

Tie- ja liikenneinvestointien  
rahoitukseen lisää joustavuutta:  
**Soveltuisivatko tie- ja  
liikenne rahastot Suomeen?**

Pasi Holm

13.11.2009

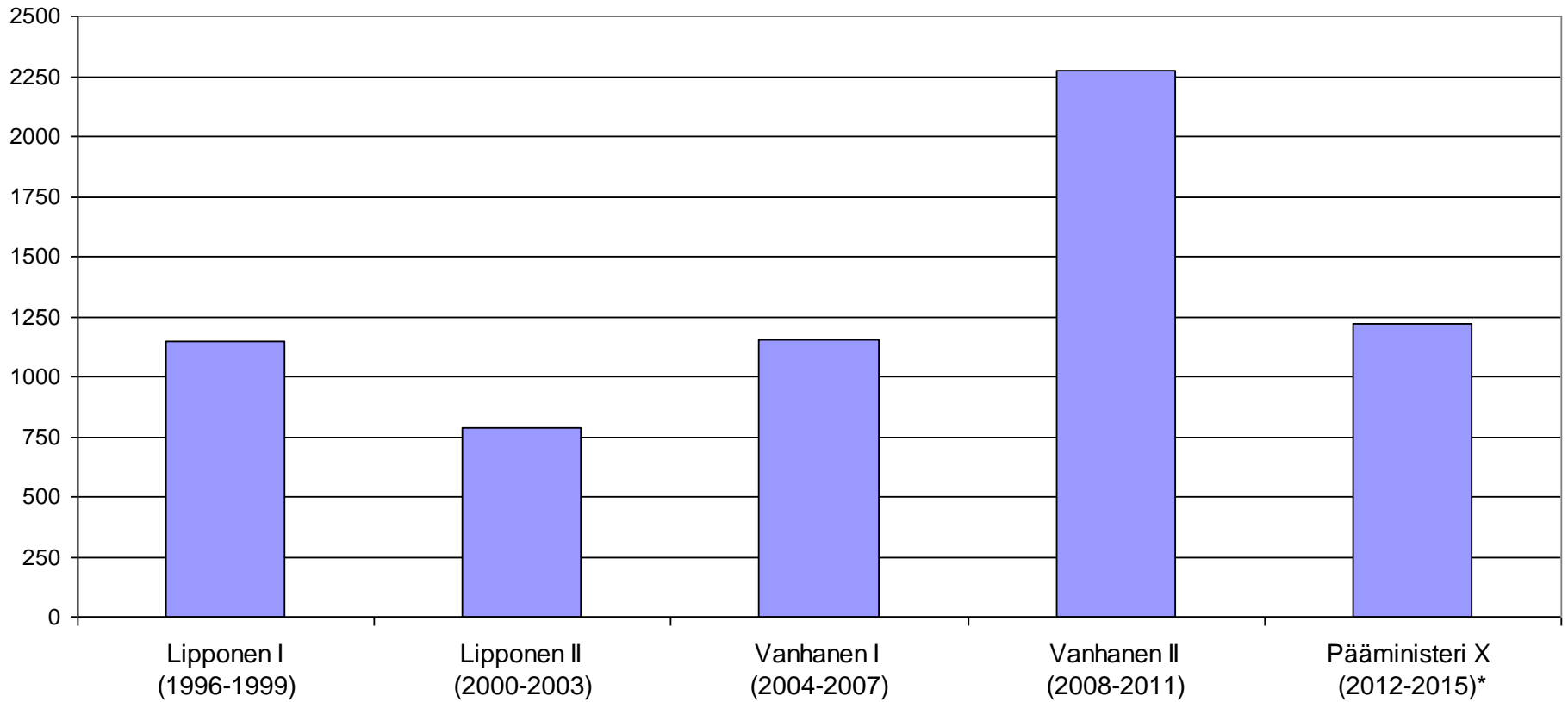
# Toimeksianto

- 1) Kartoittaa maailmalla olevat erityyppiset rahastoratkaisut ja niiden rahoitus, omistus, infrahankkeisiin osallistuminen sekä rahastoista saadut kokemukset.
- 2) Arvioida tie- ja liikennerahastojen mahdollisen käyttöönoton hyödyt ja haitat sekä tarkastella, mitä lainsäädännöllisiä ja muita toimia tarvitaan rahastojen toteuttamiseksi ja tehdä ehdotus jatkotoimiksi.

# Tie- ja liikenneinvestointien kehitys

- Julkisten liikenneinvestointien määrä jäänyt jälkeen bruttokansantuotteen kasvusta viimeisen 20 vuoden aikana:  
**BKT:n kasvu 50 % ja liikenneinvestointien kasvu 10 %.**
- **Tasaiseen rakentamiseen ei ole päästy.** Vuosina 1995 - 2008 valtion investointien vuotuinen määrä on vaihdellut 200 - 400 miljoonan euron välillä. Nykypäätöksillä investointeja tehdään vuosina 2009 - 2013 vuosittain 400 - 650 miljoonan euron verran.
- Vuosien 2011 - 2045 menokehyksissä on noin 3,5 miljardin euron edestä myöhennettyjä menoja.
- **Riippumatta siitä mitä tehdään** tarvitaan poliittisesti sitova, joko hallitusohjelmassa tai liikennepoliittisessa selonteossa kirjattava, päätössääntö sille kuinka paljon tie- ja liikenneinvestointimenoja voidaan myöhentää tuleville vuosille.

