

## Liikenneverkon kehittäminen – Yhteiskunnalliset tavoitteet

Liikenneverkon nykyinen rahoitusjärjestelmä ei toimi, sillä rahoitus on ollut lyhytjänteistä ja riittämätöntä. Tästä esimerkkinä on muun muassa liikenneverkon kasvanut korjausvelka. Yhtiömuotoisena liikenneverkon ylläpito ei olisi riippuvaista valtion rahoituksesta.

### Liikenneverkon rahoitus vaatii uudistamista

Yhtiön avulla valtio pystyisi kehittämään liikenneverkkoa pitkäjänteisemmin kuin budjettirahoituksella. Yhtiö pystyisi rahoittamaan investointinsa omalla tulorahoituksellaan ja ottamaan tarvittaessa lainaa.

Yhtiömallin etuna olisi myös se, että yhtiön keräämät asiakasmaksut menisivät suoraan liikenneverkon ylläpitoon.

Tarkoitus on, että yhtiön investoinnit suuntautuisivat pääasiallisesti taajamien ulkopuolelle haja-asutusalueille, eikä kaupunkien katuverkkoihin.

Liikenneverkko ei ole koskaan niin sanotusti valmis, vaan se vaatii jatkuvaa kehittämistä ja ylläpitoa.

Nykyisin liikenneverkkoon kohdistuvat investoinnit rahoittavat ne veronmaksajat, jotka maksavat verot investoinnin toteuttamisaikana. Jatkossa investoinnit kustantaisivat ne sukupolvet, jotka hyötyvät investoinneista ja käyttävät teitä.

Liikenneverkon yhtiöittäminen nopeuttaisi myös liikenteen palvelujen kehittämistä, sillä se avaisi uusia liiketoimintamahdollisuuksia tahoille, jotka eivät ole ennen olleet liikenteen toimialalla mukana.

### Verottamalla ei saa korvamerkittyä rahaa

Tieliikenteestä kerätään valtiolle veroja noin 7-8 mrd. euroa, eikä tätä summaa osoiteta kokonaan liikenteeseen. Verokertymä on suurempi kuin mitä tienpito aiheuttaa menoja.

Eduskunta päättää verotulojen käytöstä. Liikenteestä



Kuva: LVM

kerätyillä veroilla kustannetaan esimerkiksi sosiaali- ja terveysalan, poliisin ja koulutuksen menoja.

Polttoaineveroa esitetään usein ratkaisuksi liikenteen rahoituksen lisäämiseksi. Polttoainevero on valtiolle kerättävä vero, joka ei palaudu liikenteelle.

### Liikenteen päästövähennykset tärkeä tavoite

Suomen energia- ja ilmastostrategiassa linjattu liikenteen tavoite on noin 3,6 milj. tonnin päästövähennys vuoteen 2030 mennessä. Käytännössä koko Suomelle ehdotetusta, noin 6 milj. tonnin tavoitteesta liikennesektori vastaa yli puolesta.

Tavoitteisiin pääsemiseksi tarvitaan myös järjestelmätason muutoksia, jollaisia liikenneverkkoyhtiön perustaminen ja liikenneverkon käytöstä perittävät asiakasmaksut olisivat.

Päätöksiä liikenneverkkoyhtiöstä ja asiakasmaksusta ei ole tehty. Tarkoitus on, että hallitus päättää yhtiön perustamisesta ja käyttömaksuista kevään 2017 aikana, jotta yhtiö voisi aloittaa vuoden 2018 alussa.