

LIIKENNEVALIOKUNNAN LAUSUNTO 6/1999 vp

Hallituksen esitys valtion talousarvioksi vuodelle 2000

Valtiovarainvaliokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunnan apulaispääsihteeri on kirjeellään 10 päivänä syyskuuta 1999 saattanut eduskunnan työjärjestyksen 18 a §:n 3 momentista ilmenevässä tarkoituksessa liikennevaliokunnan tietoon eduskunnan päätöspöytäkirjan otteen hallituksen esityksestä valtion talousarvioksi vuodelle 2000 (HE 40/1999 vp). Valiokunta on päättänyt kokouksessaan 21.9.1999 antaa asiasta lausunnon valtiovarainvaliokunnalle liikenneministeriön hallinnonalan osalta.

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- kansliapäällikkö Juhani Korpela, liikenneministeriö
- teollisuusneuvos Heikki Vesa ja tarkastaja Liisa Salminen, kauppa- ja teollisuusministeriö
- pääjohtaja Kyösti Vesterinen, Merenkulkulaitos
- johtaja Aulis Nironen, Tielaitos

- pienkunta-asiaain päällikkö Markku Fagerlund, Suomen Kuntaliitto
- johtaja Risto Paananen, Suomen Posti Oy
- toimitusjohtaja Pehr Forsskåhl, Suomen Varustamoyhdistys
- toimitusjohtaja Hans Ahlström, Ahvenanmaan Varustamoyhdistys - Ålands Redarförening
- toimitusjohtaja Olof Widén, Ulkomaanliikenteen pientonnistoyhdistys
- puheenjohtaja Per-Erik Nelin, Suomen Merimies-Unioni ry
- toiminnanjohtaja Bo Gyllenberg, Suomen Laivanpäälystöliitto
- toiminnanjohtaja Anton Sjöholm, Suomen Konepäälystöliitto
- viestintäpäällikkö Kari Palosuo, Liikenneturva
- toiminnanjohtaja Tero Anttila, Suomen Paikallisliikenneliitto
- toiminnanjohtaja Sisko Kangas, Liikenneliitto
- toimitusjohtaja Hans Langh, Langh Ship Oy.

HALLITUKSEN ESITYS

Liikenneministeriön hallinnonalalle on esitetty vuodelle 2000 määrärahoja 7 261 miljoonaa markkaa.

Tienpitoon ehdotetaan määrärahoja yhteensä 4 121 miljoonaa markkaa, mikä merkitsee noin

69 miljoonan markan lisäystä vuodesta 1999. Kokonaislisäys nousee noin 136 miljoonaan markkaan, kun otetaan huomioon nettobudjetoinnin tekninen muutos. Lisäys kohdistuu lähinnä kokonaisrakennushankkeena toteutetta-

vaan Porvoo—Koskenkylä-moottoritiehen. Yhtään uutta kehittämishanketta ei aloiteta.

Merenkululaitoksen menoihin ehdotetaan nettomäärärahaa yhteensä 207 miljoonaa markkaa ja merenkulkuelinkeinon tukemiseen 165 miljoonaa markkaa.

Radanpitoon ehdotetaan nettomäärärahaa yhteensä 184 miljoonaa markkaa, missä on 16 miljoonaa markkaa vähennystä vuodesta 1999. Radanpidossa pääkohteena on liikenteellisesti tärkeimmän rataverkon kunnossapidon turvaaminen.

Joukkoliikenteen palvelujen ostoon ja tukemiseen käytetään yhteensä 475 miljoonaa markkaa, mikä on noin 45 miljoonaa markkaa vähem-

män kuin vuonna 1999. Määrärahasta käytetään valtionosuutena Merenkurkun lauttaliikenteen tukemiseen yhteensä 8 miljoonaa markkaa.

Sanomalehdistön tukemiseen myönnetään edelleen 75 miljoonaa markkaa.

Ilmailulaitoksen liikevaihdon arvioidaan lentoliikenteen 4—7 prosentin kasvusta huolimatta pysyvän vuoden 1999 tasolla, eli ennakoitu liikevaihto on 1 073 miljoonaa markkaa. Laitoksen investoinnit pysyvät edelleen korkealla tasolla eli noin 500 miljoonan markan suuruisina.

