

# Liikenne- ja viestintäministeriö

Tilinpäätös vuodelta 2022



Liikenne- ja  
viestintäministeriön  
julkaisuja **2023:2**

[lvm.fi](http://lvm.fi)

Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisusarja 2023:2

# Liikenne- ja viestintäministeriö

## Tilinpäätös vuodelta 2022

Liikenne- ja viestintäministeriö Helsinki 2023

**Julkaisujen jakelu**

Distribution av publikationer

**Valtioneuvoston  
julkaisuarkisto Valto**

Publikations-  
arkivet Valto

[julkaisut.valtioneuvosto.fi](http://julkaisut.valtioneuvosto.fi)

**Julkaisumyynti**

Beställningar av publikationer

**Valtioneuvoston  
verkkokirjakauppa**

Statsrådets  
nätbokhandel

[vnjulkaisumyynti.fi](http://vnjulkaisumyynti.fi)

Liikenne- ja viestintäministeriö

CC BY-NC-ND 4.0

ISBN pdf: 978-952-243-921-5

ISSN pdf: 1795-4045

Taitto: Valtioneuvoston hallintoyksikkö, Julkaisutuotanto

Helsinki 2023

## Liikenne- ja viestintäministeriö Tilinpäätös vuodelta 2022

<b>Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2023:2</b>		<b>Teema</b>	
<b>Julkaisija</b>	Liikenne- ja viestintäministeriö		
<b>Yhteisötekijä</b>	Liikenne- ja viestintäministeriö		
<b>Kieli</b>	suomi	<b>Sivumäärä</b>	77
<b>Tiivistelmä</b>	<p>Liikenne- ja viestintäministeriön kirjanpitoyksikön vuoden 2022 tilinpäätös koostuu toimintakertomuksesta, talousarvion toteutumista kuvaavista toteutumalaskelmista, tuottoja ja kuluja kuvaavasta tuotto- ja kululaskelmasta, tilinpäätöspäivän taloudellista asemaa kuvaavasta taseesta ja liitteenä ilmoitettavista tiedoista.</p> <p>Tilinpäätökseen sisältyvä toimintakertomus sisältää johdon katsauksen toimintaan sekä raportoinnin ministeriön toiminnan yhteiskunnallisesta vaikuttavuudesta, kuvauksen toiminnallisesta tehokkuudesta, tuotoksista ja laadunhallinnasta sekä henkisten voimavarojen hallinnasta. Toimintakertomus sisältää myös sisäisen valvonnan arviointilausuman, kokonaisarviointien tulokset ja yhteenvedot väärinkäytöksistä.</p>		
<b>Asiasanat</b>	talous, tilinpäätös, toimintakertomus, tilinpäätösanalyysi, raportointi		
<b>ISBN PDF</b>	978-952-243-921-5	<b>ISSN PDF</b>	1795-4045
<b>Asianumero</b>	VN/32007/2022		
<b>Julkaisun osoite</b>	<a href="https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-921-5">https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-921-5</a>		

## Kommunikationsministeriet Bokslutet för 2022

---

### Kommunikationsministeriets publikationer 2023:2

### Tema

**Utgivare** Kommunikationsministeriet

---

**Utarbetad av** Kommunikationsministeriet

**Språk** finska

**Sidantal** 77

---

**Referat** Bokslutet för 2022 för kommunikationsministeriets bokföringsenhet består av en verksamhetsberättelse, utfallskalkyler som redogör för utfallet av budgeten, en intäkts- och kostnadskalkyl som redogör för intäkterna och kostnaderna, en balansräkning som redogör för den ekonomiska ställningen på bokslutsdagen och uppgifter som lämnas i bilagor.

Den verksamhetsberättelse som ingår i bokslutet innehåller ledningens verksamhetsrapport, en rapport över de samhälleliga verkningarna av ministeriets verksamhet, en beskrivning av den funktionella effektiviteten, avkastningen och kvalitetsledningen samt om hanteringen av mänskliga resurser. Verksamhetsberättelsen innehåller också ett utlåtande om bedömningen av den interna kontrollen, resultaten av helhetsbedömningarna och sammanfattningar av oegentligheter.

**Nyckelord** ekonomi, bokslut, verksamhetsberättelse, bokslutsanalys, rapportering

---

**ISBN PDF** 978-952-243-921-5

**ISSN PDF** 1795-4045

**Ärendenr.** VN/32007/2022

---

**URN-adress** <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-921-5>

---

## **Final Accounts of the Ministry of Transport and Communications**

---

### **Publications of the Ministry of Transport and Communications 2023:2**

**Publisher** Ministry of Transport and Communications

---

**Group author** Ministry of Transport and Communications

**Language** Finnish **Pages** 77

---

**Abstract** The final accounts of 2022 of the Ministry of Transport and Communications consist of a report on operations, indicators illustrating performance relative to the budget, an income statement illustrating income and expenses, a balance sheet showing the Ministry's financial situation at the end of the financial year, and notes.

The report on operations includes an operational review by the management as well as a report on the societal impact of the operations, a description of operational effectiveness, outcomes and quality control, and human resources management. The report on operations also includes an assessment of assurance of internal control, outcomes of overall evaluations as well as summaries of any misappropriations

**Keywords** finance, final accounts, report on operations, final accounts analysis, reporting

---

**ISBN PDF** 978-952-243-921-5 **ISSN PDF** 1795-4045

**Reference no.** VN/32007/2022

---

**URN-address** <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-921-5>

---

# Sisältö

<b>1</b>	<b>Toimintakertomus.....</b>	<b>8</b>
1.1	Johdon katsaus .....	8
1.2	Tuloksellisuus.....	9
1.3	Vaikuttavuus.....	24
1.3.1	Toiminnan vaikuttavuus.....	24
1.3.2	Siirto- ja sijoitusmenojen vaikuttavuus.....	32
1.4	Toiminnallinen tehokkuus.....	33
1.4.1	Toiminnan tuottavuus .....	33
1.4.2	Toiminnan taloudellisuus .....	36
1.4.3	Maksullisen toiminnan tulos ja kannattavuus .....	39
1.4.4	Yhteisrahoitteisen toiminnan kustannusvastaavuus.....	40
1.5	Tuotokset ja laadunhallinta.....	41
1.5.1	Suoritteiden määrät ja aikaansaadut julkishyödykkeet.....	41
1.5.2	Palvelukyky sekä suoritteiden ja julkishyödykkeiden laatu .....	43
1.6	Henkisten voimavarojen hallinta ja kehittäminen .....	45
1.7	Tilinpäätösanalyysi .....	48
1.7.1	Rahoituksen rakenne.....	48
1.7.2	Talousarvion toteutuminen .....	50
1.7.3	Tuotto- ja kululaskelma.....	52
1.7.4	Tase .....	54
1.8	Sisäisen valvonnan arviointi- ja vahvistuslausuma .....	54
1.9	Arviointien tulokset .....	57
1.10	Yhteenveto havaituista väärinkäytöksistä .....	58
1.10.1	Virheitä ja väärinkäytöksiä koskevat yhteenvetotiedot .....	58
1.10.2	Takaisinperintää koskevat yhteenvetotiedot.....	58
<b>2</b>	<b>Talousarvion toteumalaskelma .....</b>	<b>59</b>
<b>3</b>	<b>Tuotto- ja kululaskelma .....</b>	<b>63</b>
<b>4</b>	<b>Tase.....</b>	<b>64</b>

5	Liitetiedot.....	66
6	Allekirjoitus .....	77



# 1 Toimintakertomus

## 1.1 Johdon katsaus

Vuoteen 2022 mentäessä odotuksena oli, että pandemian jälkeen arki alkaisi palautua normaaliin. Venäjän hyökkäys Ukrainaan on kuitenkin merkinnyt sitä, että myös vuosi 2022 on ollut kriisivuosi ja vaatinut huomion kiinnittämistä entistä vahvemmin turvallisuuteen ja varautumiseen sekä erityisesti kriittisen infrastruktuurin suojaamiseen.

Turvallisuuteen ja varautumiseen liittyvien tehtävien ohella ministeriö on määrätietoisesti vienyt ilmastotoimia eteenpäin. Kertomusvuonna jatkettiin fossiilittoman liikenteen tiekartan toimeenpanoa. EU-asioissa huomattava koko vuoden voimavaroja vaatinut kokonaisuus oli EU:n tieliikenteen ja rakennusten, meriliikenteen sekä lentoliikenteen päästökauppa. EU:n neuvosto, Euroopan parlamentti ja komissio pääsivät näistä yhteisymmärrykseen vuoden lopussa.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12) toimeenpanossa erityisenä painopisteenä on ollut tietopohjan syventäminen ja kehitystyö. Liikenne 12 -suunnitelma linjaa liikennejärjestelmän tavoitteet ja tärkeysjärjestykset pitkälle 2030-luvulle. Pitkäjänteinen suunnittelu edellyttää luotettavaa ja laajaa taustatietoa. Tämä korostuu erityisesti nopeasti muuttuvassa toimintaympäristössä.

Digikompassi on vastaavasti kymmenen vuoden strategia, joka ohjaa digitalisaatiota ja datataloutta palvelemaan entistä paremmin kansalaisia, yhteisöjä ja yrityksiä. Se on laadittu digitalisaation, datatalouden ja julkisen hallinnon kehittämisen ministerityöryhmän ohjauksessa. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan vastuulle kuuluvat erityisesti digitaalisen infrastruktuurin osa-alueen datatalous, kyberturvallisuus sekä tietoliikenneyhteydet, palvelin- ja laskentainfrastruktuuri mukaan luettuna.

Kriisienkin keskellä ministeriö pystyi viemään eteenpäin näitä systeemistä muutosta edustavia asioita. Tämä kaikki on vaatinut voimavaroja, uuden omaksumista ja tietopohjaisen päätöksenteon vaatimaa osaamista.

## 1.2 Tuloksellisuus

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan konsernistrategiassa hallinnonalan toiminnalle on asetettu kolme strategista vuoteen 2023 ulottuvaa yhteiskunnallisen vaikuttavuuden tavoitetta. Taulukossa 1 on esitetty tavoitteiden toteuma vuoden 2022 loppuun mennessä.

**Taulukko 1.** Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan yhteiskunnallisen vaikuttavuuden tavoitteiden toteutuminen

Yhteiskunnallisen vaikuttavuuden tavoitteet	Arvosana	Analyysi
<p><b>Suomi on edelläkävijä kohti hiiletöntä liikennettä ja viestintää</b></p> <p>Mittarit:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Liikenteen päästöjen kehitys</li> <li>• Liikenteen energiankulutus</li> <li>• Vaihtoehtoisia käyttövoimia hyödyntävien autojen osuus</li> <li>• Kestävien kulkutapojen suoritteet ja markkinaosuus</li> </ul>	<p>HYVÄ</p>	<p>Koronaepidemia on vaikuttanut liikenteen päästökehitykseen ja energiankulutukseen merkittävästi liikennesuoritteiden pienenemisen myötä. Liikennerajoitusten poistuttua suoritteet ovat kasvaneet, mutta vuonna 2022 kasvua on hillinnyt Ukrainan sodasta johtuva energiakriisi ja liikennepolttoaineiden hintojen merkittävä kasvu.</p> <p><a href="#">Tilastokeskuksen</a><sup>1</sup> mukaan kotimaan liikenteen CO<sub>2</sub>-ekvivalenttipäästöt vähenivät 4,5 prosentilla eli 0,46 miljoonalla tonnilla vuonna 2021 edellisvuoteen nähden. Tähän vaikutti etenkin nestemäisten liikennepolttoaineiden bio-osuuden kasvu sekä tieliikenteen alentunut liikennesuorite (<a href="#">Traficom</a><sup>2</sup>). Tietoa vuoden 2022 päästöistä ei ole vielä julkaistu ja päästökehityksen ennakointi on vaikeaa. Vuonna 2022 liikennepolttonesteiden hinnat nousivat merkittävästi Ukrainan sodan aiheuttaman energiakriisin johdosta. Hintojen hillitsemiseksi vuoden 2022 jakeluvuoroitetta laskettiin 7,5 prosenttiyksikköä, millä arvioidaan olevan noin 0,8 miljoonan tonnin lisäävä vaikutus tieliikenteen päästöihin.</p> <p>Vuonna 2021 liikenteen energiankulutus terawattitunneissa nousi noin 3 prosenttia vuoden takaisesta, mutta energiankulutus oli vielä noin 4 prosenttia alhaisempaa vuosiin 2016–2019 nähden (<a href="#">Tilastokeskus</a><sup>3</sup>). Vuoden 2022 lokakuussa bensiinin ja dieselin kulutukseen luovutus oli laskenut kumulatiivisesti noin 3 prosenttia vuoden takaiseen nähden (<a href="#">Verohallinto</a><sup>4</sup>). Vuoden 2022 alkupuolella liikennemäärät olivat pääteillä hieman suuremmat kuin vuonna 2021, mutta vuoden loppupuolella liikennemäärät pienenivät vuoden 2021 tason alle (<a href="#">Fintraffic</a><sup>5</sup>). Liikennemäärän ja polttoaineiden kulutuksen pienenemisen myötä oletettavaa on, että vuoden 2022 liikenteen energiankulutus on myös laskenut vuoden takaisesta.</p>

