

## Liikenneverkko Oyj - mistä siinä on kyse?

**Liikenne- ja viestintäministeriö suunnittelee, että Suomen väyläverkosto siirretään uuden yhtiön (LiVe Oyj) hallintaan. Keskustelua asiasta on käyty julkisuudessa ilman riittäviä faktoja yhtiöittämisen vaikutuksista kansalaisten ja yritysten toimintaympäristöön. Tämä on herättänyt enemmän kysymyksiä, kuin antanut vastauksia. Tästä johtuen nostamme keskusteluun keskeisiä asioita ja kysymyksiä, jotka hankkeeseen liittyvät.**

Yhtiön perustaminen on liikenne- ja viestintäministeriön suunnitelma liikenneinfrastruktuurin omistuksen ja hallinnon uudelleen järjestämiseksi. Hanke on kunnianhimoinen ja siinä järjestettäisiin uudestaan poliittista valtaa ja vastuuta, miljardien arvoisia omaisuuseriä ja liikenteen verotus- ja hinnoittelumallit.

Keskustelua hankkeesta ja sen todellisista vaikutuksista ei ole juuri käyty, koska mitään keskeisiä tekijöitä ei ole kerrottu julkisuuteen. LVM:n johdolla onkin pyritty lähinnä kääntämään mielipiteitä myönteisiksi visioimalla yksipuolisesti hankkeen mahdollisia positiivisia vaikutuksia.

Tässä hankkeessa, kuten kaikissa muissakin, on riskejä. Lisäksi tämän kokoisen, vaalien välillä toteutettavaksi suunnitellun muutoksen hyvä valmistelu edellyttää perusteellista yhteiskunnallista keskustelua. Ei ole hyväksyttävää, että asia pyritään ajamaan läpi ilman kriittistä tarkastelua.

### Yhtiöittäminen

Tavoitteena on siirtää valtion omistama liikenneinfrastruktuuri, josta merkittävimpana on tasearvoltaan 14,7 miljardin euron tieomaisuus, Finavia Oyj:n tavoin toimivalle yhtiölle LiVe Oyj:lle. Mihin hintaan omaisuus loppujen lopuksi arvotetaan, riippuu siitä, minkälaista tuottoa sillä sallitaan kerättävän. Korkeampi tuotto-oletus nostaa luonnollisesti omaisuuden arvo.

Yhtiöittämisen seurauksena päätösvaltaa hinnoittelusta ja investoinneista siirtyy yhtiöön, vaikka maksuista säädettäisiinkin lailla. Tämä tarkoittaa poliittisen vallan siirtymistä poliitikoilta yhtiön hallinnolle ja sitä ohjaaville virkamiehille. Yhtiöittämiseen sisältyy riski, että se etäännyttää päätöksentekoa ja tekee asioista liikesalaisuuksia, kuten Länsimetro Oy:n kohdalla on käynyt.

Läpinäkyvyyden näkökulmasta tässä on vielä isommasta asiasta kyse, koska LiVe Oyj tekisi itse investointipäätökset ja vaikuttaisi ratkaisevasti maksuperusteisiin. Finavia Oyj:n tapaus on osoittanut, ettei tämä hallintomuoto takaa automaattisesti hyvän hallintotavan mukaista toimintamallia. Keskeinen kysymys on myös se, minkälaista kauppahintaa, voittoa ja osinkoa valtio-omistaja yhtiöltä odottaa. Jos yhtiö lähtee liikkeelle velkalastissa, tekee suuria poistoja ja maksaa merkittävää osinkoa omistajalleen, sen pääomakulut nousevat nykyisestä.

