Hallituksen vuosikertomus Liikenne- ja viestintäministeriö

13.9.2019

Ylijohtaja Juhapekka Ristola

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

Konsernistrategian jalkauttaminen



TraFi

Liikennevirasto

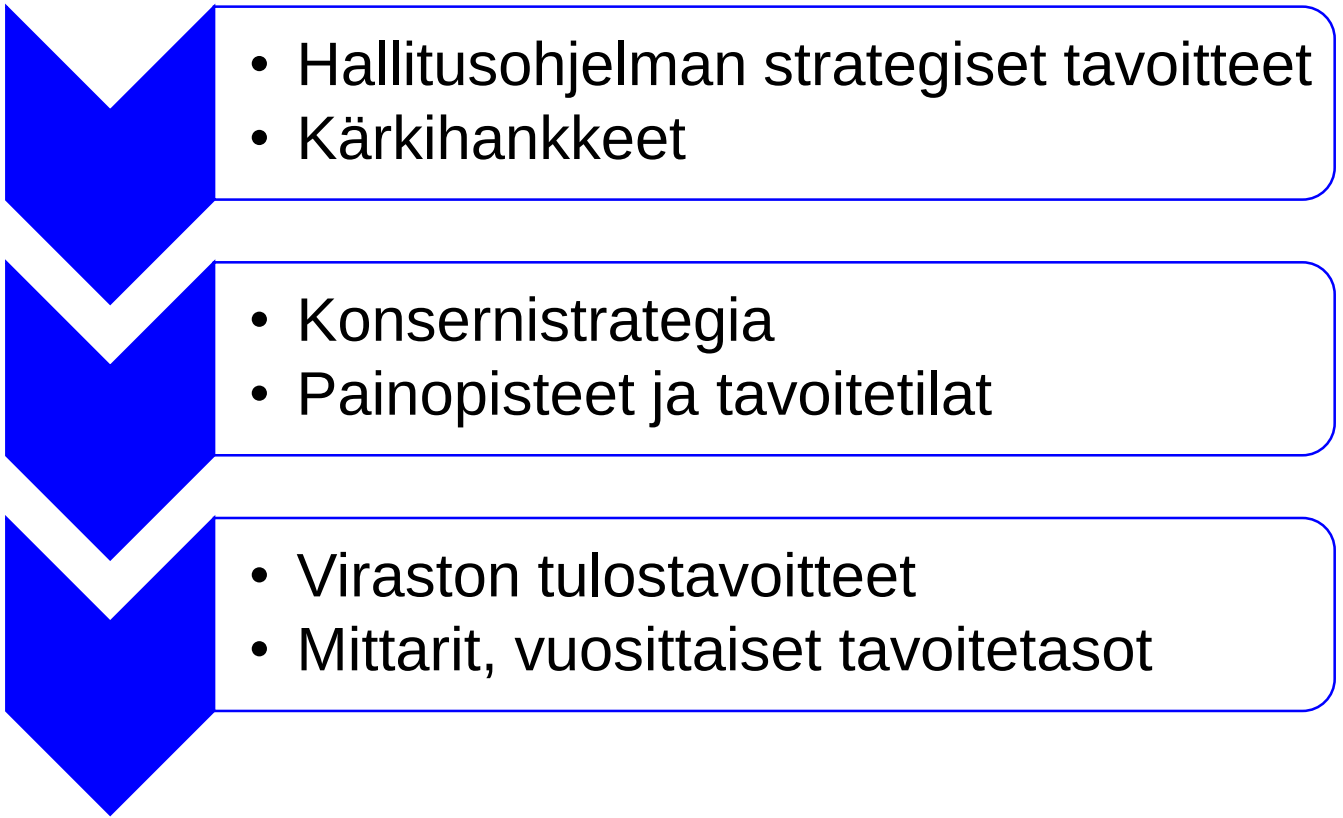
LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

Viestintävirasto

ILMATIETEEN LAITOS

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Hallinnonalan tuloksellisuus ja vaikuttavuus



Vaikuttavuustavoitteiden toteutuminen

Tavoite	Arvosana	Perustelut
Innovatiiviset viestintä- ja liikennepalvelut ylläpitävät hyvinvointia ja luovat kestävää kasvua sekä kansallista kilpailuetua.	Hyvä	Säädösympäristön uudistamisella on luotu edellytykset toimintamallien ja palveluiden kehittymiselle sekä poistettu markkinoille pääsyn esteitä. Laki on kannustanut kehittämään uusia palveluja ja järjestelmiä. Palvelut sekä hinnoittelumallit näyttävät monipuolistuneen. Liikenteen päästöt ovat alentuneet, mikä pääosin selittyy liikenteessä käytetyn biopolttoaineen määrän vaihtelulla. Autokannassa tai liikennesuoritteen kehittymisessä ei nykyisin käytössä olevilla ohjauskeinoilla ja liikenteen hinnoittelumalleilla ole saatu aikaan riittävää muutosta tavoitteisiin nähden. Media-alaa koskevilla toimenpiteillä on turvattu uutistoiminnan monimuotoisuutta ja monipuolista sisältöä.
Tiedon hyödyntämisestä syntyy uutta liiketoimintaa sekä käyttäjälähtöisiä ja luotettavia palveluita.	Hyvä	Liikennepalvelulain edistyksellinen tietosääntely on luotu edistämään elinkeinoelämän digitalisaatiota, luomaan kasvuedellytyksiä sekä mahdollistamaan uutta liiketoimintaa. Tietosääntelyn perusteella liikkumispalveluja koskevia olennaisia tietoja on avattu muiden toimijoiden hyödynnettäväksi. Massadatan ja omadatan hyödyntämisen edellytykset ovat edelleen parantuneet. Automaation ja robotiikan hyödyntämisen sekä yhteentoimivien liikennejärjestelmien edellytykset ovat parantuneet. Suomi on edelleen maailman kärkimaita tietoturvatasolla mitattuna, mutta yritysten varautuminen digitaalisen turvallisuuden uhkiin on koettu monella alalla riittämättömäksi.
Liikenne- ja viestintäverkot muodostavat edellytykset yhteiskunnan kehittymiselle ja uudistumiselle.	Välttävä	Korjausvelan määrä ei korjausvelkaohjelman ansiosta kasvanut edellisestä vuodesta liikenneverkon kiihtyvästä rappeutumistahdista huolimatta. Liikenneverkon palvelukykyä ei pystytä nykyisillä rahoitus- ja toimintamalleilla turvaamaan. Liikenne- ja viestintäverkkojen kehittämiseksi on tarve tehdä pitkäjänteisempää ja kokonaisvaltaisempaa suunnittelua vaikuttavuuden lisäämiseksi. Tämä huomioidaan valtakunnallisen 12-vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisessa. Laajakaistan tukiohjelmasta huolimatta kiinteän laajakaistan kattavuudessa on jääty kansainvälisessä vertailussa jälkeen. Kattavuudessa on puutteita sekä kaupunkiseuduilla että haja-asutusalueilla.