Liikenneministeriön toimintamenoihin esitetään 73 miljoonaa markkaa sekä tutkimukseen ja kehittämiseen 74 miljoonaa markkaa.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Perustelut

Henkilöliikenteen arvioidaan kasvavan noin 2 prosenttia ja tavaraliikenteen 3 prosenttia vuonna 2000. Tietoliikenteen kasvu on huomattavasti nopeampaa.

Lausunnossaan liikennevaliokunta on tarkastellut lähinnä fyysisen liikenteen edellytyksiä.

Liikennepolitiikan lähtökohtana on kestävä kehityksen periaate. Liikennepolitiikalla tuetaan kansantalouden kasvua, parannetaan ympäristön tilaa ja luodaan edellytyksiä logistisen kilpailukyvyyn parantamiselle. Suomalaisen tuotannon kilpailukyvyyn varmistamiseksi tarvittavat kuljetukset tulee hoitaa mahdollisimman vähäisellä liikenteellä ja mahdollisimman pienin yhteiskuntataloudellisin kustannuksin.

Liikenneverkkoa ylläpidetään ja kehitetään koko maassa liikenteen tarpeiden mukaisesti ja sen kunto pyritään säilyttämään nykytasolla. Erityisesti päätieverkolla on pyritty edistämään elinkeinoelämän kuljetusten toimintavarmuutta. Valiokunta toteaa, että myös alemman asteisten liikenneverkkojen liikennöitävyys on turvattava. Valtion talousarvioesityksen mukaisella rahoitustasolla ei voida taata nykyisten liikenneverkkojen kunnan säilymistä. Alemman asteisen tieverkon kuntotaso on heikentynyt ja se heikkenee edelleen.

Liikennevaliokunta toteaa, että liikenneministeriön hallinnonalalla säästötoimet eivät ole enää hyväksyttäviä. Määrärahojen käyttöä on sen sijaan arvioitava uudelleen. Valiokunnan käsityksen mukaan hallinnonalan rahoitusta voidaan tarkastella nykyistä tarkoituksenmukaisemmalla tavalla. Hyvä esimerkki on valtatie 7 Porvoo—Koskenkylä-osuuden rakentaminen niin sanottuna kokonaisrakennushankkeena. Urakkakilpailu johti merkittävään säästöön. Samankaltaista menettelyä voitaneen soveltaa muihinkin valtakunnallisesti merkittäviin liikenneinfrastruktuurihankkeisiin. Valiokunnan käsityksen mukaan on vielä kerran tehokkaasti selvitettävä, voidaanko merkittävien hankkeiden rahoitus ratkaista pääsääntöisesti ns. kokonaisrakennushankkeina.

Liikennevaliokunta pitää hyvänä liikenneministeriön pääluokan selvitysosassa esitettyjä turvallisuustavoitteita. Valiokunta pitää tärkeänä, että eri hallinnonalat toimivat yhteistyössä liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Tästä näkökulmasta liikennevaliokunta kiinnittää huomiota myös sisäasiainministeriön ja opetusministeriön pääluokkiin. Liikennevaliokunta pitää tärkeänä, että poliisille turvataan riittävät toimintaresurssit liikennevalvontaan ja opetusmi-

nisteriön hallinnonalalla osoitetaan riittävät määrärahat liikenneturvallisuukskasvatukseen.

Liikenneministeriön hallinnonalalla liikenneturvallisuuden kannalta keskeisen kokonaisuuden muodostavat tiemäärärahojen käyttö ja joukkoliikenteen kehittäminen. Alempiasteisten teiden heikentyvä kunto on myös liikenneturvallisuuden kannalta ongelma. Liikennevaliokunnan käsityksen mukaan on perusteltua siirtää määrärahojen käytön painopistettä alempiasteisen tieverkon kunnossapitoon ja parantamiseen. Joukkoliikenteen osalta valiokunta pitää tärkeänä, että joukkoliikenteen kehittämistyötä jatketaan. Kehittämistyöllä on merkitystä sekä kaupunkimaisissa taajamissa että erityisesti haja-asutusalueilla. Uusien joukkoliikennemuotojen ja liikennepalvelujen kehittämiseksi on osoitettava riittävät resurssit.

