Parempia väyliä, sujuvampaa liikennettä

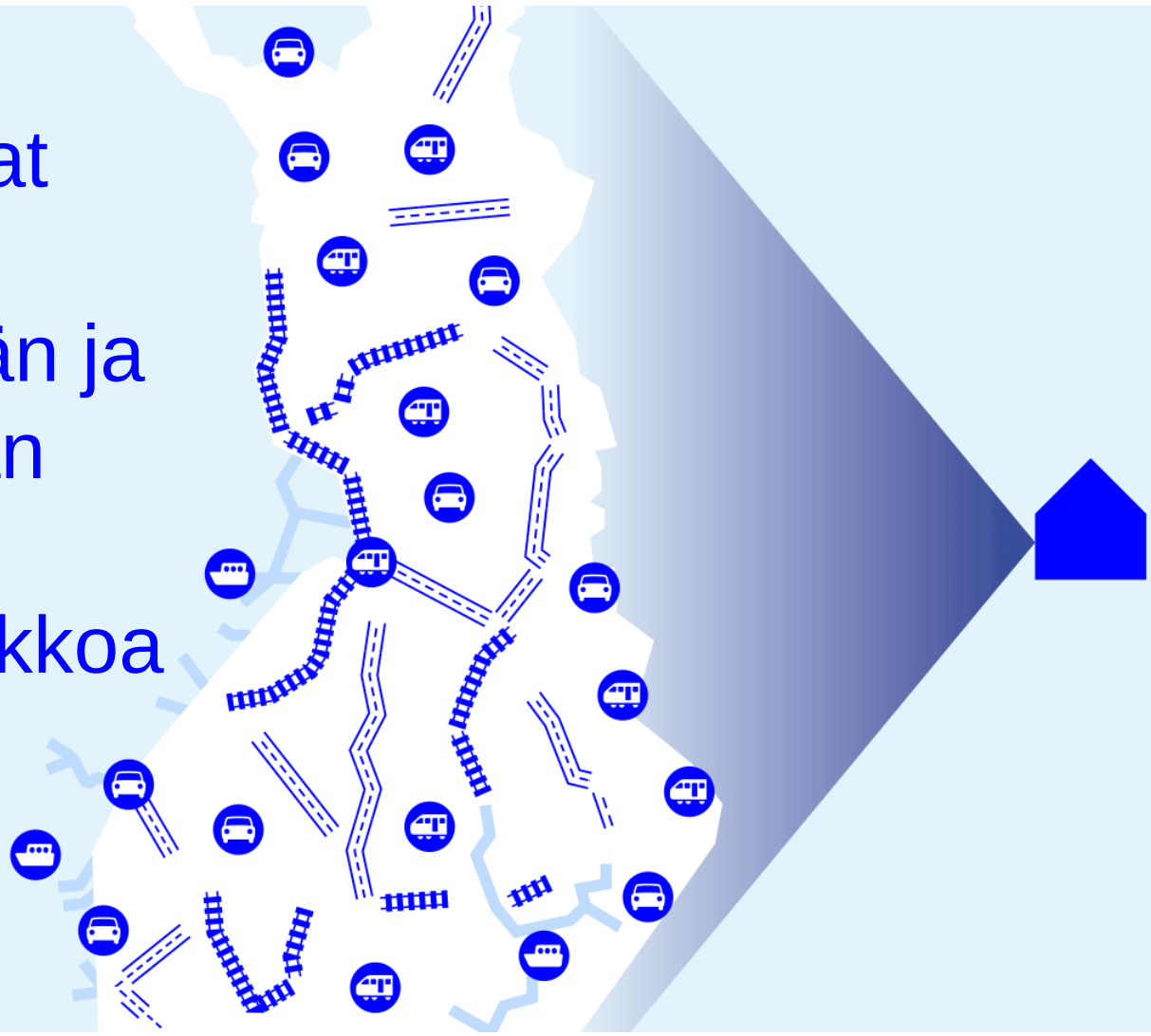
Liikenneverkon liiketaloudellinen kehittäminen

Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner

19.1.2017

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

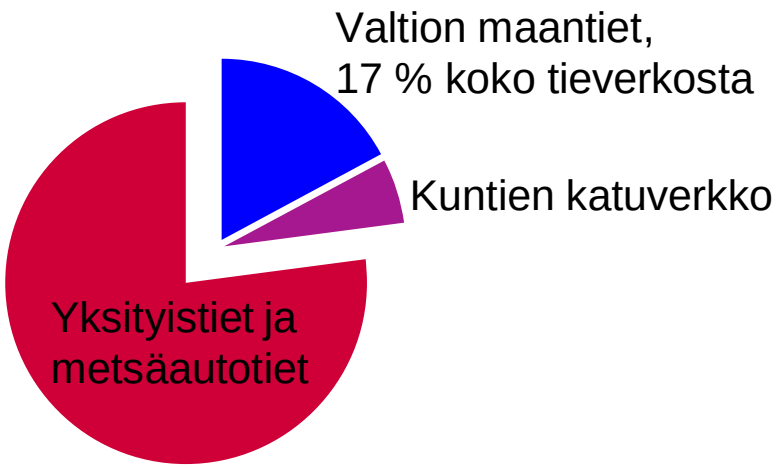
Valtion varat eivät riitä ylläpitämään ja kehittämään Suomen liikenneverkkoa



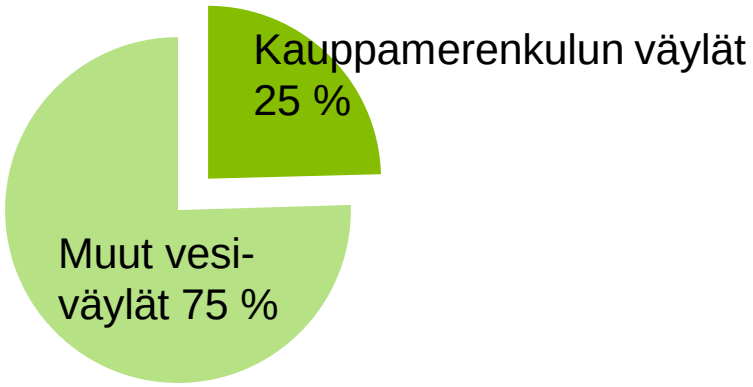
LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

Yhtiöittäminen koskee valtion liikenneverkkoa

Suomen tieverkko, 454 000 km



Liikenneviraston ylläpitämät vesiväylät 16 300 km

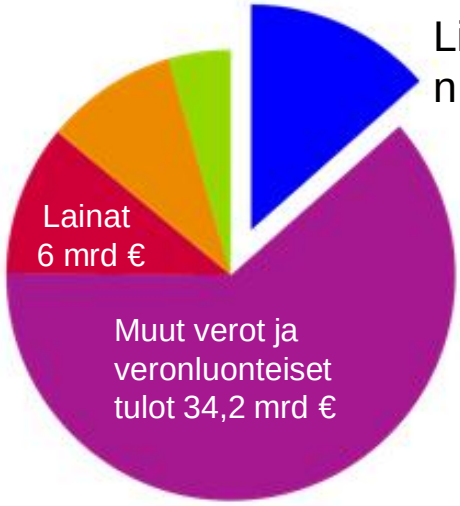


Rataverkko

Suomen liikennöidyn rataverkon pituus oli vuoden 2015 lopussa 5 962 kilometriä.