Toimintaympäristön muutos ja vaikutus toimialalle

Teknologinen murros

- Digitalisaatiossa on siirrytty valtavirtaistamisen aikaan.
- Yleiskäyttöiset ja yhteentoimivat ratkaisut korostuvat.
- Käyttäjät ovat entistä tietoisempia omien tietojensa hallinnasta.
- Jakamis- ja alustatalouteen perustuvien palvelujen kuluttaminen on kasvussa.
- Nopeampien ja tehokkaampien tiedonsiirtoyhteyksien tarve on kasvanut.

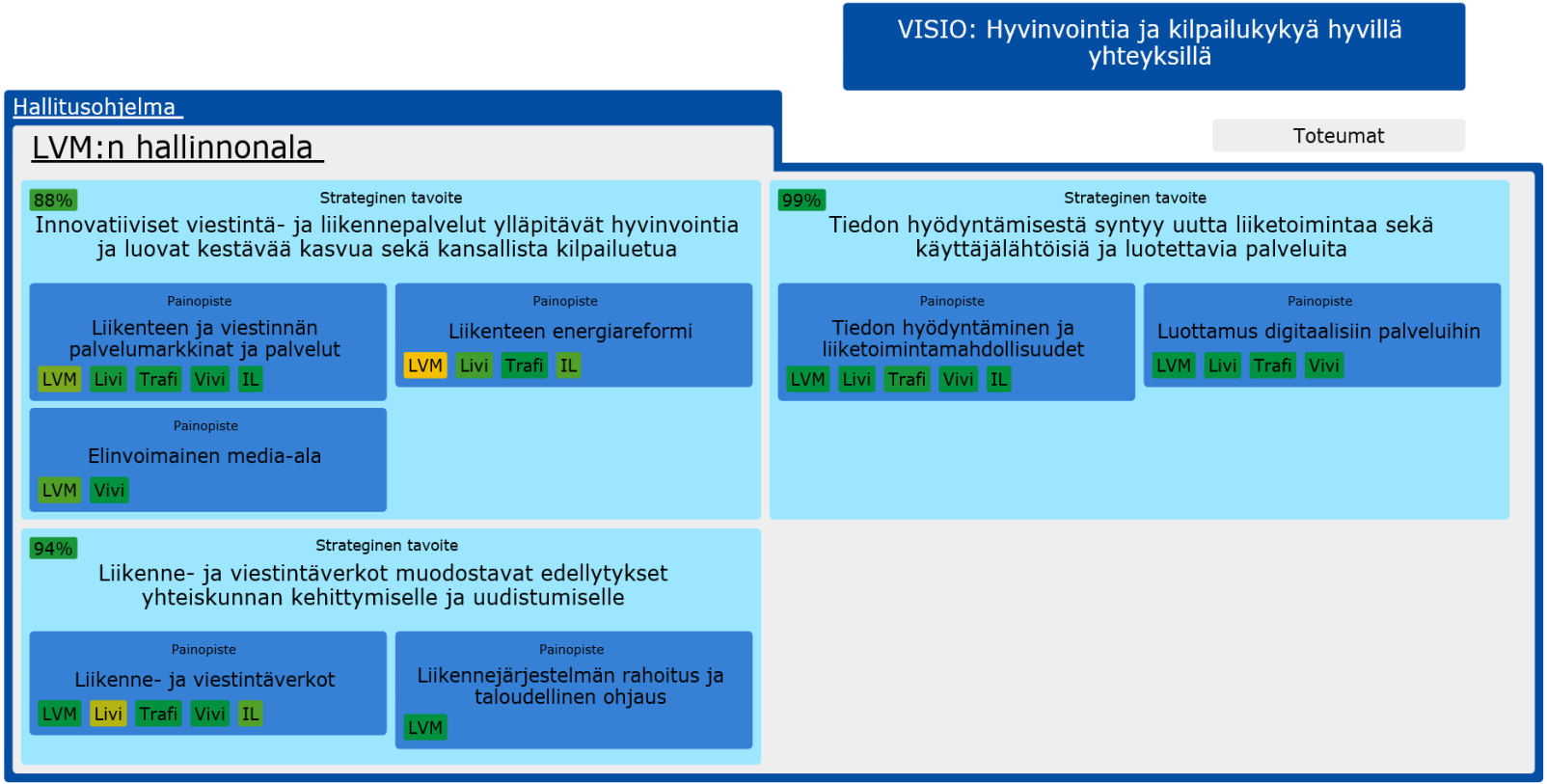
Ilmastonmuutos

- Maapallon lämpeneminen on ylittämässä turvallisena pidetyn 1,5 asteen rajan vuosisadan puoleen väliin mennessä.
- Päästövähennyksiin tähtääviä toimia on tehtävä huomattavasti nopeammin kuin tähän mennessä on tehty tai suunniteltu tehtäväksi.
- Suomen tulisi olla hiilineutraali vuoteen 2045 mennessä.

Kriittisen infrastruktuurin toimintavarmuus

- Liikenneverkon infrastruktuuri rappeutuu, eikä sen palvelutasoa pystytä nykyisillä rahoitus- ja toimintamalleilla turvaamaan.
- Viestintä- ja tietoverkkojen toimintavarmuuden ja turvallisen tiedonkäsittelyn tarve korostuu yhteiskunnan prosessien automatisoituessa ja teknistyessä. Samalla liikenne- ja viestintäverkkojen palautumiskyvyn merkitys korostuu.