Oma kysymyksensä on yhtiön omistus. Sijoittajat ovat ilmaisseet halunsa tulla yhtiön omistajiksi. Tämä on varsin ymmärrettävää, koska kyseessä on monopoliasemassa olevaa verkkoa hallinnoiva yhtiö. Tämä antaa mahdollisuuden tuottavalle hinnoittelulle. ”Taseet töihin” lausahdus on kuulunut viime aikoina päätöksentekijöiden suosikkeihin. Tällä on annettu ymmärtää, että valtio myy tai muuten muuttaa omistamansa laiskan omaisuuden likvidiksi rahaksi.

Tieomaisuus ei ole laiskaa rahaa, vaan tiet ovat yhteiskunnan perusinfrastruktuuria. Niitä ilman yhteiskunta ei toimi. Henkilöliikenteestä yli 90 prosenttia ja tavaroista 2/3 kulkee tieverkossa. Tieomaisuus on myös kovassa käytössä. Sen 14,7 miljardin tasearvo on laskenut vuosien 2000 ja 2015 välisenä aikana 300 miljoonaa euroa, vaikka liikenne tiestöllä on lisääntynyt ja tieliikenteen markkinaosuus on säilynyt entisenä.

Samaan aikaan rautateiden tasearvo on noussut kahdella miljardilla eurolla 4,7 miljardiin euroon markkinaosuuden pysyessä muuttumattomana eli noin kuudessa prosentissa. Veronmaksajien näkökulmasta ainakaan tiestön osalta ei voi puhua tarpeettomasta omaisuudesta tai laiskasta taseesta.

Valtion lentokenttäyhtiön Finavia Oyj:n ylin johto kaavaili lokakuussa 2016 kansainväliselle lehdistölle antamassaan haastattelussa rajuja leikkauksia Suomen kenttäverkostoon. Tämä esimerkki kuvaa hyvin sitä, miten yhteiskunnan perusinfrastruktuurista tulee valtion yhtiönkin omistuksessa raakaa liiketoimintaa. Tieinfrastruktuuri on Suomen verisuonisto, eikä

veronmaksajien etu ole se, että sitä hallinnoiva tieyhtiö pääsisi omien tavoitteidensa saavuttamiseksi leikkelemään sitä. Tähänastisten esimerkkien valossa valtion on perustellusti syytä pitää monopoliasemassa oleva perusinfrastruktuuri tiukasti suorassa omistuksessaan ja parlamentaarisisessa ohjauksessa.

### **Live Oyj:ta voi verrata telemarkkinoiden vapauttamiseen?**

Tätä esimerkkiä LVM käyttää asian konkretisoimiseksi. Teleyhtiöiden sääntelyn vapauttamisen ja kilpailun avaamisen jälkeen Suomeen on syntynyt kolme erillistä verkkoyhtiötä, jotka tarjoavat omissa verkoissaan matkapuhelin ja datapalveluja laajasti koko maan alueella. Yhtiöt kilpailevat asiakaspalvelulla, hinnalla, verkon nopeudella ja saatavuudella.

Keskeinen ero suunniteltuun LiVe Oyj:hin on siinä, että Suomessa on vain yksi tie-, rata- ja meriväyläverkosto, joka on siten monopoliasemassa. LVM:n mallissa itsenäiset keskenään kilpailevat palveluoperaattorit myisivät tienkäyttöoikeutta ja toimisivat käyttäjien ja LiVe Oyj:n välissä. Nämä operaattoryhtiöt eivät voi kilpailla verkon saatavuudella, laadulla tai nopeudella, koska kaikki myyvät samaa verkkoa.

Tilannetta voisi verrata siihen, että monopoliasemassa oleva VR ulkoistaisi lipunmyynnin kolmelle eri yritykselle, mutta junamatka Helsingistä Tampereelle olisi matkalipun hankintaa lukuun ottamatta perushinnaltaan ja laadultaan entisensä.