Liikenteestä kerätään enemmän veroja kuin liikenneverkkoja rahoitetaan 2017

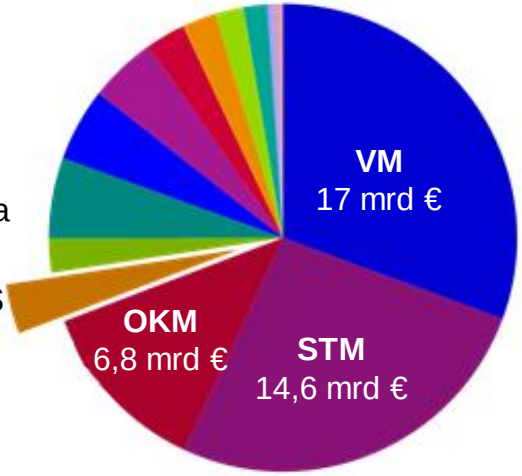
Liikenteen osuus valtion tuloista ja menoista (55,5 mrd eur)



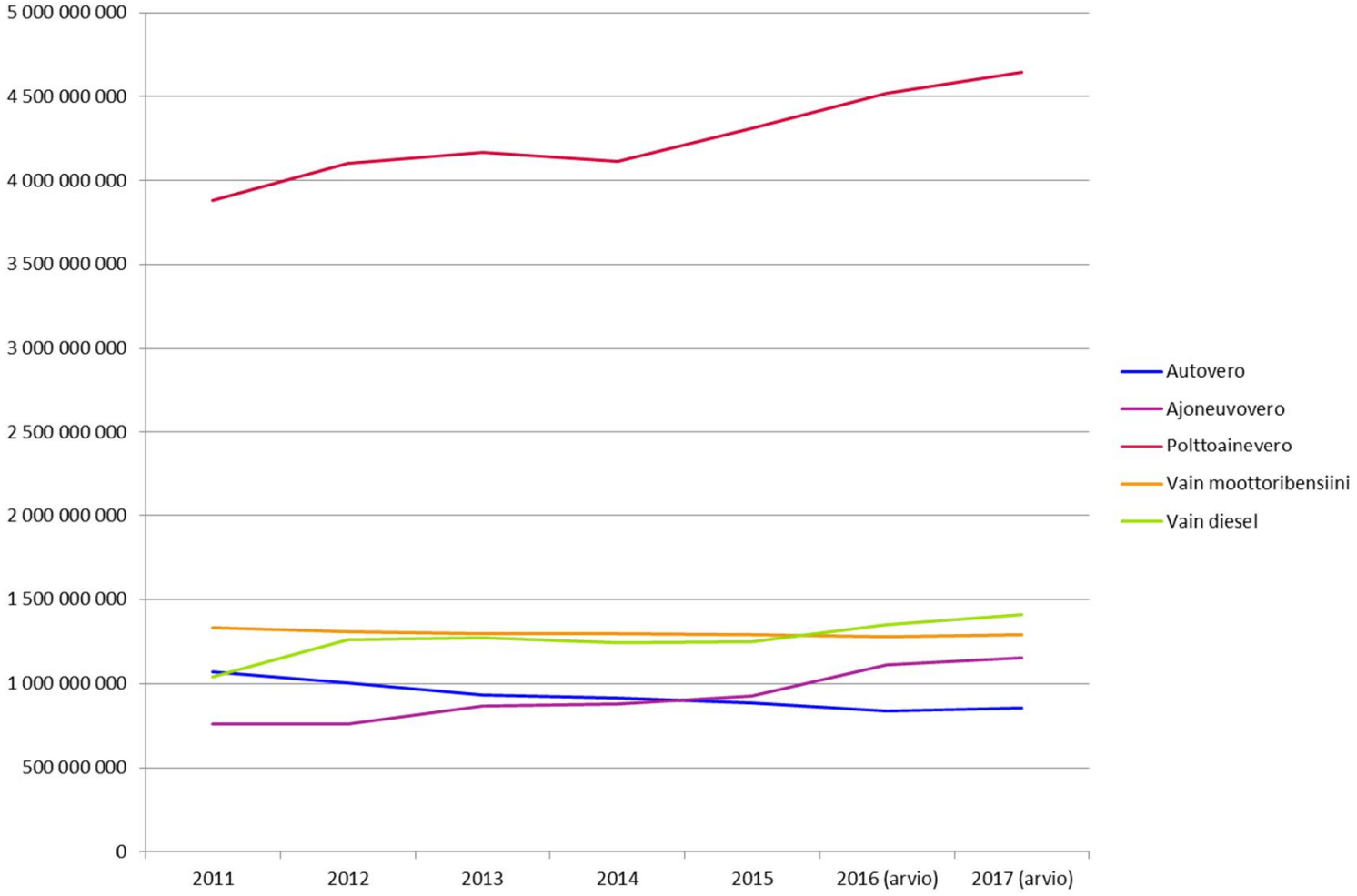
Liikenteen verot 13 %
n. 7,3 mrd € valtion tuloista

Muu LVM:n
hallinnonala
1,3 mrd €

Liikenneverkon osuus
3,4 % / n. 1,9 mrd €
valtion menoista

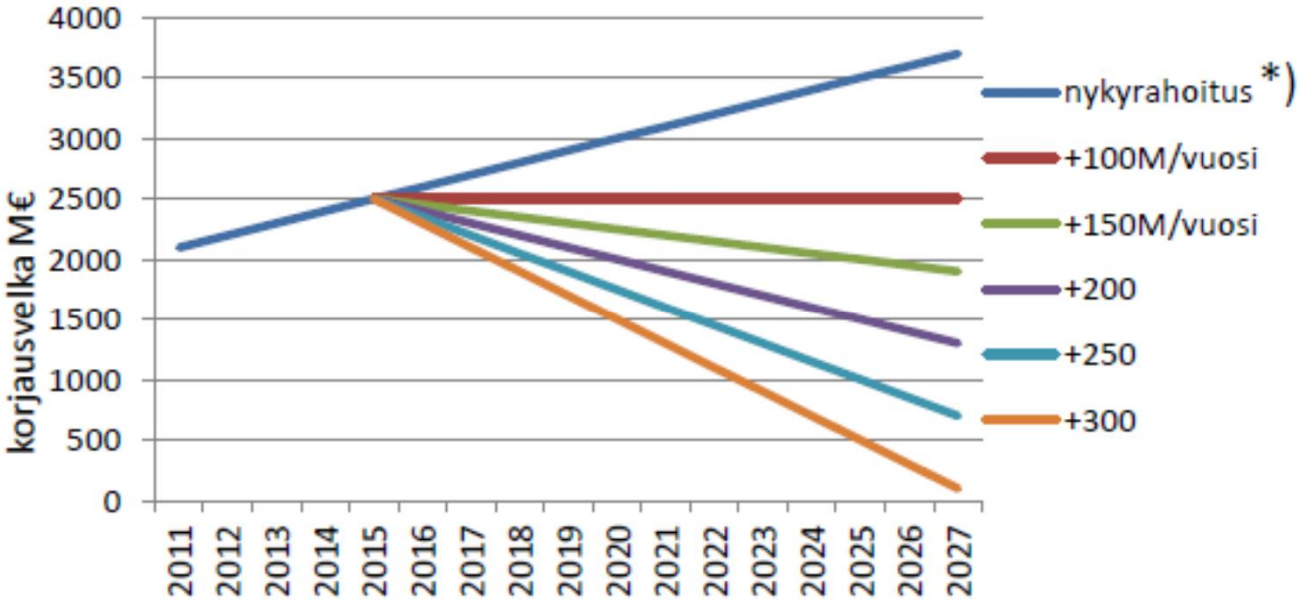


Liikenteen verot



Korjausvelan määrä (tiet, radat, vesiväylät)

