

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Valtioneuvoston selonteko julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2023—2026

Valtiovarainvaliokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Valtioneuvoston selonteko julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2023—2026 (VNS 2/2022 vp): Asia on saapunut liikenne- ja viestintävaliokuntaan mahdollisen lausunnon antamista varten valtiovarainvaliokunnalle. Määräaika: 19.5.2022.

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:

- osastopäällikkö Laura Eiro, liikenne- ja viestintäministeriö
- yksikön johtaja Mikko Nygård, liikenne- ja viestintäministeriö
- erityisasiantuntija Maria Torttila, liikenne- ja viestintäministeriö
- talousjohtaja Sirpa Korhonen, Liikenne- ja viestintävirasto
- toimialajohtaja Mirja Noukka, Väylävirasto
- hallintojohtaja Marko Viljanen, Ilmatieteen laitos

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:

- Valtion liikuntaneuvosto
- VR-Yhtymä Oy
- Yleisradio
- Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset
- Suomen Kuntaliitto
- INFRA ry
- Keskuskauppakamari
- Linja-autoliitto
- Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK ry
- Pyöräliitto
- Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
- Suomen Taksiliitto ry
- Suomen Tieyhdistys
- Suomen Vesitiet ry
- Tietoliikenteen ja tietotekniikan keskusliitto FiCom ry

Valiokunnan lausunto LiVL 20/2022 vp

Valiokunta on saanut ilmoituksen, ei lausuttavaa:

- Finnair Oyj

VALIOKUNNAN PERUSTELUT

Yleistä

(1) Valtioneuvoston selonteossa julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2023—2026 todetaan, että hallinnonalalle kohdistuu vuositasolla säästöä vuoden 2022—2025 julkisen talouden suunnitelmassa päätetyn 110 miljoonan euron lisäksi 17 miljoonaa euroa, jonka tarkemmasta kohdentamisesta päätetään vuoden 2023 talousarvion yhteydessä. Asiantuntijakuulemisessa on painotettu, että näin suuren säästön kohdentuminen hallinnonalalle on valitettavaa varsinkin huomioiden liikenneverkkoon kohdentuvien talousarviomomenttien nykytaso.

(2) Valiokunta pitää erittäin huolestuttavana, että nykyinen kehystaso ei mahdollista Liikenne 12 -suunnitelmassa ja Fossiilisen liikenteen tiekartassa asetettujen tavoitteiden saavuttamista. Ainoa pidemmän päälle kestävä ratkaisu tilanteeseen on määrärahojen lisääminen Liikenne 12 -suunnitelman mukaiselle tasolle, jolla korjausvelkaa voidaan asteittain vähentää. Liikenne 12 -suunnitelmasta on päätetty parlamentaarisisessa valmistelussa, ja valiokunta pitää erittäin tärkeänä, että suunnitelman toteuttamiseen löydetään tarvittavat määrärahat ja että suunnitelman mukainen investointiohjelma voidaan toteuttaa.

Investointihankkeet

(3) Valiokunta tiedostaa, että muuttuneessa maailmanpoliittisessa tilanteessa Liikenne 12 -suunnitelmassa olevien hankkeiden tärkeysjärjestys on saattanut muuttua. Valiokunta toteaa, että hankkeiden priorisoinnin tarkistusta on hyvä harkita siten, että priorisoidaan korkeimmalle huoltovarmuuteen liittyvät hankkeet ja tämän jälkeen seuraavaksi Suomen elinkeinoelämän toiminnalle ja kilpailukyvyllä tärkeät hankkeet. Vasta näiden etusijalla olevien hankkeiden jälkeen on syytä panostaa hankkeisiin, jotka esimerkiksi parantavat matkustusmukavuutta tai -aikoja. Valiokunta korostaa, että mahdollinen priorisoinnin tarkistus tulee tehdä parlamentaarisisessa järjestyksessä.