<sup>1</sup> [https://pxdata.stat.fi/PxWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin\\_\\_khki/statfin\\_khki\\_pxt\\_138v.px/](https://pxdata.stat.fi/PxWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin__khki/statfin_khki_pxt_138v.px/)

<sup>2</sup> <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/liikenteen-co2-paastot-liikennemuodoittain-seka-maakunnittain>

<sup>3</sup> <https://www.stat.fi/julkaisu/cku5npcrs26ae0c58opn1yq8i>

<sup>4</sup> <https://vero2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/Vero/>

<sup>5</sup> <https://liikennetilanne.fintraffic.fi/tilastot?statistic=roadtraffic>

**Yhteiskunnallisen vaikuttavuuden tavoitteet**

**Arvosana**

**Analyysi**

		<p>Vuonna 2022 vaihtoehtoisia käyttövoimia eli sähköä, vetyä tai kaasua hyödyntävien henkilöautojen osuus ensirekisteröinneistä nousi 38 prosenttiin (<a href="#">Tilastokeskus</a><sup>6</sup>). Osuus oli 32 prosenttia vuonna 2021, 20 prosenttia vuonna 2020 ja 9 prosenttia vuonna 2019. Vuonna 2022 ensirekisteröidyistä henkilöautoista 20 prosenttia oli ladattavia hybridejä, 18 prosenttia täyssähköautoja, 1 prosentti kaasuautoja, 9 prosenttia dieselautoja ja 53 prosenttia bensiiniautoja. Täyssähköautojen osuus on selkeästi kasvanut vuoteen 2021 verrattuna, jolloin niiden osuus oli 10 prosenttia. Täyssähköpakettiautoja ensirekisteröitiin 684 kappaletta eli noin puolet enemmän kuin vuonna 2021. Sen lisäksi rekisteröitiin muutamia kymmeniä hybridejä. Sähkökäyttöisiä kuorma-autoja rekisteröitiin 15 kappaletta ja kaasukäyttöisiä rekisteröitiin 56 kappaletta.</p> <p>Tammikuussa 2023 julkaistun vuoden 2021 henkilöliikennetutkimuksen mukaan kaikista kotimaanmatkoista 62 prosenttia tehtiin henkilöautolla joko kuljettajana tai matkustajana. Kestävillä kulkutavoilla (jalankulku, pyörä, joukkoliikenne) tehtiin matkoista 36 prosenttia. Kokonaissuoritteesta kestäville kulkutavoille tehtiin 13 prosenttia. Kulkutapaosuuksissa kestävien kulkutapojen hyväksi ei ole tapahtunut merkittäviä muutoksia edelliseen henkilöliikennetutkimukseen (2016) verrattuna. (<a href="#">Traficom</a><sup>7</sup>).</p>
<p><b>Verkot ja palvelut helpottavat arkea ja edistävät elinkeinoharjoittamista</b></p> <p>Mittarit:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Liikenne- ja viestintäverkkojen kattavuus ja peitto</li> <li>• Palveluiden hintakehitys</li> </ul>	<p>HYVÄ</p>	<p>Liikenneverkkojen peittävyys pysyi lähes vuoden 2020 tasolla vuonna 2021. Vuoden 2022 tilastot julkaistaan keväällä 2023. Peittävyystilastossa tarkastellaan eri liikennemuotojen verkon peittävyttä tutkimalla, kuinka suuri osa väestöstä saavuttaa liikennemuodot tietyillä kriteereillä. Peittävyys ilmaistaan prosentteina väestöstä.</p> <p>Satamien, rautatieasemien, lähiliikenteen pysäkkien sekä kevyen liikenteen väylien peittävyys kasvoi ja kaukoliikenteen pysäkkien sekä tieliikenteen pääväylien peittävyys laski vuoteen 2020 verrattuna. Lentokenttien peittävyys pysyi kokonaisuudessaan lähes ennallaan, mutta muutokset liikennöinnissä aiheuttivat muutoksia myös ulkomaan ja kotimaan lentoliikennettä tarjoavien lentokenttien peittävyteen.</p>

<sup>6</sup> [https://trafi2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/TraFi/TraFi\\_\\_Ensirekisteroinnit/030\\_ensirek\\_tau\\_103.px/table/tableViewLayout1/](https://trafi2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/TraFi/TraFi__Ensirekisteroinnit/030_ensirek_tau_103.px/table/tableViewLayout1/)

<sup>7</sup> <https://www.traficom.fi/fi/julkaisut/henkiloliikennetutkimus-2021-suomalaisten-liikkuminen>

**Yhteiskunnallisen  
vaikuttavuuden tavoitteet**

**Arvosana**

**Analyysi**

Rautatieasemien kokonaispeittävyys on kasvanut noin prosenttiyksikön. Suurinta peittävyden kasvu oli keskivilkkailla rautatieasemilla (6-24 lähtöä per päivä), joilla se oli 11,3 prosenttiyksikköä. Satamien peittävyys on kasvanut 0,4 prosenttiyksikköä ja tieliikenteen pääväylien peittävyys laskenut 0,4 prosenttiyksikköä. Kevyen liikenteen väylien peittävyys kasvoi 6,6 prosenttiyksikköä. Kaukoliikenteen pysäkkien peittävyys on laskenut 0,8 prosenttiyksikköä ja lähiliikenteen pysäkkien peittävyys on kasvanut 2 prosenttiyksikköä edellisvuoteen verrattuna.

Vuoden 2021 lopussa 71 prosentilla (65 prosenttia vuonna 2020) suomalaisista oli mahdollisuus ottaa käyttöönsä vähintään 100 megabittia sekunnissa latausnopeudella varustettu kiinteä laajakaistayhteys ja 49 prosentilla (40 prosenttia vuonna 2020) oli mahdollisuus kiinteään valokuituverkkoon (Traficom<sup>8</sup>). Vähintään 300 megabittia sekunnissa nopeuden saatavuus nousi vuonna 2021 edellisvuodesta kuusi prosenttiyksikköä (56 prosentista 62 prosenttiin) ja vähintään 1 000 megabittia sekunnissa nopeuden saatavuus 9 prosenttiyksikköä (51 prosentista 60 prosenttiin). Internetyhteyksien peittävyys kasvoi kokonaisuudessaan vuonna 2021 nopeammin kuin edeltävinä vuosina. Vuoden 2022 tietoja ei ole vielä saatavilla. Mobiililaajakaistan 5G (100 megabittia sekunnissa) saatavuus on noussut syyskuusta 2021 vuoden 2022 syyskuuhun 78 prosentista 86 prosenttiin eli 8 prosenttiyksikköä.

Viestintäpalveluiden reaaliset hinnat olivat kasvaneet marraskuussa 2022 noin 5 prosenttia vuoden takaiseen verrattuna. Kokonaisuutena viestintäpalveluiden reaali hintakehitys on kuitenkin ollut kuluttajille suotuisaa, ja reaaliset hinnat ovat vielä noin 10 prosenttia halvempia kuin vuonna 2010 (Tilastokeskus<sup>9</sup>).

Liikenteen reaaliset kuluttajahinnat kasvoivat merkittävästi vuonna 2022. Joukkoliikenteen hinta on kasvanut 16 prosentilla ja oman auton käytön hinta on kasvanut noin 25 prosentilla vuodesta 2010. Vuonna 2022 oman auton käytön hinta nousi 14,2 prosentilla vuoteen 2021 verrattuna muun muassa polttoaineiden hintakehityksen myötä (Tilastokeskus<sup>10</sup>).

<sup>8</sup> <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/kiintean-verkon-laajakaistasaatavuus>

<sup>9</sup> [https://www.stat.fi/til/khi/2022/02/khi\\_2022\\_02\\_2022-03-14\\_tie\\_001\\_fi.html](https://www.stat.fi/til/khi/2022/02/khi_2022_02_2022-03-14_tie_001_fi.html)

<sup>10</sup> [https://www.stat.fi/til/khi/2022/02/khi\\_2022\\_02\\_2022-03-14\\_tie\\_001\\_fi.html](https://www.stat.fi/til/khi/2022/02/khi_2022_02_2022-03-14_tie_001_fi.html)

**Yhteiskunnallisen vaikuttavuuden tavoitteet**

**Arvosana**

**Analyysi**

**Uudet toimintamallit ja innovaatiot vauhdittavat hyvinvointia ja kilpailukykyä**

Mittarit:

- Digibarometrin kokonaisindeksin kehitys
- Tietointensiivisten toimialojen liiketoiminnan kehitys
- Henkilöliikennepalvelujen kehitys

HYVÄ

Suomi sijoittui Elinkeinoelämän tutkimuslaitos Etlan vuoden 2022 [Digibarometrissa](#)<sup>11</sup> sijalle 2 yhteensä 22 maan joukossa. Sijoitus on ollut sama kolmena perättäisenä vuotena. Suomi on kärkimaita pilvipalveluiden käytössä, edistyksellisessä viestintäteknologiassa ja tietoverkkojen turvallisuuden huomioimisessa. Yritysten asema koheni merkittävästi sosiaalisen median käyttöä liiketoiminnassa mittaavassa muuttujassa sekä yritysten liiketoiminnan digitaalisessa transformaatiossa. Parannusta oli myös teknisissä valmiuksissa hyödyntää pilvipalveluita. Sen sijaan sijoitus ICT-pääoman vaikutus bruttokansantuotteen kasvuun -muuttujassa heikentyi edelleen. Suomi jää muista kärkimaista jälkeen myös big datan hyödyntämisessä liiketoiminnassa ja nettisivujen teknisissä ominaisuuksissa. Suomessa tieto- ja viestintäteknologia-ala kärsii myös parhaita vertailumaita enemmän rekrytointiongelmista.

Euroopan komission [European Innovation Scoreboard 2022](#)<sup>12</sup> -mittauksen mukaan Suomessa oli Ruotsin, Tanskan, Belgian ja Alankomaiden ohella EU:n paras innovaatioympäristö. Suomi sijoittui vertailussa kahden edellisen vuoden tapaan toiseksi.

Henkilöliikennepalveluiden uusina toimintamalleina tilastoidaan yhteiskäyttöautojen, kaupunkipyörien ja sähköpotkulautojen määrää. Viimeisimmät tiedot ovat vuodelta 2021. Tällöin yhteiskäyttöautoja oli saatavilla 23 kunnasta ja määrä on pysynyt muuttumattomana vuoteen 2020 nähden. Yhteiskäyttöautojen määrä kuitenkin nousi vuonna 2021 noin 45 prosentilla edelliseen vuoteen nähden. Myös yhteiskäyttöautojen määrä nousi noin 63 prosentilla ([Traficom](#)<sup>13</sup>). Kaupunkipyörien lukumäärä kasvoi 37 prosenttia ja kaupunkipyöräasemien määrä 38 prosenttia vuonna 2021 vuoden takaiseen verrattuna. Kaupunkipyörillä tehtyjen matkojen määrä (3,38 miljoonaa matkaa) kuitenkin laski noin kuudella prosentilla ([Traficom](#)<sup>14</sup>). Sähköpotkulautoja oli saatavilla 18 kunnasta ja näiden kuntien määrä kolminkertaistui vuoden takaiseen verrattuna. Myös sähköpotkulaudoilla tehtyjen matkojen määrä (11,2 miljoonaa matkaa) kolminkertaistui ([Traficom](#)<sup>15</sup>).

<sup>11</sup> <https://www.etla.fi/wp-content/uploads/Digibarometri-2022.pdf>

<sup>12</sup> <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/f0e0330d-534f-11ed-92ed-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF/source-272941691>

<sup>13</sup> <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/yhteiskayttoautot>

<sup>14</sup> <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/kaupunkipyorat>

<sup>15</sup> <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/yhteiskayttoisten-sahkopotkulautapalveluiden-tarjonta-kysynta-ja-markkinatilanne>

Liikenne- ja viestintäministeriö on yhteiskunnallisen vaikuttavuuden tavoitteiden toteuttamiseksi asettanut vuosille 2020–2023 monivuotiset tulostavoitteet, joista kullekin tulostavoitteelle on asetettu vuosittaiset tavoitetasot. Taulukoissa 2–4 on esitetty yksinomaan vuoden 2022 tavoitetasojen toteuma.

