

LIIKENNE- JA VIESTINTÄVALIOKUNNAN LAUSUNTO 23/2006 vp

Hallituksen esitys valtion talousarvioksi vuodelle 2007

Valtiovarainvaliokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunta on 15 päivänä syyskuuta 2006 lähettänyt hallituksen esityksen valtion talousarvioksi vuodelle 2007 (HE 122/2006 vp) valmistelevasti käsiteltäväksi valtiovarainvaliokuntaan. Liikenne- ja viestintävaliokunta on eduskunnan työjärjestyksen 38 §:n 3 momentin nojalla päättänyt antaa asiasta lausunnon valtiovarainvaliokunnalle liikenne- ja viestintäministeriön hallinnon osalta.

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- kansanedustaja Roger Jansson
- ylijohtaja Harri Cavén, talousjohtaja Marja Heikkinen-Jarnola, rakennusneuvos Mikko Ojajärvi ja rakennusneuvos Juhani Tervala, liikenne- ja viestintäministeriö
- pääjohtaja Markku Mylly ja johtaja Keijo Kostiainen, Merenkululaitos
- tiejohtaja Antti Rinta-Porkkunen, Kaakkois-Suomen tiepiiri
- everstiluutnantti Olli Lampinen, Rajavartiolaitoksen esikunta
- investointijohtaja Kari Ruohonen, Ratahallintokeskus
- johtaja Jarkko Saksa, Tullihallitus

- kunnanvaltuutettu Jarmo Tulkki, Virolahden kunta
- maakuntajohtaja Tapio Välinoro, Kymenlaakson liitto
- johtaja Juhani Hauhia, Schenker Oy
- varatoimitusjohtaja Veikko Vaikkinen, VR-Yhtymä
- toimitusjohtaja Pasi Nieminen, Autoliitto ry
- johtava asiantuntija Raimo Mansukoski, Elinkeinoelämän keskusliitto EK
- toimitusjohtaja Heikki Kääriäinen, Linja-autoliitto
- johtaja Iiro Lehtonen ja johtaja Antti Seppälä, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
- puheenjohtaja Simo Zitting, Suomen Merimies-Unioni ry
- toimitusjohtaja Hans Ahlström, Ahvenanmaan varustamoyhdistys
- toimitusjohtaja Olof Widén, Rahtialusyhdistys
- toimitusjohtaja Mika Nykänen, Suomen Varustamoyhdistys
- toimitusjohtaja Matti Järvinen, Liikenneturva
- sihteeri Yngve Mörn
- professori Timo Tervo
- dekaani, professori Matti Tikkanen.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Perustelut

Liikenneturvallisuus

Liikenneturvallisuushankkeita

Kaikki eri liikennemuotojen hankkeet ovat periaatteessa omiaan parantamaan liikenneturvallisuutta, ja erityisesti liikenneturvallisuusmielessä tehtyjä tienparannuksia tehdään pääosin perustienpidon määrärahalta alueellisina investointeina. Vuoden 2007 talousarvioesityksessä tähän varattu määräraha on pudonnut vuoden 2006 varsinaisen talousarvion 36,5 miljoonasta eurosta 15,6 miljoonaan euroon. Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että tämänsuuruusella määrärahalta eivät tiepiirit kykene paljoakaan turvallisuutta parantamaan eivätkä kevyen liikenteen väyliä kohentamaan.

Toinen liikenneturvallisuuteen liittyvä kohta on "Valtakunnalliset hankeohjelmat ja teemapaketit" momentilla 31.24.21. Teemapakettien ajatuksena on ollut, että pieniä investointeja yhteen kokoamalla esimerkiksi liikenneturvallisuusmielessä hyviä kohteita voidaan rahoittaa "korvamerkitymmen".

Liikenneturvallisuutta edistäväksi voidaan luokitella myös talousarvioesityksen kohta "Eräät tiehankkeet" (2007 tae 97,8 milj. euroa, 2006 ta 62,2 milj. euroa ja 2005 toteutunut 86,3 milj. euroa). Suuressa osassa uusia tiehankkeita on liikenneturvallisuuden huomiointi korkealla tasolla, esimerkiksi keskikaiteiden rakentaminen päätieverkolle. Valiokunnan huomiota on kuitenkin kiinnitetty siihen, että on mahdotonta arvioida, mikä osuus investoinnista on liikenneturvallisuutta ja mikä osa jotain muuta.