LVM:n kuvaama yhtiöittämissmalli vastaisi paremminkin alueellisten sähköyhtiöiden siirtohinnoittelun monopolimallia tai Finavia Oyj:n toimintamallia, jossa Finavia hallitsee monopoliasemassa lentokenttiä. Siitä on lukuisia huonoja kokemuksia, kuten Carunan räikeät hintojen korotukset, mihin viranomaisten täytyi puuttua. Kukaan ei ole kantanut asiasta poliittista vastuuta, vaan asia on käännetty päättäjien ulottumattomissa olevan yhtiön vastuuttomaksi toiminnaksi.

Tieverkon kyseessä ollen Turusta Tampereelle ja kotoa mökille kuljetaan jatkossakin yhtä, samaa ja ainoaa väylästä pitkin. Miten saadaan aikaan markkina, kun myytävänä on monopoliasemassa oleva liikenneverkko? Se että lailla hinnoiteltua käyttöoikeutta myyvät yksityiset yritykset eli palveluoperaattorit, ei tarkoita, että on syntynyt aito kilpailu markkina.

### **Vero vai maksu?**

LVM on vakuutellut, että kyseessä on maksu. Tiemaksu, asiakasmaksu, käyttömaksu, palvelumaksu ja niiden erilainen paketointi ovat termejä, joita asian yhteydessä on esitetty ja suunniteltu käytettäväksi liikenteen ohjaamiseen. LVM ottaa etäisyyttä vuoden 2013 lopulla loppuraporttinsa julkaiseen Jorma Ollilan työryhmän toteuttamatta jääneeseen kilometriveroon. Live Oyj ei voi kerätä veroja itselleen, joten sen tulot on saatava maksujen muotoon.

Maksuista ja niiden perusteista säädetään valtion maksuperustelaisissa. Maksu perustuu lähtökohtaisesti aina sen kohteena olevan suoritteen tai palvelun tuotantokustannuksiin ilman katetta ja voittoa.

Tiestön osalta maksuun voisi vaikuttaa se, minkälaisella ajoneuvolla tietä kulutetaan. Mitä raskaampi ajoneuvo ja mitä suurempi ajosuorite, sitä korkeampi maksu korreloi tien kulumisen kanssa. Toisaalta mitä suurempi liikennesuorite tiellä, sitä pienempi maksu, koska kustannukset jakautuvat suuremman käyttäjäjoukon kesken. Vastaavasti todella vähäliikenteisellä tiellä pitäisi olla korkea maksu, koska kustannusten jakajia on vähän.

Maksu on siis tiukasti rajattu instrumentti eikä sitä ole tarkoitettu ohjailuun tai tuottojen uudelleen allokointiin tuottokohteen ulkopuolelle. Esimerkiksi tiestöltä kerättyjä maksuja ei voi käyttää meriväylien rakentamiseen tai Etelä-Suomen tuottoja Lapin tiestölle. Koska ohjailuun liittyy poliittista päätösvaltaa, raha on kerättävä veron muodossa ja sääätämisyjärjestyksessä. Tukholman ”ruuhkamaksusta” väännettiin kättä vuosia eri instansseissa ja lopputuloksena se todettiin veroksi.

Kyse on myös merkittävästä vallanjaosta ja vallansiirrosta LVM:lle. Valtaa menettää eduskunta ja valtiovarainministeriö. LVM:n haasteena on, että se haluaa käyttöönsä maksun, joka toisi poliittista ohjausvaltaa ilman poliittista vastuuta. Sellaista ei perustuslaki tunne. Keskeistä onkin varmistaa

parlamentarismien toteutuminen aina, kun käytetään tai delegoidaan julkista valtaa. Kustannuksia nostaa myös se, jos kyseessä olisi maksu, niin palveluoperaattorien laskuihin lisätään 24 prosentin arvonlisävero.

### **Lisää rahaa väyliin – entisentasoiset verot ja maksut?**

LiVe Oyj ja palveluoperaattorit olisivat uusia toimijoita ketjussa, jossa infrastruktuurin käyttäjiltä kerätään veroja ja maksuja. Hankkeen esittelyssä on lupailtu, ettei autonkäyttäjien kokonaisrasite nouse, kun veroja lasketaan ja maksuja nostetaan.