**Taulukko 2.** Suomi on edelläkävijä kohti hiiletöntä liikennettä ja viestintää

Vuoden 2022 tavoitetaso	Toteuma	Analyysi
<p><b>Monivuotinen tulostavoite:</b>  <b>1.1 Kestävästä liikkumisesta, kuljettamisesta ja viestinnästä on tehty entistä houkuttelevampaa</b></p>		
<p><b>Mittari: 1.1.1 Toimenpiteet päästöjen vähentämiseksi</b></p>		
<p>Valtioneuvoston periaatepäätökset fossiilittoman liikenteen tiekartasta sekä lentoliikenteen ja meri- ja sisävesiliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä on toteutuksessa. Kaikki ministeriön hallinnonalan lainsäädäntötoimet sekä valtaosa politiikkatoimista on käynnistetty.</p>	<p>Toteutunut</p>	<p>Kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä tehdyn valtioneuvoston periaatepäätöksen (fossiilittoman liikenteen tiekartta) sekä lentoliikenteen ja meri- ja sisävesiliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä tehtyjen periaatepäätösten toteuttamista on jatkettu.</p> <p>Tiekarttaa toteuttavia hankintatukia koskeva lainsäädäntö on muutettu vastaamaan uusia rahoituspäätöksiä. Sähköautojen latausinfraan kansallisesta kehittämisestä on laadittu arviomuistio ja jakeluinfratyöryhmä on asetettu laatimaan kansallinen jakeluinfratohjelma. Ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksien muuttamisesta on annettu hallituksen esitys (HE 264/2022 vp).</p> <p>Joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn toimenpiteitä ei ole voitu toteuttaa tiekartan linjausten mukaisesti rahoituksen osin puuttuessa.</p>

Vuoden 2022 tavoitetaso	Toteuma	Analyysi
		<p>Meri- ja sisävesiliikenteen periaatepäätöksessä linjatut selvitykset on pääosin tehty ja muut kansalliset sekä EU-tason toimenpiteet etenevät odotusten mukaisesti.</p> <p>Lentoliikenteen periaatepäätöksessä linjatut selvitykset on tehty ja muut kansalliset sekä EU-tason toimenpiteet etenevät odotusten mukaisesti.</p> <p>Merenkulun ja ilmailun kansainvälisissä järjestöissä (IMO, ICAO) on edistetty kunnianhimoisia kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiskeinoja. ICAO:n syksyn 2022 yleiskokouksessa päätettiin periaatepäätöksen tavoitteiden mukaisesti kansainvälisen lentoliikenteen pitkän aikavälin tavoitteeksi hiilineutraalisuus vuoteen 2050 mennessä.</p>
<p><b>Mittari: 1.1.2 Julkista henkilöliikennettä koskevien tukien ja avustusten kohdentaminen</b></p>		
<p>On tehty ensimmäinen julkisen liikenteen palvelutasomäärittely maakuntakeskusten välisten keskeisimpien työssäkäyntiyhteyksien kaukoliikenteen (juna-, linja-auto- ja lentoliikenne) palveluille ja solmupisteille.</p>	<p>Toteutunut</p>	<p>Julkisen liikenteen palvelutasomäärittely maakuntakeskusten välisten keskeisimpien työssäkäyntiyhteyksien kaukoliikenteen palveluille ja solmupisteille julkaistiin 16.12.</p>



**Vuoden 2022 tavoitetaso**

**Toteuma**

**Analyysi**

**Mittari: 1.1.3 Henkilöjunaliikenteen kulkutapaosuuden kasvattaminen ja palvelutason parantaminen**

Taustaselvitykset henkilöjunaliikenteen kilpailutuksesta nykyisen suorahankintakauden jälkeen on aloitettu. Alueellisen junaliikenteen reunaehtoja ja mahdollisuuksia on selvitetty osana Liikenne12 työtä.

Toteutunut

Ministeriö on käynnistänyt henkilöjunaliikenne 2030 -valmistelun ja tilannut konsulttiselvityksen eurooppalaisista rautatiemarkkinoista ja sopimusjärjestelyistä. Alueellisen junaliikenteen selvityksiä on jatkettu yhdessä alueiden, Väyläviraston, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom ja VR:n kanssa.

**Mittari: 1.1.4 Liikenteen kestävä kasvun ohjelman laatiminen**

On tehty väliarvio Liikenteen kestävä kasvun ohjelman vaikutuksista ja päätetty tarvittavista korjaavista toimenpiteistä.

Toteutunut

Liikennealan kestävä kasvun ohjelman ohjausryhmä hyväksyi suunnitelman ohjelman toimeenpanosta. Suunnitelmassa oli huomioitu ohjelman maaliskuussa 2022 valmistuneen väliarvioinnin johtopäätökset ja suositukset.

**Taulukko 3.** Verkot ja palvelut helpottavat arkea ja edistävät elinkeinonharjoittamista

Vuoden 2022 tavoitetaso	Toteuma	Analyysi
<p><b>Monivuotinen tulostavoite:</b>  <b>2.1 Liikenne- ja viestintämarkkinat tuottavat käyttäjille parempia ja laadukkaampia palveluita</b></p>		
<p><b>Mittari: 2.1.1 Palvelujen parantaminen</b></p>		
<p>Liikennepalvelulain jälkiarviointiselvitys on tehty.</p>	<p>Toteutunut</p>	<p>Liikennepalvelulain vaikutuksista, taksisääntely mukaan lukien, julkaistiin jälkiarviointi joulukuussa 2022. Arvio on liikenne- ja viestintävaliokunnan käsittelyssä.</p>
<p><b>Monivuotinen tulostavoite:</b>  <b>2.2 Liikenneverkon laatua on parannettu</b></p>		
<p><b>Mittari: 2.2.1 Liikennejärjestelmäsuunnittelu</b></p>		
<p>Liikenne 12 -suunnitelman mukaiset uudet yhteistyömallit (muun muassa liikennejärjestelmäfoorumi) on suunniteltu ja toteutettu.</p>	<p>Toteutunut</p>	<p>Liikennejärjestelmätöiden yhteistyömallin kehittäminen valtakunnallisen ja alueellisen liikennejärjestelmäsuunnittelun välillä on edennyt Liikenne 12 -suunnitelman mukaisesti. Toukokuussa järjestettiin ensimmäinen liikennejärjestelmäfoorumi, jossa käytiin läpi liikennejärjestelmän tulevaisuutta luotaavia asioita, suunnitelman toimeenpanoa sekä luotiin katsaus seuraavan Liikenne 12 -suunnitelman valmisteluun. Marraskuussa käytiin keskustelut alueellisten liikennejärjestelmätoimijoiden kanssa maakuntien liittojen ylimaakunnalliseen liikennejärjestelmäyhteistyöhön perustuvien alueiden mukaisesti. Neljän suuralueittaisen tilaisuuden lisäksi käytiin keskustelu myös seitsemän suurimman kaupunkiseudun kanssa.</p>

Vuoden 2022 tavoitetaso	Toteuma	Analyysi
Seuraavan Liikenne 12-suunnitelman valmistelun työohjelma (sis. selvitystarpeet) on valmis.	Toteutunut	Seuraavan Liikenne 12 -suunnitelman valmistelun työohjelma alustavine aikatauluineen on valmistunut. Lisäksi on käyty läpi selvitystarpeita ja tehty niitä koskevia suunnitelmia.
<b>Mittari: 2.2.2 Verkkojen laatu</b>		
Kansallinen ERTMS (Eurooppalainen rautatieliikenteen hallintajärjestelmä) - täytäntöönpanosuunnitelma on valmistunut.	Toteutunut	Suomen ERTMS-täytäntöönpanosuunnitelman luonnos on laadittu. Komissio siirsi syksyllä 2022 määräaikaan kansallisten täytäntöönpanosuunnitelmien toimittamiseksi komissiolle vuodella eteenpäin syksyyn 2023. Suomen täytäntöönpanosuunnitelman luonnos päivitetään syksyn 2023 tilanteeseen.
On kehitetty toimintamalli, jolla arvioidaan budjettiesityksien vaikutukset Liikenne 12 -suunnitelman toimeenpanoon (muun muassa talousraami, korjausvelkatavoite, investointiohjelma ja perussuunnitelma).	Toteutunut	Toimintamalli on kehitetty. Talousarvioesitysten ja muun väyläverkkoa koskevan valmistelun perusteluissa tuodaan säännöllisesti esiin kytkentä liikenneverkon strategiseen tilannekuvaan sekä väyläverkon investointiohjelmaan tai perussuunnitelmaan. Talousarvioesitysten perustelumuihistoihin on myös sisällytetty esitysten vaikutus väyläverkon korjausvelkaan. Liikenne 12 -suunnitelman toteutunutta rahoitusta seurataan, ja tietoa käytetään muun muassa talousarvioesitysten laadinnassa.

Vuoden 2022 tavoitetaso	Toteuma	Analyysi
<p><b>Monivuotinen tulostavoite:</b>  <b>2.3 Digitaalisten palveluiden luotettavuutta on vahvistettu</b></p>		
<p><b>Mittari: 2.3.1 Kyberturvallisuus</b></p>		
<p>Kyberturvallisuuden kehittämisohjelman toimeenpano on edennyt kehittämisohjelmassa projektoidusti. Kyberturvallisuusjohtajan toimenkuva on selkiytetty valtioneuvoston toimijoiden kesken.</p>	<p>Toteutunut</p>	<p>Tavoite on edistynyt suunnitelman mukaan. Kyberturvallisuuden kehittämisohjelma on edennyt sen toteutukseen myönnetyn rahoituksen puitteissa. Kyberturvallisuusjohtajan toimenkuvaa selkeytetty suhteessa muihin hallinnonaloihin ja on panostettu viestintään. Ministeriötason kyberkoordinaatio toimii kyberturvallisuusjohtajan johdolla.</p>
<p>On edistetty ja nostettu ymmärrystä eri sidosryhmien kesken liittyen 5G-verkkoturvallisuuteen ja luotu kansalliselle koordinaatiolle toimiva malli.</p>	<p>Toteutunut</p>	<p>Verkkoturvallisuuden neuvottelukunta on nimetty toiselle toimikaudelle ja se seuraa verkko- ja tietoturvan kehitystä ja käy keskustelua niihin liittyvistä turvallisuuskysymyksistä.</p> <p>Ymmärrystä 5G-verkkoturvallisuudesta on edistetty muun muassa tuottamalla sidosryhmien kanssa laaja taustamuistio avoimien radioverkkojen (Open RAN) kehityksestä ja turvallisuudesta.</p>
<p>TITUKRI:n (Tietoturvan ja tietosuojan parantaminen yhteiskunnan kriittisillä toimialoilla) kärkihankkeen (kyberin PTR-laki) hallituksen esitys on valmisteltu ja hallinnonalat on sitoutettu TITUKRI:n toimenpiteiden edistymisen seurantaan.</p>	<p>Toteutunut</p>	<p>Hallituksen esitys keskeisten viranomaisten yhteistoiminnan ja tiedonvaihdon parantamisesta merkittävässä kyberhäiriötilanteissa on valmisteltu ja annettu eduskunnalle 27.10.2022 (HE 243/2022 vp, niin sanottu. KyberPTR-hanke). Hallinnonaloilta pyydetään säännöllisesti raportti toimenpiteistä. TITUKRI:n toimenpiteiden etenemistä seurataan myös osana digikompattia.</p>
<p>On nostettu Suomen EU- ja kv-profiilia kyberasioissa ja perustettu kansallinen kyberturvallisuuden EU-foorumi.</p>	<p>Toteutunut osittain</p>	<p>Toimia on tehty profiiliin nostamiseksi. Foorumia ei ole vielä perustettu.</p>

Vuoden 2022 tavoitetaso	Toteuma	Analyysi
<b>Mittari: 2.3.2 Yksityisyyden suoja sähköisessä viestinnässä</b>		
Sähköisen viestinnän tietosuoja-asetuksen kansallinen toimeenpano	Toteutunut	EU-säätelykehys ei ole edennyt, mutta kansallisia keskusteluja erityiskysymyksistä on käynnistetty. Vaikka säätelykehys ei ole edennyt, oikeustilan kehittämiseen on vaikutettu osallistamalla unionin tuomioistuimen ennakkoratkaisupyynnöiden käsittelyyn. Kansallisen lainsäädännön muutostarpeita on täsmennetty myös sähköisen viestinnän tietosuojaan EU- tuomioistuimen ratkaisujen pohjalta.
EU-säätelykehys sähköisen viestinnän tietosuojasta ja digitaalisesta identiteetistä (eIDAS) tukee datatalouden syntymistä ja mahdollistaa kansallisen säätelyn.	Toteutunut	Neuvoston yleisnäkemyks on saavutettu ja se on Suomen tavoitteiden mukainen. Valmistelu kuitenkin jatkuu vielä vuoden 2023 aikana.