Strategisten tavoitteiden ja painopisteiden seuranta



Lausuma ei anna enää aihetta toimenpiteisiin 1/3

Liikennepoliittinen selonteko *VNS 2/2012 vp – EK 17/2012 vp*

- Hallituskauden aikana on suunnattu perusväylänpitoon lisärahoitusta yhteensä noin miljardi euroa. Tästä summasta 35 miljoonaa suunnataan yksityistieavustuksiin vuosina 2016–2019. Hallitus on lisäksi sopinut neljän miljoonan euron korotuksesta yksityisteiden valtioavustuksiin vuodelle 2019.
- Maantielaki on uudistettu laiksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä, jossa säädetään vaatimuksista maanteiden palvelutasolle ja kunnossapidon tasolle. Tarkoituksena on varmistaa maantieverkon tienpidon laatu ja valtakunnallinen yhtenäisyys sekä maanteiden riittävä palvelutaso ja laadunvalvonta joka puolella maata.
- Uudella yksityistielailla lailla on selkiytetty eri osapuolten vastuita yksityisteiden rakentamisen, ylläpidon ja rahoituksen suhteen. Kuntien tielautakunnat lakkautetaan ja niiden tehtävät siirretään muille viranomaisille. Tavoitteena on ollut selkeä, joustava ja nykypäivän tarpeisiin vastaava yksityistielaki, joka mahdollistaa uudenlaisen elinkeinotoiminnan varsinkin maaseudulla.
- Toimivat kansalliset ja kansainväliset yhteydet ovat Suomen elinkeinoelämän ja sitä kautta koko yhteiskunnan kilpailukyvyn elinehto. Kilpailukyvyn turvaamiseksi merenkulun väylämaksut on puolitettu vuosien 2015–2020 väliseksi ajaksi ja ratavero poistettiin vuosiksi 2015–2018, jonka jälkeen rataverosta luovuttiin kokonaan vuoden 2019 alusta lukien. Lisäksi elinkeinoelämän kilpailukykyä on parannettu toteutetuilla tie- rata- ja vesiväyläverkon parantamis- ja kehittämishankkeilla.
- Liikenteen päästövähennyksien saavuttamista on edistetty ottamalla käyttöön vähäpäästöisten ajoneuvojen tukia. Romutuspalkkiona myönnettävään avustukseen varattiin yhteensä 8 miljoonaa euroa. Sähköautojen hankintatukeen ja konversiotukiin varattiin vuonna 2018 yhteensä 6 miljoonaa euroa. Tuen vuosibudjetista käytettiin kuitenkin vain noin 14 prosenttia. Selityksenä tuen heikolle menekille on todennäköisesti tuen suuruus, joka on täyssähköauton ostavalle yksityishenkilölle on 2000 euroa per auto (kun se monissa muissa maissa luokkaa 4000–6000 euron luokkaa). Sähköautotuki ja konversiotuet jatkuvat myös vuosina 2019–2021.
- Sähköautojen lataus- ja biokaasun jakeluverkon rakentamisen sekä taajamalogistiikan sähköistämisen tukiin varattiin vuosille 2018–2021 yhteensä 4,5 miljoonaa euroa.
- Ministeriöiden välistä yhteistyötä sekä yhteistyötä sidosryhmien kanssa on edelleen kehitetty ja edellytyksiä parempaan ennakoivaan edunvalvontaan parannettu. Vuoden 2018 aikana keskeisten liikennepoliittisten päätösten valmisteluun on vaikutettu ennakoivasti ja tuloksellisesti niin EU- kuin kansainvälisellä tasolla.

Lausuma ei anna enää aihetta toimenpiteisiin 2/3

Sähköinen ensitunnistaminen *HE 74/2016 vp – EV 103/2016 vp*

- Liikenne- ja viestintäministeriö valmisteli vahvasta sähköisestä tunnistamisesta ja sähköisistä luottamuspalveluista annetun lain muuttamista koskevan hallituksen esityksen (HE 83/2017 vp).
- Lain 17 §:ään ehdotettiin viiden vuoden väliaikaista enimmäishintasääntelyä ensitunnistamista koskevan tiedon välittämiselle. Väliaikainen lakimuutos tuli voimaan joulukuussa 2017. Liikenne- ja viestintävirasto (silloinen Viestintävirasto) antoi keväällä 2018 päätöksen enimmäishinnasta laissa määriteltyjen rajojen mukaisesti.
- Liikenne- ja viestintäministeriö on jatkanut luottamusverkoston käynnistymisen seurantaa ja valmistellut hallituksen esityksen, jonka tavoitteena on selkeyttää luottamusverkoston toimintaa sekä sähköistä ensitunnistamista. Hallituksen esitys (HE 264/2018 vp) annettiin eduskunnalle 29.11.2018.

Lausuma ei anna enää aihetta toimenpiteisiin 3/3

Liikenteen palveluista annetun lain toinen vaihe *HE 145/2017 vp - EV 20/2018 vp*

- Hallitus antoi eduskunnalle lokakuussa 2018 esityksen laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 157/2018 vp). Esityksessä ehdotetaan, että käyttöön otetaan ammattipätevyysdirektiivin mukainen niin sanottu koevaihtoehto, joka helpottaa toimimista raskaan liikenteen tehtävissä muun muassa niiden osalta, jotka ovat Puolustusvoimissa suorittaneet nopeutetun ammattipätevyyskoulutuksen, mutta joiden ikä ei riitä suurimpien ajoneuvoluokkien kuljettajatehtävissä toimimiseen.
- Koevaihtoehto mahdollistaa joustavammin kunkin raskaan kaluston kuljettaja-ammattiin haluavan yksilöllisen taustan, aiemman osaaminen sekä kielitaidon huomioimisen. Koevaihtoehdon rinnalla säilyvät koulutusvaihtoehto ja nopeutettu koulutus.
- Hallituksen esityksellä (HE 157/2018 vp) muutetaan liikenteen palveluista annetun lain numerointi pykälänumerointiin perustuvaksi sekä pyritään selkeyttämään ja jäsentelemään lain sisältöä otsikointia tarkentamalla.