## Tie- ja liikkeneväyläinvestoinnit hallituskausittain, miljoonaa euroa



\*Pääministerin hallituksen puolesta jo päätetyt.

# Budjetin ulkopuolinen tie- ja liikennerahasto

- Toteuttaa tavoitteen tasaisesta ja pitkäjänteisestä rakentamisesta.
- Mahdollistaa investointien nopean toteuttamisen kautta syntyvät kansantaloudelliset hyödyt.
- Mahdollistaa budjettikontrollin takaamisen.
- Valtion tie- ja liikennerahasto voisi olla tili, jolle korvamerkitään käyttömaksut. Sillä voisi olla alueellisia (pk-seutu) ja toiminnallisia osarahastoja.

Koska **perustuslaki rajoittaa** rahaston perustamista, rahaston valmistelu olisi hyvä aloittaa siitä huolimatta, että

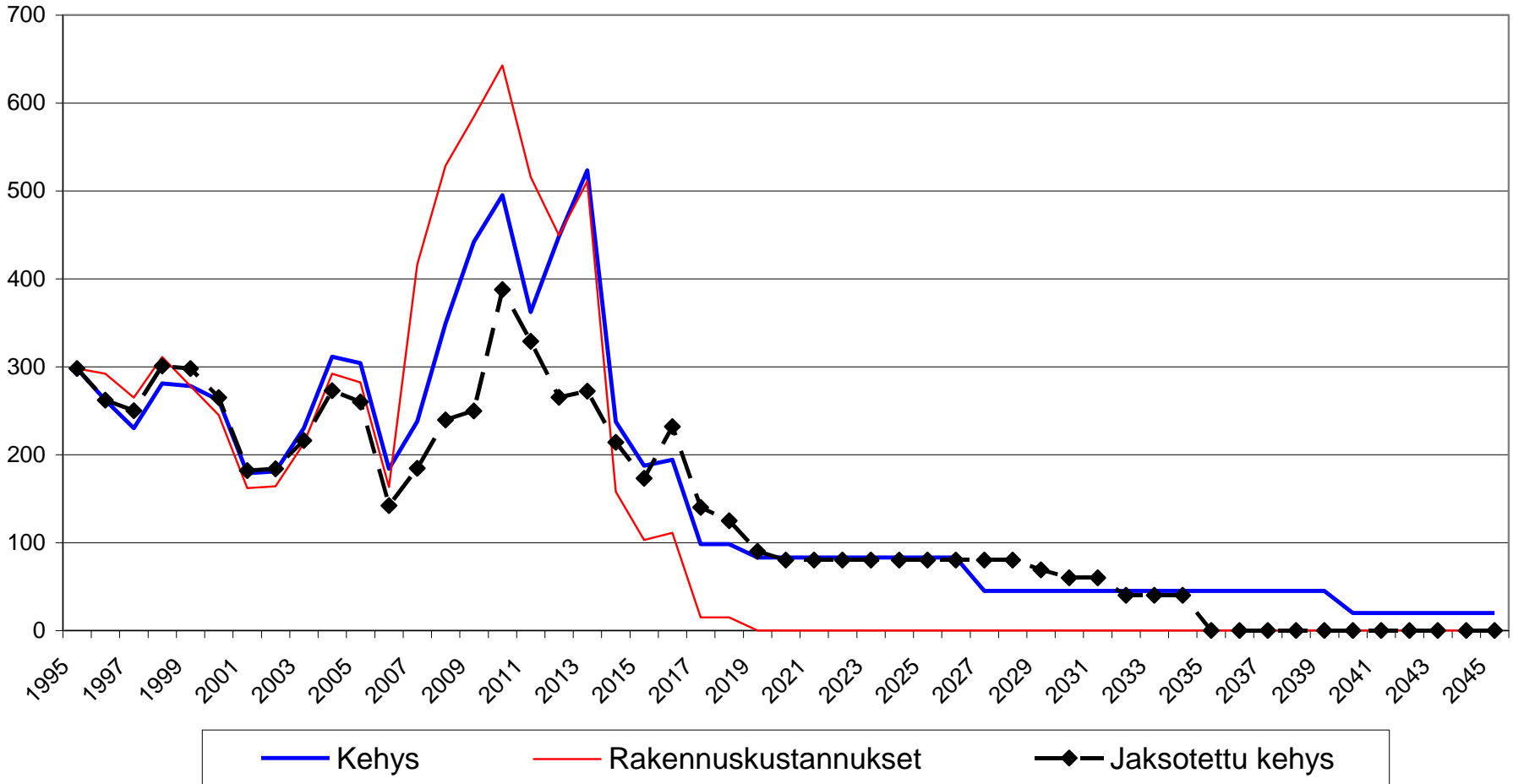
- aikaan, paikkaan, päästöihin ja matkan pituuteen perustuvien käyttömaksujen laajamittainen käyttöönotto viivästyy 2010-luvun loppupuolelle ja
- tie- ja liikenneinvestointien määrä on nykypäätöksillä suuri (vuosittain noin 500 miljoonaa euroa vuosina 2011–2013).