**Taulukko 4.** Uudet toimintamallit ja innovaatiot vauhdittavat hyvinvointia ja kilpailukykyä

Vuoden 2022 tavoitetaso	Toteuma	Analyysi
<p><b>Monivuotinen tulostavoite:</b>  <b>3.1 Datatalouden kasvua ja tekoälyn hyödyntämistä on vahvistettu</b></p>		
<p><b>Mittari: 3.1.1 Logistiikan digitalisaatio</b></p>		
<p>Logistiikan digitalisaation tietoympäristön strateginen kokonaiskuva on muodostettu ja kriittisten osien rahoitus on varmistettu. Keskeiset yhtymäkohdat muiden hallinnonalojen hankkeisiin on tunnistettu (kuten Rakennetun ympäristön tietojärjestelmähanke RYHTI, paikkatieto, Yrityksen digitalous RTE) ja muut hallinnonalat sitoutettu toimeenpanoon.</p>	<p>Toteutunut</p>	<p>Strateginen kokonaiskuva on laadittu logistiikan digitalisaation periaatepäätöksessä, kriittisten osien rahoitus on varmistettu ja strateginen konseptointi ja arkkitehtuurityö ovat käynnissä. Mukana työssä ovat keskeiset muut hallinnonalat.</p>
<p><b>Mittari: 3.1.2 Datatalouden toiminta-edellytykset</b></p>		
<p>On laadittu yhteinen tilannekuva ja tavoitteet digitalisaatiokehitykselle, joka vahvistaa ministeriöiden välistä yhteistyötä sekä laadittu kunnianhimoisille, EU:n minimitavoitteet ylittävälle tavoitteille perustuva Suomen digitalisaatiotiekartta (digikompassi).</p>	<p>Toteutunut</p>	<p>Digikompassi on valmistunut ja selonteko on tehty.</p>
<p>EU-sääntelyllä ja yhteistyöllä (mukaan lukien data-avaruuskehitystyö) on varmistettu toimivan ja tasapainoisen datamarkkinan syntyminen horisontaalasti ja erityisesti liikenteen toimialalla (muun muassa Data Act, ITS-direktiivi).</p>	<p>Toteutunut</p>	<p>Suomi on vaikuttanut EU-sääntelyyn tuloksellisesti ja EU-neuvottelut ovat edenneet Suomen tavoitteiden mukaisesti. Data-avaruuksien vaatima monenkeskinen sopimusjärjestelmä on otettu käyttöön liikenteen dataekosysteemissä.</p>

**Vuoden 2022 tavoitetaso**

**Toteuma**

**Analyysi**

**Mittari: 3.1.3 Tekoälyn eettinen hyödyntäminen**

EU-säätelykehys tukee tekoälyn hyödyntämistä liikenteen toimialalla Suomen tavoitteiden mukaisesti.

Toteutunut osittain

On tuotettu yhteistyössä muiden ministeriöiden kanssa Suomen non-paper AI-ehdotuksen sisältöön vaikuttamiseksi. Joulukuussa annettu neuvoston yleisnäkemyks on Suomen päätavoitteiden mukainen, mutta sisältää vielä epävarmuuksia mm. General Purpose AI:n osalta.

**Monivuotinen tulostavoite:**

**3.2 Automaattiliikenteen käyttöönottoon kaikissa liikennemuodoissa on luotu edellytykset**

**Mittari: 3.2.1 Automaattiliikenteeseen valmistautuminen**

On käynnistetty kansallisen lainsäädännön uudistaminen automaation mahdollistamiseksi tieliikenteessä (arviomuistio sekä pykäläluonnokset valmisteltu). On tehty selvitys muiden liikennemuotojen sääntelymuutostarpeista automaation mahdollistamiseksi.

Toteutunut

Tieliikenteen osalta lainsäädäntöhanke on käynnistynyt ja valmistelu edennyt suunnitellusti. Meriliikenteen päällikköesiselvitys on julkaistu ja raideliikenteen sääntelyselvitys teetetty.

**Vuoden 2022 tavoitetaso**

**Toteuma**

**Analyysi**

**Monivuotinen tulostavoite:**

**3.3 Liikenteen turvallisuutta on vahvistettu**

**Mittari: 3.3.1 Liikenteen turvallisuus**

Liikenneturvallisuusstrategian mukaiset, priorisoidut toimenpiteet on hankkeistettu, niiden toteuttaminen on tapahtunut hankkeen mukaisessa aikataulussa ja muut hallinnonalat on sitoutettu toimeenpanon edistymisen seurantaan.

Toteutunut

Liikenneturvallisuusstrategia on annettu ja hankkeistamistyö on käynnistetty ja seurantaryhmä on asetettu.

**Mittari: 3.3.2 EU:n liikkuvuuspaketin täytäntöönpano**

Ei tavoitetasoa vuodelle 2022.

**Mittari: 3.3.3 Ajokorttiudistuksen vaikutusten seuranta ja mahdolliset muutokset**

Hallituksen esitys annettu

Toteutunut

Hallituksen esitys annettiin eduskunnalle 5.5.2022 (HE 70/2022 vp).



## 1.3 Vaikuttavuus

### 1.3.1 Toiminnan vaikuttavuus

Ministeriön rooli hallinnonalan konsernistrategian toteuttamisessa on lainsäädännön valmistelu ja hallinnonalan ohjaus sekä toimialan strateginen kehittäminen. Ministeriö johtaa hallinnonalan toimintaa siten, että koko hallinnonala toimii proaktiivisesti toimintatapojaan uudistaen.

#### Suomi on edelläkävijä kohti hiiletöntä liikennettä ja viestintää

Liikenne- ja viestintäministeriössä on jatkettu kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä tehdyn valtioneuvoston periaatepäätöksen eli [fossiilittoman liikenteen tiekartan](#)<sup>16</sup> toteuttamista. Tiekartan tavoitteena on, että liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vuonna 2030 olisivat 50 prosenttia pienemmät kuin ne olivat vuonna 2005. Vuonna 2030 päästöt saisivat olla yhteensä enää noin 6,25 miljoonaa tonnia.

Tilastokeskuksen tuoreimman tiedon mukaan kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt ilman lentoliikennettä olivat vuonna 2021 (tuorein tilastoitu vuosi) yhteensä noin 10 miljoonaa tonnia CO<sub>2</sub>-ekvivalenttipäästöjä. Liikenteen päästöt ovat pääsääntöisesti vähentyneet vuodesta 2008 alkaen. Vuonna 2021 ne vähenivät noin 4,5 prosenttia eli noin 0,46 miljoonaa tonnia verrattuna vuoteen 2020. Jos päästöt vähenevät keskimäärin 0,42 miljoonaa tonnia vuodessa tulevina vuosina, vuoden 2030 tavoite on mahdollista saavuttaa.

Tieliikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien osalta tavoitteena on, että niiden osuus tieliikenteen energiasta olisi vuonna 2030 vähintään 40 prosenttia. Vuonna 2021 osuus oli 18,7 prosenttia (11,3 prosenttia vuonna 2020). Nestemäisten biopolttoainesten yhteenlaskettu osuus oli 17,6 prosenttia, sähkön 0,5 prosenttia, maakaasun 0,3 prosenttia ja biokaasun 0,3 prosenttia.

<sup>16</sup> [https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163258/LVM\\_2021\\_15.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163258/LVM_2021_15.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Fossiilittoman liikenteen tiekartassa on linjattu, että nolla- ja vähäpäästöisten uusien teknologioiden osuuden uusista myytävistä henkilöautoista tulisi olla mahdollisimman lähellä sataa prosenttia vuoteen 2030 mennessä. Vuonna 2022 vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (sähkö, ladattavat hybridit, maa-/biokaasu ja flexfuel) toimivien autojen osuus kaikista henkilöautojen ensirekisteröinneistä oli 38,3 prosenttia (osuus vuonna 2021 oli 32 prosenttia). Erityisesti sähköautojen osuus ensirekisteröidyistä autoista on kasvanut jopa ennakoitua nopeammin.

Liikennesuoritteiden osalta tavoitteeksi on asetettu, että henkilöautojen suoritteen eli henkilöautoilla ajettujen kilometrien määrä ei enää kasva 2020-luvulla. Tavoite on toistaiseksi toteutunut. Tieliikenteen suoritteet pienenevät sekä vuonna 2020 (4 prosenttia) että vuonna 2021 (0,5 prosenttia). Suoritteiden pieneneminen vuonna 2020 oli kuitenkin todennäköisesti seurausta COVID-19-viruksen aiheuttamista poikkeusoloista enemmän kuin liikenteen ilmastopolitiikasta. Koronapandemian helpottumisen jälkeinen kysynnän kasvu ja vuonna 2022 Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan ovat puolestaan nostaneet liikennepolttoaineen hintaa, mikä voi osaltaan alentaa suoritetta.

Liikenteen päästöjen vähentämiseksi syyskaudella on annettu ajoneuvolain muutospaketti, jolla selkiytetään päästömanipulaation kieltoa ja sanktiointia sekä sallitaan ajoneuvojen käyttövoimien muuttaminen eli konversiointi nykyistä joustavammin. Lakimuutos helpottaa tieliikenteen lähipäästöjen valvontaa ja vähentämistä.

Kansallisen ilmastopolitiikan valmistelun lisäksi on jatkettu myös EU:n liikennettä koskevien ilmastoaloitteiden käsittelyä. EU:ssa saavutettiin lokakuussa sopu henkilö- ja pakettiautojen CO<sub>2</sub>-raja-arvoasetuksesta. Ajoneuvovalmistajien olisi vähennettävä uusien henkilöautojen hiilidioksidipäästöjä keskimäärin 55 prosenttia ja uusien pakettiautojen 50 prosenttia vuoteen 2030 mennessä. Vuonna 2035 sekä henkilö- että pakettiautoille asetettaisiin nollapäästöraja. Suomen ehdottamaa määrääikaista poikkeusta kaasukäyttöisille ajoneuvoille ei otettu mukaan asetukseen.

Vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfra-asetusta koskevat neuvottelut ovat EU:ssa kesken. Suomelle on tärkeää, että sitovat velvoitteet tieliikenteen sähkölataustavoitteille huomioisivat harvaan asutut vähäliikenteiset alueet. Tämä näkökulma on huomioitu kesällä saavutetussa neuvoston yleisnäkemyksessä.

Tieliikenteen ja rakennusten erillislämmityksen polttoaineita koskevasta päästökaupasta saavutettiin EU:ssa sopu joulukuussa. Päästökaupan on tarkoitus alkaa vuonna 2027. Aloitus voi myöhästyä vuodelle erityisen korkeiden polttoaineen maailmanmarkkinahintojen vallitessa. Sääntelyn kohteena ovat polttoaineen jakelijat. Päästökauppa tukee Suomen päästövähennystavoitteita taakanjakosektorilla.

Yhdessä muiden EU-jäsenvaltioiden kanssa Suomi on tavoitellut kansainväliseen merenkulkuun nykyistä tiukempia päästövähennystavoitteita ja tehokkaita maailmanlaajuisia päästövähennystoimia. Suomi on korostanut talvimerenkulun erityispiirteiden huomioon ottamista. Kansainvälisen merenkulujärjestö IMO:n lyhyen aikavälin päästövähennyskeinoa koskevassa uudessa sääntelyssä jäävahvistetut alukset huomioidaan korjauskertoimin ja EU:ssa talvimerenkulku on huomioitu meriliikenteen päästökaupassa.

Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön ICAO:n 41. yleiskokouksessa saavutettiin syksyllä Euroopan asettamien tavoitteiden mukaisesti sopu uudesta kansainvälisen lentoliikenteen pitkän aikavälin päästövähennystavoitteesta. Sen mukaisesti globaalisti pyritään saavuttamaan hiilineutraalisuus vuoteen 2050 mennessä. Lisäksi kansainvälisen lentoliikenteen päästöjen hyvitysjärjestelmä CORSIA:a muutettiin niin, että sen vaikuttavuus lisääntyy. EU:ssa päästiin sopuun lentoliikenteen päästökaupan tehostamisesta. Muun muassa päästöoikeuksien ilmaisjaosta luovuttiin. Suomen tavoitteiden mukaisesti päästökauppaan hyväksyttiin lisäksi tukimekanismi uusiutuvien lentopolttoaineiden käytön lisäämiseksi.

Vuonna 2022 on myös ennakkovaikutettu raskaan tieliikenteen hiilidioksidiraja-arvoja koskevaan esitykseen, jonka komission odotetaan antavan alkuvuonna 2023. Suomen näkökulmasta nollapäästöraja on tavoiteltava siinä kalustossa, jossa sähköistyminen on nykyteknologian puitteissa mahdollista ja alkanut. Myös mahdollisuus biometaanin hyödyntämiseen on säilytettävä kalustossa, jossa sähköistäminen ei ole vielä mahdollista.

Joukkoliikenteen rahoituksella on turvattu joukkoliikenteen tarjontaa. Eduskunta myönsi lisätalousarvioissa yhteensä 78 miljoonaa euroa lisämäärärahaa joukkoliikenteeseen koronatilanteesta johtuvien alentuneiden matkustajamäärien vuoksi aiheutuneiden lipputulomenetysten korvaamiseksi, ELY-keskusten markkinaehtoista liikennettä korvaavien liikennehankintojen korvaamiseksi sekä linja-autoliikenteen nousseiden liikennöintikustannusten, etenkin polttoainekustannusten, korvaamiseksi.

