

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2023

Valtiovarainvaliokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2023 (HE 154/2022 vp): Asia on saapunut liikenne- ja viestintävaliokuntaan mahdollisen lausunnon antamista varten valtiovarainvaliokunnalle. Määräaika: 27.10.2022.

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:

- yksikön johtaja Timo Kievari, liikenne- ja viestintäministeriö
- yksikön johtaja Mikko Nygård, liikenne- ja viestintäministeriö
- osastopäällikkö Olli-Pekka Rantala, liikenne- ja viestintäministeriö
- talousjohtaja Sirpa Korhonen, Liikenne- ja viestintävirasto
- johtaja Ari-Pekka Manninen, Väylävirasto
- hallintojohtaja Marko Viljanen, Ilmatieteen laitos

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:

- Valtion liikuntaneuvosto
- VR-Yhtymä Oy
- Suomen Kuntaliitto
- Autoliitto ry
- Autotuoajat ja -teollisuus ry
- INFRA ry
- Linja-autoliitto
- Pyöräliitto
- Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
- Suomen Paikallisliikenneliitto ry
- Suomen Tieyhdistys
- Tietoliikenteen ja tietotekniikan keskusliitto FiCom ry

Valiokunta on saanut ilmoituksen, ei lausuttavaa:

- Jyväskylän ammattikorkeakoulu - JYVSECTEC

Valiokunnan lausunto LiVL 31/2022 vp

VALIOKUNNAN PERUSTELUT

Perusväylänpito

(1) Perusväylänpidossa priorisoidaan liikenneverkon päivittäisen liikennöitävyyden vaatimat toimet, vilkasliikenteisen ja elinkeinoelämälle merkittävän verkon kunto sekä liikenneturvallisuus ja digitalisaation tuomat mahdollisuudet. Valiokunta pitää hyvänä, että kaikissa toimenpiteissä pyritään huomioimaan parlamentaarisen liikennejärjestelmäsuunnitelman asettamat tavoitteet, joita ovat saavutettavuus, tehokkuus ja kestävyys mukaan lukien ilmastonmuutoksen hillintä. Valiokunta korostaa liikenneverkon merkitystä kansalaisten hyvien elinolosuhteiden ja elinkeinoelämän toimintaedellytysten parantamisen lisäksi myös huoltovarmuuden turvaamiseksi.

(2) Valiokunta kantaa huolta siitä, että perusväylänpidon rahoitustilanne on saadun selvityksen mukaan lisärahoituksesta huolimatta vaikea. Rakentamisen kustannustaso on noussut ja rahoituksen ostovoima on heikentynyt huomattavasti kuluneen vuoden aikana. Kustannuksia yleisesti kuvaava maarakennusindeksi nousi elokuusta 2021 elokuuhun 2022 noin 15 %. Indeksien kohoamiseen on vaikuttanut mm. moottoripolttoöljyn, bitumin ja metallituotteiden kallistuminen.

(3) Hallitus lisäsi budjettiriihessä vuoden 2023 noin 1,2 miljardin euron kehystasoon 50 miljoonaa euroa kustannustason nousun johdosta. Kustannustason nousua kompensoimaan lisätystä 50 miljoonan euron lisärahoituksesta pääosa käytetään tieverkon päällystysohjelman kasvattamiseen tieverkon kunnan ja korjausvelan hallitsemiseksi. Valiokunta korostaa, että tulee myös harkita perusväylänpidon määrärahatason sitomista kustannusindeksiin.

Korjausvelka. (4) Korjausvelka muodostuu huonokuntoisen, korjaustarpeessa olevan väyläomaisuuden korjauskustannusten yhteenlasketusta summasta. Vuoden 2022 alussa valtion väyläomaisuuden korjausvelan määrä oli hieman alle 2,9 miljardia euroa. Siitä maanteille kohdistui hieman alle 1,6 ja rautateille hieman alle 1,3 miljardia euroa ja vesiväyliin 35 miljoonaa euroa. Vuoden 2022 lopussa korjausvelkaa arvioidaan olevan noin 3 miljardia euroa.