Lähi vuosien tieliikenteen turvallisuustyötä ohjaavat valtakunnallinen liikenneturvallisuus-suunnitelma vuosille 2006—2010 ja sitä tukeva valtioneuvoston periaatepäätös. Valtioneuvoston periaatepäätöksen mukaisesti Tiehallinto laati erillisen ohjelman pääteiden kohtaamiskolareiden vähentämiseksi. Ohjelman mukaan 500—600 kilometrin matkalle rakennettavien kaiteiden kokonaiskustannukset olisivat 450

miljoonaa euroa ja vuosirahoitus noin 50 miljoonaa euroa. Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että vuoden 2007 talousarviossa tähän tarkoitukseen ei ole vielä varattu erikseen erottuvaa määrärahaa.

Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että perusradanpidon rahoituksen kumulatiivinen jälkeenjääneisyys lähestyy jo 200 miljoonaa euroa ja että heikkokuntoinen rataverkko sisältää luonnollisesti myös piileviä turvallisuusriskejä. Riskeihin kuuluu myös tasoristeysten suuri määrä. Tasoristeysturvallisuuden parantaminen on asia, johon tulisi paneutua nykyistä aktiivisemmin.

Valiokunta pitää erityisen huolestuttavana alueellisiin investointeihin osoitettujen varojen vähenemistä. Näistä merkittävä osa käytetään pieniin paikallisiin turvallisuushankkeisiin, erityisesti jalankulun ja pyöräilyn turvallisuuden parantamiseksi. Tällaisia tärkeitä hankkeita ovat taajamien ja asuinalueiden liikenteen rauhoittaminen sekä koulumatkojen turvallisuuden parantaminen. Valiokunta katsookin, että alueellisten investointien rahoitus tulee nostaa pysyvästi vähintään noin 80 miljoonan euron vuosittaiselle tasolle.

Liikennelääketieteen opetus

Valiokunta kiinnittää vakavaa huomiota siihen, että tieliikennelain 73 a §:n edellyttämää opetusta ilmoitusvelvollisuuden soveltamisesta ja noudattamisesta ei ole lainkaan lääketieteellisessä perusopetuksessa ja sitä on vain rajoitetusti jatko- ja täydennyskoulutuksessa. Valtioneuvosto on 9.3.2006 tekemässään periaatepäätöksessä edellyttänyt liikennelääketieteen opetuksen tehostamista liikenne- ja viestintäministeriön ja opetusministeriön yhteistoimintana.

Liikennelääketieteen opetus tulee toteutumaan Helsingin yliopiston lääketieteellisessä tiedekunnassa pienimuotoisena jo tulevana lukuvuonna valtioneuvoston edellyttämällä tavalla siitä huolimatta, että lisäresursseja opetukseen ei ole myönnetty. Tässä ensi vaiheessa on kyse vain opetuksen tärkeimmistä osa-alueista. Va-

liokunnan saaman selvityksen mukaan tähän päämäärään voidaan Suomessakin osittain päästä nykyistä opetusta ohjaavalla suunnittelulla, mutta jatkossa tulisi perustaa Helsingin yliopiston lääketieteelliseen tiedekuntaan liikennelääketieteen yksikkö.