Alkuvuonna solmitulla, Liikenne 12 -suunnitelman mukaisella junaliikenteen ostoliikennesopimuksella on ylläpidetty junaliikenteen palvelutasoa. Sopimus kattaa Etelä-Suomen taajamajunaliikenteen, kiskobussiliikenteen, yöjunaliikenteen ja tiettyjä ei-markkinaehtoisia InterCity-vuoroja. Näillä palveluilla on oleellinen merkitys työmatkaliikenteen ja matkailun näkökulmasta. Vuonna 2022 tehdyn kaukoliikenteen ja solmupisteiden palvelutasomäärittelyn avulla seurataan palvelutason toteutumista.

Liikennepalvelulaista tehtiin laaja jälkiarviointi. Sen mukaan laki vastasi hyvin liikenteen murroksesta nousseisiin muutostarpeisiin. Lain kaikkia vaikutuksia liikennejärjestelmätasolla ei tosin ole vielä mahdollista havaita, sillä lain voimaantulosta on kulunut lyhyt aika näiden vaikutusten arvioimiseksi. Vuonna 2021 voimaantulleita taksimarkkinoita koskeneita muutoksia on seurattu ja hallinnonalalla tehty lakimuutosten mukaisia selvityksiä ja valvontatoimia.

## Verkot ja palvelut helpottavat arkea ja edistävät elinkeinonharjoittamista

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (2021–2032) eli Liikenne 12 -suunnitelman toteuttaminen on jatkunut vuonna 2022. Suunnitelman tavoitteet ohjaavat toimintaa koko hallinnonalalla. Muun muassa liikennejärjestelmäanalyysin tuottaman tietopohjan hyödyntäminen päätöksenteon tukena on vakiintunut kuluneen vuoden aikana. Toinen yhteenvetoraportti toimenpiteiden etenemisestä julkaistiin lokakuussa. Suunnitelmalle osoitettu rahoitus ei ole sisältänyt riittäviä määrärahoja suunnitelman täysimääräiseen toimeenpanoon. Keskeinen haaste suunnitelman toimeenpanossa on myös voimakkaasti muuttunut maailmantilanne ja kohonneet kustannukset. Liikenne 12 -suunnitelman toimeenpanon ohella valmistautuminen seuraavan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laadintaan on aloitettu.

Liikenne 12 -suunnitelman mukaisia lainsäädäntömuutoksia on toteutettu. Maaliskuussa tuli voimaan liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (maantielaki) muutos, jolla mahdollistettiin lossiliikenteen turvallisuutta, taloudellisuutta ja ympäristövastuuta parantavan niin sanotun virtuaalivaijerin aiempaa laajempi käyttöön-otto. Keväällä laadittiin arviomuistio maanteiden toiminnallisen luokituksen päivittämiseksi ja sen pohjalta hallituksen esitys (HE 290/2022 vp) maantielain muuttamiseksi maantien toiminnallisen luokan määrittämistä koskevan päätöksentekomenettelyn osalta. Osana samaa esitystä valmisteltiin ehdotus niin sanotun Smart TEN-T-direktiivin täytäntöönpanoa koskeväksi uudeksi laiksi (laki eräiden Euroopan laajuisen liikenneverkon hankkeiden lupamenettelyistä ja muista hallinnollisista menettelyistä). Joulukuussa valtioneuvosto antoi asetuksen yksityistieasetuksen väliaikaisesta muuttamisesta, jolla korotettiin yksityistieiden valtionavustusten avustusprosenttia vuosina 2023–2025.

Liikennealan kestävä kasvun 2021–2023 ohjelman toimeenpanoa on jatkettu. Vuonna 2022 ohjelmassa keskityttiin liikennealan kansainvälisen näkyvyyden parantamiseen muun muassa kokoamalla alan tarjoamakuvaus, tunnistamaan vientipotentiaali esimerkiksi EU:n elpymisvälineestä rahoitetuissa hankkeissa ja edistämään kansallisen referenssimarkkinan kehittymistä aktiivisella innovatiivisilla julkisilla hankintoilla ja kokeiluilla.

Euroopan laajuisia liikenneverkkoja (TEN-T) koskevan asetuksen uudistamisesta saavutettiin neuvoston yleisnäkemyks joulukuussa. Asetuksella määritellään Euroopan laajuinen liikenneverkko ja asetetaan sille laatuvaatimuksia. Suomi korosti neuvotte- luissa menestyksekkäästi Suomen vähäisten liikennemäärien huomioimisen tärkeyttä, Suomen riippuvuutta merenkulusta ja Venäjän hyökkäyssodan vuoksi muuttuneita lii- kennevirtoja.

Suomi sai Verkkojen Eurooppa (Connecting Europe Facility, CEF) -ohjelman tukira- hoitusta liikennehankkeille yhteensä 102,47 miljoonaa euroa. Tukea saatiin sotilaalli- sen liikkuvuuden hankkeisiin, Laurila-Tornio-radnan sähköistykseen ja Oulun Oritkarin sataman kolmioraitteen rakentamiseen, ydinverkon osalta Helsingin sataman hankkee- seen, ratahankkeisiin Tampereen henkilöratapihan suunnitteluun sekä Kupittaa-Turku -kaksoisraiteen ja Turun ratapihan rakentamishankkeisiin. Kattavan verkon osalta tu- kea saivat Kokkolan, Porin ja Rauman satamahankkeet, Kemin sataman syväväylän rakentaminen sekä ratahankkeista Tampere-Jyväskylä ja Oulu-Kontiomäki -yhteysvä- lien parantaminen. Vaihtoehtoisten käyttövoimien ohjelmasta tukea saatiin kahdelle hankkeelle kevyiden hyötyajoneuvojen sähkölatausinfrastruktuurin rakentamiseen. Li- säksi Suomi sai CEF-ohjelman rahoitusta digitaalisektorin hankkeille Euroopan ja sen strategiset kumppanit yhdistävien digitaalisten runkoverkkojen suunnitteluun sekä 5G- yhteyksien parantamiseen Pohjois-Euroopan liikenneväylille.

Koronan aikana alkanutta maakuntalentojen rahoitusta jatkettiin heinäkuuhun 2023 asti. Yhteyksillä turvataan maakuntien saavutettavuutta ja erityisesti elinkeinoelämän sekä vientiteollisuuden yhteyksiä. Ministeriössä ja hallinnonalalla on selvitetty myös sähköisen ilmailun mahdollisuuksia.

Ilmatilan käyttöön liittyvää lainsäädäntöä kehitettiin mahdollistamalla niin kutsuttujen miehittämättömän ilmailun U-space-ilmatilojen perustaminen EU-sääntelyn mukai- sesti. Lisäksi päivitettiin lentoesteisiin liittyvää lainsäädäntöä sekä selvitettiin matala- lentoverkoston perustamisen rahoitusmahdollisuuksia. Ilmailun kielto- ja rajoitusalueet päivitettiin vastaamaan nykyisiä ilmatilankäyttötarpeita muuttunut turvallisuusympäris- tön tilanne huomioiden. Näillä kehittämistoimilla mahdollistetaan ilmatilan tehokas ja dynaaminen hyödyntäminen niin siviili- kuin sotilasilmailuun sekä edistetään uuden- laisten liiketoimintamahdollisuuksien syntymistä erityisesti miehittämättömän ilmailun parissa. Ilmatilan hallinnan tehokkuutta on pyritty edistämään myös kansainvälisellä tasolla.

Ministeriö perusti uuden laajakaistatukiohjelman, joka on sidottu EU:n elpymis- ja palautumistukivälineen (RRF) rahoitukseen. RRF-rahoitusta vuosille 2022–2023 on yhteensä 32 miljoonaa euroa. Uutta laajakaistatukiohjelmää kohtaan on riittänyt kiinnostusta, ja Liikenne- ja viestintävirasto Traficom on tehnyt vuoden 2022 aikana 83 markkina-analyysiä alueista olemassa olevien verkkojen ja todennäköisten investointisuunnitelmien varmistamiseksi.

Matkaviestinverkon toimivuuden kannalta juna on yksi haastavimmista ympäristöistä. Mahdollisuuksia junien sisäkuuluvuuden parantamiseksi on selvitetty kartoittamalla junakuuluvuuden parantamista edellyttäviä toimia ja niihin liittyviä kustannusarvioita. Junakuuluvuuden parantamisen tukemiseen on varattu 4,7 miljoonaa euroa, joka on käytettävissä vuoden 2024 loppuun saakka.

Julkisesti säänneltyyn satelliittipalveluun liittyvä kansallisen käyttöönoton valmistelua mahdollistava lainsäädäntö päivitettiin. Päivityksellä edistetään viranomaisten sekä kriittisten yritysten aika- ja paikkatietoriippuvaisten toimintojen kyberturvallisuutta. Tämänhetkisen tiedon mukaan palvelu olisi käytettävissä aikaisintaan vuoden 2025 loppussa. Kysymys on EU:n suurimmasta kyberturvallisuushankkeesta ja sen merkitys on korostunut entisestään Venäjän hyökkäyssodan alettua.

Kansallisen avaruustilannekeskuksen perustamisen selvitystyö aloitettiin. Avaruustilannekeskus havainnoisi avaruudessa tapahtuvaa liikehdintää ja ilmiöitä, esimerkiksi avaruusromun liikkeitä, ja tuottaisi näistä kertovaa avaruustilannekuvaa. Satelliittipalveluihin rakentuvalla yhteiskunnalle avaruustilannekuvan seuraaminen on yhä tärkeämpää.

Monipuolisen mediasisällön tarjontaa sekä taajuuksien tehokasta käyttöä edistettiin myöntämällä toimiluvat 43 taajuudelle eri puolille Suomea radio-ohjelmistolupien täydennyshaussa. Valtioneuvosto myönsi toimiluvat vuosille 2023–2029. Taajuuksia myönnettiin myös täysin uusille paikallisradiotoimijoille.

Kustannustehokkaan postijakelun turvaamiseksi perinteisten kirjelähetysten jatkuvasti vähentyessä ministeriö antoi postilain uudistamista ja sanomalehtien jakelutukea koskeva hallituksen esitys. Esityksellä turvataan postipalvelujen oikeudenmukainen saatavuus sekä edellytykset viisipäiväisen sanomalehtijakelun toteuttamiselle koko maassa.

Hallituksen esitys ajokorttilain muuttamisesta annettiin eduskunnalle toukokuussa. Esityksessä ehdotettujen muutosten ensisijaisena tavoitteena on parantaa nuorten liikenneturvallisuutta. Lisäksi tavoitteena on mahdollistaa nuorten itsenäinen liikkuminen ajokortin hankintaa joustavoittamalla.

EU:n tieliikenteen liikkuvuuspakettiin liittyvinä jatkotoimenpiteinä valmisteltiin viranomaisyhteistyössä asetus tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvonnasta ja viranomaisten työnjaosta sekä ensimmäinen kansallinen tieliikenteen sosiaalilainsäädännön ja kabotaasikuljetusten valvontastrategia. Tavoitteena on vahvistaa ja selkeyttää raskaan tieliikenteen viranomaisvalvontaa sekä parantaa tiedonvaihtoa. Lisäksi mahdollistettiin, että toisesta EU:n jäsenvaltiosta vuokrattuja ajoneuvoja voidaan käyttää luvanvaraisessa tavaraliikenteessä.

Luotsauslain uudistamista koskeva hallituksen esitys annettiin eduskunnalle marraskuussa. Esityksen ensisijaisena tavoitteena on selkeyttää sääntelyä ja edistää merenkulun turvallisuutta. Ehdotetussa luotsauslaissa säädettäisiin aiempaa täsmällisemmin, johdonmukaisemmin ja tasapuolisemmin luotsinkäyttövelvollisuuden ja siitä vapautumisen perusteista. Merenkulun turvallisuutta edistettäisiin myös edellyttämällä toimijoilta nykyistä laadukkaammin todennettua osaamista.