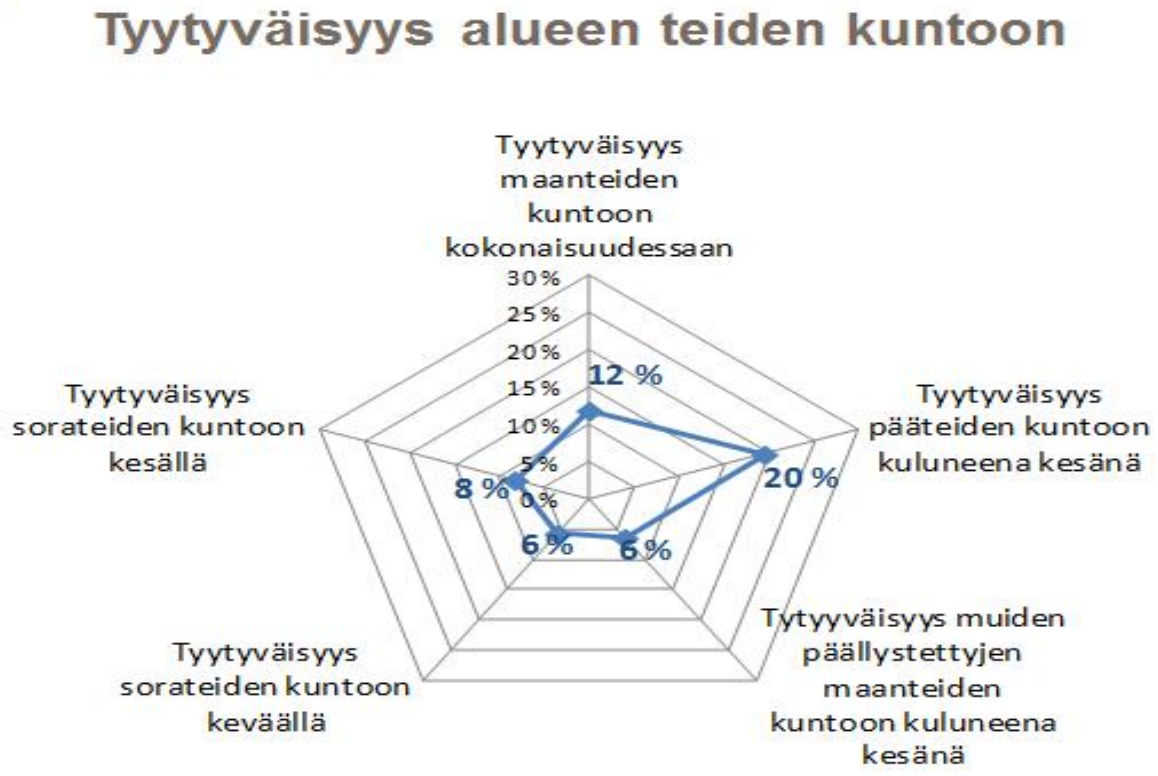
Hallituskauden lähtötilanteessa väylien korjausvelka kasvoi 100 M€/ vuosi - lisärahoitus katkaisee korjausvelan kasvun, mutta vain tilapäisesti



*) Kuvan nykyrahoitus = ennen korjausvelkapaketteja keskimääräinen perusväylänpidon rahoitustaso 965 milj. e/vuosi. Tällä rahoitustasolla korjausvelka lisääntyy vuosittain noin 100 milj. eurolla.

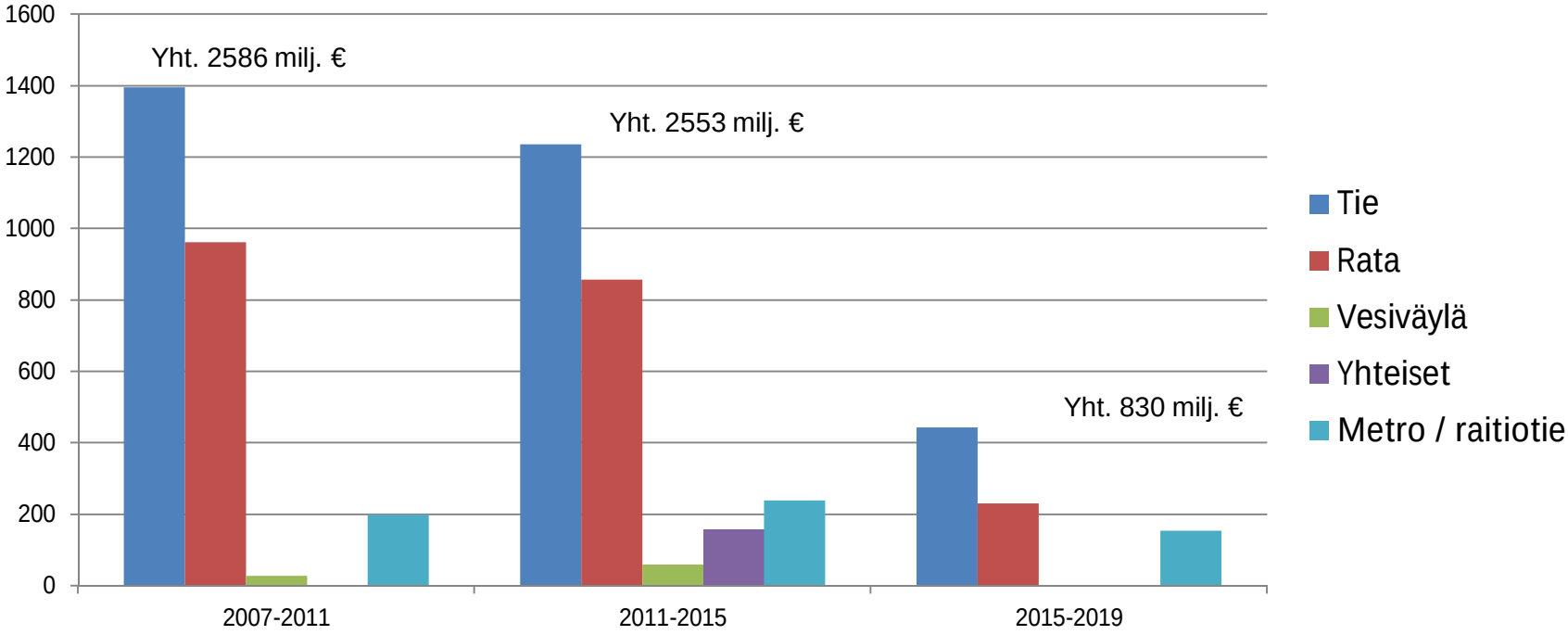
Lähde: Liikenneväylien korjausvelan vähentäminen ja uusien rahoitusmallien käyttö. Parlamentaarisen työryhmän ehdotus, LVM julkaisuja 35/2014.

Teiden kunto asiakaspalautteen perusteella



Lähde: Liikennevirasto, Ammattikuljettajille tehty mobiilikysely, syksy 2016

Hallituskausittain päätetyt liikenneverkon kehittämishankkeet



Huom. Mukana kokonaissummissa myös valtionapu metro- ja raitiotiehankkeisiin

Aikaisempia rahoitusmallien uudistamisajatuksia

- Haettu pitkäjänteisyyttä liikenneverkon kehittämiseen
- Edellinen liikennepoliittinen selonteko 2012
- Parlamentaarisen työryhmän korjausvelkaraportti 2014
- Remontti Oy / julkiset rakennukset
- Ehdotus Kansallisen infrastruktuurirahaston (KARHU) perustamisesta



Toimeksianto

Liikenneverkon kehittäminen ja sitä koskeva selvitystyö perustuu pääministeri Sipilän hallituksen julkisen talouden suunnitelman hyväksymisen yhteydessä 5.4.2016 tehtyyn pöytäkirjamerkintään.



Moderni tieverkko
alustana uusille palveluille
mahdollistamassa ihmisten
ja tavaroiden turvallisen,
sujuvan sekä ympäristöä
kunnioittavan liikkumisen



LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

Selvityksen reunaehdot

- Valtiontalouden näkökulmasta muutos on budjettineutraali.
- Lainsäädännöllä varmistetaan kohtuuhintainen liikkuminen. Maksun käyttöönottoa kompensoidaan verokevennyksin.
- Kansalaisten yksityisyydensuoja turvataan. Paikannukseen perustuvan palvelun käyttöönotto on vapaaehtoista.
- Elinkeinoelämän kustannuksia tai kulutushyödykkeiden hintaa ei aiota nostaa.
- Liikenteen päästöjä vähennetään päästöporrastetun hinnoittelun ja yhtiölle tarvittaessa asetettavan ympäristökannustimen avulla.

Kansainvälinen tilanne



Itävalta: Valtion teiden hallinnointi annettu valtion omistamalle osakeyhtiölle (ASFINAG).



Saksa: Suunnitteilla valtionyhtiö väyläverkon hallinnointiin.



Italia: Kansallisesti merkittäviä teitä hallinnoi valtion omistama julkinen yhtiö (ANAS).