Lausuman edellyttämät toimenpiteet käynnissä 1/6

Tietoyhteiskuntakaari *HE 221/2013 vp – EV 106/2014 vp*

- Liikenne- ja viestintäministeriössä on tarkasteltu alkuperäisen tietoyhteiskuntakaaren (nykyiseltä nimikkeeltään laki sähköisen viestinnän palveluista) voimaantulon jälkeen sen säännöksiä ja tunnistettu eräitä normeja, jotka eivät ole enää tarpeen ja jotka voidaan kumota tai joita tulee muuttaa. Eräitä muutoksia on jo toteutettu.
- Lisäksi Euroopan komissiossa on hyväksytty loppuvuonna 2018 uusi direktiivi eurooppalaisesta sähköisen viestinnän säännöstöstä (niin sanottu telepaketti-direktiivi) sekä direktiivi audiovisuaalisia mediapalveluja koskevan direktiivin muuttamisesta (niin sanottu AVMS-direktiivi). Direktiivit edellyttävät merkittäviä muutoksia lakiin sähköisen viestinnän palveluista. Samalla on tarkoitus arvioida muita tarpeita uudistaa sähköistä viestintää koskevaa sääntelyä. Liikenne- ja viestintäministeriö on valmistellut laajan säädöshankkeen käynnistämistä sähköisen viestinnän palveluista annetun lain kokonaisuudistuksen valmistelemiseksi vuosina 2019–2020.
- Keväällä 2016 hyväksytyssä tietoturvastrategiassa on määritelty tavoitteet ja toimenpiteet luottamuksen lisäämiseksi internetiin ja digitaalisiin toimintatapoihin. Strategian mukaisten toimenpiteiden täytäntöönpano on sujunut suunnitellusti ja pääosa toimenpiteistä on toteutettu.

Väylämaksulainsäädännön kokonaisuudistus *HE 65/2011 vp – EV 53/2011 vp*

- Väylämaksulakia muutettiin vuoden 2015 alusta siten, että väylämaksut puolitetaan vuosiksi 2015–2017. Väylämaksun alentamisen tavoitteena on keventää elinkeinoelämälle, erityisesti teollisuudelle rikkidirektiivistä aiheutuvaa kustannusrasitetta. Alennusta jatketaan vuoden 2020 loppuun.
- Väylämaksujärjestelmän uudistamista selvittänyt työryhmä totesi, että väylämaksujärjestelmän kokonaisuudistukseen tarvittavaa tietopohjaa ei tällä hetkellä ole ja monet merenkulkuun vaikuttavat muutostekijät edellyttävät asian laajempaa selvittämistä. Vuosina 2018–2019 Turun yliopisto ja Aalto-yliopisto laativat talvimerenkulun simulointimallin, jolla voidaan tutkia muun muassa jäänmurron tarpeen vaikutuksia talvimerenkulun kustannuksiin ja väylämaksuun.

Uudet liikkumisvälineet *HE 24/2015 vp – EV 110/2015 vp*

- Uusien liikkumisvälineiden osalta käyttö on säilynyt edelleen rajallisena, eikä liikenneturvallisuuteen liittyviä ongelmia ole esiintynyt.
- Säännösten soveltamisesta kertyneiden kokemusten perusteella uusien liikkumisvälineiden käyttöön liittyviä säännöksiä on kuitenkin tarkennettu tarvittavilta osin uudessa tieliikennelaissa. Hallitus seuraa jatkossakin uusien liikkumisvälineiden käyttöä osana lainsäädännön toimivuuden seurantaa, mutta nimenomaan uusiin liikkumisvälineisiin kohdistuvia toimenpiteitä ei ole nyt näköpiirissä.

Lausuman edellyttämät toimenpiteet käynnissä 2/6

Luvanvaraista liikennettä koskevan sääntelyn noudattamisen viranomaisvalvonta *HE 161/2016 vp – EV 27/2017 vp*

- Liikenne- ja viestintävirasto (silloinen Liikenteen turvallisuusvirasto) on toiminut 1. päivästä heinäkuuta 2018 alkaen tieliikenteen lupa- ja valvontaviranomaisena. Valvontatehtävien hoitaminen vuosille 2018 ja 2019 tehdyn valvontasuunnitelman mukaisesti on aloitettu.
- Liikenne- ja viestintävirasto toteuttaa parhaillaan kaikkien liikennelupalajien valvontaa tunnistaakseen mahdolliset velvoitteiden laiminlyönnit. Lupavalvonnan lisäksi virasto on toteuttanut ja tulee toteuttamaan kohdennettuja valvontaiskuja eri puolella Suomea yhteistyössä muun muassa poliisin kanssa.
- Verovalvonnan näkökulmasta olennaista on, että viranomaisilla on käytössään valvonnan kannalta tarpeelliset tiedot. Liikennepalvelulaissa ja verotusmenettelylaissa on säädetty tietojen toimittamisesta viranomaisille ja tällä hetkellä vaikuttaa siltä, että verottajan tiedonsaantioikeudet ovat riittävällä tasolla. Erityisesti taksitoimialan murroksesta johtuen on kuitenkin tarpeen seurata kehitystä ja arvioida viranomaisten tietojen saannin toimivuutta käytännössä. Tämän johdosta liikenne- ja viestintäministeriö, Liikenne- ja viestintävirasto ja Verohallinto ovat käynnistämässä jatkoselvitystä, jossa on tarkoitus tunnistaa mahdollisia lisätietotarpeita.
- Yleisesti ottaen valvontahavainnot ja asiaan liittyvä palaute viranomaisten suuntaan on ollut vähäistä. Tällä hetkellä ei näytä siltä, että harmaaseen talouteen liittyvät lieveilmiöt tai muutkaan markkinahäiriöt liikennealalla olisivat lisääntyneet.
- Liikenne- ja viestintäministeriö on syksyn aikana seurannut ja arvioinut lainsäädännön toimivuutta yleisesti, ja tässä yhteydessä myös seurannut ammattimaisen liikenteen määritelmän toimivuutta. Tämän hetken tietojen valossa vaikuttaa siltä, että ammattimaisen liikenteen määritelmä on toiminut lainsäätäjän tarkoittamalla tavalla, eikä siitä ole seurannut pelättyjä tulkintaepäselvyyksiä. Vaikuttaa siltä, ettei toimijoille tai valvontaviranomaisille ole syntynyt epäselvyyksiä toiminnan ammattimaisuuden arvioinnissa, eikä toisaalta ole havaittu, että esimerkiksi kimppakyytitoimintaa olisi jouduttu aiempaan verrattuna rajoittamaan lakimuutosten vuoksi.
- Liikenne- ja viestintäministeriö on toimittanut eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle 19.12.2018 kirjallisen raportin lakikokonaisuuden ensivaikutuksista. Raportti on luettavissa osoitteessa http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-560-6.

