Valiokunnan lausunto LiVL 24/2018 vp– HE 123/2018 vp

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2019

Valtiovarainvaliokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2019 (HE 123/2018 vp): Asia on saapunut liikenne- ja viestintävaliokuntaan mahdollisen lausunnon antamista varten valtiovarain-valiokunnalle. Määräaika: 22.10.2018.

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:
- kansliapäällikkö Harri Pursiainen, liikenne- ja viestintäministeriö
- osastopäällikkö, ylijohtaja Sabina Lindström, liikenne- ja viestintäministeriö
- ylijohtaja, osastopäällikkö Juhapekka Ristola, liikenne- ja viestintäministeriö
- toimialajohtaja Jukka Karjalainen, Liikennevirasto
- osastopäällikkö Tomi Harju, Liikenteen turvallisuusvirasto (Trafi)
- talouspäällikkö Petra Ruotsalainen, Viestintävirasto
- johtaja Jonna Juslin-Uotila, VR-Yhtymä Oy
- toimitusjohtaja Mika Mäkilä, Linja-autoliitto
- johtaja Petri Murto, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:
- Ilmatieteen laitos
- Autoliitto ry

Valiokunta on saanut ilmoituksen, ei lausuttavaa:
- Tietoliikenteen ja tietotekniikan keskusliitto FiCom ry

VALIOKUNNAN PERUSTELUT

Yleistä

Valiokunta toteaa, että vuoden 2019 talousarvioesityksessä esitetään korjausvelan poistoon 100 miljoonaa euroa. Perusväylänpitoon esitetään 1 037 miljoonaa euroa ja 25 miljoonaa euroa

osoitetaan talvikunnossapitoon ja kelirikon aiheuttamiin korjaustarpeisiin. Valiokunta pitää hyvänä, että talvikunnossapidon vaatimustasoa nostetaan vuonna 2019. Uusi linjaus tuo aiempaa korkeamman talvikunnossapidon vaatimustason piiriin noin 21 000 km maanteitä.

Talousarvioesitykseen ei sisälly uusia liikenneinvestointeja. Käynnissä olevia väylähankkeita on 13, joiden valtuudet ovat yhteensä 1 160,3 miljoonaa euroa. Valiokunta pitää hyvänä, että on monia tärkeitä tie-, rata- ja vesiväylähankkeita, jotka jatkuvat vielä vuonna 2019.

Parlamentaarisen työryhmän linjauksia

Liikenne- ja viestintäministeriön asettaman parlamentaarisen liikenneverkon rahoitusta arvioivan työryhmän loppuraportin mukaan liikenneverkkoa tulee kunnossapitää ja kehittää pitkäjänteisesti 12-vuotisen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaisesti. Edelleen perusväylänpidon rahoitusta tulee lisätä vuosittain pitkäjänteisesti vähintään 300 miljoonaa euroa verrattuna kuluvaa hallituskautta edeltäneeseen keskimääräiseen noin 1 miljardin euron perusväylänpidon määrärahatasoon. Valiokunta kantaa vakavaa huolta siitä, että kyseistä rahoitusta ei ole otettu vuoden 2019 talousarvioesitykseen.

Lisäksi parlamentaarisen työryhmän linjausten mukaan on varmistettava riittävä rahoitus kävelyn ja pyöräilyn edistämisohjelmalle vuosille 2019—2023 sekä päästövähennysten kannalta olennaisiin esimerkiksi joukkoliikennettä edistäviin liikenneverkon kehittämishankkeisiin. Valiokunta toteaa, että lisätoimenpiteitä liikenteen päästöjen vähentämiseksi tarvitaan jo lähivuosina. Tällöin rahoitusta tulee ohjata paitsi vähäpäästöisten liikennevälineiden hankintojen tukemiseen, myös kestävien liikennemuotojen investointihankkeisiin. Valiokunta korostaakin työryhmän linjausten mukaisesti kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelmaa.

Liikenne- ja viestintäministeriö on kiinnittänyt valiokunnan huomiota siihen, että myös liikenteen rahoitusta on pyrittävä uudistamaan rohkeasti ja kokonaisvaltaisesti. Pelkkä budjettirahoitus ei ole riittävä tulevaisuuden tarpeisiin, vaan rahoituksen uudistamista tulee lähestyä kokonaistaloudellisesta näkökulmasta, missä liikenneinfrastruktuurista aidosti hyötyvät osapuolet osallistuvat keskeisesti sen rahoittamiseen. Tähän tavoitteeseen pääsemiseksi on koko liikennejärjestelmää sekä sen yhteyksiä muun yhteiskunnan toimintaan katsottava ja arvioitava uudella tavalla.