Portugali: Tie- ja rautatieverkosta vastaa yksi valtion omistama yhtiö (Infraestruturas de Portugal S.A.)



Ruotsi: Ruotsin liikennevirasto (Trafikverket) on vastuussa julkisten teiden rakentamisesta, toiminnasta ja ylläpidosta.



Norja: Tieverkon hallinnoinnista vastaa Norjan tievirasto (Statens vegvesen). Maan tieverkkoa rahoitetaan sekä valtion varoilla että tietullimaksuilla.



Tanska: Tieverkon rakentamisesta, rahoittamisesta ja ylläpidosta vastaavat pääasiassa valtio ja kunnat. Ison-Beltin ja Juutinrauman siltojen käytöstä peritään maksua. Siltoja hallinnoivat yhtiöt.



UK: Valtion omistama yritys Highways England vastaa valtatieverkon hallinnoinnista.

Muutoksen vuosikymmenet



Telekilpailu

Posti Oyj

Finavia Oyj

”Live Oy”

1980 1990 2000 2018

VALTION TELEVERKOT

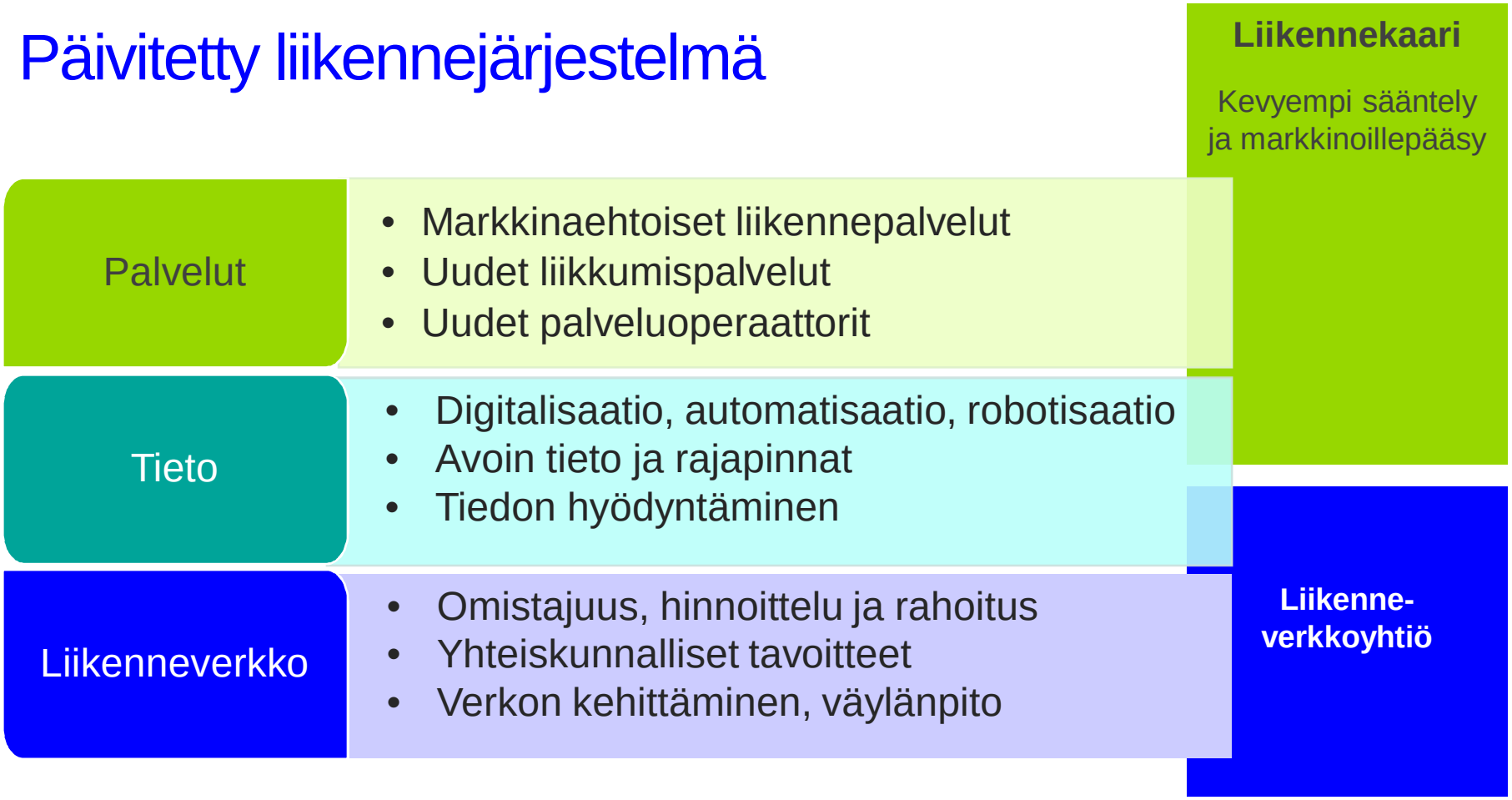
VALTION POSTIVERKKO

VALTION LENTOKENTÄT

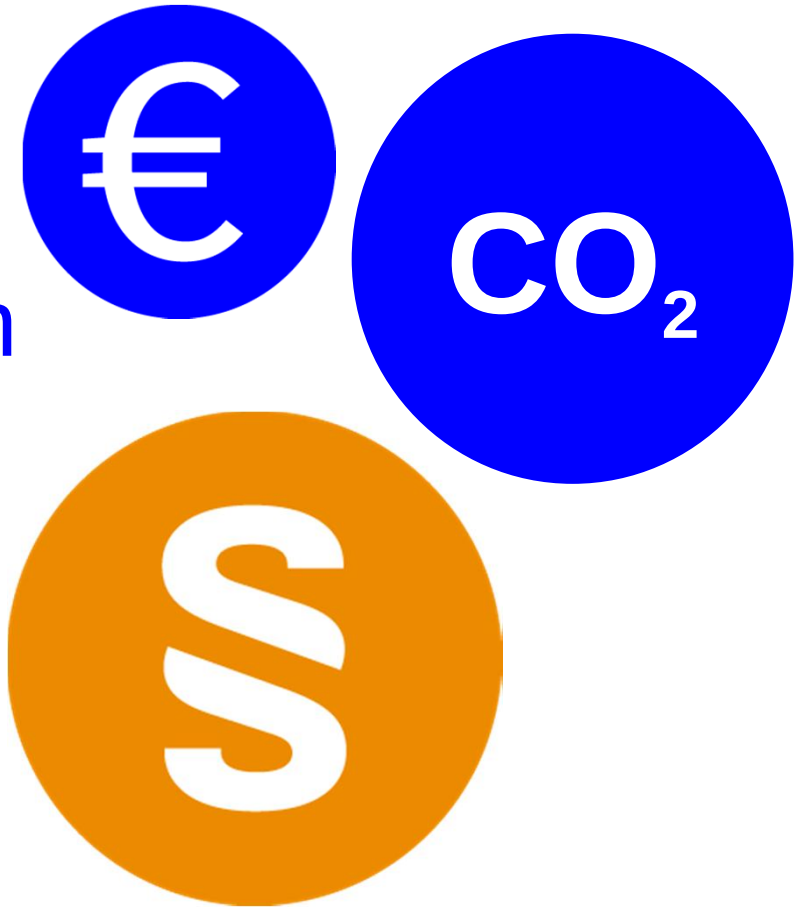
VALTION VÄYLÄT

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

Päivitetty liikennejärjestelmä



EU:n linjaukset vaikuttavat Suomenkin liikennepolitiikkaan



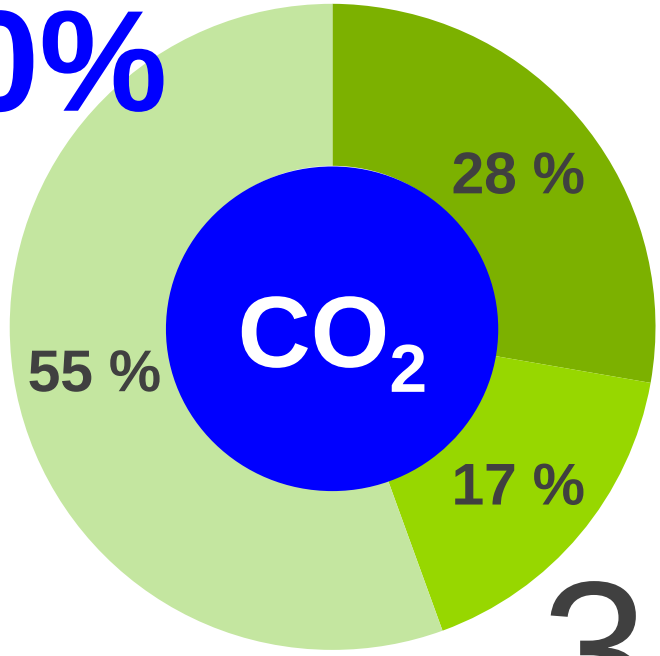
Tavoitteena vähäpäästöisempi liikenne

Visio vuodelle **2030**



Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä vähentäminen 2030 mennessä

