

Liikenneverkko-yhtiön selvitysten arviointia

Liikenne- ja viestintäministeriö on tehnyt selvityksiä valtion liikenneverkon omistamisen, ylläpidon ja kehittämisen siirtämisestä yhtiömuotoon. Samalla on selvitetty liikenteen verojen muuttamista maksuiksi. Ohessa on alustavia arvioita tehdyistä selvityksistä:

1. Kokonaisvaikutukset talouselämään

- Selvityksessä ei ole arvioitu ehdotusten vaikutuksia kansantalouteen, kilpailukykyyn tai työllisyyteen.
- Jos liikenneinfran investoinnit pienenevät, voi yritysten liikenteellinen toimintaympäristö heiketä infran laadun heiketessä. Ehdotuksessa pitkän aikavälin investointien taso näyttäisi muodostuvan nykyistä matalammaksi. Liikenneinfran korjausvelka on lähtötilanteessa 2,4 miljardia euroa. Investointien lisääminen näyttäisi mahdolliselta yhtiön aloitusvuosina.
- Liikenneinfran kustannustehokkuuden on arvioitu paranevan 20 % viiden vuoden kuluessa. Selvityksessä ei ole avattu faktoin tai laskelmin, mihin tehostuminen perustuisi. Viitteenä on käytetty liikenne- ja viestintäministeriön vastaavissa hankkeissa aiemmin saatuja kokemuksia, joissa 20 % tehostuminen on saatu aikaan yhtiömuodossa virastomuotoiseen toimintaan verrattuna. Liikenneväylien osalta tämä hyöty on saatu silloin, kun väylien kunnossapito ja rakentaminen muuttuivat virkatyöstä markkinoilta hankittuun ja kilpailutettuun toimintaan 2000-luvun alussa. Samaa hyötyä ei tässä yhteydessä ole saavutettavissa muuta kuin hallinnolliselta osin.
- Jos investoimistarve vähenisi ja asiakkaiden kokema palvelutaso paranisi, päästäisiin nykyistä kustannustehokkaampaan malliin. Toistaiseksi näin ei ole ollut, vaan liikenneinfran rahoituksen vähetessä myös asiakkaiden tyytymättömyys on kasvanut.
- Liikenneverkko-yhtiön perustamisella arvioidaan olevan positiivisia vaikutuksia innovaatio-toimintaan ja uusien palvelujen kehittämiseen esimerkiksi vakuutusyhtiöissä, teleyrityksissä, autokaupassa sekä muissa liikenteen palveluja tarjoavissa yrityksissä. Uuden liiketoiminnan syntymisellä olisi positiivinen vaikutus työllisyyteen, mutta tästä ei ole määrällisiä arvioita.

2. Liikennejärjestelmän tehokkuus

- Kuluttajien ja yritysten hintatietoisuus liikenteen kokonaiskustannuksista paranisi, kun maksaminen perustuisi enemmän auton käyttöön kuin sen hankintaan.
- Selvitys koskee ainoastaan tieliikennettä, joten koko liikennejärjestelmän tehokkuuden muutoksista ei ole arvioita. Koska yhtiö hallinnoisi ainoastaan tieverkkoa, ei tehostumista voitaisi saavuttaa liikennemuotojen keskinäisten päällekkäisten investointien karsimisella.

- Selvityksen mukaan tieverkkoa koskevat investointikohteet valittaisiin nykyistä tehokkaammin tarveperusteisesti. Tämä edellyttää, että yhtiö tuntee asiakkaat ja heidän liikennetarpeet nykyistä paremmin. Epäselväksi jää, miten tämä saavutettaisiin, jos asiakkaat enenevässä määrin valitsisivat maksujen suorittamisen muiden yhtiöiden palvelujen ohessa.
- Selvityksessä ehdotetaan, että rata- ja vesiväyläverkon osalta valmistelua jatkettaisiin ja ne tulisivat yhtiön mukaan vuoden 2019 alussa. Valtio on vastannut rautatieverkon kustannuksista ja vesiväylien investoinneista. Niiden tuominen asiakasmaksumalliin ja yhtiöön mukaan johtaisi asiakasmaksujen voimakkaaseen korottamiseen.
- Ehdotuksen mukaan maakunnat tulisivat yhtiön osakkaiksi 35 % omistusosuudella. Maakunnat ovat ensisijaisesti alueensa itsenäisiä toimijoita ja edunvalvoja. On todennäköistä, että maakunnat jatkaisivat liikennehankkeiden aluepoliittista edistämistä yhtiön sisällä. Maakuntien aluepoliittiset vaikuttimet voisivat heikentää yhtiön kustannustehokkuutta ja asemaa rahoitusmarkkinoilla.

