuten muidenkin.

**Valiokunnan lausunto LiVL 9/2020 vp
Eriävä mielipide 1**

Helsingissä 3.11.2020

Sheikki Laakso ps
Jouni Kotiaho ps
Jari Ronkainen ps

Valiokunnan lausunto LiVL 9/2020 vp
Eriävä mielipide 2

ERIÄVÄ MIELIPIIDE 2

Perustelut

Suomen kansantalous on lähes täysin riippuvainen tavaroiden ja matkustajien kuljetuksista meriteitse. Maailmanmarkkinoille suomalaisia tuotteita vievät yritykset sekä meriliikenteen logistiikkayritykset työllistävät kymmeniätuhansia suomalaisia suoraan ja mahdollistavat alihankintaketjun välityksellä elannon satoihin tuhansiin perheisiin. Kilpailemme kansainvälisillä markkinoilla muiden maiden teollisen tuotannon sekä matkustajaliikenteen osalta Itämeren muiden maiden kanssa. Suomi heikentää oma-aloitteisesti omaa kilpailuasemaansa meriliikenteen arvoketjuun kohdistuvalla väylämaksulla. Väylämaksut on otettu käyttöön vuonna 2005, jonka jälkeen se puolitettiin vuodesta 2015 alkaen. Marinin hallitus käynnisti hankkeen väylämaksun poistosta osana koronakriisitoimenpiteitä, mutta keskeytti lakihankkeen tuntemattomasta syystä toukuussa 2020.

COVID-19-pandemia on aiheuttanut merkittäviä ongelmia merikuljetuksen kysynnässä. Viimeisimpien mittausten mukaan elinkeinoelämän näkymä on erittäin heikko ja teollisuuden tilaukset matalat. Lähitulevaisuus ei näytä hyvältä. Varustamojen toimintakustannuksia on alennettava ja niiden ajautumista maksuvaikeuksiin täytyy välttää, jotta merikuljetukset voivat palautua kriisin jälkeen mahdollisimman pian ennalleen. Suomen on tehtävä päätöksiä vientiteollisuuden arvoketjun kilpailukykyä parantamiseksi pysyvästi. Väylämaksut on poistettava.

Liikenne- ja viestintäministeriössä käynnistettiin huhtikuussa lakihanke väylämaksujen poistamisesta. Kahden lausuntokierroksen palaute oli lähes poikkeuksetta erittäin myönteistä. Lausunnonantajat näkivät väylämaksujen poistamisen erinomaisena keinona elvyttää teollisuutta, ja toisaalta keinona parantaa pysyvästi Suomen kilpailukykyä. Silti Liikenne- ja viestintäministeriö tiedotti 26.5.2020, että hallitus oli päättänyt keskeyttää hankkeen. Hallituksen perustelut ovat epämääräisiä.

Suomalaisilla korkean osaamisen ja huippuluokan teknologian vientiyrityksillä on mahdollisuus kriisin loputtua saavuttaa parempi kilpailullinen asema maailmanmarkkinoilla. Voimme parantaa yritystemme mahdollisuuksia saavuttaa osa kriisin aikana patoutuneesta kysynnän purkautumisesta sekä tukea yritystemme mahdollisuuksia viedä suomalaisia tuotteita maailmanmarkkinoille enemmän kuin ennen kriisiä. Väylämaksun poistolla kokonaan olisi positiivisia vaikutuksia ulkomaankaupan logistiseen kilpailukykyyn, meriliikenteen tehokkuuteen, kiertotalouden toteutumiseen teollisuuden sivutuotteiden toimittamisessa edelleen käytettäväksi (matala-arvoisten lastien kuljettamisen kannattavuus), transitoliikenteeseen sekä risteilijämatkailuun.

Mielipide

Edellä olevan perusteella esitämme,

että 48 100 000 euroa vähennetään momentin 11.19.06 arvioidusta väylämaksujen tuloarviosta poistamalla väylämaksut.

**Valiokunnan lausunto LiVL 9/2020 vp
Eriävä mielipide 1**

Helsingissä 3.11.2020

Kari Tolvanen kok
Jukka Kopra kok