Meri- ja vesiliikenne

(4) Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että meriliikenne on välttämätön Suomen elinkeinoelämälle ja huoltovarmuudelle. Tämän vuoksi on tärkeää, että merenkulun ja vesiliikenteen toimivuuteen kiinnitetään huomiota ja pidetään huolta siitä, että Suomessa on tarpeeksi toimivia satamia, jotka ovat myös osa TEN-T-verkostoa.

(5) Saimaan kanavan liikenne on muuttuneen kansainvälisen tilanteen myötä merkittävästi vähentynyt, ja elinkeinoelämälle on erittäin tärkeää, että löydetään korvaavia reittejä kanavan tavaravirroille. Tämän vuoksi on ymmärrettävää, että Saimaan kanavan kunnostamiseen suunniteltuja määrärahoja ei tässä tilanteessa käytetä. On välttämätöntä selvittää Itä-Suomen korvaavia reit-

Valiokunnan lausunto LiVL 20/2022 vp

tejä. Valiokunta korostaa, että määrärahat tulee ehdottomasti käyttää elinkeinoelämälle välttämättömiin korvaaviin raide- ja tieliikenteen kuljetusreitteihin.

Perusväylänpito ja korjausvelka

(6) Valtioneuvoston julkisen talouden suunnitelmaa koskevan selonteon mukaan väylänpidossa painotetaan liikenneverkon päivittäisen liikennöitävyyden vaatimia toimia sekä korjausvelan kasvun pysäyttämistä ja sen vähentämistä. Väylävirasto priorisoi selonteon mukaisesti liikenneverkon päivittäistä liikennöitävyyttä. Korjausvelan kasvun pysäyttäminen ja vähentäminen ei saadun selvityksen mukaan kuitenkaan ole mahdollista kehyspäättöksen mukaisella rahoitustasolla.

(7) Liikenne 12 -suunnitelman laatimisvaiheessa kustannustason arvioitiin nousevan keskimäärin 2,5 % vuodessa. Kustannustason nousu on kuitenkin kuluneen vuoden aikana ollut poikkeuksellisen voimakas. Tilastokeskuksen mukaan maarakennusalan kustannukset nousivat 11,3 % vuoden 2021 maaliskuusta vuoden 2022 maaliskuuhun. Valiokunta kiinnittää huomiota myös siihen, että perusväylänpito on nettobudjetoitu momentti. Tuloista suurimman osan muodostaa ratamaksun tuotto, josta Venäjän liikenne on muodostanut vuosittain noin 12 miljoonaa euroa. Tämä tuotto jäänee jatkossa saamatta.

(8) Kehyspäättöksen mukaisella perusväylänpidon rahoitustasolla liikenneverkkojen parantamista ja korjaamista vähennetään suunnitellusta. Saadun selvityksen mukaan parantamisessa karsinta kohdistuu Liikenne 12 -suunnitelman mukaisiin teemoihin. Näitä ovat tieverkolla elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä, liikenneturvallisuutta sekä kävelyä ja pyöräilyä edistävät kohteet, rataverkolla muun muassa tasoristeysturvallisuus sekä ratojen linjaosuuksien ja ratapihojen parantaminen. Korjauksissa vähennykset kohdistuvat tieverkon osalta erityisesti päällystetylle tieverkolle. Vuoden 2023 päällystysohjelmasta arvioidaan tulevan ennätyksellisen lyhyt. Myös siltojen korjauksia joudutaan vähentämään. Rataverkolla leikkaukset kohdistuvat rataverkon routa- ja pehmeikköalueiden, päällysrakenteiden, siltojen ja tunneleiden korjauksiin sekä vaihteiden vaihtoihin.

(9) Valiokunta pitää erityisen huolestuttavana, että väyläverkon korjausvelan arvioidaan kasvavan kehyskaudella tämänhetkisestä noin 2,9 miljardista selkeästi yli 3 miljardiin euroon. Valiokunta pitää ensiarvoisen tärkeänä, että perusväylänpitoon ja korjausvelan torjumiseen osoitetaan pidemmällä tähtäimellä tarvittavat määrärahat.