Kyberturvallisuuskeskus

Valiokunta on lausunnossaan LiVL 20/2017 vp — HE 106/2017 vp vuoden 2018 talousarvioesityksestä kiinnittänyt vakavaa huomiota Kyberturvallisuuskeskuksen rahoituksen turvaamiseen ja toistaa silloin lausumansa. Kyberturvallisuuskeskuksen merkitys Suomen sähköiselle ja digitaaliselle toiminnalle on keskeinen yhteiskunnan kriittisten ja elintärkeiden toimintojen sekä turvallisuuden kannalta. Antamassaan mietinnössä LiVM 21/2018 vp — HE 61/2018 vp ja HE 104/2018 vp valiokunta on korostanut, että jatkossakin on välttämätöntä huolehtia Kyberturvallisuuskeskuksen toiminnan ja sen rahoituksen jatkuvuudesta ja riittävyydestä sekä operatiivisista toimintaedellytyksistä.

Hallituksen esityksellä HE 61/2018 vp ja sitä täydentävällä hallituksen esityksellä HE 104/2018 vp perustetaan Liikenne- ja viestintävirasto. Liikenne- ja viestintävirastosta annettavan lain

5 §:ssä todetaan, että Kyberturvallisuuskeskus toimii organisatorisesti ja toiminnallisesti pääjohtajan alaisuudessa. Tarkoituksena on, että Kyberturvallisuuskeskus toimii itsenäisesti muusta virastosta riippumattomana. Vaikka keskuksen itsenäisestä toiminnasta säädetään lain tasolla, talousarvioesityksen rakenteesta ei ilmene, miten keskuksen rahoitus turvataan. Valiokunta kiinnittää valtiovarainvaliokunnan vakavaa huomiota siihen, että toiminnan varmistamiseksi talousarvioesityksessä tulee ilmetä Kyberturvallisuuskeskuksen rahoitus.

VALIOKUNNAN PÄÄTÖSESITYS

Liikenne- ja viestintävaliokunta esittää,

että valtiovarainvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Helsingissä 16.10.2018

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Ari Jalonen sin
varapuheenjohtaja Markku Pakkanen kesk
jäsen Olavi Ala-Nissilä kesk
jäsen Jyrki Kasvi vihr
jäsen Jukka Kopra kok
jäsen Suna Kymäläinen sd
jäsen Mia Laiho kok
jäsen Eeva-Maria Maijala kesk
jäsen Jari Myllykoski vas
jäsen Jari Ronkainen ps
jäsen Katja Taimela sd
jäsen Sofia Vikman kok
varajäsen Teuvo Hakkarainen ps
varajäsen Kauko Juhantalo kesk
varajäsen Antti Rantakangas kesk

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Mika Boedeker

ERIÄVÄ MIELIPIDE 1

Perustelut

Hallitus on omassa ohjelmassaan painottanut korjausvelan lyhentämistä kärkihankkeenaan ja rahoittanut tätä osin valtiontalouden kehysten uusista nimeämättömistä hankkeista. Olemme aikaisempinakin vuosina arvostelleet tätä menettelyä, jossa korjausvelan kasvu on saatu pysäytettyä, mutta samalla uusia investointeja on aloitettu ennätyksellisen vähän. Hallituksen väyläinvestointien kokonaismäärä on edellisiin hallituksiin nähden 1—1,5 miljardia matalampi.

Uusia talouskasvua ja työllisyyttä tukevia hankkeita ei ole päästy aloittamaan, vaan tuleville hallituskausille on syntynyt investointisuma purettavaksi. Tässä mielessä hallitus ei, ainakaan liikennesektorin osalta, ole saanut valtiontaloutta kestävään tasapainoon. Korjausvelkarahoitus päättyy kuluvaan vuoteen, ja parlamentaarinen sopimus korjausvelan taittamiseksi jää hallituksen kärkihankkeelta viimeisenä vuonnaan toteutumatta perusväylänpidon rahoituksen laskiessa Liikenneviraston mukaan 370 miljoonaa euroa. Väyläverkkomme korjausvelka lähtee taas kasvuun todisteena hallituksen tempoilevasta väyläpolitiikasta.