# Vaihtoehtona budjetti- ja menokehysmenettelyn uudistaminen

- Tie- ja liikenne rahaston hyödyt pitkälti saavutettavissa.
- Talousarviomomentteja olisi muutettava arviomäärärahasta siirtomäärärahaksi. Tämä muutos mahdollistaisi hankkeiden joustavan etenemisen ja vähentäisi eduskunnan tarvetta käsitellä pieniä määrärahamuutoksia.
- Kolme vaihtoehtoista mallia suurten investointimenojen jaksottamiseen rakentamista pidemmälle ajalle: ennakoon rahoitetut pitkäkestoiset siirtomäärärahat, jaksotettu kehysmenettely ja kehyksen ulkopuolinen valtion sisäinen lainamalli.
- Nykyisin suuria investointeja voidaan toteuttaa nopeasti menokehysten rajoittamatta lähinnä vain jaksottamalla investointimenoja elinkaarimallien avulla tai hyväksymällä kuntien aikaistamislainoilla tehtyjä hankkeita.

# Tie- ja liikenneväylähankkeiden nykyiset kehysmenot, reaaliaikaiset rakennuskustannukset ja "jaksotetut kehysmenot".

*Jaksotuksen piiriin yli 100 milj euron hankkeet; jaksotuskirjaus 20 milj euroa per vuosi*



# Käyttömaksut

- Aikaan, paikkaan, ajoneuvon päästöihin ja ajoneuvotyyppin mukaan porrastetut kilometriperusteiset käyttömaksut olisi ainakin osittain korvamerkittävä mahdollisimman läpinäkyvästi alueellisesti ja toiminnallisesti liikennejärjestelmän kehittämiseen.
- Käyttömaksujen käyttöönotto ei saisi lisätä liike-elämän kustannuksia. Myöskään muiden tienkäyttäjien kustannukset eivät saisi nousta kohtuuttomasti. Käyttömaksuista päätettäessä tarvitaan kokonaisvaltainen tarkastelu liikenteestä perittäviin veroihin ja liikenteen hinnoitteluun.
- Korvamerkityt käyttömaksut soveltuvat hyvin valtion tie- ja liikennerahaston ja mahdollisten alueellisten osarahastojen yhteyteen. Vaihtoehtoisesti budjettimenettelyä olisi uudistettava, jotta korvamerkintä olisi mahdollista.
- Verojen korvamerkintä ei ole suotavaa.



# Valtion "Infra Oy"

- Elinkaarimallien ja merkittävien kaivoshankkeiden liikennejärjestelyiden rahoittamisessa kannattaisi hyödyntää valtion ja yksityisten kumppanuusmalleja.
- Valtion omistusohjausyksikköön sijoitettu valtion yritys "Infra Oy" mahdollistaisi huomattavat säästöt valtion menoihin ilman, että elinkaarimallien käytön hyödyt eliminoituisivat.
- "Infra Oy" olisi eduskunnan päättämien suurten tie- ja liikenneinvestointien rahoituksen tekninen toteuttaja.
- Arvioiden mukaan pääoma- ja korkokustannusten osuus on ollut kolme neljännestä elinkaarihankkeiden kokonaiskustannusten ja rakennuskustannusten erosta (Lohja–Muurla-moottoritien kokonaiskustannukset 650 ja rakennuskustannukset 250 miljoonaa euroa).

**Koskenkylä–Kotka ja Kokkola–Ylivieska kaksoisraide:**  
rakentamiskustannus 250 milj. €  
ja sopimusvaltuus 650 milj. €

Tasaerälaina, 250 milj. €	Laina-aika, vuotta			
	15	20	25	30
Korko, %	15	20	25	30
2	42	56	70	85
3	64	86	109	133
4	87	118	150	184
5	111	151	193	238
6	136	186	239	295

Lainakorko on noin 6 %: sopimusvaltuus (650) – hoitokustannus (100)  
= lainapääoma (250) + korkokustannus (295)

Valtion lainakorko oli 3 % vuonna 2008 ja on 4,4 % vuonna 2009.

# Elinkaarimalleilla toteuttavia hankkeita tarvitaan lisää

- Valtion osarahoitus alentaisi rahoituskustannuksia.
- Lisäisi rahoittajakonsortioiden välistä kilpailua ja lisäisi innovatiivisuutta ja kustannustehokkuutta hankkeiden toteutukseen: rahoitukseen, rakentamiseen ja ylläpitoon, huoltoon ja perusparannuksiin sekä kaikkien näiden yhteiseen järjestämiseen.
- Valtion toimintatapa yhtenäistäisi kuntien hankekäytäntöjä. Kunnat käyttävät elinkaarimalleja laajasti liikennesektorin lisäksi myös sosiaali- ja terveystoiminnassa sekä opetustoiminnassa.

Kiitos paljon