50%



Päästövähennyskeinot

- Liikennejärjestelmän energiatehokkuuden parantaminen
- Ajoneuvojen energiatehokkuuden parantaminen
- Uusiutuvien polttoaineiden lisääminen



Kaikki keinot yhteensä noin **3,6** milj. tonnia.

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

Hallituksen energia- ja ilmastostrategian vaikutukset valtion verotuloihin liikenteen osalta

	2017 - 2030
Autovero	- 540 M €
Ajoneuvovero	- 23 M €
Polttoainevero **- bensiini ja diesel**	- 543 M €
Kevyt polttoöljy	- 143 M €
	Yht. - 1249 M €



Yli **1,2** mrd. euron vähenemä 2030 mennessä!

Lähde: Valtioneuvoston selonteko kansallisesta energia- ja ilmastostrategiasta vuoteen 2030.

Parempia väyliä, sujuvampaa liikennettä



Liikenneverkon rahoitus riippumaton valtion budjetista



Maksaa liikenne-verkon käytöstä yhtiölle

Osa liikenteen veroista säilyy

Liikenneverkkoyhtiö ja sen omaisuus takaavat hyvän investointikyvyn

Tarvittaessa yhtiö ottaa lainaa

Verotusta kevennetään maksujen suuruuden verran

Investoinnit liikenneverkkoon

Valtion budjetti, josta rahoitetaan yhteiskunnan palveluita: koulutus, maanpuolustus jne.

Liikenneverkon rahoitus ei yhtiömallissa riipu valtiontalouden suhdannevaihte-luista eikä muiden sektoreiden rahoitustarpeista!

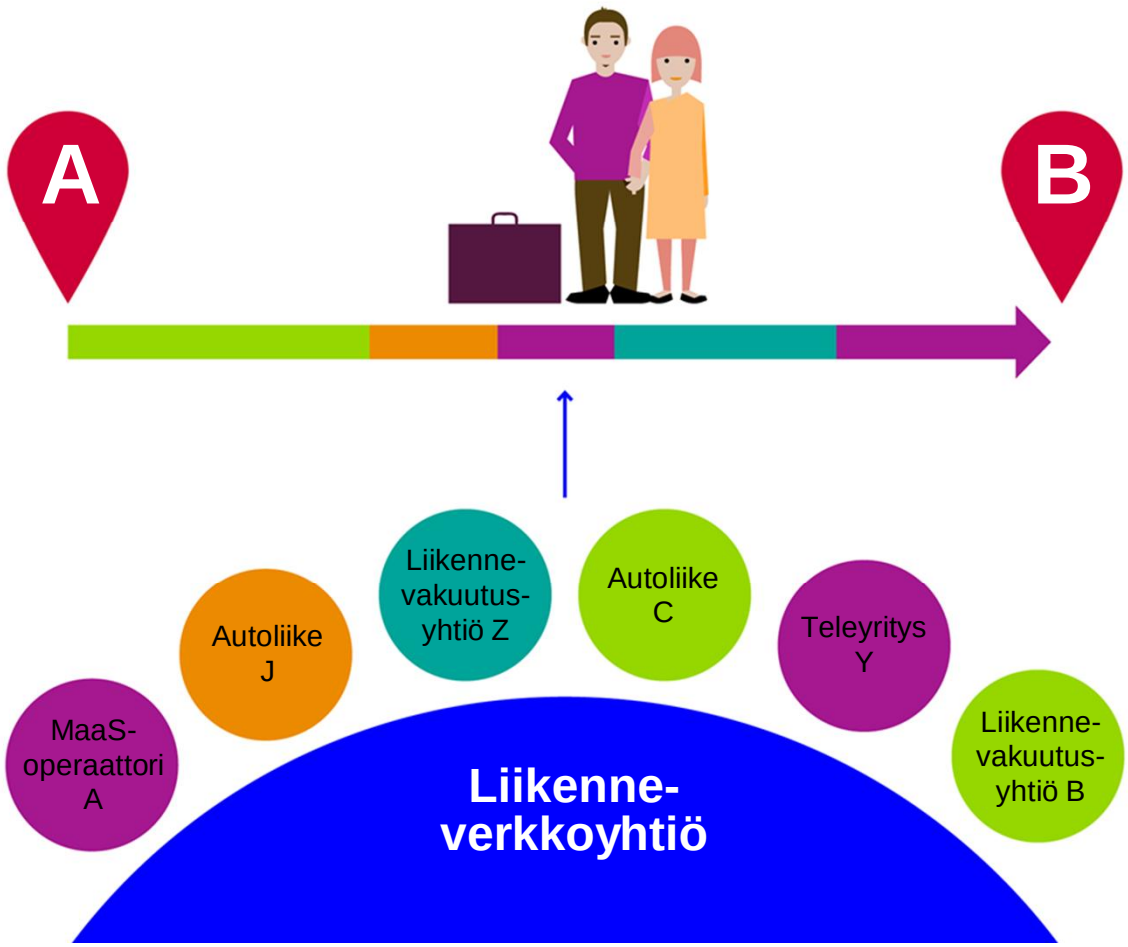
Yhtiöittämisen hyödyt liikenneverkon kannalta

- Liikenneverkon hyvä kunto taataan turvaamalla budjetista riippumaton rahoitus > korjausvelka lyhenee
- Toiminnan pitkäjänteisyys
- Väylänpidon tehostuminen, kustannustehokkuus
- Asiakastarpeet ja palvelujen kehitys ohjaavat liikenneverkkoon tehtäviä investointeja > moderni liikenneverkko
- Uusia hankkeita käyntiin nopeammin
- Investointipaketti 1,6 mrd. euroa, josta korjausvelan osuus 500 milj. €

Alueellisia vaikutuksia

- Liikenneverkkoyhtiön aikaan perustuva kiinteä maksu kohtelee samalla tavalla sekä maalla että kaupungissa asuvia ja siitä suurin hyöty tulee paljon autoa ajavalle.
- Autoveron poisto helpottaa entisen auton vaihtamista uuteen tai entistä nuorempaan käytettyyn autoon.
- Ajoneuvoveron lasku vaikuttaa maaseudulla asuviin eri tavoin riippuen mm. ajoneuvon suuruudesta, eikä niinkään ajoneuvon iästä. Suurehkojen ajoneuvojen omistajille alennuksella on suhteellisesti suurempi myönteinen vaikutus.
- Polttoaineveron alennus puolestaan laskee autoilun kustannuksia erityisesti maaseudulla, jossa matkat ovat pitkiä ja vaihtoehtoisia liikkumistapoja ei ole. Polttoaineveron alennuksella on myös merkitystä maaseudun kuorma-autoilijoille, joille polttoneste-kustannukset ovat olleet merkittävä kulu yrittämisessä.
- Työmatkakuluvähennyksiin, jotka kohdentuvat eniten pitkiä työmatkoja ajaviin ihmisiin, ei ole tarkoitus koskea.
- Liikenneverkkoyhtiön investoinnit suuntautuvat pääasiallisesti taajamien ulkopuolelle haja-asutusalueille, eikä lainkaan kaupunkeihin ja niiden katuverkkoihin.