Pidämme edelleen arviointivirheenä, ettei hallitus tehnyt tällä kaudella pitkän tähtäimen suunnitelmaa edustavaa liikennepoliittista selontekoa ja toivomme uuden 12-vuotisen suunnitelman saavan huolellisen ja realistisen valmistelun sekä laajan parlamentaarisen tuen taakseen. Tällä hallituskaudella toteutettu linja ei ole kestävä liikennesektorilla, jolla on hyvin lyhyenkin aikavälin tavoitteessaan suuret ilmastotavoitteet samalla, kun yhteiskunta ja teknologia ympärillä muuttuvat.

Siksi pidämme valitettavana, ettei hallitus toteuttanut talousarvioesityksessään liikenne- ja viestintäministeriön esittämää uutta 3 miljoonan euron momenttia kunnille myönnettäviin avustuksiin kävelyä ja pyöräilyä edistäviin infra- ja muihin hankkeisiin. Yhdessä joukkoliikenteen kanssa kevyt liikenne muodostaa liikenteen kannalta tärkeitä työkaluja ilmastomuutoksen vastaiseen työhön.

Sen sijaan hallitus löysi 50 miljoonaa euroa ajoneuvoveron laskemiseen, josta esitetyllä mallilla hyötyy vielä varsin keskipäästöisenkin auton omistaja joitakin kymppejä vuodessa. Vuodelle 2019 vaikutus on arvioitu noin 15 miljoonan suuruiseksi. Mielestämme nämä varat olisi voinut käyttää korjausvelkaan tai kevyen liikenteen väylien tukemiseen. Ajoneuvoveron kannustimet vähäpäästöisiin autoihin olisi voinut tehdä kustannusneutraalisti päästöperusteisen ajoneuvoveron sisälläkin.

Kun suuria julkisia tietovarantoja kerätään yhteen toiminnan tehostamiseksi ja uusien palveluiden kehittämiseksi, korostuu tietoverkkojemme turvallisuus. Yhä useampi kriittinen palvelumme vaatii tietoverkkojen luotettavaa toimintaa. 5G-verkkojen tullessa käyttöön ja esineiden internetin yleistyessä olemme yhä haavoittuvaisempia kyberhyökkäyksille ja -häirinnälle. Toivoisimme, että nämä uhat huomioitaisiin ajoissa ja vahvistettaisiin Kyberturvallisuuskeskuksen toimintaa.

Valiokunnan lausunto LiVL 24/2018 vp
Eriävä mielipide 1

Mielipide

Edellä olevan perusteella esitämme,

että valtiovarainvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Helsingissä 16.10.2018

Katja Taimela sd
Suna Kymäläinen sd
Jyrki Kasvi vihr
Jari Myllykoski vas

ERIÄVÄ MIELIPIDE 2

Perustelut

Perussuomalaiset haluaa tähdätä ja panostaa Suomeen ja suomalaisiin tarjoamalla maallemme uuden, paremman sekä oikeudenmukaisemman suunnan, ei ainoastaan ensi vuodelle tai seuraavalle vaalikaudelle, vaan myös yli vaalikausien ulottuvalle ajalle. Tämä edellyttää rakenteellista uudistusta ja uudenlaista ajattelua, jotta nykyiset epäkohdat yhteiskunnassamme voidaan korjata ja kansalaisia jakava eriarvoistumiskehitys pysäyttää.

Suomalaisten kansallinen etu on aina perussuomalaisen politiikan ytimessä ja sen lähtökohtana. Tarjoamme työtä, turvaa ja oikeudenmukaisuutta suomalaisille. Ketään ei jätetä yksin. Kaikille suomalaisille taataan hyvät edellytykset menestymiseen työn ja yrittämisen kautta.

Tämän johdosta pitkien etäisyyksien ja harvan asutuksen maassa kilpailukykyinen yrityssektori vaatii eduskuntaryhmämme mielestä toimivan liikenneverkon. Tieverkkomme yli kahden miljardin euron korjausvelkaa on vaalikauden aikana, kuin muutoinkin, alennettava ja samalla pidettävä huolta myös koko liikenneverkkomme edelleen kehittämisestä yli vaalikausien. Tässä toiminnassa tulee ryhmämme mielestä huomioida myös ns. alempiasteinen tieverkosto, sillä sen kehittäminen on erittäin tärkeää sekä maaseutualueiden elinvoimaisuuden säilyttämiseksi että elinkeinoelämän kuljetuksille — ja siten koko maamme elinvoimalle ja kilpailukyvylle.