Vihreä siirtymä

(10) Valiokunnan näkemyksen mukaan liikennejärjestelmällä ja erityisesti joukkoliikennejärjestelmällä on olennainen merkitys yhteiskunnan toimivuuden ja vihreän siirtymän kannalta. Joukkoliikenteen näkökulmasta palvelutasoa ylläpitävän rahoituksen tarve säilyy korkeana sekä kaupunkien että valtion järjestämässä liikenteessä. Saadun selvityksen mukaan koronaviruksen jälkeinen polttonesteiden hinnannousu vaikuttaa määrärahatarpeeseen siitä huolimatta, että hallitus on linjannut kuljetusalan kustannustuesta, jakeluvuoroituksen määräaikaisten alentamisesta ja ns. ammattidieselin valmistelusta.

Valiokunnan lausunto LiVL 20/2022 vp

(11) Hallitusohjelmaa toteuttavassa Kansallisessa kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa (2018) on määritelty kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman tasoksi 30 miljoonaa euroa vuodessa (2019—2023), jotta tavoiteltu 30 %:n kasvu kävely- ja pyöräilymatkojen määrässä on mahdollista saavuttaa vuoteen 2030 mennessä. Valiokunta katsoo, että kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman mukainen vähintään 30 miljoonan euron taso tulee turvata tulevina vuosina.

Kyberturvallisuus

(12) Selonteon mukaan vuosittainen lisärahoitus kyberturvallisuuden parantamiseen nousee noin 40—56 miljoonaa euroon kehyskaudella jakautuen lukuisille eri hallinnonaloille. Suurimpia kokonaisuuksia ovat hallinnon yhteisen perusinfrastruktuurin parantaminen, turvaluokitellun aineiston käsittely-ympäristöjen laajentaminen, turvallisuusviranomaisten toimintakyvyn nosto sekä Kelan etuusjärjestelmien kehittäminen. Rahoitus sisältää erilaisia laitehankintoja sekä henkilöstölisäyksiä.

(13) Suomen vahvuutena on nähty yksityisen ja julkisen sektorin luottamuksellinen yhteistyö, mutta on myös todettu, että on syytä kehittää kyberturvallisuustyön yhteistyötä ja johtamista. Viranomaisten rooli on koordinoida asioita eri hallinnonalojen välillä ja luoda yhteinen kuva kyberturvallisuuden tilanteesta. Yrityksillä taas on kyky suojata tietojärjestelmiä ja -infraa kyberhäiriöiltä ja -hyökkäyksiltä.

(14) Valiokunta toteaa tyytyväisyydellä, että liikenne- ja viestintäministeriön toimintamenoihin lisätään osana kyberturvallisuuden ehdotuksia noin 3,5 miljoonaa euroa vuodessa. Hallinnonaloille tehdyt lisäykset kyberturvallisuuden parantamiseen ovat kokonaisuutena erittäin myönteinen ja tervetullut lisäys. Saadun selvityksen mukaan yhteiskunnan kyberturvallisuuden tilannetta on seurattava jatkuvasti tarkoin erityisesti huomioiden nykyinen kansainvälispoliittinen tilanne ja pyrittävä torjumaan mahdolliset riskit etupainotteisesti. Nyt tehdyt lisäykset edistävät tavoitetta osaltaan, parantavat kyberkyvykkyttämme sekä tehostavat kykyämme kyberturvallisuuden koordinoinnissa. Valiokunta korostaa, että tilannekuvaa on seurattava jatkuvasti ja havaittuihin puutteisiin kyvykkyyksissä reagoitava mahdollisimman nopeasti.