3. Liikenneinfran rahoitus yhtiömallissa

- Yhtiön omavaraisuusaste on laskelmissa asetettu verrattain korkeaksi ja se mahdollistaa monipuoliset rahoitusmallit. Mallien käyttöä ei ole selvityksessä analysoitu tarkemmin.
- Iso periaatteellinen ja taloudellinen kysymys on, miten väyläverkko ja sen osat arvostetaan sen taseessa. Selvityksessä on käytetty pelkästään tuottoarvoon perustuvaa arviota.
- Raportin mukaan ennen yhtiön perustamista ei saada varmuutta siitä, haittaisiko yhtiövelka Suomen valtion sitoumuksia EU:n talous- ja rahaunioniin. Jos yhtiön velka laskettaisiin valtion velaksi, ei yhtiö voisi ottaa velkaa pitkiin aikoihin ennen kuin valtion talouden tila tulevaisuudessa kohenisi.
- Ehdotuksessa pitkän aikavälin investointien taso näyttäisi muodostuvan nykyistä matalammaksi. Yhtiön investointitarve arvioidaan 20 % nykyistä pienemmäksi. Pienenevät investoinnit voivat johtaa infran laadun heikkenemiseen. Liikenneinfran korjausvelka on lähtötilanteessa 2,4 miljardia euroa. Investointien lisääminen näyttäisi koskevan vain yhtiön aloitusvuosia.
- Yhtiömallissa toimiminen on nykyistä kustannustehokkaampaa, jos yhtiö voi enemmän hyödyntää maarakennusmarkkinaa ja tahdistaa hankintoja. Tämä edellyttää itsenäistä päätöksentekoa ja hallintomallia yhtiössä. Eduskunnalle annettava selonteko, yhtiön omistajaohjaus sekä yhtiön investointiohjelmien säännöllinen käsittely talouspoliittisessa ministerivaliokunnassa voivat heikentää itsenäistä päätöksentekoa ja mahdollistaa lyhytjänteisen poliittisen ohjauksen.
- Yhtiön ohjausmallin ja kannusteiden huolellinen suunnittelu on välttämätöntä, jotta yhtiö tavoittelee yhteiskunnallisesti kestäviä pitkäaikaisia ratkaisuja. Kannusteita on käsitelty selvityksessä. Niiden käyttö on aloitusvaihetta laajempi kysymys, tarvittaessa niitä on pystyttävä muuttamaan ja suuntaamaan uudelleen.

- Yhtiön väylänpidon ja kehittämisen rahoitusta heikentää myös se, että yhtiöltä odotetaan 100 miljoonan euron vuotuista osingon maksua omistajille.
- Liikenteen määrien muutokset vaikuttavat yhtiön tulovirtaan. Liikenteen on arvioitu vähenevän 12 %, jos kaikki siirtyisivät kilometripohjaiseen hinnoitteluun. Tämä vähentäisi vastaavasti yhtiön tulovirtaa.
- Yhtiön hallinnon osalta säästöiksi on arvioitu 20 % verrattuna nykymalliin.

4. Pitkäjänteisyys ja ketteruus

- Eduskunta käsittelee jokaisella kaudella liikenneverkkojen palvelutasoa koskevan selonteon. Sen aikajänne olisi useamman hallituskauden mittainen. Yhtiö ottaisi selonteon huomioon investoinneissaan. Selonteossa ei päätettäisi yksittäisistä infrahankkeista.
- Suomessa toimivien yritysten kannalta tällainen pitkäjänteinen strategia antaisi vakaan näkymän tieliikenteen olosuhteiden kehittymiseen. Vakaus on sitä tärkeämpi mitä suurempia investointeja yritykset omassa toiminnassaan suunnittelevat.
- Yhtiön laatima investointisuunnitelma tuotaisiin talouspoliittisen ministerivaliokunnan käsittelyyn säännöllisesti. Tämä voi antaa mahdollisuuden lyhytjänteiseen poliittiseen puuttumiseen infran kehittämisessä ja yläpidossa.
- Perustamisvaiheen lyhyen aikavälin investointisuunnitelma antaisi istuvalle hallitukselle mahdollisuuden kaksinkertaistaa sen kaudella päätettävien investointien määrän.
- Yhtiöllä olisi joustava mahdollisuus perustaa tarvittaessa tytäryhtiöitä esimerkiksi suurten investointien toteuttamiseen. Yhtiö voisi tehdä sopimuksia yritysten, yksityisten ja kuntien kanssa.
- Yhtiön ketteryyteen vaikuttaa oleellisesti se, miten hyvin yhtiö tuntee asiakkaansa ja voi kohdentaa ja skaalata palvelut asiakastarpeen mukaan.

5. Asiakasmaksumalli ja liikenteen kasvu

- Alkuun yhtiö keräisi tienkäyttäjiltä vuosimaksua. Myöhemmin asiakas voisi valita, haluaako yhdistää maksut muihin palveluihin ja valitseeko vuosimaksun vai kilometrimaksun. Näin kuluttajien valinnanmahdollisuudet kasvaisivat.
- Oleellista on, että maksujen perinnästä ei synnytetä pakollista lisäkustannusta liikenteelle. Maksut tulee voida suorittaa suoraan yhtiölle, ellei kuluttaja tai yritys halua yhdistää niiden perimistä muihin liikenteen palveluihin kuten auton hankintaan, vakuutuksiin tms.
- Oletettavaa on, että palveluntuottajat lisääisivät tieverkko-yhtiön hintaan katteensa. Palvelujen houkuttelevuus asiakkaille syntyisikin palvelukokonaisuudesta.