Lausuman edellyttämät toimenpiteet käynnissä 3/6

Ajoneuvolain, ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain ja ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä annetun lain toimivuus *HE 9/2017 vp – EV 51/2017*

- Katsastustoiminnan ja liikenneturvallisuuden voidaan arvioida kehittyneen myönteiseen suuntaan viime vuosina. Viime vuosina katsastustoimipaikkojen määrä on kasvanut runsaasti ja katsastuspalvelujen hinnat ovat laskeneet. Tieliikenneonnettomuuksien määrä on myös jatkuvasti vähentynyt. Yleisestä kehityksestä ei voida tehdä suoraan johtopäätöksiä lainsäädännön vaikutuksista, mutta ainakaan merkittävää käännettä aiempaan kehitykseen verrattuna ei voida tilastoista havaita.
- Katsastustoiminnan laadussa on voitu havaita Liikenteen turvallisuusviraston seurannassa viime vuosina jonkin verran heikkenemistä. Toisaalta katsastustoimipaikkojen väliset laatuerot ovat viime vuosina pienentyneet. Tuoreimmat tiedot katsastustoiminnan laatuseurannasta ovat vuodelta 2017, joten tämän uudistuksen vaikutuksia siinä ei käytännössä voida havaita.
- Kokonaisuutena sääntelyn voidaan kuitenkin arvioida toimineen odotusten mukaisesti. Sääntelyn vaikutusten arviointia on kuitenkin syytä jatkaa.

Yleisradion hallintoneuvoston kertomus eduskunnalle yhtiön toiminnasta vuonna 2016 *EK 19/ 2017 vp – K 7/2017 vp*

- Yleisradion ylin päättävä elin on hallintoneuvosto. Sen 21 jäsentä valitsee eduskunta vaalikauden ensimmäisillä valtiopäivillä.
- Yleisradion päätöksentekojärjestelmä on omiaan edistämään ohjelmien ja sisältöjen riippumattomuutta ja luotettavuutta, sillä sisältöjen julkaisemisesta päättävät hallituksen nimittämät sananvapauslain mukaiset vastaavat toimittajat. Vastaavien toimittajien päätöksentekoa ohjaavat lait sekä ohjelmien ja sisältöjen eettiset ohjeet, jotka edellyttävät, että Yleisradio toimii riippumattomasti ja niin, että mikään ulkopuolinen taho ei ohjaa journalismia.
- Hallintoneuvosto saa säännöllisesti tutkimustulokset Yleisradion riippumattomuudesta. Marraskuussa 2018 tehdyssä tutkimuksessa (Ylen uutisarvostukset, Taloustutkimus Oy) Yleisradion uutisiin luottavien osuus oli 89 prosenttia eli samalla tasolla kuin aiemmissa tutkimuksissa. Myös riippumattomuus on säilynyt tutkimusten mukaan lähes ennallaan, sillä Yleisradiota piti riippumattomana 45 prosenttia suomalaisista, kun vuotta aiemmin vastaava osuus oli 44 prosenttia.
- Vuoden 2018 alussa Ylessä toimintansa aloitti Journalismin akatemia, joka tarjoaa korkeatasoista koulutusta journalisteille ja osaltaan varmistaa journalistista riippumattomuutta. Myös panostuksia tutkivaan journalismiin on lisätty.

Lausuman edellyttämät toimenpiteet käynnissä 4/6

Ajokorttilain kokonaisuudistus *HE 146/2017 vp – EV 29/2018 vp*

- Ajokorttiuudistuksen vaikutusten seuranta käynnistettiin välittömästi lain tultua voimaan 1.7.2018.
- Liikenne- ja viestintävirasto pitää yllä jatkuvaa sähköistä palautekyselyä kuljettajantutkintopalveluista, joka jaetaan kaikille teoria-, käsittely- tai ajokokeessa olleille henkilölle. Tulokset raportoidaan kvartaaleittain ja ne ovat kumulatiivisia.
- Erillinen seurantatutkimus ajokorttiuudistuksen vaikutuksista, etenkin sen liikenneturvallisuusvaikutuksista, tullaan tekemään, kun uudistuksen alkamisesta on kulunut riittävästi aikaa. Laajempaan seurantatutkimukseen tullaan sisällyttämään koko tutkintojärjestelmäuudistuksen (opetus- ja tutkinto) arviointi kuten pakollisen koulutuksen vaatimusten muuttumisen vaikutukset osaamiseen, markkinoihin, saatavuuteen, tutkintojen sisällön muutosten toimivuus ja vaikuttavuus ja vaikutukset ajokortin hankkimisen kiinnostavuuteen.
- Liikenne- ja viestintävaliokunnalle tullaan toimittamaan seurantatutkimus, kun riittävä tilastoaineisto on saatu kokoon, jotta muutoksia voidaan luotettavasti arvioida.

Uusi tieliikennelaki *HE 180/2017 vp – EV 65/2018 vp*

- Uuden tieliikennelain viestintähanke käynnistyy vuoden 2019 kesällä ja siihen osallistuvat Liikenne- ja viestintäviraston lisäksi Väylävirasto, Liikenneturva, poliisi ja liikenne- ja viestintäministeriö. Liikenteen eri kansalaisjärjestöjä pyydetään myös osallistumaan hankkeeseen. Liikenne- ja viestintäministeriö seuraa aktiivisesti uuden lain toimivuutta ja vaikutuksia lain voimaantulon 1.6.2020 jälkeen.
- Liikenne- ja viestintäministeriö käynnisti syksyllä 2018 selvityksen kotiin tarjottavien palvelujen pysäköinnin helpottamiseksi yhdessä sosiaali- ja terveysministeriön, Kuntaliiton ja eräiden kaupunkien kanssa.

Lausuman edellyttämät toimenpiteet käynnissä 5/6

Kevytautojen käyttöönotto *HE 173/2018 vp – EV 191/2018 vp*

- Liikenne- ja viestintäministeriön on tarkoitus aloittaa kevytautoihin liittyvien säädösmuutosten vaikutusten seuranta yhteistyössä Liikenne- ja viestintäviraston sekä muiden viranomaisten kanssa.
- Liikenne- ja viestintäministeriö on aloittanut lakeihin liittyvien valtioneuvoston asetusten valmistelun, muun muassa eduskunnan edellyttämän muutoksen ajoneuvojen käytöstä tiellä annettuun asetukseen hitaan ajoneuvon kilven käyttövelvoitteesta kevytautoissa.

Meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantaminen *HE 182/2018 vp — EV 161/2018 vp*

- Lailla meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta annetun lain väliaikaisesta muuttamisesta (1176/2018) työnantajan työttömyysvakuutusmaksu palautettiin väliaikaisesti tuen piiriin. Valtio maksaa merenkulun tukena työnantajille takaisin puolet työnantajan osuudesta työttömyysvakuutusmaksuista, joka on maksettu niistä yleisesti tai rajoitetusti verovelvollisista työntekijöistä, joiden osalta on toimitettu ennakonpidätys. Työttömyysvakuutusmaksun palautus on väliaikainen ja se koskee vain vuonna 2018 aiheutuneiden kustannusten perusteella maksettavaa tukea.
- Liikenne- ja viestintäministeriö on selvittänyt yhdessä valtionvarainministeriön kanssa nettopalkkajärjestelmän käyttöä Suomessa. Valtionvarainministeriö on asettanut 17.10.2018 merenkulun tukijärjestelmää selvittävän työryhmän. Työryhmän toimikausi on 15.10.2018–28.2.2019. Työryhmän tehtävänä on selvittää mahdollisuuksia siirtyä varustamoiden miehistökustannustuessa nykyisestä ennakonpidätysten ja sosiaaliturvamaksujen palautusmenettelystä nettopalkkajärjestelmään.

Lausuman edellyttämät toimenpiteet käynnissä 6/6

Liikenteen palveluista annetun lain muuttaminen *HE 157/2018 vp - EV 251/2018 vp*

- Eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto ryhtyy toimenpiteisiin raskaan liikenteen ammattipätevyyskoulutuksen jatkovalmistelemiseksi työryhmäkäsittelyssä ja että valtioneuvosto saattaa liikenteen palveluista annetun lain lukunumeroinnin juoksevaksi.
- Valtioneuvosto päätti 28.3.2019 ryhtyä lausumasta aiheutuviin toimenpiteisiin.

Moottorikelkkailureittien avaaminen raskaille moottorikelkoille *HE 185/2018 vp - EV 172/2018 vp*

- Raskaita moottorikelkkoja koskevat säädösmuutokset tulivat voimaan 31.12.2018. Liikenne- ja viestintäministeriö ja ympäristöministeriö ovat aloittaneet valmistelun ohjeiden laatimiseksi reitinpitäjille reitin soveltuvuuden arvioimiseksi raskaille moottorikelkoille. Tarkoituksena on saada ohjeet valmisteltua vuoden 2019 aikana. Lisäksi ministeriöt ovat yhteistyössä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa suunnitelleet moottorikelkkailureittien raskaille moottorikelkoille avaamisen seurannan toteuttamista.

Lex Malmi, Laki Helsinki-Malmin lentopaikasta *EK 5/2018 vp – KAA 1/2017 vp*

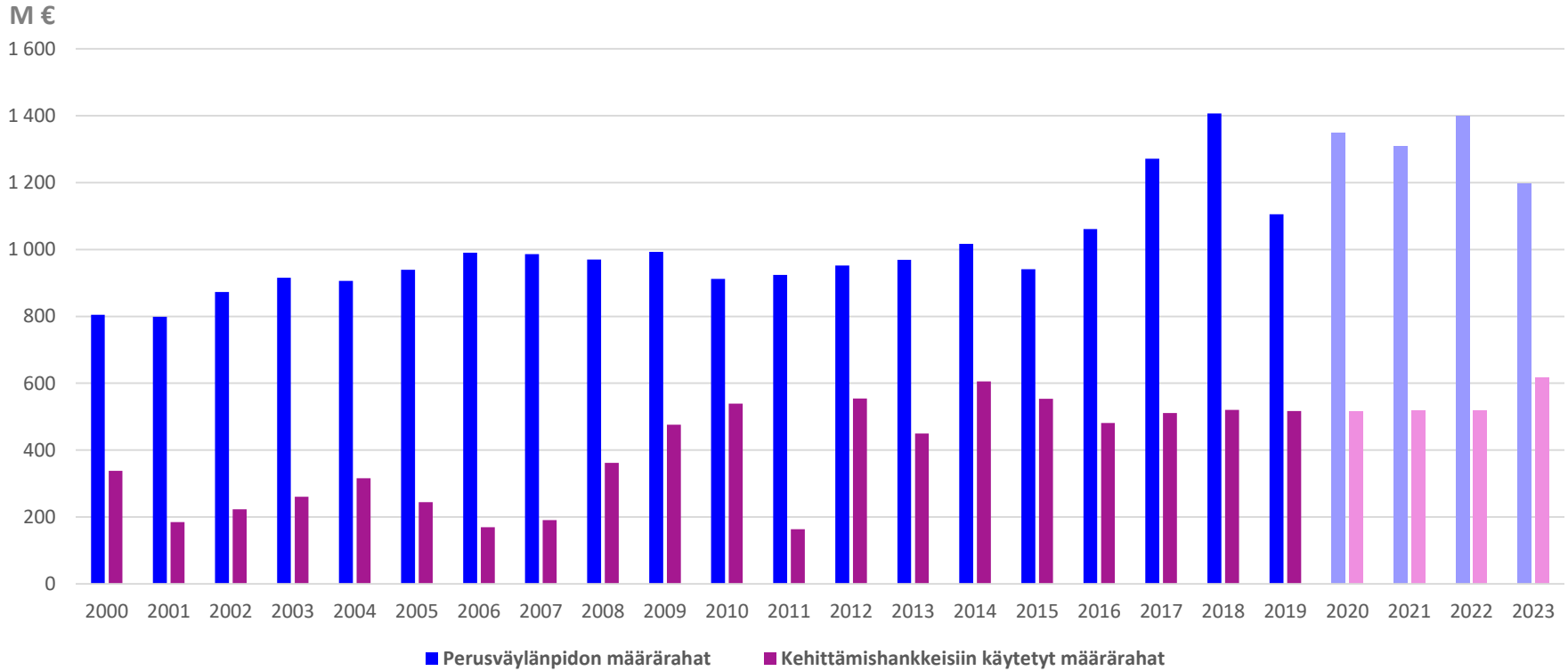
- Liikenne- ja viestintäministeriö järjesti vuonna 2018 kaksi ylimääräistä hakukierrosta valtionavustusten myöntämiseksi ammatillisen yleisilmailun toimintaedellytyksiä tukevaan toimintaan. Liikenne- ja viestintäministeriö myönsi vuonna 2018 yhteensä 3,34 miljoonaa euroa valtionavustuksia lentokenttäinfrastruktuurin kehittämiseen eri lentopaikoilla pääosin Etelä-Suomessa. Avustukset kohdennettiin yleisilmailun toimintaedellytyksiä tukevaan toimintaan.
- Tavoitteena on ollut olemassa olevan lentopaikkaverkoston kehittämistä tukemalla luoda edellytykset Malmin lentokentän ilmailutoimintojen siirtämiselle lähialueilla sijaitseville lentopaikoille. Malmin lentokentälle ei ole lähdetty etsimään yhtä yksittäistä korvaajaa, vaan kehittämään useita jo olemassa olevia lentopaikkoja niin, että ne voivat yhdessä vastaanottaa Malmin lentokentän nykyiset ilmailutoiminnot. Valittu toimintamalli tukee laajan lentopaikkaverkoston ylläpitämistä ja kehittämistä kustannustehokkaalla tavalla.