Ilmatieteen laitos

(15) Valiokunnan saaman selvityksen mukaan Ilmatieteen laitos on valmisteellut yhdessä Puolustusvoimien ja Maanmittauslaitoksen kanssa ehdotuksen kansallisen avaruustilannekuvakeskuksen perustamisesta. Julkisen talouden suunnitelmassa vuosille 2023—2026 ehdotetut määrärahat eivät kuitenkaan ole riittäviä avaruustilannekeskuksen kehittämiseen. Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että Ilmatieteen laitos on osa kriittistä infrastruktuuria, minkä vuoksi laitoksen riittävien resurssien turvaaminen ajankohtaisessa kansainvälisessä turvallisuustilanteessa on kansallisesti välttämätöntä.

VALIOKUNNAN PÄÄTÖSESITYS

Liikenne- ja viestintävaliokunta esittää,

Valiokunnan lausunto LiVL 20/2022 vp

että valtiovarainvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Helsingissä 12.5.2022

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Suna Kymäläinen sd
varapuheenjohtaja Ari Torniainen kesk
jäsen Pekka Aittakumpu kesk
jäsen Heikki Autto kok
jäsen Seppo Eskelinen sd
jäsen Petri Huru ps
jäsen Jari Kinnunen kok
jäsen Johan Kvarnström sd
jäsen Joonas Könttä kesk
jäsen Jenni Pitko vihr
jäsen Mirka Soinikoski vihr
varajäsen Eeva Kalli kesk

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Mika Boedeker

Valiokunnan lausunto LiVL 20/2022 vp
Eriävä mielipide

Eriävä mielipide

Perustelut

Julkisen talouden suunnitelma on laadittu tuleville vuosille 2023—2026 tilanteessa, jossa maamme talouden näkymät ovat muuttuneet ennennäkemättömällä tavalla koronaviruspandemian sekä Ukraina-kriisin (Venäjän hyökkäyssota) luoman epävarmuuden vuoksi. Huolimatta tästä Suomen istuva hallitus jatkaa ylikireää ilmastopolitiikkaansa ennennäkemättömän vahvoilla toimilla kuin mitään ei olisi tapahtunut. Tästä esimerkkinä voidaan mainita se, että Suomen kestävä kasvun ohjelmassa on osoitettu lähes 1 miljardia euroa EU-rahoitusta vuosina 2022—2026 vihreän siirtymän toteuttamiseksi. Muutoinkin hallituksen kovat panostukset vihreään siirtymään jatkuvat siten, että tavoitteena säilyy se, että Suomi on hiilineutraali vuoteen 2035 mennessä. Tällainen kehityssuuntaus ei perussuomalaisille käy, sillä näemme, että ylikireä ilmastopolitiikka tulee kansalaisille erittäin kalliiksi etenkin asumisen, elämisen ja liikkumisen suhteen. Samalla nyt vallitsevan hallituksen linja syö etenkin perusteollisuutemme kilpailukykyä entisestään.

Valiokuntaryhmänä sekä näemme että koemme ao. sektorin rajuhkojen muutosten johtuvan osittain juuri maailmantilanteesta. Tästä huolimatta olemme monien asiantuntijatahojen kanssa samaa mieltä siitä, että perusväylänpidon rahoitustason tulisi koko suunnitelmakauden olla vakaa ja riittävän korkea rataverkon ja väyläverkon toimintavarmuuden lisäämiseksi, palvelutason ylläpitämiseksi ja korjausvelan vähentämiseksi. Nyt näin ei ole, koska tiedossa on, että perusväylänpidon tilanne tulee olemaan kriittinen suunnitellulla rahoitustasolla. Valiokuntaryhmämme näkee, että nykyiselläkään määrärahasolla ei tulla korjausvelan osalta pysymään nykytasolla. Tästäkin huolimatta hallituksella on laittaa rahaa luonnon monimuotoisuuden ylläpitämiseen ja muuhun vihreään siirtymään. Paheksomme ryhmänä myös sitä, että suuri summa jää momentilta käyttämättä. Tuo summa käytetään sitten myöhemmin. Tällaista ei saisi tapahtua koskaan, mutta ei etenkin tässä tilanteessa, jossa olemme perusväylänpitomme kanssa.