Eritiskysymyksiä liikennevaliokunta käsittelee tierahoitusta, merenkulkua, alueellista kuljetustukea ja ilmailua.

Merenkulun tuki

Selvitysten mukaan Suomen kauppalaivaston kansainvälinen kilpailukyky on selvästi heikentynyt.

Euroopan unionin komission kannan mukaan Euroopan unionin jäsenvaltiot voivat eri toimenpitein turvata kansallisen merenkulun asemaa kansainvälisessä kilpailussa. Useat Suomen kanssa kilpailevat EU-maat ovatkin alentaneet merenkulun kustannuksia verotuksen kautta ja eri tukimuodoin.

Liikennevaliokunnan käsityksen mukaan suomalaisten kauppa-alusten kustannustaso tulisi saattaa eurooppalaisittain kilpailukykyiseksi. Mikäli lisätukitoimenpiteisiin ei ryhdytä, suomalaisen kauppalaivaston kilpailukyky heikkenee edelleen olennaisesti. Päätöksillä on myös ympäristöpoliittisia vaikutuksia ja huoltovarmuuden turvaaminen jo sellaisenaan edellyttää riittävää, kansallisessa alusrekisterissä olevaa aluskantaa.

Suomalaisten varustamoiden kilpailuasema ja merenkulkijoiden työllisyys on turvattava käyttämällä vastaavia keinoja kuin muut Euroopan unionin jäsenvaltiot. Liikennevaliokunta toteaa,

että ns. ulosliputusten välttämiseksi toimenpiteet ovat kiireellisiä, sillä aluksia on jo myyty ulkomaille ja uutta aluskantaa on merkitty kilpailijamaiden alusrekisteriin.

Rakenteellisesti tärkein ja ajankohtaisin toimenpide on tällä hetkellä varustamoiden verotuksen kehittäminen. Verotusta tulisi kehittää siten, että se luo nykyistä paremmat edellytykset tonniston uusimiselle ja ottaa riittävästi huomioon varustamotoiminnan erityispiirteet. Varustamotoiminnan poikkeuksellinen luonne ja Euroopan yhteisön komission hyväksymät valtion tukea koskevat ohjeet huomioon ottaen tulisi nopeasti selvittää Suomen olosuhteisiin soveltuvan ns. tonnistoveron käyttöönotto.

Ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annettavan lain soveltamisalaa ja valtioneuvoston laajuutta on tarkistettava siten, että veroennakoiden ja työnantajan maksamien sosiaaliturvamaksujen ohella myös muut lakisääteiset sosiaalikulut voidaan palauttaa varustamoille.

Alushankintojen rahoituksen korkotukijärjestelmän käyttö sopii hyvin erityisesti Suomen olosuhteisiin sopivien korkealaatuisten tonnistojen hankintaan. Kysymykseen tulisivat tällöin erityisesti hyvin jäissä liikkuvat alukset. Suomalaisen varustamoiden käyttökulujen alentamiseksi on tarkasteltava uudelleen, voidaanko säännölliseen linjaliikenteeseen myöntää luotauslupia nykyistä enemmän.

Yksityisteiden valtioapu

Talousarvioesityksen mukaan valtioapu yksityisteiden kunnossapitoon ja parantamiseen on 36 milj. mk eli 9 milj. mk vähemmän kuin kuluvana vuonna.

Liikennevaliokunta on toistuvasti talousarviolausunnoissaan kiinnittänyt huomiota yksityisteiden kunnan tason heikentymiseen.

Yksityisiä teitä käytetään mm. henkilö- ja tavaraliikenteeseen sekä palo- ja pelastustoimeen. Myös metsäteollisuuden tärkeitä kuljetuksia suoritetaan yksityisteillä.