Uudessa järjestelmässä nykyistä useampi välikäsi olisi keräämässä rahaa. Kuinka tienpitoon kerättävät rahat silloin lisääntyisivät ja autoilijoiden kokonaisrasite säilyisi ennallaan? Kaikki välikädet tarvitsevat luonnollisesti myös katteen omien kulujensa peittämiseksi ja voiton tekemiseksi.

Prosessin ymmärtäminen vaatii hankkeen syvällisempää avaamista, sillä tähän mennessä asia on esitetty ja perusteltu vain poliittisen lupauksen tasolla. LiVe Oyj:tä perustettaessa mikään lupaus ei tosiasiallisesti sido verotason alentamiseen tai alempana pitämiseen. Epäselvä peruskysymys on käytettäisiinkö autoilijoilta kerättävät maksut autoliikenteen toimintaedellytyksien parantamiseen vai voisiko yhtiö käyttää ne muuten parhaaksi katsomallaan tavalla. Esimerkiksi valtion lentokenttäyhtiö Finavia Oyj:n toimitusjohtaja **Kari Savolainen** on todennut, etteivät yhtiön varat ole valtion rahoja, joten niitä voidaan käyttää Guggenheim-museoon. Tämä kuvastaa hyvin sitä, miten poliittinen kontrolli rahan käyttöön menetetään yhtiöittämisen myötä.

Veronmaksajien kannalta on keskeistä, että maksuista ja veroista mahdollisimman suuri osa jää yhteiskunnan käyttöön esimerkiksi tienpitoon. Välikäsien tai ylimääräisen byrokratian elättäminen ei saa kuulua järjestelmän tehtäviin. Koko hankkeen tehokkuutta ja vaikutuksia tulisikin verrata nykyisen verojärjestelmän kustannuksiin ja tuottoihin. Erityisesti sitä pitää verrata polttoaineveroon, joka on ainoa liikenteen vero, jota maksetaan vain auton käytöstä. Lisäksi se on erittäin tehokas ja edullinen keräjä.

Jatkossa maksuista päätettäisiin lailla LVM:n esityksestä, mutta tosiasiasa ne olisivat sidottuja LiVe Oyj:n investointeihin ja menoihin, joihin poliittisella päätöksenteolla ei voitaisi vaikuttaa kuten nyt. Vastaavasti tieliikenteen verot kuuluisivat jatkossa valtiovarainministeriön valmisteluun, kuten aina ennenkin. Miten uusien maksujen lanseerauksen jälkeen voidaan varmistaa se, etteivät jatkossa verot ja maksut nouse?

### **LiVe Oyj:lle ja uusille palveluille ei ole vaihtoehtoa?**

LiVe Oyj:tä on markkinoitu sen tuomien uusien palvelujen hyödyllisyyden kautta. Tosiasia on, että palveluja on jo olemassa ja niitä syntyy ilman LiVe Oyj:tä ja kuluttajat ottavat ja ovat jo ottaneet niitä käyttöön tarpeensa ja niiden hyödyllisyyden mukaan. Palveluja syntyy ja kuolee markkinaehtoisesti ilman julkisen vallan väliintuloa, mutta tarve perusliikenneinfrastruktuuriin säilyy.

Ihmiset ja tavarat eivät vielä liiku bitteinä. Voiko palvelujen paketointi johtaa siihen, että veronmaksaja pakotetaan ostamaan ja maksamaan myös sellaisia liikennepalveluja, joita he eivät perusliikkumisensa lisäksi tarvitse? Jos näin on, niin kyseessä on varmasti vero eikä maksu.