(5) Tie- ja rataverkon korjausvelka lisääntyy valiokunnan saaman selvityksen mukaan vuonna 2023 ja edelleen lähivuosina johtuen sekä korjauskustannusten noususta että rahoituksen niukuudesta suhteessa ylläpidettävään verkkoon. Karkea arvio korjausvelasta vuoden 2023 lopun tilanteessa on 3,1 miljardia euroa ilman indeksikorjausta. Rahoituksen ostovoima on heikentynyt maarakennuskustannusindeksiin ja sen osaindeksien nousua mukaillen, mikä nostaa korjauskustannuksia. Rataverkolla pääväylillä on huomattavia peruskorjaustarpeita rakenteiden ikääntymisen vuoksi. Kunnan osalta erityisenä haasteena ovat laaja vähäliikenteinen tieverkko mukaan lukien yksityistiet sekä siltojen ja rataverkon kasvavat peruskorjaustarpeet. Valiokunta kantaa erityistä huolta alemman asteisen tieverkon kunnosta ottaen huomioon sen merkitys huoltovarmuudelle ja pitää tärkeinä riittäviä määrärahoja alemman asteisen tieverkon kunnan turvaamiseksi.

(6) Korjausvelan laskuun kääntämisen mahdollisuutta on syytä arvioida tulevalla hallituskaudella huomioon ottaen Liikenne 12 -suunnitelmassa esitettyjä perusväylänpidon rahoitustasoja, joissa on tärkeää huomioida maarakennuskustannusten indeksikorjaus.

Valiokunnan lausunto LiVL 31/2022 vp

Joukkoliikenne mukaan lukien lentoliikenne

(7) Joukkoliikenne on saanut tällä hallituskaudella merkittävää rahoitusta peruspalveluiden turvaamiseen. Keskeisin tavoite linja-autoalan kannalta on edelleen rahoituksen pitkäjänteinen turvaaminen.

(8) Valiokunta korostaa, että peruspalvelujen turvaamisen, joukkoliikenteen edistämisen ja siten ilmastopolitiikan tavoitteiden kannalta on edelleen arvioitava joukkoliikenteen rahoituksen kestävä tasoa. Saadun selvityksen mukaan epidemiasta johtuva liikenteen vähentymä on toki elpymässä, mutta sen ei arvioida palautuvan nopeasti entiselle tasolle, mm. etätöiden takia. Tämän lisäksi hintojen nousu, erityisesti polttoaineiden osalta, on realisoitunut toimialalla noin 10 %:n vuositasoinflaationa. Valiokunnan huomiota on kiinnitetty siihen, että nämä tekijät johtavat siihen, että nyt puheena olevassa talousarvioesityksessä olevat joukkoliikenteen määrärahat ovat johtamassa palvelutasotavoitteisiin nähden merkittävästi alentuvaan palvelutarjontaan.

(9) Valiokunta kiinnittää huomiota joukkoliikenteen moninaisuuteen ja eri liikennemuotojen tarvitsemiin investointeihin ja tukiin. Kaupunkiseutujen osalta linja-auto- ja raideliikenteen muodostama paikallisliikenne on joukkoliikenteen keskeinen osa. Junaliikenne muodostaa saadun selvityksen mukaan hiilineutraalin joukkoliikenneverkoston ja elinkeinoelämän ympäristöystävällisten kuljetusten rungon koko Suomessa, johon muut liikennemuodot ja alueelliset liikennejärjestelmät kytkeytyvät. Valiokunta kiinnittää myös huomiota Liikenne 12 -suunnitelman kolmen tunnin saavutettavuuden tavoitteeseen ja lentoliikenteen merkitykseen joukkoliikenteen osana ja tavoitteen toteuttajana. Kävely ja pyöräily kevyen liikenteen väylineen, yksityisautoilu liityntäliikenteen pysäköintipaikkoineen ja taksiliikenne täydentävät näitä joukkoliikenneverkkoja.