- Kilometrihinnoittelu edellyttää paikannusta, sillä kaupunkien ja kuntien katuverkot sekä yksityistiet pitää jättää veloituksen ulkopuolelle.
- Paikannus voi olla houkutteleva paljon katuverkoilla ajaville sekä niille, joille ajoneuvon paikannustietoja voi yhdistää myös muihin paikannusta edellyttäviin palveluihin.
- Ehdotus autoveron, ajoneuvoveron ja polttoaineveron muuttamisesta vuosimaksuksi piristäisi kauppaa ja taloutta ja edistäisi ilmastotavoitteita. Välivaiheen verojen ja maksujen pitäisi olla oikeudenmukaisia kaikkien autonomistajien kannalta, toisin sanoen jo maksetut verot tulisi huomioida tulevassa vuosimaksussa. Ehdotuksessa on hankintatuki vuoden loppuun saakka vähäpäästöisille autoille, mutta se ei korvaisi kaikkien ostettavien autojen veroa, eikä siten olisi oikeudenmukainen kaikille kuluttajille.
- Autoveron muutos voitaisiin tehdä nopeastikin, eikä sen edes tarvitse olla riippuvainen yhtiön muodostamisesta tai sen aikataulusta. Jotta se ohjaisi kuluttajien valintoja, olisi tulevien vuosimaksujen ympäristöporrastusten oltava tiedossa yksityiskohtaisesti ja hyvissä ajoin.
- Selvityksissä ei ole saatu varmuutta, miten vero ja maksu määriteltäisiin niin, että perustuslainmukaisuus toteutuu. Tällä voi olla vielä keskeinenkin vaikutus yhtiön maksumalliin ja erilaisiin maksujen porrastuksiin.
- Kuorma-autoille asetettavat vuosimaksut vastaisivat kustannusneutraalisti nykyistä käyttövoimaveroa ja alenisivat polttoaineveron alennuksen verran. Kuorma-autojen verot alenisivat 50-60 miljoonaa euroa/vuosi.
- Liikenteen kasvusta sinänsä on useita toisistaan poikkeavia ennusteita virastolta, konsulteilta ja tutkimuslaitoksilta. Kilometriperusteisessa hinnoittelussa arvioidaan 10 % liikenteestä siirtyvän valtion teiltä kuntien katuverkolle. Kuluttajien tai yritysten keskuudessa markkinatutkimuksia ei ole tehty.
- Liikenteen ilmastovaikutusten vähentäminen on huomioitu hyvin selvityksissä. Asiaksmaksuihin on ajateltu voimakas ympäristöperusteinen porrastus, joka ohjaisi vähempipäästöisten autojen hankintaan ja käyttöön.

6. Liikenteen kustannukset

- Selvityksen lähtökohta on, että liikenteen veroja alennettaisiin saman verran kuin liikenteeltä kerättäisiin maksuja.
- Yhtiömallissa liikenteen kustannusten nousu ennen pitkää olisi todennäköistä. Yhtiön korkomenot ovat suuremmat kuin valtion, valtio odottaa tuottoa yhtiöltä ja malli palveluoperaattoreista toisi yhden katetta tekevän portaan lisää.
- Selvityksessä ei ole arvioitu, paljonko uusia kustannuksia syntyisi nykymalliin verrattuna. Yhtiön kannattavuus on arvioitu melko korkeaksi niin, että yhtiö voi maksaa tasaista osinkovirtaa omistajilleen (100 M€/vuosi). Tämä on esimerkki kustannuksista, joita pitää tarkastella kriittisesti, koska lähtökohta ei saa olla liikenteen kustannusten kaavamainen nousu.

- Liikenteen kustannusten näkökulmasta olisi syytä muutenkin tarkastella vaihtoehtoisia malleja uudistaa liikenneinfranpitoa ja kehittämistä. Olisiko esimerkiksi polttoaineveron korvamerkintä kustannustehokkaampi tapa hoitaa infran rahoitusta.
- Haasteena on myös sitouttaa tulevat hallitukset 2020-luvulla olemaan nostamatta liikenteen kustannuksia.

7. Päälekkäisyys liikenteen veroissa kansallisen energia- ja ilmastostrategian kanssa

- Valtioneuvoston selonteossa energia- ja ilmastostrategiasta vuoteen 2030 on todettu, että valtion verotulot liikenteestä pienenevät vuosina 2021-2030 yhteensä 1,2 miljardia euroa
- Kyseessä on osa samoista liikenteen veroista (polttoainevero, autovero ja ajoneuvovero), joita selvityksessä kaavaillaan muutettavaksi liikenneverkkoyhtiön tuloiksi.
- Miten tämä päälekkäisyys on tarkoitus hoitaa, samoja verotuloja ei voi yhtä aikaa toisessa strategiassa laskea ilmastokustannusten seurauksena ja toisessa jatkaa ennallaan tiemaksuina.