Liikenneverkon rahoitustarkastelu ja kansainvälisiä esimerkkejä



LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

Kehittämishankkeiden ja perusväylänpidon määrärahojen kehitys Suomessa



- Vuosi 2019 sisältää myös lisätalousarviot

Pohjoismaiden vertailutaulukko



Suomi 5,5 milj. henkeä
BKT 201 mrd. €
2018 budjetti 56 mrd. €

Ruotsi 9,9 milj. henkeä
BKT 436 mrd. €
2018 budjetti 90 mrd. €

Norja 5,3 milj. henkeä
BKT 318 mrd. €
2018 budjetti 139,5 mrd. €

Maantieverkko

Pituus / TEN
S 78 000 km / 5 200 km
R 98 500 km / 7 000 km
N Valtakunnalliset tiet 10 400 km
(+ läänin tiet 44 300 km)

Liikennesuorite
milj. autokm / milj. tonnikm
S 37 000 / 22 000
R 56 000 / 31 000
N 45 208 / 23 000

Rautatieverkko

Pituus / TEN
S 5 900 km / 3 600 km
R 11 000 km / 5 000 km
N 4 000 km

Liikennesuorite
milj. tonnikm
S 9 300
R 22 000
N 4 000

Väylänpito

Perusväylänpito
S n. 1 mrd. € (0,5 % BKT:sta)
R n. 2,3 mrd. € (0,5 % BKT:sta)
N n. 2,5 mrd. € (0,8 % BKT:sta)

Kehittämisinvestoinnit
S n. 0,5 mrd. € (0,2 % BKT:sta)
R n. 2,7 mrd. € (0,6 % BKT:sta)
N n. 2,15 mrd. € (0,7 % BKT:sta)

Kiinteistömarkkinoiden hyödyntäminen osana raideinfrastruktuurin rahoitusta

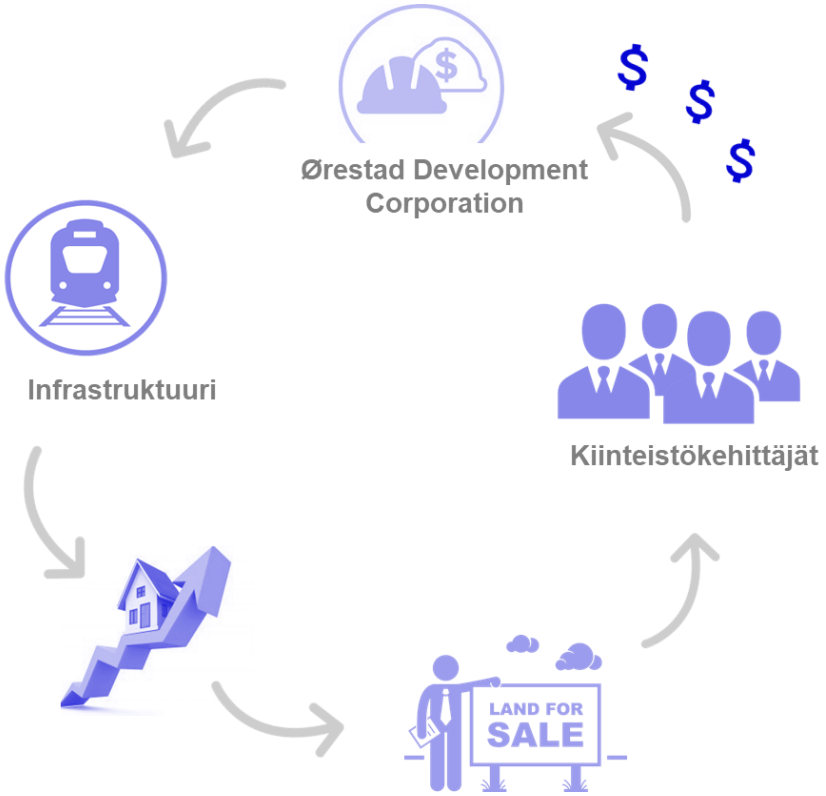
- Hankeyhtiömalli kehittää liikenneinfrastruktuuria ja edistää samalla kaupungistumisen vaatimaa tehokasta asunto- ja toimitilarakentamista. Yhdyskuntarakenne kehittyy kokonaisvaltaisesti.
- Kunnilla on kannustin kaavoittaa yhtiön vaikutusalueella mahdollisimman tehokkaasti varmistaakseen yhtiön tulovirran.
- Operointivaiheessa kustannukset katettaisiin operaattoreilta ja matkustajilta perittävillä käyttäjämaksuilla sekä kiinteistöomaisuudesta saatavilla vuokra- ja myyntituloilla. Tarvittaessa yhtiön omistajat maksaisivat yhtiölle vastikkeita.
- Toimintamallia on hyödynnetty mm. Hong Kongissa (MTR, metrojärjestelmä) ja Kööpenhaminassa (metro sekä sen laajennukset).



Esimerkit maailmalta – Kööpenhamina ja Hong Kong

- **Kööpenhamina** on hyödyntänyt rahoitusmallia, jossa hankeyhtiölle osoitettu maa on pääosin myyty kiinteistökehittäjille metron valmistuttua. Kuuluisin käyttökohde Ørestadin –alue ja mallia aiotaan hyödyntää myös tulevaisuudessa.