(9a) Valiokunta pitää hyvänä, että Liikenne- ja viestintävirasto on päättänyt asettaa julkisen palveluvelvoitteen viidelle yhteysvälille, joilla lentoliikenne ei markkinaehtoisesti toteudu. Lentoliikenteen ja lentokenttäverkoston merkitys alueiden elinkeinoelämälle on merkittävä, ja lentoliikenteellä on tärkeä merkitys alueiden elinvoimalle, sosiaaliselle kehitykselle ja saavutettavuudelle. On kuitenkin toivottavaa, että lentoliikenne saadaan toimimaan markkinaehtoisesti näillekin paikkakunnille, jotta Suomen nykyinen lentokenttäverkko saadaan turvattua ja mahdollistettua lentoliikenteen kehittäminen vähäpäästöisemmällä mahdollisesti sähköisillä ja ehkä pienemmällä lentokoneilla.

(10) Asiantuntijakuulemisessa on ehdotettu koko julkisen sektorin joukkoliikenteen hankintatoiminnan kokonaisuudistusta, jonka yksi osa tulee olla ilmastopolitiikan nykyistä tehokkaampi toteuttaminen.

Verotus. (11) Talousarvioon sisältyvää arvonlisäverolain väliaikaista muutosta henkilökuljetuspalvelujen määräaikaisesta nollaverokannasta on asiantuntijakuulemisessa pidetty erityisen kannatettavana. Toimialan ja erityisesti joukkoliikenteen kuluttajahintojen kannalta myönteiset veromuutokset korostuvat epidemia-ajan haasteiden ja merkittävästi kohonneiden polttoainekustannusten jälkeen. Esitys on toki saanut kritiikkiä hallinnollisten kustannusten lisääntymisen vuoksi, mutta politiikkakeinona se on sekä tehokas että oikeudenmukainen, koska sen piiriin kuuluisivat kaikki alalla toimivat yritykset. Nollaverokannan rinnalla yritysten ostojen alv-vähennys-oikeus on keskeinen osa tätä veroratkaisua.

Valiokunnan lausunto LiVL 31/2022 vp

(12) Asiantuntijakuulemisessa on pidetty välttämättömänä uudistaa koko liikenteen verotus ja hinnoittelu ohjaamaan haluttuun tulevaisuuteen ja turvaamaan liikennejärjestelmän rahoitus. On katsottu, että sääntelyn tulee tukea kulkumuotomuutosta, päästövähennyksiä ja pienentää muita liikenteen haittoja ympäristölle, turvallisuudelle ja liikennejärjestelmän toimivuudelle.

Kyberturvallisuus

(13) Suomen turvallisuusympäristön muutos korostaa kyberturvallisuuden roolia yhteiskunnassa. Useita Liikenne- ja viestintäviraston ja sen Kyberturvallisuuskeskuksen kyberturvallisuustehtäviä ei voida enää hoitaa nykyisillä resursseilla näiden tehtävien nykyisen vaatimustason mukaisella suorituskyvyllä. Valiokunta toteaa tyytyväisyydellä, että nämä haasteet on huomioitu nyt käsiteltävänä olevassa talousarvioesityksessä.

(14) Valiokunnan huomiota on asiantuntijakuulemisessa kuitenkin kiinnitetty siihen, että kansallista kyberturvallisuuden korjausvelkaa jää vielä esitetyn lisärahoituksen jälkeenkin. Lisäksi muun muassa mahdollisen Nato-jäsenyyden aiheuttamat lisäykset viraston ja sen Kyberturvallisuuskeskuksen kyberturvallisuus- ja muihin tehtäviin tulevat edelleen tarvitsemaan lisärahoitusta. Valiokunta korostaa tämän vuoksi, että on välttämätöntä pitää huolta myös huoltovarmuuden näkökulmasta riittävästä määrärahoista tulevien tehtävien hoitamiseksi ja mahdollisten uhkien torjumiseksi.

(15) Edellä esitetyn vuoksi valiokunta esittää, että valtiovarainvaliokunta ehdottaa eduskunnan hyväksyttäväksi lausuman kyberturvallisuuden turvaamiseksi vaadittavien määrärahojen seuraamisesta ja riittävän rahoituksen turvaamisesta.

Eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto seuraa kyberturvallisuuden turvaamiseksi vaadittavia määrärahoja ja ryhtyy toimenpiteisiin riittävien määrärahojen turvaamiseksi.

VALIOKUNNAN PÄÄTÖSESITYS

Liikenne- ja viestintävaliokunta esittää,

että valtiovarainvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon ja

että valtiovarainvaliokunta ehdottaa eduskunnan hyväksyttäväksi lausuman (Valiokunnan lausumaesitys).

Valiokunnan lausumaesitys

Eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto seuraa kyberturvallisuuden turvaamiseksi vaadittavia määrärahoja ja ryhtyy toimenpiteisiin riittävien määrärahojen turvaamiseksi.

Valiokunnan lausunto LiVL 31/2022 vp

Helsingissä 20.10.2022

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Suna Kymäläinen sd
varapuheenjohtaja Ari Torniainen kesk
jäsen Pekka Aittakumpu kesk
jäsen Heikki Autto kok
jäsen Sandra Bergqvist r
jäsen Seppo Eskelinen sd
jäsen Petri Huru ps
jäsen Juho Kautto vas
jäsen Jari Kinnunen kok
jäsen Jouni Kotiaho ps
jäsen Johan Kvarnström sd
jäsen Joonas Könttä kesk
jäsen Sheikki Laakso ps
jäsen Jenni Pitko vihr
jäsen Mirka Soinikoski vihr
jäsen Paula Werning sd

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Mika Boedeker

Valiokunnan lausunto LiVL 31/2022 vp Eriävä mielipide 1

Eriävä mielipide 1

Perustelut

Kokoomuksen valiokuntaryhmä katsoo, että käsiteltävässä talousarvioesityksessä on useita puutteita, joista keskeisimmät koskevat väyläverkon rahoitustasoa, meriliikenteen väylämaksuja, Yleisradion rahoitusta ja ammattidieselii. Puutteet talousarvioesityksessä tulee korjata, jotta talousarvio ohjaa liikennesuunnittelua, perusväylänpitoa ja väyläverkon kehittämistä sekä kansantaloutemme kilpailukykyä kestävämpään ja kilpailukykyisempään suuntaan samalla, kun hallituksen kestävämmälle tasolle kiihdyttämään valtion velkaantumista jarrutetaan.

12-vuotinen liikennesuunnitelma, perusväylänpidon ja väyläverkon kehittämisen rahoitustasot

Eduskunta on kuluvalle vaalikaudella sopinut historiallisesta mm. liikenneväylien rahoitusta käsittelevästä strategisesta Liikenne 12 -suunnitelmasta. Paperissa on sovittu pitkän jätteen rahoitustasoista niin perusväylänpidon kuin myös väyläverkon kehittämisen suhteen aina vuoteen 2032 asti. Ajatuksena on mm. se, että väyläverkkoon muodostunutta jopa kolmeen miljardiin euroon kasvanutta korjausvelkaa saadaan lyhennettyä pitkäjänteisesti ilman poukkoilua.

Kokoomuksen valiokuntaryhmä pitää ongelmallisena, että niin vuotuisissa budjettikäsittelyissä kuin myös julkisen talouden suunnitelmissa (JTS) perusväylänpitoon ja väyläverkon kehittämiseen ei ole varattu riittäviä määrärahoja. Määrärahatasoa on aina jouduttu korjaamaan budjetti-prosessin aikana. On ongelmallista parlamentarismien uskottavuuden kannalta, että eduskunnassa saavutettua sopua ei ole kyetty noudattamaan käytännössä.

Tästä syystä kokoomuksen valiokuntaryhmä vaatii, että jatkossa valtioneuvosto ja ministeriöt ottavat niin talousarviotyössään kuin myös pidemmän aikavälin julkisen talouden suunnittelussa rahoituksen lähtötasoksi perusväylänpidolle ja väyläverkon kehittämiseksi parlamentaarisesti sovitun 12-vuotisen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman rahoitustason.

