

## Liikenneverkon kehittäminen – Kysymyksiä ja vastauksia

Liikenne- ja viestintäministeriö esittää että, valtion liikenneverkon hoidosta, kunnossapidosta ja riittävästä parantamisesta huolehtisi valtion erityistehtävayhtiö.

### 1. Mihin liikenneverkkoyhtiötä tarvitaan ja miksi toimivaa nykyjärjestelmää täytyy muuttaa?

Liikenneverkkoyhtiön perusajatus on uudistaa liikenneverkon rahoitus. Nykyjärjestelmä ei toimi, sillä liikenneverkon rahoitus on ollut lyhytjänteistä ja riittämätöntä. Tästä esimerkkinä on se, että liikenneverkon korjausvelka on kasvanut.

Yhtiö pystyisi kehittämään liikenneverkkoa pitkäjänteisemmin kuin valtio, mikä tehostaisi väylänpitoa ja investointeja. Yhtiö pystyisi rahoittamaan investointinsa omalla tulorahoituksellaan ja ottamaan tarvittaessa lainaa.

Hallituksen päätös hankkeen valmistelun jatkosta on tarkoitus tehdä huhtikuun lopun kehysriihessä.

### 2. Liikenteestä kerätään vuosittain noin seitsemän miljardia euroa. Miksi väyliin ei riitä rahaa?

Liikenne on valtiolle merkittävä tulonlähde.

Tieliikenteestä peritään valtiolle enemmän veroja (noin 7-8 mrd. eur ml. alv), kuin mitä tienpito aiheuttaa menoja.

Verotuloja ei ”korvamerkitä” tiettyyn käyttöön. Eduskunta päättää verotulojen käytöstä. Liikenteestä kerätyillä veroilla kustannetaan esimerkiksi sosiaali- ja terveysalan, maanpuolustuksen, poliisin ja koulutuksen menoja.

Yhtiömallin etuna olisi se, että liikenneverkon rahoitus irrotettaisiin valtion budjetista, jolloin yhtiön keräämät maksut menisivät suoraan liikenneverkon ylläpitoon ja kehittämiseen.

### 3. Miten liikenneverkkoyhtiö toimisi?

Yhtiö tarjoaisi valtion liikenneverkon hoidon, kunnossapidon ja huolehtisi verkon riittävästä kehittämisestä.

Hankkeessa ehdotetaan vaiheittaista etenemistä niin, että vuoden 2018 alusta lähtien yhtiö huolehtisi valtion tieverkosta.

Vesiväylien ja rataverkon mukaan ottamisesta yhtiöön tehdään lisäselvityksiä. Tavoitteena on, että ne tulisivat mukaan yhtiöön vuoden 2019 alusta.

Yhtiö rahoittaisi toimintansa tienkäyttäjiltä kerättävällä asiakasmaksulla ja maltillisella lainanotolla.

Asiakasmaksulla rahoitettaisiin yhtiön hallinnoiman liikenneverkon ylläpitoa ja kehittämistä.

Yhtiö myös myisi tienkäyttöä tukkuhintaisten palveluoperaattoreille, jotka voisivat jälleenmyydä liikenneverkon käyttöä ja omia liikenteen palvelujaan kuluttajille esimerkiksi palvelupaketteina.

### 4. Mitä asiakasmaksut ovat?

Liikenneverkkoyhtiö keräisi tien käytöstä maksun, jolla rahoitetaan yhtiön hallinnoiman liikenneverkon ylläpito ja kehittäminen.

Yhtiö tarjoaisi kuluttajille valtakunnallisesti kiinteitä aikaan perustuvia maksuja (esim. kuukausi- tai vuosimaksu). Nämä eivät vaatisi ajoneuvon paikannusta.

Yhtiö myisi palveluyrityksille joko kiinteisiin maksuihin tai myöhemmässä vaiheessa kilometripohjaiseen hinnoitteluun perustuvaa käyttöoikeutta, joista palveluyritykset voisivat muodostaa erilaisia palvelu-

paketteja, joita tienkäyttäjät voivat halutessaan hankkia.

Kilometriperusteiseen laskutukseen perustuva laskutus vaatisi ajoneuvon paikantamisen, jotta tiedetään liikkeuko ajoneuvo liikenneverkko-yhtiön tiellä vai kunnallisella tai yksityisellä tiellä.

Asiakasmaksut perittäisiin yksityisyydensuojan vaarantumatta ja jokainen voisi kaikissa tapauksissa valita vaihtoehdon, joka ei edellyttäisi minkäänlaista paikantamista.