Liikennelääketieteen yksiköstä saatavat kokemukset voitaisiin tulevaisuudessa erilliseen arviointiin perustuen hyödyntää harkittaessa ehkä koko maan kattavaa palvelu- ja opetustoimintaa. Yksikkö antaisi ja koordinoisi liikennelääketieteen opetusta sekä osana lääkärikoulutusta että sen jatkokoulutusta. Samalla se osallistuisi lääketieteellisenä toimijana liikenneturvallisuuden kehittämis- ja tutkimustoimintaan yhteistyössä lääketieteen eri osa-alueiden, olemassa olevien liikenneturvallisuusorganisaatioiden ja yliopiston laitosten sekä Liikennevakuutuskeskuksen ja onnettomuustutkimuksen kanssa. Yksikköön voitaisiin sijoittaa vaikeiden ajokykyarvioiden suorittamisen palvelutoimintaa. Sellaisena se voisi myös parantaa ja tehostaa sairauksien osuuden selvittämistä onnettomuuksien synnyssä, vähentää sairauksista riippuvaisten onnettomuuksien osuutta, edistää ihmisen havainto- ja toimintavirheitä tai niiden vaikutuksia vähentävien teknisten ratkaisujen arviointia ja yleistymistä. Samalla voitaisiin kehittää ja yhdenmukaistaa ajokorttilääketieteellistä ajokyvyn arviointia siten, että päätökset olisivat mahdollisimman tarkoin perusteltuja ja oikeudenmukaisia sekä arvion tekijän että arvioitavan kannalta. Arvioiden perusteella tehdyt tutkimustulokset olisivat liikenneturvallisuus- ja lainsäädäntötyön käytössä.

Valiokunta toteaa, että hankkeen pahin este eli rahoitus on osittain ratkaisematta. Helsingin yliopiston lääketieteellisen tiedekunnan 26.1.2006 asettaman arviointiryhmän arvioinnin perusteella noin 400 000 euron vuosibudjetilla saataisiin alkuun liikennelääketieteen opetus ja tutkimus yhteiskunnan ylläpitämänä toimintona. Valiokunta esittää,

että valtiovarainvaliokunta lisää momentille 29.50.10. 400 000 euroa, jotta Helsingin yliopiston lääketieteelliseen tiede-

kuntaan perustettaisiin liikennelääketieteen yksikkö.

Perusväylänpito

Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että perusväylänpidon rahoitus on ollut jo pitkään alempi kuin liikenne- ja viestintäministeriö ja väylävirastot ovat perustellusti esittäneet. Valiokunta toteaa, että perusväylänpidolla tulee taata olemassa olevan väyläverkon palvelutaso ja liikenneturvallisuus, ja pitää tilannetta huolestuttavana, koska rahoitusvajeen pitkään jatkuessa on uhkana, että ajaudutaan merkittäviin palvelutaso- ja liikenneturvallisuusongelmiin sekä suuriin kertainvestointitarpeisiin.

Tieverkko

Talousarvioesityksessä on vuonna 2007 aloitettavia väylähankkeita sopimusvaltuudeltaan noin 800 miljoonan euron arvosta, joista vuodelle 2007 aiheutuu rahoitusta 27 miljoonaa euroa. Lisäksi on tehty periaatepäätös yhden hankkeen aloittamisesta vuoden 2008 aikana. Näillä päätöksillä on käytännössä pantu täytäntöön liikenneinfrastruktuurin ministerityöryhmän väyläohjelman ensimmäisen vaiheen investoinnit. Koko hallituskauden aikana aloitettavien hankkeiden määrä vastaa parin edellisen hallituskauden tasoa.

Valiokunta pitää myönteisenä, että uusia hankkeita käynnistetään ja että pieniä poikkeuksia lukuun ottamatta väyläohjelman prioriteettijärjestystä on noudatettu. Tämä on askel pitkäjänteisen päätöksenteon suuntaan. Ruotsissa laajemmat väyläinvestoinnit on poistettu vuotuisesta talousarvioesityksestä ja niiden rahoitus perustuu pitkäjänteisempään suunnitteluun. Valiokunta toteaaakin, että suunnittelu ei kuitenkaan vielä vastaa Ruotsin mallin mukaista pitkäjänteisyyttä eikä liikenne- ja viestintäministeriön 12.4.2005 asettaman ns. Vuorian työryhmän peräänkuuluttamaa pitkäjänteisyyttä.

Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että valtakunnallisesti tärkeä on myös alemmanasteinen tieverkko. Se ei ole sitä vain asutuksen ja asukkaiden kannalta vaan myös elinkeinoliiken-

teen ja erityisesti teollisuuden toimitusten kannalta. Valiokunta pitää tärkeänä, että perustienpidossa pidetään huolta alemmanasteisen tieverkon yleiskunnosta ja erityisesti tierunkojen kunnosta.

