

Liikenteen uusi rahoitusmalli mahdollistaa jätti-investoinnit

6.3.2018

Suomen menestys vientiyriytysten varassa

- Kansantalouden tuotosta 46 % syntyy viennistä
- Vientiyriytokset ovat palkanneet 1,1 työntekijää
- Vientiyriytosten menestys määrittää palkkatason
- Vienti rahoittaa myös hyvinvointiyhteiskunnan palvelut

Yritysten logistiikka- kustannuksia leikattava

- Maantiekuljetukset ovat ylivoimainen kuljetusmuoto: tavarakuljetuksista 85 % kulkee maanteillä
- Suomalaisyritysten logistiikkakustannukset ovat kilpailijamaita korkeammat
- Liikenneinvestoinnit kurovat Suomen liikenteellistä takamatkaa markkinoille
- Investoinnit parantavat viennin kustannuskilpailukykyä
- Pitkän aikavälin kasvua parannetaan tehokkaimmin kotimaista ja kansainvälistä saavutettavuutta parantamalla (*Cambridge Econometrics, 2012*)
- *WEF:n* kilpailukykymittauksessa Suomen (11.) heikoin osa-alue (markkinan koon jälkeen) oli infrastruktuurimme taso (23.) – heikompi kuin työmarkkinamme (19.)!

Ruotsi investoi yli tuplasti

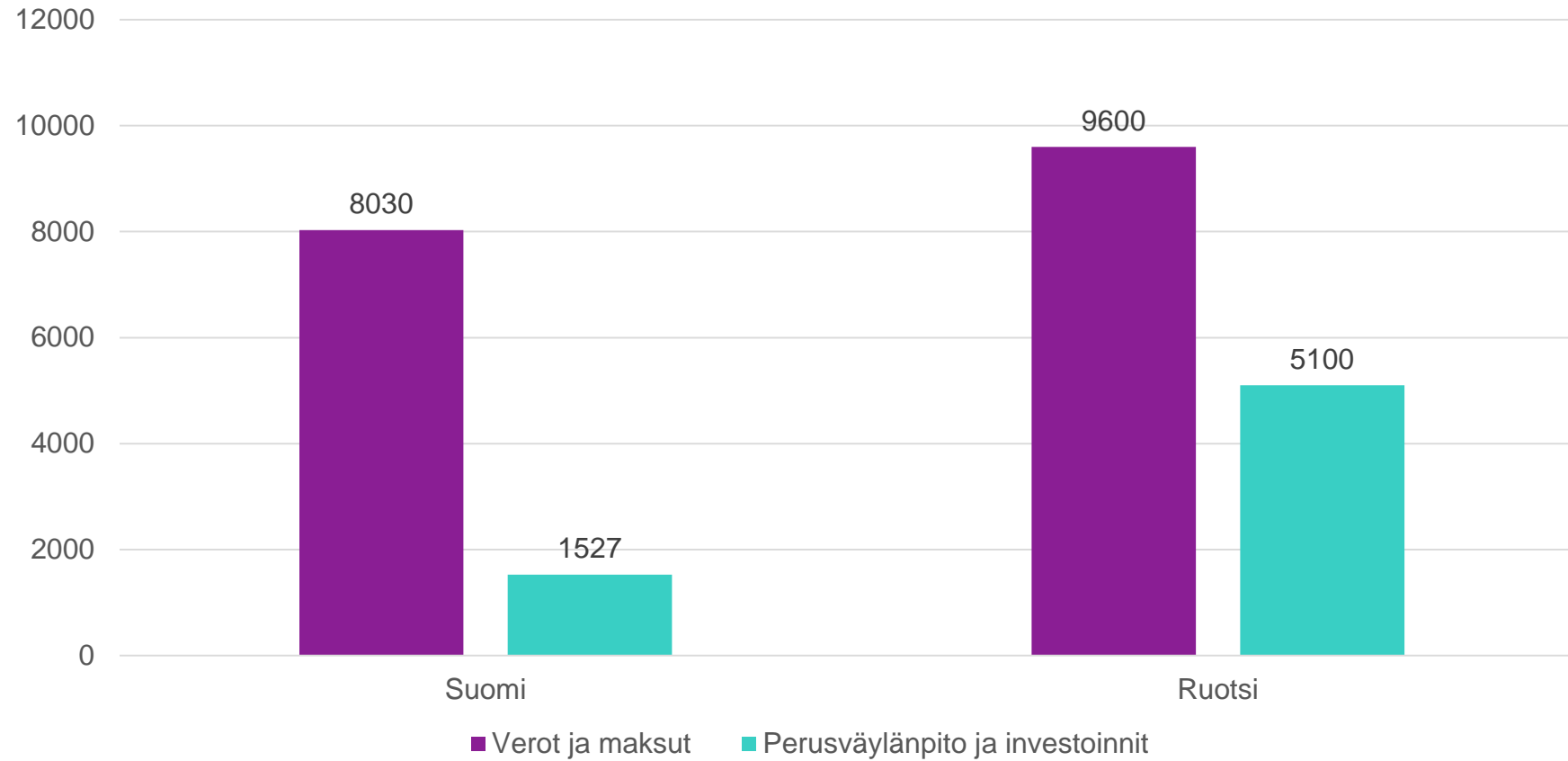
Liikenteen investointi- ja korjausvelka on kasvanut