Liikennevaliokunnan käsityksen mukaan selkein yksittäinen syy yksityisten teiden kunnan yhä nopeutuvaan heikkenemiseen on voimakas valtionavun väheneminen. Tiekatut eivät ole

toteuttaneet tarpeellisia kunnostustoimia. Valtionavustusten poistaminen on lisännyt tieosakkaiden tienpitokustannuksia ja kunnat ovat joutuneet nostamaan avustustensa tasoa. Kuntien mahdollisuudet avustustason nostamiseen ovat kuitenkin rajoitetut ottaen huomioon kuntien taloustilanteen. Myös tarpeelliset peruserärahat on samasta syystä usein jätetty tekemättä.

Liikennevaliokunta esittää, että valtionapua yksityisten teiden kunnossapitoon ja parantamiseen lisätään. Liikennevaliokunnan käsityksen mukaan perustienpidon määrärahoista voidaan talousarvion sisäisenä siirtona lisätä määrärahoja alemman asteisen tieverkon sekä yksityisten teiden kunnossapitoon ja parantamiseen.

Liikennevaliokunta ehdottaa, että Tielaitoksen 68,5 miljoonaa markkaa kasvaneista määrärahoista osoitetaan lisäyksenä 30 miljoonaa markkaa yksityisten teiden kunnossapitoon ja parantamiseen. Määrärahan saisi käyttää ensisijaisesti kuljetuksellisesti ja liikenteellisesti merkittävien teiden kunnossapitoon ja parantamiseen.

Alueellinen kuljetustuki

Kuljetusten alueellisesta tukemisesta annettu laki (954/1981) tuli voimaan 1.1.1982. Lain voimaantulosäännöksen mukaan lakia sovelletaan kuljetuksiin, jotka tapahtuvat vuosien 1982—1999 aikana. Kuljetustukea maksetaan syrjäisille ja harvaan asutuille seuduille sijoittuneille pienille ja keskisuurille yrityksille. Kuljetustuki on tarkoitus lopettaa.

Liikennevaliokunta toteaa, että kuljetustuen lopettamisen taloudelliset vaikutukset valtion talouteen ovat niin vähäiset ja kuljetustuen merkitys yksityisille yrityksille niin merkittävä, että

vanhat perusteet kuljetustuen jatkamiselle ovat olemassa.

Laki kuljetusten alueellisesta tukemisesta on edistänyt työllisyyttä. Nykyisessä suhdanne- ja työllisyystilanteessa kuljetustuen lakkaaminen voimistaisi yritysten muuttoliikettä alueille, joissa on jo työvoimapulaa.

Liikennevaliokunta esittää, että alueellista kuljetusten tukemista jatketaan edelleen, kunnes on selvitetty ja päätetty, miten pitkiin etäisyyksiin perustuva kuljetustukijärjestelmä korvataan.

Lentopaikkojen rakentaminen ja ylläpito

Valtion tukea on vuodesta 1972 jaettu ilman reittiliikennettä oleville lentokentille kunnostus- ja peruserärahoitukseen. Tukea saavia kenttiä ovat pitäneet operointikelpoisina ilmailuharrastajat, ilmailukerhot ja vapaaehtoisjärjestöt. Valtion tuen poistaminen uhkaa lakkauttaa myös kuntien antaman tuen, jolloin kyseisillä kentillä kehitys, operointivalmius ja harrastusilmailu menettävät toimintaedellytyksensä.

Liikennevaliokunta esittää, että valtion talousarvion 31.52.41 momentin tarkoittamaa valtionapua eräiden lentopaikkojen rakentamiseen ja ylläpitoon voidaan edelleen käyttää ilman reittiliikennettä olevien lentokenttien avustamiseen.

Lausunto

Lausuntonaan liikennevaliokunta kunnioittavasti esittää,

että valtiovarainvaliokunta ottaa huomioon, mitä edellä on esitetty.

Helsingissä 5 päivänä lokakuuta 1999

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj. Erkki Pulliainen /vihr
vpj. Annika Lapintie /vas
jäs. Jyri Häkämies /kok
Marjukka Karttunen-Raiskio /kok

Pauli Saapunki /kesk
Ismo Seivästö /skl
Timo Seppälä /kok
Lasse Virén /kok

LiVL 6/1999 vp — HE 40/1999 vp

Raimo Vistbacka /ps
Matti Vähänäkki /sd
Harry Wallin /sd

vjäs. Katri Komi /kesk
Esa Lahtela /sd.