Väylämaksut

Hallituksen talousarviossa arvioidaan väylämaksua kannettavaksi puolitetuna 45 miljoonan euron edestä vuoden 2023 aikana. Väylämaksua on kannettu puolitetuna vuodesta 2015 asti, ja puolitusta jatketaan ainakin vuoden 2023 loppuun asti.

Suomi on vientivetoinen kansantalous, jonka hyvinvointi pohjautuu kilpailukykyiseen vientiteollisuuteen ja ulkomaankauppaan. Suomi on logistisesti Manner-Euroopasta tarkasteltuna syrjäinen reunatalous, jonne logistiset väylät ovat rajatut. On siis elintärkeää, että vientivetoinen talous ei itse säädi vientiä rasittavaa lainsäädäntöä. Laivaliikenne on keskeinen osa maamme huoltovarmuutta ja kilpailukykyämme korvaamaton kivijalka.

Kokoomuksen valiokuntaryhmä katsoo, että väylämaksujen poistamisella olisi merkittävä vaikutus maamme kilpailukykyyn parantamiseen, ja kannattaa siksi väylämaksulain kumoamista.

Valiokunnan lausunto LiVL 31/2022 vp
Eriävä mielipide 1

Yleisradion rahoitus

Valtio siirtää vuosittain satoja miljoonia euroja valtion televisio- ja radiorahastoon. Tällä rahastoon tehtävällä siirroilla kustannetaan Yleisradio Oy:n tuottamien julkisten palveluiden kustannuksia. Momentin 31.20.60 määrärahoja korotetaan indeksin mukaan vuosittain. Tämä on vuosien aikana johtanut siihen, että Yleisradio Oy:n vuosittainen rahoitustaso on noussut lähes 600 miljoonaan euroon. Korotuksen perusteena on ns. Yle-indeksi, joka muodostuu elinkustannusindeksistä (1/3) ja ansiotasoindeksistä (2/3).

Kokoomuksen valiokuntaryhmä katsoo, että jatkuvasti kasvava määrärahataso, joka ei ota huomioon esim. kaupallisen median kohtaamia suhdannevaihteluja ja markkinapaineita, on luonut tilanteen, jossa Yleisradion koko suhteessa kaupalliseen mediakenttään on kasvanut kohtuuttoman suureksi. Sen määräraha on immuuni suhdannevaihteluille tilanteessa, jossa valtion velkaantumisen on noussut kestäättömälle tasolle.

Kokoomuksen valiokuntaryhmä katsoo, ettei Yleisradio saa olla julkisen talouden sopeutustoimien ulottumattomissa. Siksi sen rahoitustasoa tulee tarkastella alaspäin ja kaikki lainsäädäntö, joka suojelee Ylen rahoitustason koskemattomuutta, tulee purkaa.

Ammattidiesel

Hallitus päätti keväällä tukea ns. ammattidieselverotuen valmistelua auttamaan logistiikka-alan ahdinkoon joutuneita yrityksiä. Kokoomus ei hyväksy, että esitystä ei ole vielä annettu. Tällä hetkellä on epäselvää, onko hallitus ensinkään valmistelemassa ja antamassa eduskunnalle esitystä ammattidieselistä saati onko tämän rahoitus huomioitu talousarviossa. Kokoomus vaatii ammattidieseltuen kiirehtimistä ja huomioimista jo nyt käsitellyssä olevassa talousarviossa vuodelle 2023.

Mielipide

Edellä olevan perusteella esitämme,

että valtiovarainvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon ja

että valtiovarainvaliokunta ehdottaa eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lausumat:

Eduskunta edellyttää, että hallitus ryhtyy lainvalmistelutoimenpiteisiin, joilla väylämaksulaki kumotaan pysyvästi 1.1.2023 alkaen.

Eduskunta edellyttää, että hallitus muuttaa lakia televisio- ja radiorahastosta ja muuta lainsäädäntöä siten, että Yleisradio Oy:n rahoitustaso valtion budjetista palautetaan vuoden 2019 tasolle ja määrärahoja momentille 31.20.60 voidaan jatkossa muuttaa tavallisella budjettiprosessilla.