Niin ikään haluamme kiinnittää erityistä huomiota siihen, että Suomessa on varsin ohuet liikenne- ja kuljetusvirrat sekä pitkät etäisyydet keskeisille markkina-alueille. Pitkästi juuri sijaintimme johdosta suomalaisten yritysten logistiikkakustannukset ovat suuremmat kuin monissa kilpailijamaissa, ja siksi logistiikka- ja kuljetusalan tehokkuudella on hyvin suuri merkitys koko Suomen elinvoimalle ja kilpailukyvyille (ml. keskeiset teollisuuden alat). Sijaintimme synnyttää meille selvän logistisen takamatkan, joka on kyettävä taklaamaan. Myös tämän johdosta valiokuntaryhmämme näkee, että Suomen kilpailukyvyille ja elinvoimalle keskeinen elementti on ja tulee jatkossakin olla johdonmukaisuus mm. liikenneverkon kehittämisessä. Nyt tätä johdonmukaisuutta ei ole ollut riittävässä määrin.

Samaten, jotta kilpailukykyämme pystytään aidosti kehittämään, tulee maamme polttoainepolitiikkaa ja sen verotusta viedä vähemmän verotettavaan suuntaan. Myös ammattiliikennettä tulisi huomioida verosektorilla tässä mielessä nykyistä paremmin.

On ymmärrettävää, että Suomen valtion talous on koronapandemian ja Ukrainan sodan aiheuttamien seurausten johdosta erittäin haastavassa tilanteessa. Valitettavasti tämä ei näy mitenkään istuvan hallituksen toiminnassa. Hallitus vaan lisää ns. vihreän siirtymän varjolla menoja sellaisiin

Valiokunnan lausunto LiVL 20/2022 vp
Eriävä mielipide

kohteisiin, jotka heikentävät edelleen kansalaisten toimintamahdollisuuksia ja jopa elämisen edellytyksiä. Hyvinä huonoina esimerkkeinä tämänkaltaisesta toiminnasta voidaan nähdä mm. hallituksen suunnittelemat tietullit tai ruuhkamaksut, joita me Perussuomalaiset olemme vastustaneet vahvasti. Emme myöskään innostu liiallisesta panostuksesta kävelyyn ja pyöräilyyn, sillä tällä on voimallisia vaikutuksia autoilun hyväksyttävyyteen etenkin kaupungeissa. Huonoina esimerkkeinä tästä toimivat niinkin suuret kaupungit kuin Helsinki ja Tampere.

Lopuksi toteamme valiokuntaryhmänä, että myös liikenteen kovat päästövähennystavoitteet ja niiden saavuttaminen (ml. autokannan nopea uusiutumisvaade) ovat ylioptimistisia ja liian rajuja aikataulullisesti varsinkin, kun ottaa huomioon, että sähköautojen hankkiminen vähäpäästöisempään suuntaan on vain harvojen ja hyväosaisten herkkua. Tulee myös muistaa, että latausinfrastruktuurin puute on vaihtoehtoisten käyttövoimien käyttöönoton osittainen pullonkaula maassamme. Muutoinkin Suomessa ovat välimatkat pitkiä, jolloin oman auton käyttäminen on välttämätöntä etenkin haja-asutusalueilla ja maaseutumaaisissa kunnissa, eikä verotusta tulisi täten enää kiristää. Hyvää sentään on siinä, että kyberturvallisuuteen ollaan nyt satsattu kunnolla. Tämä on hyvä lähtökohta tulevalle.

Mielipide

Edellä olevan perusteella esitän,

että valtiovarainvaliokunta ottaa huomioon edellä olevat näkökohdat.

Helsingissä 12.5.2022

Petri Huru ps