Monipuoliset liikenteen palvelut erilaisiin liikkumis-tarpeisiin



LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

Palvelumalli



Kuluttaja

PERUS-PALVELUT

Kiinteä maksu: Esim. vuosi- tai kuukausimaksu

VALINNAISIA PALVELUJA

Yhdistelmä: maksu + liikennevakuutus

Yhdistelmä: maksu + bussi- tai juna-matka(t)

Yhdistelmä: maksu + auto

Kilometripohjainen maksu (perustuu asiakkaan suostumukseen)

Palveluoperaattorit

Maksu ajoneuvon päästöjen mukaan porrastettuna

Liikenneverkkoyhtiö

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

Liikenneverkon käytön kokonaiskustannukset eivät nouse



Liikenteen verotus 2017		Ehdotetut verokevennykset
Autovero	853 M €	- 853 M €
Ajoneuvovero	782 M €	- 547 M €
Polttoainevero **- bensiini ja diesel**	2,7 mrd €	- 200 M €
		= 1,6 mrd €

Liikenneverkkoyhtiö



Tieverkon väyläpalveluiden tuottamisen kustannukset yhteensä

1,6 mrd € (*)

(*) Väyläpalveluiden tuotantokustannus on 1,3 mrd €. Koska liikenneverkkoyhtiön asiakkaat maksavat palvelustaan ALV:n (24%) tulee verokevennyksissä kompensoida myös tämä (0,3 mrd €). Kokonaisuudessaan verotuksessa kompensoitava summa on näin ollen 1,6 mrd €.

Autoveron poiston vaikutukset - esimerkkejä*

Merkki	Nykyhinta	Uusi hinta	Veroalennus
UUSI Skoda Octavia Combi 1,4 TSI Active	24 553	20 310	4 243
UUSI Nissan Qashqai DIG-T 115 Acenta 2WD 6M/T Connect	25 560	20 555	5 005
UUSI Ford Fiesta 1,0 80hv Start/Stop M5 Edition 5-ovinen	15 990	13 909	2 081
UUSI Volvo S60 D3 Momentum aut	41 109	34 800	6 309
UUSI Mercedes-Benz E 220 d 4Matic A Business	56 262	46 750	9 512
KÄYTETTY Skoda Octavia vm. 2010	8 950	6 700	2 250
KÄYTETTY Volkswagen Golf vm. 2001	2 000	1 450	550

* Lähteet: Trafin autovertaamo.fi ja Tullin Mahti-järjestelmä

Esimerkkejä hinnoittelusta



LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

SOFIA

Yrittäjä

Päivittäinen
työmatka 30 km.
Lisäksi asiointimatkat.
Vähäpäästöinen,
pieni auto.



LIIKENNE- JA
VIESTINTÄMINISTERIÖ

Sofia – kiinteä maksu		
Ford Fiesta 2016		
CO2 99 g/km, keskikulutus 5l/100 km, ajosuorite 12 000 km		
	Nykyään	Tulevaisuudessa
Ajoneuvovero/vuosi (€)	162,06	29,01
Polttoainevero/vuosi(€)	408,78	377,71
Laskennallinen autovero/vuosi(€)	130,47	0,00
Asiakasmaksu/vuosi(€)	0,00	198,99
Asiakasmaksun alv (24%)/vuosi (€)	0,00	47,76
Verot/maksut yhteensä(€)	701,31	653,47
➡ Sofian kokonaishyöty on 47,84 euroa.		

Sofia – kilometrimaksu		
Ford Fiesta 2016		
CO2 99 g/km, keskikulutus 5l/100 km, ajosuorite 12 000 km, 60 % maksullisella tieverkolla		
	Nykyään	Tulevaisuudessa
Asiakasmaksu (snt/km) (alv 0)	0,00	1,73
Ajoneuvovero/vuosi (€)	162,06	29,01
Polttoainevero/vuosi(€)	408,78	377,71
Laskennallinen autovero/vuosi(€)	130,47	0,00
Asiakasmaksut/vuosi(€)	0,00	124,64
Asiakasmaksujen alv (24%)/vuosi (€)	0,00	29,91
Verot/maksut yhteensä(€)	701,31	561,27
➡ Sofian kokonaishyöty on 140,04 euroa.		



LIIKENNE- JA
VIESTINTÄMINISTERIÖ

Pentti – kiinteä maksu		
Skoda Octavia 1,4 TSI Combi 2010		
CO2 148 g/km, keskikulutus 6,3 l/100 km, ajosuorite 15 000 km		
	Nykyään	Tulevaisuudessa
Ajoneuvovero/vuosi (€)	221,92	39,72
Polttoainevero/vuosi(€)	643,83	594,90
Laskennallinen autovero/vuosi(€)	210,19	0,00
Asiakasmaksu/vuosi(€)	0,00	355,23
Asiakasmaksun alv (24%)/vuosi (€)	0,00	85,25
Verot/maksut yhteensä(€)	1075,94	1075,11
➡ Pentin kokonaishyöty on 0,83 euroa.		

Pentti – kilometrimaksu		
Skoda Octavia 1,4 TSI Combi 2010		
CO2 148 g/km, keskikulutus 6,3 l/100 km, ajosuorite 15 000 km, 60 % maksullisella tieverkolla		
	Nykyään	Tulevaisuudessa
Asiakasmaksu (snt/km) (alv 0)	0,00	3,09
Ajoneuvovero/vuosi (€)	221,92	39,72
Polttoainevero/vuosi(€)	643,83	594,90
Laskennallinen autovero/vuosi(€)	210,19	0,00
Asiakasmaksut/vuosi(€)	0,00	278,12
Asiakasmaksujen alv (24%)/vuosi (€)	0,00	66,75
Verot/maksut yhteensä(€)	1075,94	979,49
Pentin kokonaishyöty on 96,45 euroa.		

Onni

Työmatkaaja

Asuu maaseudulla.
Ajaa päivittäin
pitkiä työmatkoja
suuripäästöisellä
autolla.





LIIKENNE- JA
VIESTINTÄMINISTERIÖ

Onni – kiinteä maksu		
Jeep Cherokee V6 2005		
CO2 255 g/km, keskikulutus 10,5l/100 km, ajosuorite 30 000 km		
	Nykyään	Tulevaisuudessa
Ajoneuvovero/vuosi (€)	436,17	78,07
Polttoainevero/vuosi(€)	2146,10	1982,99
Laskennallinen autovero/vuosi(€)	899,59	0,00
Asiakasmaksu/vuosi(€)	0,00	943,46
Asiakasmaksun alv (24%)/vuosi (€)	0,00	226,43
Verot/maksut yhteensä(€)	3481,86	3230,96
➡ Onnin kokonaishyöty on 250,90 euroa.		

Onni – kilometrimaksu		
Jeep Cherokee V6 2005		
CO2 255 g/km, keskikulutus 10,5l/100 km, ajosuorite 30 000 km, 80 % maksullisella tieverkolla		
	Nykyään	Tulevaisuudessa
Asiakasmaksu (snt/km) (alv 0)	0,00	8,21
Ajoneuvovero/vuosi (€)	436,17	78,07
Polttoainevero/vuosi(€)	2146,10	1982,99
Laskennallinen autovero/vuosi(€)	899,59	0,00
Asiakasmaksut/vuosi(€)	0,00	1969,79
Asiakasmaksujen alv (24%)/vuosi (€)	0,00	472,75
Verot/maksut yhteensä(€)	3481,86	4503,61
➡ Onnin kokonaistappio on 1021,75 euroa.		