Eduskunta edellyttää, että hallitus ja ministeriöt mitoittavat jatkossa perusväylänpidon, väyläverkon kehittämisen ja elinkaarihoitushankkeiden budjettimomentit lähtötasol-

Valiokunnan lausunto LiVL 31/2022 vp
Eriävä mielipide 1

taan parlamentaarisen 12-vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaisesti niin talousarvioneuvotteluissa kuin myös JTS-valmistelussa.

Eduskunta edellyttää, että hallitus tuo eduskuntaan kiirehtien lain ammattidieseltuen säättämisestä ja että tämän budjettivaikutukset huomioidaan vuoden 2023 talousarviossa.

Helsingissä 20.10.2022

Heikki Autto kok
Jari Kinnunen kok

Valiokunnan lausunto LiVL 31/2022 vp
Eriävä mielipide 2

Eriävä mielipide 2

Perustelut

Ensi vuonna alijäämä kääntyy uudelleen kasvuun talouskasvun hidastuessa. Myös tulevina vuosina julkinen talous pysyy selvästi alijäämäisenä. Julkisyhteisöjen tulojen ja menojen välisen rakenteellisen epätasapainon vuoksi julkisessa taloudessa on mittava kestävyysvaje. Talouden näkymät ovat heikentyneet edelleen kevään jälkeen. Venäjän aloittaman hyökkäyssodan jatkuminen Ukrainassa lisää niin ikään epävarmuutta. Myös energiasiirtymä on nopeutumassa, mikä aiheuttaa ainakin lyhyellä aikavälillä kustannuksia. Haasteellisesta taloustilanteesta huolimatta hallitus jatkaa jäärpäisesti valitsemallaan tiellä, eli se harjoittaa yhä ylikireää ilmastopolitiikkaa, mikä tulee maksamaan sekä maamme perusteellisuudelle että kansalaisille paljon niin asumisen, elämisen kuin liikkumisenkin suhteen. Osattomaksi tästä hallituksen politiikasta ei jää myöskään maa- ja metsätaloussektori.

Perussuomalaisten eduskuntaryhmä haluaa panostaa Suomeen ja suomalaisiin tarjoamalla maallemme uuden, paremman sekä oikeudenmukaisemman suunnan, ei ainoastaan ensi vuodelle vaan myös yli vaalikausien ulottuvalle ajalle. Tämä edellyttää rakenteellista uudistusta ja uudenlaista ajattelua, jotta nykyiset epäkohdat yhteiskunnassamme voidaan korjata ja kansalaisia jakava eriarvoistumiskehitys pysäyttää etenkin ylikireän ilmastopolitiikan ja puhtaasti ideologisten vihervaateiden osalta.

Toisin kuin hallituksella Perussuomalaisten eduskuntaryhmän politiikan ytimessä ja sen lähtökohdana on aina suomalaisten kansallinen etu. Ketään ei jätetä yksin. Kaikille suomalaisille taataan hyvät edellytykset menestymiseen työn ja yrittämisen kautta. Puolustamme myös toiminnallemme maamme yritysten kilpailukykyä ja huoltovarmuutta.

Valiokuntaryhmämme oudoksuu kovasti sitä, että lähes kaikissa talousarvion toimenpiteissä on huomioitu niiden ilmastovaikutukset ylikireää ilmastopolitiikkaa mukaillen. Hallitusohjelman mukaan energia- ja ilmastopolitiikan päästövähennystavoitteiden on vastattava kansalliseen hiilineutraaliustavoitteeseen, jonka mukaan Suomen tulee olla hiilineutraali vuonna 2035. Tämä vaatii laaja-alaisia toimenpiteitä, joista kärsivät, kuten edellä on todettu, sekä Suomen kansa että elinkeinoelämämme, jolle hallituksen toimet aiheuttavat suoranaista kilpailukykyhaittaa.