Tässä yhteydessä tulee myös muistaa, että vuonna 2019 korjausvelka kääntyy jälleen kasvuun. Parlamentaarinen liikenneverkkotyöryhmä kun ei myöskään löytänyt sellaista uutta rahoitusmallia, jolla sekä korjausvelka että välttämättömät hankkeet rahoitettaisiin rasittamatta valtion vuotuisia talousarvioita. Nykyinen budjettirahoitusmenettely on näin ollen tullut eduskuntaryhmämme mielestä tiensä päähän.

Täten me perussuomalaiset esitämme, että eduskunta säätää esimerkiksi lain liikennerahastosta, johon jokainen työeläkevakuutuslaitos velvoitetaan sijoittamaan 5 % rahastojensa varoista. Kun rahastoissa on nyt noin 200 miljardia euroa varoja ja niiden kasvu on 5—8 miljardia euroa vuodessa, liikennerahastoon tulisi pääomaa siten noin 10 miljardia euroa. Tämä raha käytettäisiin sitten vuoteen 2025 mennessä ryhmämme näkemyksen ja tahtotilan mukaisesti päätie- ja rataverkon parantamiseen.

Näin ollen perussuomalaisten luomassa mallissa valtio maksaisi vuosittain eläkelaitoksille kohtuullisen koron ja sitoutuisi maksamaan pääoman siinä vaiheessa, kun eläkerahastoista loppuisivat varat eläkkeiden maksuun. Näemme myös, että liikenneväylien kunnostus kasvattaisi bkt:ta, parantaisi elinkeinotoimintaa ja työllisyyttä sekä lisäisi eläkemaksutuloa. Näillä ryhmämme toimenpiteillä liikenteen sujuvuus ja turvallisuus paranisi merkittävästi.

Myöskin on hyvä muistaa sekin, että eläkkeensaajien asemaan ja eläketurvaan menettely ei vaikuttaisi millään tavalla. Kun suuret liikennehankkeet rahoitettaisiin rahastosta, valtion vuosittaisista budjettivaroista nykyistä suurempi osa voitaisiin käyttää koko liikenneverkon kunnossapitoon.

Valiokunnan lausunto LiVL 24/2018 vp
Eriävä mielipide 2

Toteamme samaten eduskuntaryhmänä, että kohtuuhintainen yksityisautoilu on kansalaisten perusoikeus ja välttämättömyys, varsinkin maaseudulla. Tämän johdosta suhtaudumme esityksessä oleviin polttoaineverokorotuksiin erittäin kriittisesti. On myös huolehdittava erityisesti siitä, että emme omatoimisesti myöskään lisää EU-sääntelyn rinnalle enää yhtään kansallista ylisääntelyä sektorilla. Emme myöskään lämpene ryhmänä minkäänlaiselle ruuhkamaksujen käyttöönotolle nyt emmekä tulevaisuudessa. Sen sijaan pidämme erittäin tärkeänä sitä, että ulkomaalaisille raskaan liikenteen rekoille saadaan pikaisesti käyttöön tiemaksu maamme maanteiden käyttämisestä. Suomalaisille rekoille tuo maksu — jos sellainen tarvitaan EU:n vaatimuksesta — maksettaisiin sitten takaisin EU:n mahdollistaman maksimieuromäärän mukaisesti. Täten siitä ei aiheutuisi kuluja suomalaisille toimijoille.

Lopuksi perussuomalaiset haluavat edelleen turvata jatkoa ajatellen puolueettoman uutistarjonnan Suomessa. Tällaisessa tehtävässään STT eli Suomen Tietotoimisto on omiaan, sillä se on suurimmassa osin yksityisten mediatalojen yhdessä omistama uutiskanava, joka täten takaa pohjatiedot suurelle osalle uutisista. Täten näemme, että tällaisen tietokanavan jatkuvuus on tärkeää. Mediakentässä meidän perussuomalaisten mielestä on myös kritisoitavaa. Eräs tällainen kritiikin kohde ryhmässämme on ollut jo kauan Yleisradio eli YLE. Yleä olemme kritisoineet lähinnä siitä, että se ei aina ole tasapuolinen kaikkia toimijoita kohtaan, vaikka sen tulisi sitä olla — erityisesti silloin, kun toimitaan verovaroilla.

Mielipide

Edellä olevan perusteella esitämme,

> että valtiovarainvaliokunta ottaa päätöstä tehdessään huomioon eriävässä mielipiteessä esitetyt näkökohdat.

Helsingissä 16.10.2018

Jari Ronkainen ps
Teuvo Hakkarainen ps