Valiokunnan huomiota on kiinnitetty siihen, että perustienpidon rahoitusesitykseen akuutti lisäystarve on ainakin 70–80 milj euroa. Vaikeuksissa ovat mm. alueelliset pienet investoinnit, jotka ovat sekä liikenneturvallisuushankkeita että myös elinkeinoelämän kannalta tärkeitä pieniä parannusinvestointeja.

Yksityistiet. Valiokunta kiinnittää tässä yhteydessä huomiota myös yksityisteiden hallintoon ja ylläpitoon, koska yksityistiet muodostavat Suomessa tärkeän osan alemmanasteista tieverkosta. Valiokunta toteaa, että vuoden 2007 talousarvioesityksessä on momentille 31.25.50. Valtionapu yksityisten teiden kunnossapitoon ja parantamiseen varattu 2 miljoonaa euroa vähemmän kuin kuluvan vuoden talousarviossa. Tarve yksityisteiden kunnossapidolle ei ole muuttunut.

Rataverkko

Valiokunta pitää perusradanpitoon momenttiin 31.40.21 sisältyvien korvausinvestointien määrää riittämättömänä. Peruskunnostus on valiokunnan saaman selvityksen mukaan tehtävä liikennemääristä riippuen keskimäärin 30 vuoden väliajoin.

Talousarvioesityksessä esitetty perusradanpidon rahoitus merkitsee sitä, että yli-ikäisen päällysrakenteen määrä tulee vuonna 2007 kasvamaan ja radan kunnosta johtuvat liikennöintirajoitukset tulevat kaksinkertaistumaan 300 kilometristä vuonna 2006 600 kilometriin vuonna 2007. Tämän seurauksena VR ei pysty hyödyntämään taloudellisesti järkevällä tavalla uutta nopeata kalustoaan. Jos rahoitus jatkuisi seuraavina vuosina kehysrahoitustasolla, merkitsisi se sitä, että liikennerajoituksia olisi vuonna 2011 yli 900 km ja että jo vuonna 2008 joudutaan sulkemaan liikenteeltä joitakin vähäliikenteisimpiä rataosia. Valiokunta pitääkin välttämättömänä, että momentin 31.40.21 korvausinvestointira-

haa tulisi kasvattaa vähintään 170 miljoonaan euroon.

Perusväylänpidon rahoitustarve

Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että perusväylänpidon rahoitustaso on pitkään ollut alle sen tason, mitä väylävirastot ovat perustellusti esittäneet. Vuoden 2007 talousarvioesityksessä sekä perustienpidon että perusradanpidon rahoitustaso on kustannustason nousu huomioon ottaen reaalisesti alempi kuin kuluvana vuonna. Perusväylänpidolla tulisi kuitenkin turvata olemassa olevan väyläverkon palvelutaso ja liikenneturvallisuus. Pitkäjänteisen politiikan merkitys perusväylänpidossa on hyvinkin yhtä merkittävää kuin uusissa väylähankkeissa. Valiokunta toteaa, että vaje on kumuloitunut jo useita vuosia ja että vuosittainen lisärahoitustarve on jopa 100 miljoonaa euroa.

Merenkulku

Valiokunta kantaa huolta merenkulun ja sisävesiliikenteen tulevaisuudesta suomalaisena elinkeinona. Merenkulun merkitys Suomen ulkomaankaupalle on huomattava, ja huoltovarmuuskäsitteistä on tärkeää, että merenkulku säilyy suomalaisena elinkeinona.

Tonnistovero

Suomessa on voimassa tonnistoverolainsäädäntö, jota varustamot ovat pitäneet epäonnistuneena, ja vain kahta hiekkajaalaa Saimaalla liikennöivä varustamo on ottanut tonnistoveron käyttöön. Varustamojen taholta on yleisesti viitattu siihen, että Suomen tonnistoverolainsäädäntö on saatettava kilpailukykyiseksi muissa yhteisön jäsenmaissa olevien järjestelmien kanssa.