Tämän johdosta sekä valiokuntaryhmämme että eduskuntaryhmämme esittävät, että väylämaksut poistetaan kokonaan. Tämä auttaisi etenkin merenkulkua ja kyseiselle elinkeinolle tulleita ja tulossa olevia taloudellisia rasituksia. Tämä ei ratkaisisi täysin kilpailukykyongelmaa, mutta se parantaisi huomattavasti suomalaisten yritysten asemaa kovassa kilpailuasetelmassa varsinkin nyt, kun sähkön korkea hinta sekä polttoaineverot -ja niiden korotukset maassamme tuovat kotimaisille yrityksille jo huomattavia lisäkustannuksia. Lisäksi väylämaksun poisto toisi toimijoille kaivattuja lisäjoustoja nykyisessä vaikeutuvassa taloudellisessa tilanteessa. Ele myös tukisi merikuljetusten jatkuvuutta maahamme.

Samaten olemme huolissamme siitä, että Venäjän hyökkäyssodan vaikutukset koettelevat maamme vientiä muita maita enemmän ja maailman logistiikkaketjujen häiriöt heijastuvat voimak-

Valiokunnan lausunto LiVL 31/2022 vp
Eriävä mielipide 2

kaampina Suomeen. Pohjoinen ilmasto asettaa esimerkiksi liikenneinframme kovemmalle koe-
tukselle.

Suomen onkin panostettava muita maita enemmän sujuvaan liikenteeseen, sillä eri asiantuntija-
tahojen ennusteen mukaan korjausvelka kasvaa edelleen lähivuodet. Korjausvelka alkaisi pienen-
tyä, mikäli sovitut euromääräiset tasokorotukset tehtäisiin väylänpidon rahoitukseen ja sidottai-
siin rahoitus indeksiin parlamentaarisen ryhmän esityksen mukaisesti. Nyt näin ei ole.

Täten valiokuntaryhmämme esittää, että seuraava eduskunta sitoutuu kaudellaan pitkäjänteiseen
liikenneverkon ylläpitoon ja kehittämiseen (ml. metsätieverkosto).

Niin ikään valiokuntaryhmämme haluaa muistuttaa siitä, että maanteillä kuljetetaan tavaraton-
neista arviolta noin 85 prosenttia. Samaten monet asiantuntijatahot ovat tuoneet esille dieselin vii-
me vuosien veronkorotusten kompensointitarpeen ammattiliikenteelle ammattidieselin eli poltto-
aineveron palautusjärjestelmän avulla, mikä parantaisi myös elinkeinoelämän kilpailukykyä. Tä-
ten esitämme ryhmänä ammattidieselin verotukea kuljetusyrittäjille. Tämä Perussuomalaisten
ajama asia onkin ilmeisesti nyt tulossa valiokunnan asiakirjoihin mukaan.

Neljänneksi valiokuntaryhmämme kritisoi edelleen sitä, että kiristyvälle biopolttoaineiden jake-
luvelvoitteen uralle palataan mahdollisimman pian, sillä jakeluelvoitteen tasoa alennettiin mää-
räaikaisesti tänä vuonna ja sitä jatketaan vielä ensi vuonna. Jotta toiminnasta saataisiin täysimää-
räinen hyöty irti, valiokuntaryhmämme esittää, että jakeluelvoite poistetaan kokonaan. Pidäm-
me tätä valitettavana, että liikenteen biopolttoaineiden jakeluelvoite nostetaan 34 prosenttiin
vuoteen 2030 mennessä.

Lopuksi toteamme sekä valiokuntaryhmänä että eduskuntaryhmänä, että kyse on nyt siitä, että
asiat laitetaan tärkeysjärjestykseen. Tällä hetkellä sähkö on niin kallista, että se vaikuttaa myös
vihreisiin investointeihin. Koska energian hinta vaikuttaa kaikkeen, me emme voi ikään kuin
noukkia "rusinoita pullasta", vaan meidän tulee katsoa kokonaisuutta ja se kokonaisuus tarvitsee
nyt sinivalikoista siirtymää.

Mielipide

Edellä olevan perusteella esitämme,

että valtiovarainvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Helsingissä 20.10.2022

Sheikki Laakso ps
Petri Huru ps
Jouni Kotiaho ps