- **Hong Kongissa** MTR rakentaa, ylläpitää ja käyttää metroverkkoa asemineen sekä rahoittaa investoinnit asemien ympäristön kiinteistökehityksellä. MTR säilyy pääosin kehitettävien kiinteistöjen (mm. ostoskeskuksia) omistajana ja saa jatkuvaa vuokratuottoa niistä.



Ennakoitavammin, enemmän ja etupainoisemmin

Tarvitsemme **ennakoitavampaa liikennejärjestelmäsuunnittelua, enemmän investointeja** infrastruktuuriin ja resursseja sen ylläpitoon sekä **etupainoisemmin** yhteiskuntaa hyödyttäviä hankkeita toteutettavaksi

Hankeyhtiöt mahdollistavat uusien resurssien hyödyntämisen, luovat kannustimet tuottaa hyvälaatuista suunnittelua sekä infrastruktuuria ja antavat mahdollisuuden aikaistaa tarvittavien hankkeiden toteutumisen



LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

Ennakoitavammin: Korkeatasoista liikenne-järjestelmäsuunnittelua

Parlamentaarinen liikennetyöryhmä aloittaa **valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelutyön**

Luodaan **edellytykset** korkeatasoiselle, pitkäjänteiselle ja ennakoitavalle liikennejärjestelmän **kehittämiselle**

Kehitetään voimakkaasti liikennehankkeiden vaikutusten arviointia

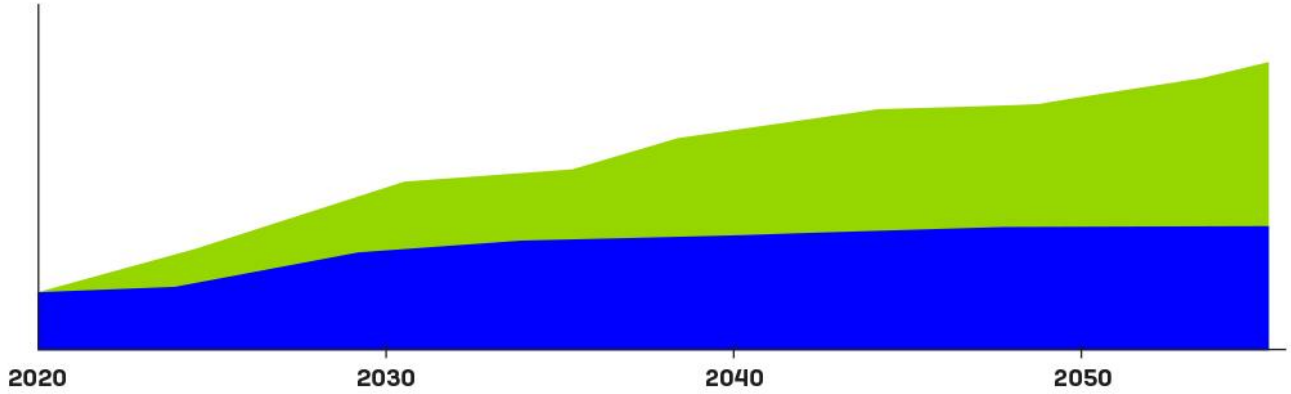
Perusväylänpidon taloudellinen merkitys



LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

Enemmän: Liikennejärjestelmän kehittäminen vaatii lisäresursseja

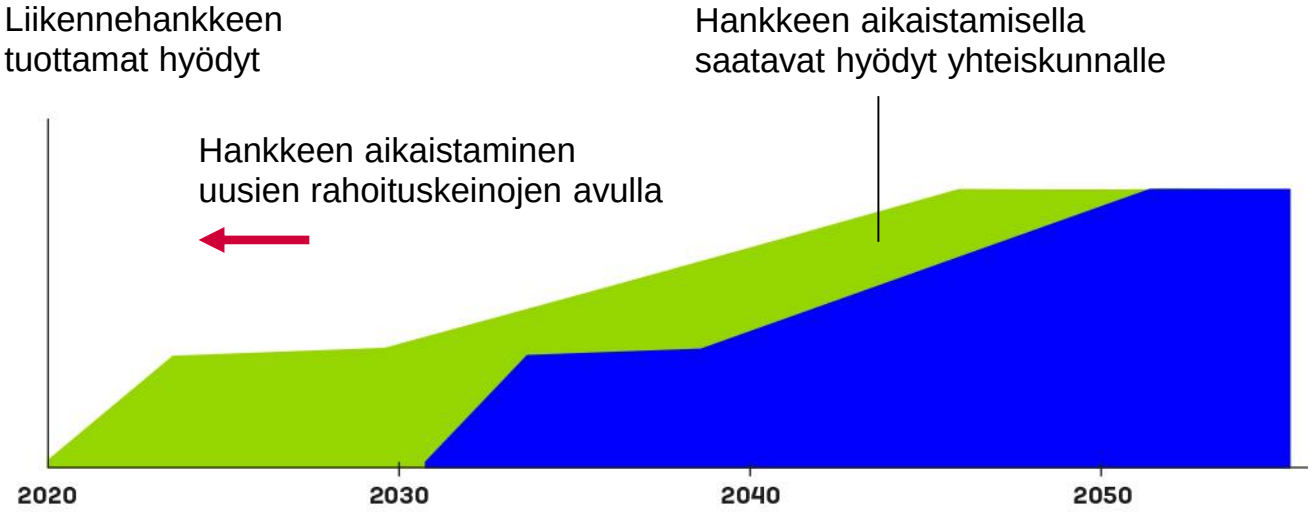
Liikennejärjestelmän
tuottamat hyödyt



Uusilla rahoituskeinoilla
saavutettavat hyödyt

Budjettirahoituksella
saavutettavat hyödyt

Etupainoisemmin: Mahdollistetaan liikennehankkeiden aikaistaminen



Yhteiskunta menettää liikennehankkeiden tuottamia hyötyjä, mikäli liikennehankkeet viivästyvät rahoituksen puutteen vuoksi

Hankeyhtiöiden avulla voidaan valjastaa budjetti-rahoituksen ulkopuolisia resursseja käyttöön


LIIKENNE- JA
VIESTINTÄMINISTERIÖ