Ukrainan sota on näkynyt ministeriön työssä vahvasti. Saimaan kanavan ja Saimaan kanavavaltuutetun toimiston toimintaan sota ja siitä seuranneet pakotteet sekä Venäjän asettamat puunvientikiellot ovat vaikuttaneet merkittävästi. Kanava on ollut auki alusliikenteelle, mutta liikenne on keskeytynyt lähes kokonaan. Saimaan kanavan kehittämishankkeesta luovuttiin. Ministeriö asetti Saimaan kanavan komission ja neuvottelukunnan uudelle toimikaudelle. Ulkopoliittisen tilanteen johdosta Saimaan kanavan komissio on kokoontunut normaalia useammin. Pakotteiden vuoksi valmisteltiin nopeassa aikataulussa hallituksen esitys raideliikennelain muuttamisesta annetun hallituksen esityksen täydentämisestä. Laki tuli voimaan 22.6.2022 ja sen nojalla sallittiin kansainvälisen liikenteen puutavara- ja säiliövaunujen käyttö myös kotimaan rautatieliikenteessä. Muutoksella helpotettiin merkittävästi kalustopulasta kärsivän metsä- ja kemianteollisuuden tilannetta. Lentoliikennesopimuksilla parannettiin ilmailualan toimijoille mahdollisuuksia hakea uusia kasvukohteita nykyisessä pakotetilanteessa samalla parantaen Suomen saavutettavuutta.

## Uudet toimintamallit ja innovaatiot vauhdittavat hyvinvointia ja kilpailukykyä

Vuoden aikana toimeenpantiin Liikenteen [automaatiosuunnitelmaa](#)<sup>17</sup> ja [-periaatepäättöä](#)<sup>18</sup>. Kansainvälisessä sääntelykehityksessä (IMO, Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomissio UNECE ja EU) on edetty Suomen tavoitteiden mukaisesti. Syyskaudella annetussa ajoneuvolain muutospaketissa helpotetaan muun muassa

<sup>17</sup> [https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163629/LVM\\_2021\\_28.pdf](https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163629/LVM_2021_28.pdf)

<sup>18</sup> <https://valtioneuvosto.fi/delegate/file/98069>

tieliikenteen automaatiokokeiluiden tekemistä. Automaatiokehitykselle keskeistä digitaalista kaksosta (reaalimaailmasta laadittua virtuaalista mallia) on kehitetty yhdessä virastojen ja toimialan kanssa.

Logistiikan digitalisaation kannalta keskeisin EU-säätely on rahtitiedon digitalisointia koskeva eFTI ja meriliikenteen ilmoituspalvelu EMSW. Näissä molemmissa on edistetty kansallista tiedonvaihtoa ja varmistettu rahoitus.

Rautateiden teknisten järjestelmien uudistamista koskeva Digirata-hanke tähtää junien turvalliseen ja tehokkaaseen liikennöintiin. Tavoitteena on, että Suomi ottaa käyttöön modernin radioverkkopohjaisen rautateiden kulunvalvontajärjestelmän koko rataverkolla vuoteen 2040 mennessä. Uusi järjestelmä on EU-vaatimusten mukainen eurooppalainen järjestelmä (ERTMS, European Rail Traffic Management System). Digirata-hankkeen kehitys- ja verifiointivaiheessa vuonna 2022 rakennettiin testilaboratorio, käynnistettiin testiradan rakentaminen ja testattiin julkisten 4G- ja 5G-radioverkkojen toimivuutta junakulunvalvonnassa koko rataverkon alueella. Ensimmäisen kaupallisen rataosan valmistelu käynnistettiin. Digirata on mukana Suomen elpymis- ja palautumissuunnitelmassa (RRF). Hankkeen kehitys- ja verifiointivaiheeseen on myönnetty 85 miljoonan euron RRF-rahoitus.

Valtioneuvosto teki maaliskuussa 2022 periaatepäätöksen [liikenneturvallisuusstrategiasta](#)<sup>19</sup>. Vuosille 2022–2026 annettu, kaikkia liikennemuotoja koskeva liikenneturvallisuusstrategia ohjaa valtakunnallista liikenneturvallisuustyötä kokonaisvaltaisesti seuraavien vuosien ajan. Useiden strategian toimenpiteiden toteuttaminen on jo käynnistynyt. Liikenne- ja viestintäministeriö aloitti selvitysten tekemisen mikroliikkumisen ja polkupyöräilyn promillerajasta sekä kaupunkien toimivaltuuksista ohjata mikroliikkumisen liikennepalveluita alueillaan. Selvitykset sisältyvät arviomuistioon, joka valmistuu alkuvuodesta 2023. Strategian toimeenpanon ja vaikuttavuuden seuranta varten on asetettu liikenne- ja viestintäministeriön johtama seurantaryhmä.

---

<sup>19</sup> [https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163951/LVM\\_2022\\_3.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163951/LVM_2022_3.pdf?sequence=1&isAllowed=y)



## 1.3.2 Siirto- ja sijoitusmenojen vaikuttavuus

Joukkoliikenteen palvelujen ostossa ja kehittämisessä (momentti 31.20.55) ministeriön vastuulla ovat henkilöjunaliikenteen palveluostot, joihin budjetoitiin 34,87 miljoonaa euroa vuonna 2022. Helmikuussa tehdyllä, Liikenne 12 -suunnitelman mukaisella yhdeksänvuotisella ostoliikennesopimuksella saatiin turvattua palvelutasoa sekä varmistettua pidemmän aikavälin junaliikenteen tarjontaa. Ostetussa henkilöjunaliikenteessä tehtiin noin 8,7 miljoonaa matkaa (noin 5,9 miljoonaa matkaa vuonna 2021).

Luotsauksen hintatuella (momentti 31.20.51) korvataan tulonmenetystä, joka syntyy Saimaan alueen alennetun luotsausmaksun vuoksi. Ministeriö maksoi vuonna 2022 Finnpiilot Pilotage Oy:lle luotsaussuoritteisiin perustuvaa hintatukea noin 197 000 euroa. Ukrainan kriisin aiheuttaman tilanteen vuoksi luotsaussuoritteet Saimaan vesialueella vähenivät olennaisesti. Luotsausyhtiö joutui kuitenkin ylläpitämään luotsausvalmiutta yhtiölle asetetun palveluvelvoitteen nojalla ja luotsausten uudelleenikäynnistymisen varalta ja tästä aiheutui jatkuvia kustannuksia. Tämän vuoksi vuoden 2022 toisessa lisätalousarviossa talousarvion momentin perusteluja täydennettiin siten, että määrärahaa sai käyttää myös luotsausvalmiuden ylläpidosta luotsausyhtiölle aiheutuviin välttämättömiin kustannuksiin. Ministeriö myönsi tämän perusteella yhtiölle tulonmenetysten kattamiseen erillisen 900 000 euron avustuksen, josta maksettiin 400 000 euroa vuonna 2022.

Valtion talousarvion momentille 31.20.51 on varattu 841 000 euron määräraha valtionavustuksen maksamiseen rautatiealan ammattikoulutuksen järjestämisestä aiheutuviin kustannuksiin. Avustus on tarkoitettu rautatiealan toimijoista riippumattomalle ja laaja-alaista rautatiealan ammatillista koulutusta eri tehtäviin tarjoavalle oppilaitokselle tai osakeyhtiölle. Avustusta maksettiin Kouvolan rautatie- ja aikuiskoulutus Oy:lle (KRAO) 291 741 euroa rautatiealan koulutuksesta aiheutuvien kustannusten kattamiseksi. Tämän lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö maksoi vuonna 2022 KRAO:lle valtionavustusta koulutussimulaattoreiden hankintaan yhteensä 410 250 euroa.

## 1.4 Toiminnallinen tehokkuus

### 1.4.1 Toiminnan tuottavuus

Tuottavuuslukuihin vaikuttavassa työpanoksessa oli vuonna 2022 laskua 1,6 henkilötyövuotta (htv) edelliseen vuoteen verrattuna. Ministeriön toiminnan tuottavuutta vuonna 2022 on arvioitu osastoittain ja toiminto- eli tehtäväaluekohtaisen henkilötyövuosikehityksen perusteella. Tiedot perustuvat Kiekusta saataviin sisäiseen laskentaan ja työajan kohdennuksiin perustuviin henkilötyövuosiin. Tarkastelun kohteena on ministeriön toiminnasta, mukaan lukien kyberturvallisuustoiminta ja korkeakouluharjoittelijat, aiheutunut henkilötyövuosikertymä.

**Taulukko 5.** Henkilötyövuosikehitys osastoittain

	HTV 2020	HTV 2021				HTV 2022			
	YHT.	YHT.	Ohjaus- toiminnot	Tuki- toiminnot	Palkalliset poissaolot	YHT.	Ohjaus- toiminnot	Tuki- toiminnot	Palkalliset poissaolot
<b>Yhteensä</b>	<b>184,1</b>	<b>191,0</b>	<b>105,1</b>	<b>55,5</b>	<b>30,9</b>	<b>189,4</b>	<b>101,2</b>	<b>49,7</b>	<b>38,5</b>
Kansliapäällikkö	2,0	2,0	1,7	0,0	0,3	5,7	3,8	0,6	1,3
Ministeriön viestintä	11,9	13,8	1,3	10,4	2,0	11,3	0,4	8,7	2,2
Kansainvälisten asioiden yksikkö	9,4	11,9	7,3	2,8	1,8	11,5	6,4	2,9	2,3
Konserniohjaus- osasto	55,9	51,2	20,8	22,1	8,3	52,0	21,5	20,4	10,0
Palveluosasto	29,0	29,8	19,7	5,7	4,4	30,6	19,4	5,6	5,6
Tieto- ja turvallisuusosasto	33,5	39,6	26,0	7,4	6,1	38,8	25,3	4,6	8,9
Verkko-osasto	42,4	42,8	28,3	6,6	7,8	39,6	24,4	6,9	8,2

Talousarvion momentti 31.01.01.

Henkilötyövuosikertymä on ollut kasvussa edellisinä vuosina, mutta vuonna 2022 kertymä laski hieman verrattuna vuoteen 2021. Tarkastelujaksolla htv-määrä laski eniten konserniohjausosastolla, josta siirrettiin vuoden 2020 maaliskuussa kansainvälisten asioiden yksikkö kansliapäällikön alaiseksi yksiköksi. Tieto- ja turvallisuusosastolle perustettiin vuoden 2020 marraskuussa uusi yksikkö nimeltään automaatioyksikkö. Tarkastelujaksolla htv-määrä nousi eniten kansliapäällikön alaisuudessa, jossa aloitti vuoden 2022 helmikuussa strategiatoiminto. Konserniohjausosastolle perustettiin vuoden 2022 helmikuussa viisi yksikköä aiemman kolmen sijasta, jotka ovat talous- ja hallintoyksikkö, henkilöstökehitysyksikkö, ohjausyksikkö, vaikutusarviointi- ja kehitysyksikkö sekä valmius- ja varautumisyksikkö. Palveluosastolle perustettiin vuoden 2022 helmikuussa kolme yksikköä aiemman kahden sijaan, jotka ovat markkinayksikkö, kuljetus- ja pätevyysyksikkö sekä kuluttajapalveluyksikkö. Tieto-osaston nimi muuttui vuoden 2022 lokakuussa tieto- ja turvallisuusosastoksi.

**Taulukko 6.** Henkilötyövuosikehitys toiminnoittain

	HTV 2020	HTV 2021	HTV 2022	Muutos (%) ed. vuoteen
<b>Yhteensä</b>	<b>184,1</b>	<b>191,0</b>	<b>189,4</b>	<b>-0,8 %</b>
<b>Ohjaustoiminnot</b>	<b>98,6</b>	<b>105,1</b>	<b>101,2</b>	<b>-3,7 %</b>
Yhteiskuntapolitiikan strategia ja seuranta	34,7	36,9	33,2	-10,0 %
Ministeriön toimialan ohjaus- ja toiminta- ja taloussuunnittelu sekä seuranta	13,6	12,4	11,6	-6,5 %
Lainsäädännön valmistelu ja seuranta	28,6	33,7	35,0	3,9 %
EU- ja kansainväliset asiat	14,1	13,0	12,4	-4,6 %
Muut ministeriökohtaiset eritystehtävät	7,6	9,1	9,0	-1,1 %
<b>Tukitoiminnot</b>	<b>59,5</b>	<b>55,0</b>	<b>49,7</b>	<b>-9,6 %</b>
Yleishallinto ja johtaminen	40,8	35,9	33,8	-5,8 %
Suunnittelun ja seurannan tuki	1,1	1,0	0,0	-100,0 %
Henkilöstöhallinto	2,3	2,3	1,6	-30,4 %
Koulutus	0,3	1,2	1,1	-8,3 %
Taloushallinto	2,8	2,1	2,9	38,1 %
Matkustus	0,2	0,1	0,1	0,0 %
Sisäinen tarkastus, riskienhallinta ja turvallisuus	3,1	2,3	2,0	-13,0 %
Tietohallinto	0,3	0,1	0,0	-100,0 %
Tiedon hallinta	0,4	0,7	0,5	-28,6 %
Viestintä	8,2	9,2	7,6	-17,4 %
<b>Palkalliset poissaolot</b>	<b>26,0</b>	<b>30,9</b>	<b>38,5</b>	<b>24,6 %</b>

Osa ministeriön tukitoiminnoista on keskitetty valtioneuvoston kansliaan. Tämä osuus ei sisällä ministeriön henkilötyövuosiin.