- Ruotsi investoi yli kuusinkertaisesti Suomeen verrattuna
- Tämä on noin 3 kertaisesti suhteessa välilukuun ja BKT:hen
- Suomen liikenneverkon korjausvelka on 2,5 mrd. ja investointivelka 15 mrd.

Liikenteeltä kerättävistä veroista ja maksuista Suomi palauttaa vain pienen osan takaisin liikenteelle

- Ruotsi 53 %
- Suomi 19 % (tieliikenteeseen n. ½)

Autoliikenteeltä perittävät verot ja maksut sekä perusväylänpito- ja liikenneinvestointimenot Suomessa ja Ruotsissa 2016, miljoonaa euroa



Suomen ja Ruotsin liikenneinfrainvestoinnit 2018–2023, miljoonaa euroa



Kilpailukykyloikka investoimalla liikenneinfraan

- Suomen on panostettava enemmän liikenneyhteyksiin, koska sijaitsemme kaukana markkinoilta
- Nykymallilla sekä autoilun verot että investointi- ja korjausvelka vain kasvavat
- Suomen tulee valmistella liikenteen uusi rahoitusmalli

Yhtiön taseella vivutetaan investointeja

Tieomaisuus siirretään valtionyhtiöön, jonka vahvalla taseella ja tulovirralla investointeja nopeutetaan

- Siirretään 1 miljardi polttoaineiden verotuksesta suoriteperusteiseen tienkäyttömaksuun
- Mahdollistaa 6 miljardin euron julkiset tieinvestoinnit etupainotteisesti lainarahalla
- Tämä vastaa 20 vuoden tieinvestointeja nykyrahoituksella (n. 300 milj. euroa / vuosi)
- työllisyysvaikutus + 96 000 henkilötyövuotta ensi vuosikymmenellä
- tieinvestointien vuotuinen määrä kyetään 2-3-kertaistamaan
- Palvelutason nopeamman paranemisen myötä yhtiön tulot kasvaisivat perusuraa enemmän
- Saavutettavuuden paraneminen parantaisi yhteiskunnan tuottavuutta ja kilpailukykyämme.

Investoinnit toteutettava kuin yrityksissä

Investointikustannukset kyetään jaksottamaan useammalle vuodelle

- Kehyssääntö ei nykyisin erottele käyttö- ja investointimenoja
- Valtionyhtiö kykenee hyödyntämään edullista lainaa
- Mahdollistaa etupainotteisen investointiohjelman ja korjausvelan purun
- Esim. Finavian investointikyky kasvoi yhtiöittämisen myötä

Yhtiömuodossa infrainvestoinnit voidaan kohdentaa kansantalouden kannalta tuottavimpiin kohteisiin

- Neutraalit infrakriteerit korvaavat siltarumpupolitiikan

Elinkeinoelämän kustannukset eivät nouse

Liikenteen hinnoittelussa polttoainevero korvataan tiemaksuilla

- Yritysten ja kansalaisten liikkumisen nettokustannukset eivät saa nousta
- Uudistus toteutetaan kustannusneutraalisti
 - Polttoaineen veroja vastaavasti alennetaan, kun maksut nousevat
- Keräysjärjestelmän on oltava kustannustehokas, digitaalinen ja tietoturvallinen
- Uudistus vastaa myös sähköautoilun lisääntymisen tuomaan haasteeseen polttoaineveron fiskaaliselle tuotolle