Suomen tonnistoverojärjestelmässä on alan näkökulmasta nähty kolme kielteistä piirrettä. Ensinnäkin tax-free-myynti on tonnistoveron ulkopuolella, toiseksi tonnistoverokausi on pitkä eli kymmenen vuotta ja kolmanneksi on ns. pilleverovelan käsittely.

Valiokunta korostaa, että Suomeen on saatava aikaan muiden EU:n jäsenvaltioiden tapaan kilpailukykyinen tonnistoverojärjestelmä. En-

nen tonnistoverojärjestelmän valmistumista ja käyttöön ottoa voitaisiin nopeasti ottaa käyttöön nykyisen verojärjestelmän lisäksi alushankintavaraus.

Ratkaisevat kysymykset Suomen merenkulun kannalta

Valiokunta toteaa, että seuraavaan hallitusohjelmaan on ehdottomasti saatava kirjattua keskeiset Suomen kauppamerenkulkua ja meriklusteria edistävät toimenpiteet, jotta Suomen kauppalaivasto, suomalaisten merenkulkijoiden työllisyys ja osaaminen, meriklusterin lujittaminen sekä Suomen huoltovarmuus saadaan turvattua myös jatkossa. Suomen tulee ryhtyä toimenpiteisiin, jotta merenkulun toimintaedellytykset Suomessa vastaavat muissa EU:n jäsenvaltioissa olevia edellytyksiä ja etenkin lähinaapurimme Ruotsin edellytyksiä. Valiokunta pitää välttämättömänä, että hallitus pikaisesti ryhtyy toimenpiteisiin tonnistoveron uudistamiseksi, alushankintavarausjärjestelmän voimaan saattamiseksi nykyisessä verojärjestelmässä, investointitukien ja/tai valtiontakausten käyttöön ottamiseksi sekä kauppa-alusluettelolain kokonaisuudistuksen toteuttamiseksi ja esittää, että

valtiovarainvaliokunta ottaa asiaa koskevan lausuman mietintöönsä.

Teemapaketti vesiväylien palvelutason ja turvallisuuden varmistamiseksi

Valiokunnan saaman selvityksen mukaan Suomen vesiväylillä on lukuisia kohteita, jotka eivät palvelutasoltaan eivätkä turvallisuudeltaan vastaa vesiliikenteen vaatimuksia.

Väylien palvelutason ja turvallisuuden parantamiseksi liikenneinfrastruktuurin ministerityöryhmän väyläohjelmassa esitetään teemapaketin "Vesiväylien palvelutason ja turvallisuuden varmistaminen" toteuttamista vuosina 2007—2008. Ainoana väyläohjelman ensimmäisen vaiheen teemoista näyttää kuitenkin rahoitusta vaille jäävän merenkulun teemapaketti (momentilla 31.30.21.), kokonaisarvoltaan 8 miljoonaa euroa, josta vuodelle 2007 oli suunniteltu 4 miljoonaa euroa. Valiokunta korostaa merenkulun merkitystä Suomen ulkomaankaupalle ja katsoo, että

meri- ja sisävesiväylien turvallisuuteen ja navigoitavuuteen liittyvät pienet hankkeet tulisi toteuttaa. Valiokunta pitää tärkeänä, että teemapaketti voidaan aloittaa vuonna 2007.

Venäjän liikenne

Valiokunta toteaa, että momentilta 31.24.21. on tarkoitus käyttää määrärahaa Vaalimaan rajanylityspaikan liikennejärjestelyjen rakentamiseen 3 miljoonaa euroa vuonna 2007 ja 7,3 miljoonaa euroa vuonna 2008. Hankkeen lähtökohtana on kahden aseman toimintamalli, jossa nykyinen asema ja siihen liittyvät ajoväylät jäävät henkilöliikenteen käyttöön ja tavaraliikenteelle rakennetaan uusi asemarakennus ja siihen liittyvät ajoväylät ja tarkastusalueet.