Turvallisuus tärkeää

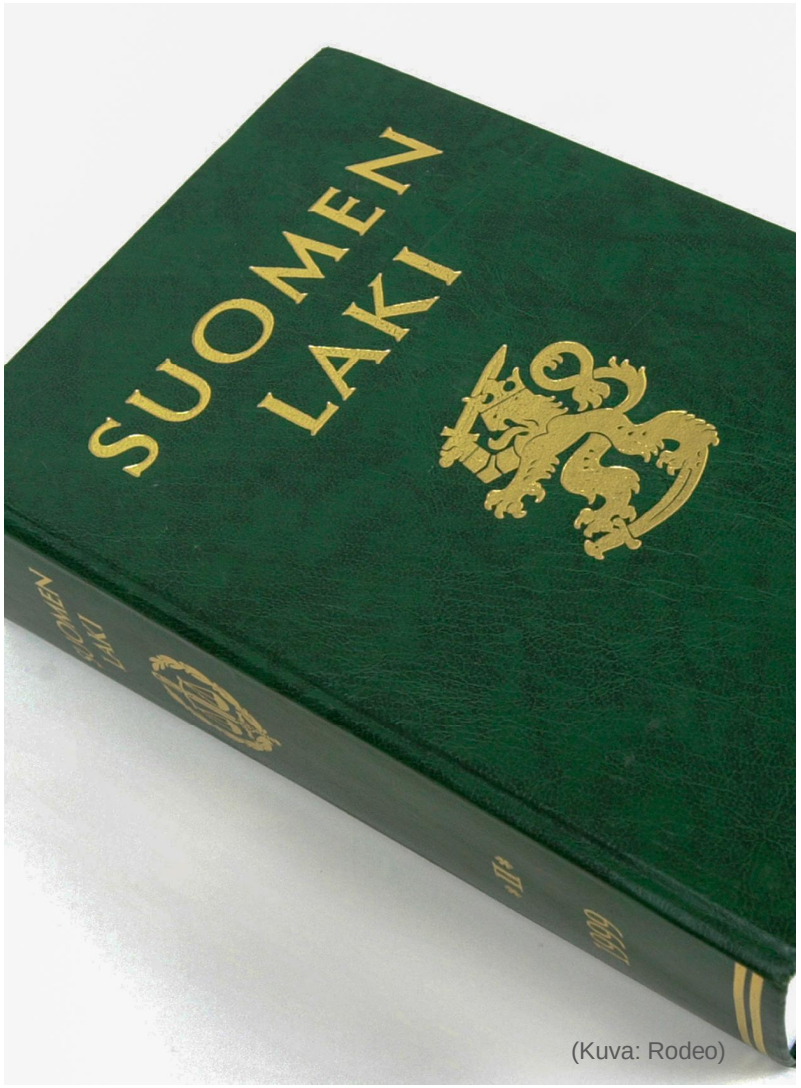
Kansalaisten yksityisyyden suoja turvataan



Tietojen käsittelyä koskeva sääntely

- Henkilötietojen käsittelylle tarkat reunaehdot lainsäädännöllä
  - Lähtökohtana henkilötietolaki (1.7.2018 EU:n yleinen henkilötietoasetus) sekä tietoyhteiskuntakaari ja sitä vastaava sääntely
  - Paikannus- tai sijaintitiedon käsittelyn lähtökohtana henkilön suostumus
    - Laskutusta varten tarvitaan vain tieto siitä, montako maksullista kilometriä ajoneuvo on liikkunut laskutuskaudella
- Henkilötiedon muussa käsittelyssä kaupallisiin tarkoituksiin noudatetaan MyData -periaatteita
  - Henkilö päättää itse, mihin palveluihin hänen tietojaan luovutetaan
  - Mahdollistetaan se, että henkilö voi helposti vaihtaa operaattoria

Yhtiö on yhteiskunnallisessa ohjauksessa ja toimintaa säädellään lailla



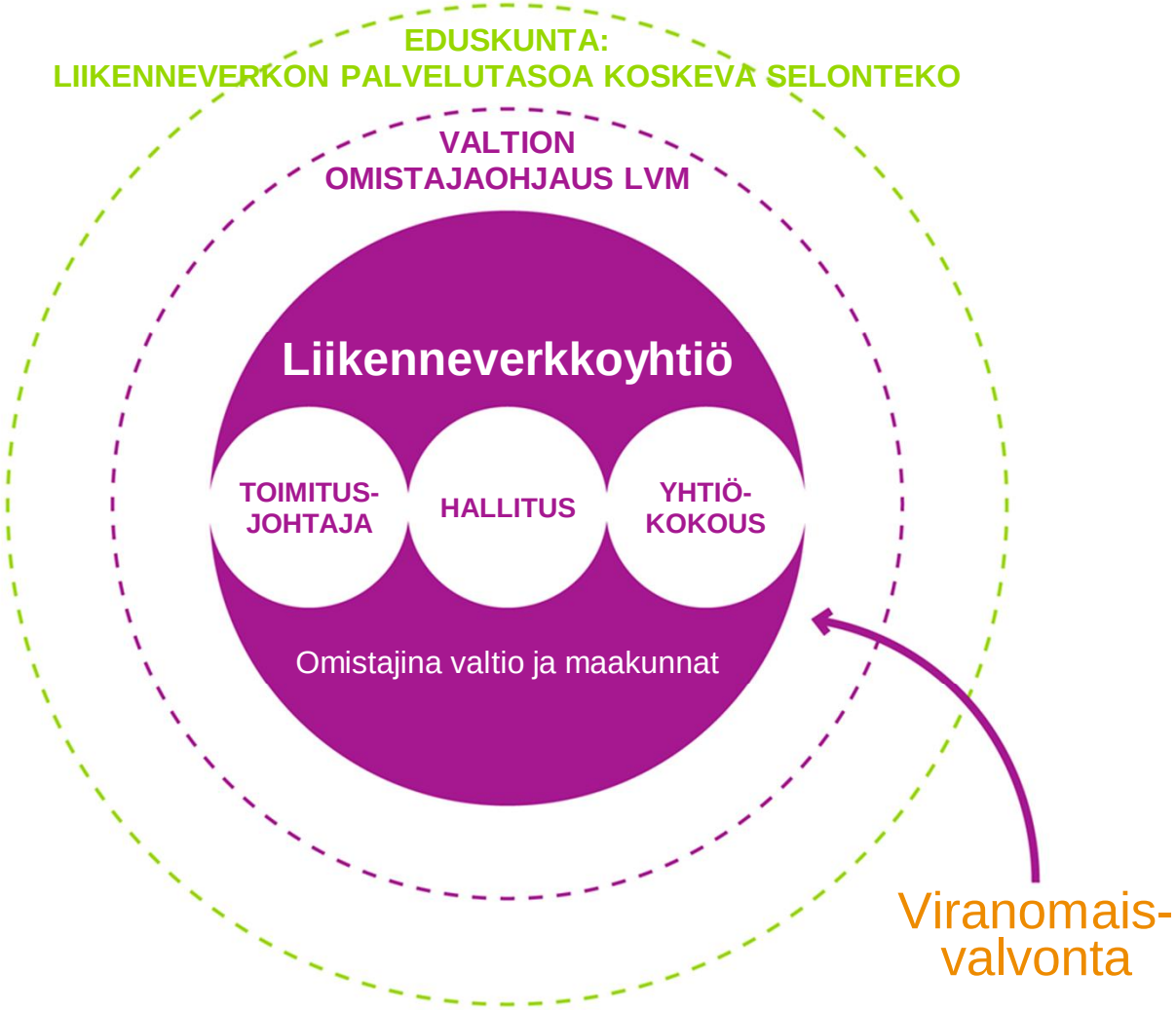
(Kuva: Rodeo)

Yhteiskunnallinen ohjaus ja valvonta

- Yhtiölle asetetaan lailla mm. väyläverkon palvelutasoa ja hinnoittelua koskevia vaatimuksia.
- Yhtiön toiminnalle lain nojalla asetettavat kannustimet. Ohjaavat yhtiön toimintaa yhteiskunnan kannalta haluttuun suuntaan.
- Viranomainen valvoo väyläverkon laatua, kohtuullista tuottoa ja hinnoittelua.
- Muu ohjaus. Liikenneverkkoselonteko ja omistajaohjaus. Yhtiölle säädetään muita valtionyhtiöitä laajempia velvollisuuksia asiakirjojen julkisuudesta