## 1.4.2 Toiminnan taloudellisuus

Ministeriön toiminnan taloudellisuutta on arvioitu osastoittain ja toiminto- eli tehtävä-aluekohtaisen kustannuskehityksen perusteella. Tiedot perustuvat Kiekusta saataviin kirjanpidon tietoihin sekä sisäiseen laskentaan ja työajan kohdennuksiin perustuviin palkkakustannustietoihin. Ministeriössä ei ole asetettu toiminnalle taloudellisuustavoitteita. Toimintamäärärahaa osoitettiin vuoden 2022 tilijaottelussa toimintamomentille 14,7 miljoonaa euroa. Lisäksi ministeriöllä oli käytössään vuodelta 2021 siirtynyttä määrärahaa 7,5 miljoonaa euroa.

**Taulukko 7.** Toiminnan tuotot ja kulut osastoittain (1 000 euroa)

31.01.01.1 LVM Toimintamenot	2020	2021	2022			
	YHT.	YHT.	YHT.	Toiminnan tuotot	Henkilöstö- kulut	Muut kulut
<b>Yhteensä</b>	<b>16 149</b>	<b>17 009</b>	<b>17 415</b>	<b>-265</b>	<b>14 691</b>	<b>2 987</b>
Kansliapäällikkö	405	464	790	-4	592	202
Ministeriön viestintä	1 482	1 441	1 137	0	839	298
Kansainvälisten asioiden yksikkö	662	915	895	-123	889	129
Konserniohjaus- osasto	5 048	5 031	4 825	-22	4 090	757
Palveluosasto	2 453	2 719	2 727	-16	2 322	420
Tieto- ja turvallisuusosasto	2 726	3 050	3 263	-28	2 945	345
Verkko-osasto	3 372	3 389	3 779	-72	3 014	836

Merkittävä osuus ministeriön toiminnan kuluista muodostuu henkilöstökuluista. Henkilöstökulut kasvoivat hieman vuoteen 2021 verrattuna.

Ministeriössä työskenteli vuonna 2022 harjoittelijoita jokaisella osastolla. Harjoittelijoiden palkkakulut olivat yhteensä 198 204 euroa ollen 32 320 euroa pienemmät kuin vuonna 2021 (230 524 euroa). Edelliseen vuoteen verrattuna harjoittelijoiden htv-määrä laski 2,06 htv:tä ollen 9,30 htv:tä vuonna 2022.

Palvelujen ostot muodostavat toiseksi merkittävimmän kuluerän, johon sisältyvät ministeriön asiantuntijapalveluhankinnat. Nämä ovat pääosin ulkopuolisilta hankittuja selvityksiä, arviointeja, tutkimuksia ja muita asiantuntijapalveluita, joilla tuetaan lainsäädännön valmistelua, hallinnonalan strategista ohjausta ja toimialan kehittämistä. Asiantuntijapalveluhankinnat muodostavat merkittävän osan palvelujen ostoista.

Kustannuslaskennassa on käytössä Valtiokonttorin kehittämä valtion yhteinen kustannuslaskentamalli. Taulukoissa 8 ja 9 on esitetty liikenne- ja viestintäministeriön kustannukset ohjaustoiminnoittain ja osastoittain. Poissaolot, tukitoimintojen kustannukset ja liikenne- ja viestintäministeriön osuus valtioneuvoston kanslian kustannuksista (4,7 miljoonaa euroa) on kustannuslaskennan avulla kohdennettu ministeriön ohjaustoiminnoille. Kustannuslaskennan tuloksena ministeriön kokonaiskustannukset olivat yhteensä 22,8 miljoonaa euroa.

**Taulukko 8.** Ohjaustoimintojen kokonaiskustannukset (1000 euroa) sisältäen vyörytetyt kustannukset

LVM ohjaustoiminnot	Toteuma 2020	Toteuma 2021	Toteuma 2022	Muutos ed. vuoteen (%)
<b>Yhteensä</b>	<b>21 942</b>	<b>22 912</b>	<b>22 777</b>	<b>-0,6 %</b>
Yhteiskuntapolitiikan strategiat ja seuranta	8 196	9 358	8 576	-8,4 %
Ministeriön toimialan ohjaus, toiminta- ja taloussuunnittelu ja seuranta	2 970	2 561	2 460	-3,9 %
Lainsäädännön valmistelu ja seuranta	5 760	6 373	6 833	7,2 %
EU- ja kansainväliset asiat	3 298	2 751	2 974	8,1 %
Muut ministeriökohtaiset erityistehtävät	1 718	1 869	1 934	3,5 %

Ohjaustoimintojen kokonaiskustannukset sisältävät ministeriön tukitoimintojen ja palkallisen poissaolon kustannukset.

Osa ministeriöiden tukitoiminnoista on keskitetty valtioneuvoston kansliaan. Valtioneuvoston kanslian ilmoittamat ministeriökohtaiset tukitoimintojen kustannukset 4 661 755 euroa on kohdennettu ministeriön ohjaustoimintojen kustannuksiin.

**Taulukko 9.** Osastojen kokonaiskustannukset (1000 euroa) sisältäen vyörytetyt kustannukset

Osasto	Toteuma 2020	Toteuma 2021	Toteuma 2022	Muutos ed. vuoteen (%)
<b>Yhteensä</b>	<b>21 942</b>	<b>22 912</b>	<b>22 777</b>	<b>-0,6 %</b>
Kansliapäällikkö	482	530	1 691	219,1 %
Ministeriön viestintä	209	311	132	-57,6 %
Kansainvälisten asioiden yksikkö	1 258	1 407	1 334	-5,2 %
Konserniohjausosasto	5 213	4 707	4 687	-0,4 %
Palveluosasto	4 115	4 189	4 270	1,9 %
Tieto- ja turvallisuusosasto	4 941	6 190	5 314	-14,2 %
Verkko-osasto	5 724	5 579	5 348	-4,1 %

Osastojen kokonaiskustannukset sisältävät ministeriön ohjaustoimintojen, tukitoimintojen ja paikallisen poissaolon kustannukset.

Osa ministeriön tukitoiminnoista on keskitetty valtioneuvoston kansliaan. Valtioneuvoston kanslian ilmoittamat ministeriökohtaiset tukitoimintojen kustannukset 4 661 755 euroa sisältyvät osastojen kokonaiskustannuksiin.

Valtioneuvoston kanslia vastaa valtioneuvoston ja sen ministeriöiden yhteisistä hallinto- ja palvelutehtävistä, joten ministeriöille jaetaan osuudet valtioneuvoston hallintoyksikön (VNHY) toiminnan kustannuksista. Seuraavassa taulukossa on esitetty VNHY:n määrärahoihin kohdentuvat kustannukset liikenne- ja viestintäministeriön osalta.

**Taulukko 10.** VNHY:n palvelutuotannon kustannukset (1000 euroa)

Palvelutuotannon kustannukset	Toteuma 2020	Toteuma 2021	Toteuma 2022	Muutos ed. vuoteen (%)
<b>Yhteensä</b>	<b>5 277</b>	<b>4 877</b>	<b>4 662</b>	<b>-4 %</b>
Toimitilat*	1 732	1 703	1 507	-12 %
Tietotekniikka ja tietojärjestelmät	1 446	1 247	1 131	-9 %
Edustustilapalvelut	21	19	15	-21 %
Henkilöstöpalvelut**	82	115	111	-3 %
Kuljetuspalvelut	204	187	205	10 %
Käännöspalvelut	622	520	446	-14 %
Tiedonhallinta	399	332	536	61 %
Tietotuki- ja julkaisupalvelut	153	133	135	2 %
Tilannekuva ja varautuminen*	147	185	173	-6 %
Virastopalvelut	366	379	350	-8 %
VN yht. kehittäminen ja yhteensovittaminen***	44	51	44	-14 %
VN Sisäisen viestinnän verkkopalvelun kehittäminen	11	10	10	0 %

\*Kiinteistöjen vartiointipalvelut ja turvallisuusjärjestelmät käsitellään toimitilojen yhteydessä.

\*\*Sisältää työterveyspalvelut ja VN yhteisen koulutuksen.

\*\*\*Sisältää laajennetun hankintojen tuen ja palveluhallintajärjestelmä Virkun.

### 1.4.3 Maksullisen toiminnan tulos ja kannattavuus

Maksuperustelain mukaiset liikenteen luvat siirtyivät Liikenne- ja viestintävirastolle 1.6.2020. Vuosina 2020 ja 2022 ministeriön maksullisen toiminnan tuotot muodostuivat erillislakien mukaisista julkisoikeudellisista suoritteista. Vuonna 2021 tuottoja kertyi vain liiketaloudellisista suoritteista.



**Taulukko 11.** Maksullisen toiminnan tuotot (€)

<b>Maksullisen toiminnan tuotot</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
<b>Yhteensä</b>	<b>15 000</b>	<b>350</b>	<b>15 000</b>
Maksuperustelain mukaiset liiketaloudelliset suoritteet	-	350	-
Maksuperustelain mukaiset julkisoikeudelliset suoritteet	-	-	-
Maksuperustelain mukaiset muut suoritteet	-	-	-
Erillislakien mukaiset julkisoikeudelliset suoritteet	15 000	-	15 000

Maksullisen toiminnan kustannusvastaavuuslaskelmia ei laadittu, koska kaikkien maksullisen toiminnan osa-alueiden tuotot jäivät alle miljoona euroa. Maksulliselle toiminnalle ei ollut asetettu kustannusvastaavuustavoitetta.

#### 1.4.4 Yhteisrahoitteisen toiminnan kustannusvastaavuus

Yhteisrahoitteisen toiminnan tuottoja ei ole saatu 2020–2022 eikä yhteisrahoitteisen toiminnan kustannusvastaavuuslaskelmaa laadittu.

## 1.5 Tuotokset ja laadunhallinta

### 1.5.1 Suoritteiden määrät ja aikaansaadut julkishyödykkeet

**Taulukko 12.** Suoritteiden määrät ja aikaansaadut julkishyödykkeet

	2020	2021	2022
<b>Yhteensä</b>	<b>269</b>	<b>199</b>	<b>175</b>
Hallituksen esitykset	21	24	21
Asetukset	54	38	25
E- ja U-kirjeet	30	30	31
Maksuasetukset	6	6	3
Toimiluvat ja muut lupapäätökset	3	2	3
Sopimukset	31	15	27
Tukipäätökset	29	9	4
Eduskuntakyselyt	74	52	46
Julkaisut (sisältää tutkimusjulkaisut)	21	23	15

Ministeriön EU- ja kansainvälinen vaikuttaminen ja yhteistyö on ollut hyvin aktiivista. Venäjän hyökkäys Ukrainaan 24.2.2022 sekä koronapandemian jatkuminen ovat vaikuttaneet kansainvälisiin suhteisiin ja muuttaneet työn sisältöjä ja rakenteita. Ministerillä on vuoden aikana ollut merkittävä määrä korkean tason kahdenvälisiä etä- ja läsnä tapaamisia sekä puheenvuoroja EU-kokouksissa ja kansainvälisissä konferensseissa. Keskeisiä tapaamisia oli EU-asioissa sekä kahdenvälisesti esimerkiksi Japanin ja Brasilian kanssa, kuten myös monenkeskisillä foorumeilla kuten Maailman talousfoorumissa. Lisäksi ministeriössä on tehty vahvaa EU-vaikuttamista erityisesti digivihreän siirtymän Suomelle merkityksellisimpiin lainsäädäntöaloitteisiin. Ministeriöstä osallistuttiin myös hallinnonalan YK-järjestöjen (IMO, ICAO, ITU) keskeisiin kokouksiin ja käynnistettiin Suomen IMO-hallintoneuvoston vaalikampanja. Ministeriössä selkeytettiin kansainvälisen toiminnan valmisteluprosesseja.

Liikenne- ja viestintäministeriö valmisteli vuonna 2022 yhteensä 21 eduskunnalle annettua hallituksen esitystä. Ministeriö toteutti näiltä osin vuoden 2022 lainsäädäntösuunnitelmaa suunnitellun mukaisesti. Hallituksen esityksistä yksi oli kokonaisuudistus (hallituksen esitys luotsauslaiksi ja laiksi sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta; HE 293/2022 vp). EU perustaisia esityksiä valmisteltiin vuonna 2022 yhteensä kolme (3) ja kansainvälisiä sopimuksiin perustuvia yhteensä kahdeksan (8). Hallituksen esityksistä kaksi (2) oli täydentävää esitystä (HE laiksi raideliikennelain muuttamisesta annetun hallituksen esityksen (HE 38/2022 vp) täydentämisestä; HE laiksi vaarallisten aineiden kuljetuksesta ja siihen liittyviksi laeiksi annetun hallituksen esityksen (HE 220/2021 vp) täydentämisestä (HE 231/2022 vp)).

Liikenne- ja viestintäministeriössä valmisteltiin vuonna 2022 yhteensä 25 valtioneuvoston ja liikenne- ja viestintäministeriön asetusta.