Valiokunta toteaa, että rajanylitysliikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden edistäminen edellyttävät asianmukaista infrastruktuuria, riittävää tarkastushenkilöstöä sekä tiivistä viranomaisyhteistyötä kansallisella ja kansainvälisellä tasolla. Keskeistä on edelleen myötävaikuttaa Venäjän viranomaisiin, jotta nämä toimeenpanisivat suunnitelmansa vähentää raja-asemilla työskentelevien virkakuntien määrää Suomen mallin kaltaiseksi.

Asiantuntijakuulemisessa on todettu, että Suomen ja Venäjän välisessä maantieliikenteessä on lukuisia asioita, joissa on eriarvoisuutta Suomessa ja Venäjällä rekisteröityjen kuorma-autojen välillä. Nämä koskevat mm. viisumin saantia, poikkeuslupien hankkimista ylimassan tai muun vastaavan syyn vuoksi, erisuuruisia tullista sallittujen polttoaineiden tuontimääriä ja erikoiskuljetuslupien saantia. Viranomaistoiminta Suomessa ja Venäjällä poikkeaa toisistaan mm. valvonnan, sakotuksen ja puutavarakuljetusten tarkastusten osalta ja saattaa siten suomalaiset ja venäläiset toimijat eriarvoiseen asemaan. Valiokunta esittää,

että valtiovarainvaliokunta selvittää mahdollisuuksia Venäjän liikenteen ongelmien poistamiseksi ja vähentämiseksi.

Suomen ja Venäjän väliseen liikenteeseen liittyvänä talousarvioesityksessä aloitetaan myös

uusi teemahanke "Rautateiden tavaraliikenteen edistäminen itäisessä Suomessa". Rahoitusta käytetään Suomen ja Venäjän logististen yhteyksien parantamiseen, ja valiokunta pitää sitä tärkeänä Suomen ja Venäjän liikenteen kehittämiseksi. Teemahankkeen vaatima määräraha on 25 miljoonaa euroa.

Muuta

Valiokunta kiinnittää tässä yhteydessä vielä valtiovarainvaliokunnan huomiota siihen, että vesikulkuneuvorekisterilain¹ säätämisestä aiheutuu maistraattien toiminnalle yhteensä 1 520 000 euron rahoitustarve vuosien 2007 ja 2008 talousarvioihin. Vesikulkuneuvorekisterin perustaminen aiheuttaa venerekisterissä jo olevien tietojen päivityksen osalta maistraateille kustannuksia sisäministeriön arvioiden mukaan 8 euroa

¹ EV 102/2006 vp — HE 39/2006 vp laiksi vesikulkuneuvorekisteristä

muutosilmoitusta kohden. Maistraateille lain 31 § 5 momentin siirtymäsäännöksen maksuttomuudesta aiheutuva kertaluonteinen kustannuslisäys on siten työvoiman osalta noin 1 400 000 euroa. Lisäksi on otettava huomioon lakiesityksen perusteluissa mainitut tietojärjestelmän uudistamiskustannukset 120 000 euroa. Valiokunta painottaa, että rekisterihallinnon vuoden 2007 ja 2008 määrärahoihin on siten välttämätöntä saada yhteensä 1 520 000 euron suuruinen kertaluonteinen lisäys vesikulkuneuvorekisterin perustamisen johdosta, ja esittää,

että valtiovarainvaliokunta lisää maistraattien toimintamomentille 1 520 000 euroa.

Lausunto

Lausuntonaan liikenne- ja viestintävaliokunta esittää,

että valtiovarainvaliokunta ottaa huomioon, mitä edellä on esitetty.

Helsingissä 13 päivänä lokakuuta 2006

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj. Markku Laukkanen /kesk
vpj. Matti Kangas /vas
jäs. Mikko Alatalo /kesk (osittain)
Leena Harkimo /kok
Saara Karhu /sd
Marjukka Karttunen /kok
Inkeri Kerola /kesk
Risto Kuisma /sd
Reino Ojala /sd

Erkki Pulliainen /vihr
Eero Reijonen /kesk
Pertti Salovaara /kesk
Arto Seppälä /sd
Timo Seppälä /kok
Harry Wallin /sd
Lasse Virén /kok
Raimo Vistbacka /ps
vjäs. Reijo Paajanen /kok (osittain).

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Mika Boedeker.