Maksut porrastettaisiin ajoneuvon päästöjen mukaan: suuripäästöisen ajoneuvon maksut olisivat isommat kuin vähäpäästöisen ajoneuvon.

Kuluttajalle maksut toisivat selkeyttä oman liikkumisen kustannuksiin. Kuluttaja voisi siis vaikuttaa omiin liikenteeseen syntyviin kustannuksiinsa.

Tarkoitus on, että palveluoperaattorit tulisivat tarjoamaan omia liikenteen palvelujaan.

Asiakasmaksuja voi vertailla LIVE-laskurilla osoitteessa <http://www.trafi.fi/live-laskuri>

## 5. Ketkä maksavat asiakasmaksua?

Maksut koskisivat käytännössä kaikkia liikenneverkon käyttäjiä, mutta maksun suuruus vaihtelisi.

Esimerkiksi raskaille ajoneuvoille käyttöön tulisi aikaan perustuva kiinteä maksu, joka olisi saman verran kuin nykyistä käyttövoimaveron on varaa alentaa.

Elinkeinoelämän kustannuksia tai kulutus-hyödykkeiden hintaa ei ole tarkoitus nostaa.

Polttoaineveron alentaminen vaikuttaisi osaltaan alentavasti myös kuljetuskustannuksiin.

Myös ulkomaiset ajoneuvot tulisivat maksujen piiriin.

## 6. Seurataanko minua, tarvitsenko ajoneuvon paikannuslaitteen?

Kenenkään liikkumista ei paikannettaisi, ellei asiakas itse niin haluaisi.

Käyttäjä voisi valita joko kiinteähintaisen (esim. kuukausi- tai vuosimaksu) tai myöhemmässä vaiheessa ajettuihin kilometreihin perustuvan laskutuksen. Aikaan perustuva laskutus ei edellyttäisi paikantamista.

Kilometreihin perustuva maksu vaatisi ajoneuvon paikannuslaitteen, jotta tiedetään liikkeuko ajoneuvo liikenneverkko-yhtiön tiellä vai kunnallisella tai yksityisellä tiellä. Tuolloinkin seurattaisiin ajoneuvoa ja ajettuja kilometrejä, ei henkilöä.

Kansalaisten yksityisyydensuoja turvataan. Paikannukseen perustuva järjestelmä otettaisiin käyttöön vain, jos käytettävät laitteet ovat tietoturvallisia ja yksityisyydensuoja pystytään turvaamaan.

Ajoneuvon sijainnin ilmoittava laite tulee pakolliseksi joka tapauksessa vuonna 2018:

Kaikki 31.3.2018 jälkeen tyyppihyväksyttävät, EU:n alueella myytävät uudet henkilöautot ja kevyet pakettiautot on varustettava eCall-järjestelmällä. Palvelu ilmoittaa automaattisesti hätäkeskukseen onnettomuuspaikan ja ajoneuvon tyyppin.

## 7. Millainen paikannuslaite on? Kuka kustantaa paikannuslaitteet autoihin?

Paikannukseen tarvittava teknologia on jo olemassa, mutta teknisistä ratkaisuista ei ole tarkoitus säätää lailla. Teknologiset ratkaisut kehittyvät koko ajan.

Lähtökohtana on, että palveluoperaattori voisi tarjota ajoneuvolaitteen osana omaa palvelupakettiaan.

Laitteen hinta riippuu teknologisesta ratkaisusta. Tällä hetkellä tarjolla olevien ajoneuvolaitteiden hinnat vaihtelevat muutamista kymmenistä euroista yli sataan euroon.

## **8. Siirretäänkö liikenneverkko demokraattisen kontrollin ulottumattomiin?**

Liikenneverkkoa ei myydä yksityisille omistajille, vaan liikenneverkosta muodostettaisiin yhtiö, jonka omistaisivat Suomen valtio ja maakunnat yhdessä.

Liikenneverkkoyhtiö pysyisi valtion ja maakuntien omistuksessa. Lailla säädettäisiin, että yhtiön osakkeita saisi luovuttaa muille vain eduskunnan suostumuksella.

Yhtiöstä muodostuisi luonnollinen monopoli, joka tuottaisi yhteiskunnalle välttämättömiä palveluita. Siksi yhtiön on oltava yhteiskunnallisessa ohjauksessa.

Yhtiölle luotaisiin sääntelyllä reunaehdot ja toimintaa ohjattaisiin valtion omistajapolitiikalla.