Ajaessaan omaa malliansa ilman yksityiskohtaisia tietoja hankkeesta LVM on toistuvasti tuonut esiin, että tämä malli on vaihtoehtoton. Ilman sitä eivät liikenneyhteydet LVM:n mukaan Suomessa jatkossa enää toimisi. Tämä periaatteellisuus valmisteluvaiheessa kuulostaa vaaralliselta ja yksioikoiselta. Se myös herättää epäilyksen, että perusteellista ja riippumatonta selvitystyötä ei edes haluta tehdä.

### **Hankkeella on monta kannattajaa jo nyt**

Rakennusala on tietenkin innoissaan, kun alan hankkeisiin luvataan lisää rahoitusta. Se miten ja millä ehdoilla sitä hankitaan, ei ole alalle keskeinen asia.

Innoissaan ovat tulevissa palveluissa ja palveluoperaattoritoiminnassa liiketoimintamahdollisuuksia näkevät ICT-alan yritykset, joille avautuu mahdollisuus uuteen liiketoimintaan.

Sijoittajat ja rahoittajat ovat myös kiinnostuneita LiVe Oyj:n omistamisesta ja rahan lainaamisesta sille. Moni näkee tässä tilanteessa mahdollisuuden tuottoihin.

### **Voimaan vuoden 2018 alusta?**

Ottaen huomioon hankkeen koon ja sen suunnittelun vaalien välillä, asia edellyttää laajaa parlamentaarista valmistelua ja perusteellista kansalaiskeskustelua. Sen pohjana tulee olla kattavat vaikutusarvioinnit valtiontalouteen sekä kansalaisten ja yritysten toimintaan.

Toivottavasti hankkeen nopean aikataulun takana ei ole halu välttää tai lyhentää sen asianmukaiseen käsittelyyn vaadittavaa aikaa. Kaikissa hankkeissa on hyvät ja huonot puolensa ja tämän kokoluokan asioissa ne tulee punnita perusteellisesti ennen päätöksentekoa. Nyt esitetty aikataulu ei sitä mahdollista.

### **Mitä halutaan?**

Ovatko poliitikot valmiita luopumaan vallastaan LiVe Oyj:n hyväksi ja haluavatko kansalaiset uuden "Finavia Oyj:n" vastaamaan tiestöstä ja hoitamaan sitä? Mikä on kaupunkien ja kuntien omistamien katu- ja tieverkkojen ja yhtiön hallitseman valtontieverkon keskinäinen suhde? Ohjaako LiVe Oyj hinnoittelullaan ihmisiä joukkoliikenteeseen sielläkin, missä joukkoja ei ole? Mitä maksaa uuden organisaation pyörittäminen veronmaksajille? Millä keinoilla varmistetaan yksityisyydensuoja?

Mitä tapahtuu jos palveluoperaattorien myytävä eli tienkäyttöoikeus loppuu tai sen hinta nousee rajallisen saatavuuden johdosta? Onko tarkoitus tietoisesti hinnoittelulla rajoittaa tätä saatavuutta ihmisten siirtämiseksi eri liikennemuotojen välillä? Loppuuko kansalaisten oikeus valita vapaasti tilanteen mukaan haluamansa liikkumistapa?

Suunnitteilla on miljardiluokan hanke, joka synnyttää valtavasti avoimia kysymyksiä. Liikenne on yksittäisten kotitalouksien toiseksi suurin menoerä asumisen jälkeen. Samaan aikaan EU:n vuoden 2030 ilmastotavoitteiden taakanjakosopimus uhkaa nostaa suomalaisten liikkumisen kustannuksia ennennäkemättömällä tavalla. Asia ansaitseekin laajan keskustelun ja koeponnistuksen ennen minkäänlaista päätöksentekoa.

Hankkeen tulee myös kestää kritiikkiä eikä väistää sitä. Tiestön kunnossapito ja kehittäminen tarvitsevat kiistatta lisää rahoitusta. Sitä ei pidä kuitenkaan hankkia hinnalla millä hyvänsä.