Yhtiömalli



LIIKENNE- JA
VIESTINTÄMINISTERIÖ

Lainsäädäntömuutostarpeet

Yhtiön perustaminen edellyttää uutta lainsäädäntöä ja muutoksia nykylainsäädäntöön, tärkeimpiä:

- Yhtiön perustamista koskeva laki
- Yhtiön toimintaa sääntelevä laki
- Liikenneväyliä koskeva lainsäädäntö: maantielaki (ratalaki, vesilaki)
- Liikenteen verolait
- Liikennehallintoa koskeva lainsäädäntö



Perustuslaki

- Väyläverkkoyhtiön tehtävissä on piirteitä, joiden perusteella yhtiön tehtäviä voidaan pitää julkisina hallintotehtävinä (PeL 124 §)
- Perustuslain veroja ja maksuja koskevaa sääntelyä (PeL 81 §) ei sovelleta valtion verkkoyhtiön toimintaan
  - Koska yhtiö perii asiakasmaksuja tuottamastaan palvelusta, ei perustuslain 81 § tule sovellettavaksi. Yhtiö ei voi periä valtion veroja
  - Eduskunnan perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännössä valtionyhtiöiden toimintaa ei ole perinteisesti katsottu perustuslain veroja ja maksuja koskevan sääntelyn näkökulmasta (esim. Finavia)
- Perustuslaillisten kysymysten tueksi pyydettiin kolme asiantuntijalausuntoa



Jatkovalmisteluaikataulun pääkohdat



LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

Liikenne- ja viestintäministeriö esittää seuraavaa:

- **Yhtiö.** Perustettavan liikenneverkkoyhtiön (yhtiö) omistajia olisivat Suomen valtio (65 %) ja maakunnat (35 %). Maakuntien keskinäinen omistusosuus jakautuisi tiekilometrien ja liikennesuoritteiden perusteella. Lailla säädettäisiin, että yhtiön osakkeita saa luovuttaa muille vain eduskunnan suostumuksella.

- **Väylät.** Liikenneviraston hallinnoima valtion tieverkko siirrettäisiin yhtiöön vuoden 2018 alusta. Rata- ja vesiväyläverkon osalta jatkettaisiin erillisselvitystä tavoitteena niiden siirtäminen yhtiölle vuoden 2019 alusta.

- **Investoinnit.** Yhtiön tulisi kyetä tulorahoituksellaan ja maltillisesti muuta rahoitusta hyödyntäen vastaamaan tieverkon kunnossapidosta, korjauksista ja kehittämisinvestoinneista asiakastarpeita vastaavasti. Yhtiöllä olisi investointikykyä vastata uusiin kehittämistarpeisiin muuta rahoitusta hyödyntäen.

- **Tulo- ja menoarviovaikutukset.** Budjettineutraalisuuden toteuttamiseksi liikenteen veroja alennettaisiin 1,6 miljardin euron edestä seuraavasti: a) autovero, määrältään n. 853 milj. euroa v. 2017, poistettaisiin kokonaan b) polttoaineveroa alennettaisiin EU-sääntelyn mahdollistaman n. 200 milj. euron alennusvaran verran ja c) ajoneuvoveron perusveroa alennettaisiin n. 547 milj. euroa, jolloin veroa jäisi n. 235 milj. euroa. Vastaavat osuudet poistuisivat budjetin menopuolelta.

- **Yhtiön asiakasmaksut.** Asiakasmaksut perittäisiin yksityisyydensuojan vaarantumatta. Yhtiön tarjoamien vähittäisasiakkaan maksujen tulisi olla aikaan perustuvia, ja tukkutasolla ne voisivat olla myös kilometripohjaisia. Yhtiön perimät aikaan perustuvat maksut eivät saisi edellyttää kuluttajan tai ajoneuvon paikantamista. Yhtiön perimien asiakasmaksujen tulisi kokonaisuutena olla kustannussuuntautuneita sisältäen kohtuullisen tuoton. Ulkomaisilta vastaavilta ajoneuvoilta perittäisiin samoin perustein asiakasmaksua.

- **Palveluoperaattoreiden asiakasmaksut.** Yhtiö voisi lisäksi tarjota aika- tai kilometripohjaiseen tukkuhintaan perustuvia ratkaisuja palveluoperaattoreille. Kilometripohjainen tukkuhinnoittelu voitaisiin ottaa aikaperusteisen rinnalla käyttöön sitten, kun palvelumarkkinoilla on todettu olevan riittävästi kilpailtua tarjontaa vähittäisasiakkaille. Vähittäismaksujärjestelmien toteuttamistapojen olisi oltava tällöin riittävän edullisia, tietoturvallisia ja yksityisyydensuojan huomioivia.

- **Asiakkaan suostumus.** Palveluoperaattoreiden tarjoamat kilometripohjaiset, paikannusta edellyttävät ratkaisut voisivat sisältää myös ajokäyttäytymiseen liittyviä tai vastaavia ominaisuuksia. Kilometripohjainen ajoneuvon paikantamiseen perustuva palvelu vaatisi aina kuluttajan suostumuksen. Jos palveluoperaattori tarjoaisi kuluttajalle kilometripohjaista tai vastaavaa asiakasmaksuvaihtoehtoa, joka edellyttää kuluttajan ajoneuvon paikantamista, sen tulisi tarjota myös aikaan perustuva maksuvaihtoehto. Vähittäisasiakkaalla tulisi olla mahdollisuus suorittaa maksu joko etu- tai jälkikäteen laskutuskausittain.

- **Maksun päästöporrastus.** Aikaan perustuvien ja kilometripohjaisten asiakasmaksujen tulisi sisältää päästöporrastettu hinnoitteluelementti.

- **Raskas liikenne.** Kuorma-autoille asetettaisiin ainoastaan aikaan perustuvat asiakasmaksut, jotka vastaavat kokonaismäärältään ajoneuvoveron käyttövoimaveron alentamisvaraa. Ulkomaisilta vastaavilta ajoneuvoilta perittäisiin vastaavan suuruista asiakasmaksua.

- **Kannustimet ja lainsäädäntö.** Yhtiölle asetettaisiin lain nojalla kannustimet (esim. investointi-, laatu-, tehostamis-, ympäristö- ja turvallisuuskannustin), jotka ohjaisivat yhtiön toimintaa yhteiskunnan kannalta haluttuun suuntaan. Yhtiön toimintaa säätelevässä laissa ja sen nojalla annettavissa viranomaismääräyksissä määriteltäisiin liikenneverkon palvelutaso, jonka toteutumista viranomainen valvoo.

- **Ohjaus.** Yhtiön pitkäjänteisen investointisuunnitelman tulisi pohjautua hallituksen eduskunnalle antamaan liikenneverkkojen palvelutasoa koskevaan selontekoon. Lisäksi yhtiö saattaisi investointisuunnitelmansa tilanteen säännöllisesti hallituksen talouspoliittiselle ministerivaliokunnalle käsiteltäväksi. Liikenne- ja viestintäministeriö vastaisi yhtiön omistajaohjauksesta.

- **Kunnat.** Yhtiötä perustettaessa mahdollistettaisiin, että kunnat voisivat ostaa maksupalvelua yhtiöltä, sekä siten periä halutessaan maksua katuverkkonsa käytöstä erikseen päätettävällä tavalla. Lisäksi yhtiö osallistuisi alueellisten ja suurten kaupunkiseutujen yhteiskunnallisesti merkittäviin liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatimiseen.

- **Autokannan uusiutuminen.** Erikseen päätettävällä tavalla voitaisiin suunnata julkista tukea uusien ajoneuvojen hankintaan tai vastaavin tuin voitaisiin edesauttaa autokannan uusiutumista energia- ja ilmastostrategian periaatteiden mukaisesti kehysvalmistelun yhteydessä.

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

Jos liikenneverkkoyhtiötä ei perusteta...

- Tieverkon kunto heikkenee ja korjausvelka kasvaa
- Kyky investoida uusiin hankkeisiin heikkenee
- Nykyveromallilla valtion tieliikenteeltä keräämät verotulot vähenevät
- Liikenteen palvelumarkkina ei toteudu täysimääräisenä



LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

Huominen tehdään tänään