Eduskunta ohjaa yhtiön toimintaa useammaksi hallituskaudeksi tehtävällä liikenneverkkoselonteolla, jota päivitetäisiin hallituskausittain.

Yhtiötä koskevat samat julkisuutta koskevat periaatteet kuin muitakin valtionihtiöitä. Lisäksi liikenneverkkoyhtiölle säädettäisiin laajempia velvollisuuksia asiakirjojen julkisuuden suhteen.

## **9. Millaista uutta liiketoimintaa liikenneverkkoyhtiön avulla syntyy?**

Liikenneverkkoyhtiön tarjoamien palvelujen rinnalla palveluoperaattorit voisivat jälleenmyydä liikenneverkon käyttöä ja tarjota omia liikenteen palvelujaan kuluttajille. Tämä voisi tarkoittaa, että liikkumisesta maksettaisiin osana laajempia palvelupaketteja esimerkiksi liikennevakuutuksen yhteydessä.

Palveluoperaattoreita voisivat olla esimerkiksi vakuutusyhtiöt, teleyritykset, linja-autoyhtiöt, autoalan yritykset, liikenne palveluna (MaaS) -operaattorit jne.

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

## **10. Liikenteestä maksetaan jo nyt veroja ja maksammeko verovaroilla rakennetun liikenneverkon nyt uudestaan?**

Liikenneverkkoyhtiö olisi valtion ja maakuntien eli toisin sanoen veronmaksajien omistuksessa.

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

Perustettava yhtiö käyttäisi tulonsa verkon ylläpitoon ja kehittämiseen eli myös korjausvelkaongelman ratkaisuun. Jatkossa tieverkon käyttäjät voisivat olla varmoja, että yhtiön heiltä keräämät asiakasmaksut käytetään tieverkkoon.

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

## **11. Eikö polttoainevero toimi jo nykyään käyttöön perustuvana maksuna?**

Yleensä polttoaineveroa esitetään ratkaisuksi siihen, ettei ajoneuvoa tarvitsisi paikantaa. Tämä ei ratkaise liikenneverkon rahoitusongelmaa. Ajoneuvojen paikantaminenkaan ei ole tulossa pakolliseksi.

Täytyy erottaa kaksi asiaa: verojen kerääminen valtiolle ja tulojen kerääminen liikenneverkkoyhtiölle. Polttoainevero on vero, joka kerätään valtiolle. Liikenneverkkoyhtiö ei voi asettaa veroja.

Liikenneverkkoyhtiön on tarkoitus ratkaista tienpidon rahoitusongelma.

Yhtiö rahoittaisi tuloillaan tieverkon ylläpidon ja kehittämisen. Siksi yhtiön pitää pystyä keräämään tuloja tieverkon käyttäjiltä.

## **12. Miten huomioidaan tasapuolisuus ja maaseudun pitkät etäisyydet?**

Liikenneverkkoyhtiön toiminnan reunaehdoista säädettäisiin lailla. Siten voidaan varmistaa, että kohtuuhintainen liikkuminen on jatkossakin mahdollista koko maassa.

Liikenneverkkoyhtiön aikaan perustuva kiinteä maksu kohtelisi samalla tavalla sekä maalla että kaupungissa asuvia ja suurin hyöty tulisi paljon autoa ajavalle.

Autoveron poisto helpottaisi entisen auton vaihtamista uuteen tai entistä nuorempaan käytettyyn autoon.

Ajoneuvoveron lasku vaikuttaisi maaseudulla asuviin eri tavoin riippuen mm. ajoneuvon suuruudesta, eikä niinkään ajoneuvon iästä; suurehkojen ajoneuvojen omistajille alennuksella olisi suhteellisesti suurempi myönteinen vaikutus.

Polttoaineveron alennus puolestaan laskee autoilun kustannuksia erityisesti maaseudulla, jossa matkat ovat pitkiä ja vaihtoehtoisia liikkumistapoja ei ole.

Polttoaineveron alennuksella olisi myös merkitystä maaseudun kuorma-autoilijoille, joille polttonestekustannukset ovat olleet merkittävä kulu yrittämisessä.

Työmatkakuluvähennyksiin, jotka kohdentuvat eniten pitkiä työmatkoja ajaviin ihmisiin, ei ole tarkoitus koskea.

Liikenneverkkoyhtiön investoinnit suuntautuisivat pääasiallisesti taajamien ulkopuolelle haja-asutusalueille eikä kaupunkeihin katuverkkoihin.

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.