## 1.5.2 Palvelukyky sekä suoritteiden ja julkishyödykkeiden laatu

**Taulukko 13.** Palvelukyky ja suoritteiden ja julkishyödykkeiden laatu

Vuoden 2022 tavoitetaso	Toteuma	Analyysi
<b>Monivuotinen tulostavoite:</b>		
<b>4.1 Ministeriön toiminnan vaikuttavuutta on parannettu</b>		
<b>Tiedon hyödyntäminen ja vaikutusarvioinnin kehittäminen</b>		
Vaikutusarvioinnin toimintamalli on täydennetty sosiaalisilla- ja ympäristövaikutuksilla.	Toteutunut osittain	Ympäristövaikutusten arvioinnin resurssi on aloittanut syyskuussa 2022 ja toimintamallin kehittäminen toteutetaan kevään 2023 aikana. Sosiaalisten vaikutusten arvioinnin resurssi aloittaa joulukuussa ja toimintamallin kehittäminen jatkuu keväälle 2023.
1–2 säädösten jälkiarviointia on tehty.	Toteutunut	Liikennepalvelulakia koskeva konsulttiselvitys on valmistunut, ajokorttilain seurantatutkimus on valmistunut, koronasäädösten jälkiarviointi on käynnissä, tieliikennelakia koskeva arviointi on käynnissä, ministeriön jälkiarviointisuunnitelmaa on täydennetty.
Säännöllisen markkinaseurannan toimintamalli on viety käytäntöön ministeriön ja Traficomin yhteistyönä.	Ei toteutunut	Ministeriön resurssitilanteen vuoksi yhteistyötä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa ei ole voitu toteuttaa. Tavoitetason toteuttaminen siirtyy vuodelle 2023.
Vaikutusarvioinnin valmennusohjelma on toteutunut.	Toteutunut	Valmennusohjelma on toteutunut ja neljä hallinnonalan yhteistä valmennustilaisuutta on järjestetty.

Vuoden 2022 tavoitetaso	Toteuma	Analyysi
<b>EU- ja kansainvälinen vaikuttaminen</b>		
Vaikuttamisstrategiaan perustuva vuosisuunnitelma on tehty ja toteutettu.	Toteutunut	EU-vaikuttamisstrategiaan perustuva vuosisuunnitelma hyväksyttiin tammikuussa 2022, siitä tehtiin väliarvio kesäkuussa ja se toimeenpantiin asianmukaisesti.
Kansainvälisen toiminnan linjaukset on otettu käyttöön.	Toteutunut	Kansainvälisen toiminnan linjaukset on otettiin käyttöön ja toimeenpano eteni asianmukaisesti.
Kansainvälisen toiminnan vuosiohjelma on tehty ja toteutettu.	Toteutunut	Ministerin ja johdon vuoden 2022 kv-matka- ja tapahtumaohjelma laadittiin, sitä päivitettiin vuoden aikana ja se toteutettiin sovitusti. Ohjelma julkaistiin myös Kampus-työtilassa.

## 1.6 Henkisten voimavarojen hallinta ja kehittäminen

Taulukko 14. Voimavarat

Vuoden 2022 tavoitetaso	Toteuma	Analyysi
<b>Ihmisten johtaminen</b>		
VM-Baron johtajuusindeksin (JO) keskiarvo on 3,8.	Ei toteutunut	Johtajuusindeksin toteuma oli 3,70. VM-Baron arvioinnit kohdissa ”johdon onnistuminen töiden organisoinnissa” ja ”johdon strategiset linjaukset tukevat tavoitteiden saavuttamista” heikensivät johtamisen arviota. Osin tähän ovat vaikuttaneet kevään muutokset organisaatorakenteessa.
<b>Osaamisen johtaminen</b>		
VM-Baron innovointikyvykkyyksindeksin (IN) keskiarvo on 3,9.	Toteutunut	Innovointikyvykkyyksindeksin toteuma oli 3,97.
<b>Työyhteisö</b>		
VM-Baron työyhteisöindeksin (TY) keskiarvo on 4,0.	Toteutunut	Työyhteisöindeksin toteuma oli 4,05.

**Taulukko 15.** Henkisten voimavarojen hallintaa ja kehittämistä koskevat tunnusluvut 2020–2022 (TAHTI)

	2020	2021	2022
Henkilötyövuodet, htv	184,1	191,3	188,7
Henkilöstön lukumäärä 31.12. <sup>20</sup>	190	196	186
naisia, %	77	76	75
miehiä, %	23	24	25
henkilöstön lukumäärän muutos, %	2,7	3,2	-5,1
Vakinaiset, lkm	113	112	112
osuus henkilöstöstä, %	59,4	57,1	60,2
naisia, %	42,6	44,4	46,8
miehiä, %	16,8	12,7	13,4
Määräaikaiset, lkm	77	84	74
osuus henkilöstöstä, %	40,5	42,9	39,8
naisia, %	34,2	31,6	28,5
miehiä, %	6,3	11,3	11,3
Kokoaikaiset, lkm	183	192	178
osuus henkilöstöstä, %	96,3	98,0	95,7
Osa-aikaiset, lkm	7	4	8
osuus henkilöstöstä, %	3,7	2,0	4,3
Keski-ikä, vuotta	41,7	41,5	41,8
naiset	40,8	40,8	40,7
miehet	44,7	43,7	45,1
Ikärakenne			
24-vuotiaiden ja nuorempien osuus, %	5,8	3,0	1,1
25–34-vuotiaiden osuus, %	34,2	37,2	34,9
35–44-vuotiaiden osuus, %	18,4	19,9	24,7

<sup>20</sup> Lähtö- ja tulovaihtuvuutta lukuun ottamatta luvut sisältävät 5 harjoittelijaa.

	2020	2021	2022
45–54-vuotiaiden osuus, %	24,7	23,0	22,6
55–64-vuotiaiden osuus, %	15,3	16,3	16,7
65-vuotiaiden osuus, %	1,6	0,6	0
Koulutustaso (indeksiluku 1–8)	6,2	6,3	6,6
naiset	6,0	6,3	6,5
miehet	6,7	6,1	6,8
Työtyytyväisyys (indeksiluku 1–5)	3,78	3,77	3,82
työtyytyväisyys, naiset (indeksiluku)	3,77	3,71	3,78
työtyytyväisyys, miehet (indeksiluku)	3,8	3,97	3,98
Lähtövaihtuvuus (% henkilöstöstä) <sup>21</sup>	17,2	21,4	23,7
Tulovaihtuvuus (% henkilöstöstä) <sup>22</sup>	20,6	23,0	12,7
Työkyvyttömyyseläkkeelle siirtyminen (% henkilöstöstä)	0	0	0,5
Sairauspoissaolot (päiviä/htv)	3,0	3,1	7,5
Kokonaistyövoimakustannukset, 1000 €/vuosi	13 837	14 721	15 124
Tehdyn työajan palkkojen %- osuus palkkasummasta	82,4	80,4	76,1
Väiilliset työvoimakustannukset, 1000 €/vuosi	4 206	4 721	5 414
Väiillisten työvoimakustannusten %-osuus tehdyn työajan palkoista	43,7	47,2	55,8

<sup>21</sup> Lähtövaihtuvuus: Kyseistä tietoa ei ole ollut saatavilla TAHTIsta, joten se on laskettu itse. Luku ei sisällä harjoittelijoita. Mukaan on laskettu palkattomalle virkavapaalle ja eläkkeelle jääneet sekä irtisanoutuneet.

<sup>22</sup> Tulovaihtuvuus: Palvelukseen otettujen uusien henkilöiden lukumäärän %-osuus edellisen vuoden lopun henkilöstöstä. Kyseistä tietoa ei ole ollut saatavilla TAHTIsta, joten se on laskettu itse. Luku ei sisällä harjoittelijoita.



## 1.7 Tilinpäätösanalyysi

Tilinpäätösanalyysissä selvitetään talouden kehitystä ja rakennetta. Tilinpäätöslaskelmat, joita ovat talousarvion toteutumalaskelma, tuotto- ja kululaskelma sekä tase, esitetään tilinpäätöksen luvuissa 2–4.

### 1.7.1 Rahoituksen rakenne

Liikenne- ja viestintäministeriön rahoitus on pääosin valtion talousarviorahoitusta. Vuonna 2022 ministeriöllä oli käytettävissään arvonlisäveromenot pois lukien yhteensä 107,3 miljoonaa euroa, josta edellisiltä vuosilta siirtyneitä määrärahoja oli 26,2 miljoonaa euroa. Käytettävissä oli 27,4 miljoonaa euroa vähemmän kuin vuonna 2021, mihin vaikuttaa etenkin siirtyvän erän pieneneminen. Vuonna 2022 siirtyneitä määrärahoja oli käytettävissä 35,0 miljoonaa euroa edellisvuotta vähemmän. Kyseisen vuoden määrärahaa oli puolestaan 7,9 miljoonaa euroa edellisvuotta enemmän.

Vuodelta 2020 siirtyneestä Osakehankinnat -momentin määrärahasta 23,9 miljoonaa euroa peruutettiin ja uudelleenbudjetoitiin vuoden 2022 neljännessä lisätalousarviossa. Vuodelta 2021 siirtynyttä toimintamenomomentin kyberturvallisuuteen liittyvien lisäjaottelukohtien määrärahaa oli yhteensä 3,7 miljoonaa euroa, josta jaettiin 1,8 miljoonaa euroa muiden viranomaisten käyttöön osana kyberturvallisuusohjelman toimeenpanoa. Vuodelta 2020 siirtynyt Itämeren, Barentsin ja arktisen alueen yhteistyö -momentin määräraha 0,2 miljoonaa euroa palautettiin ulkoministeriölle ja 56 000 euron määräraha Merenkurkun liikenteen tukemiseen siirrettiin Liikenne- ja viestintävirastolle käytettäväksi liikkumisen ohjauksen valtionavustuksiin.

Ministeriön määrärahojen kokonaiskäyttö arvonlisäveromenot ja peruutetut määrärahat pois lukien oli 67,5 miljoonaa euroa. Seuraavalle vuodelle siirtyi 39,7 miljoonaa euroa eli 12,3 miljoonaa euroa vähemmän kuin edellisessä tilinpäätöksessä.

**Taulukko 16.** Rahoituksen rakenne (euroa)

	Edelliseltä vuodelta siirtynyt määräraha	Vuoden 2022 määräraha (TA+LTA)	Käytettävissä yhteensä	Käytetty yhteensä
<b>Talousarviorahoitus Yhteensä</b>	<b>26 184 655</b>	<b>82 161 711</b>	<b>107 348 655</b>	<b>67 517 285</b>
<b>Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonala</b>	<b>26 184 655</b>	<b>82 161 711</b>	<b>107 348 655</b>	<b>67 517 285</b>
<b>Hallinto ja toimialan yhteiset menot</b>	<b>22 332 978</b>	<b>42 650 711</b>	<b>63 985 978</b>	<b>31 638 742</b>
Liikenne- ja viestintäministeriön toimintamenot	7 462 451	14 720 000	22 182 451	17 414 792
Liikenne- ja viestintäministeriön toimintamenot/ kyberturva	1 943 750	3 000 000	4 943 750	2 854 878
Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan arvonlisämenot		997 711		
Osakehankinnat	12 926 777*	23 933 000	36 859 777	11 369 073
<b>Liikenneverkko</b>	<b>500 000</b>	<b>0</b>	<b>500 000</b>	<b>0</b>
Finavian lentoasemaverkoston ulkopuoliset lentoasemat	500 000	0	500 000	0
<b>Liikenteen tukeminen ja ostopalvelut</b>	<b>3 351 677</b>	<b>39 511 000</b>	<b>42 862 677</b>	<b>35 878 543</b>
Saimaan alueen luotsauksen hintatuki	2 920 327	3 800 000	6 720 327	596 699
Valtionavustus koulutuksesta	431 350	841 000	1 272 350	701 991
Junaliikenteen ostot	1	30 170 000	30 170 001	30 170 000
Ilmastoperusteiset toimenpiteet	0	4 700 000	4 700 000	4 409 853
<b>Muut hallinnonalat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Peruutettu:

\* Osakehankinnat (2020) 23 933 000 euroa (uudelleenbudjetoitu vuodelle 2022)

Liikenne- ja viestintäministeriön toimintamenot/ kyberturva (2021) 88 872 euroa

## 1.7.2 Talousarvion toteutuminen

### Tuloarviotilit

Vuoden 2022 kokonaistulokertymä oli 25,1 miljoonaa euroa. Kokonaistulokertymä kasvoi vuoteen 2021 verrattuna 23,2 miljoonaa euroa johtuen pääasiassa Osakehankinnat -momentin vuodelta 2020 siirtyneen määrärahan peruutuksesta. Ilman siirrettyjen määrärahojen peruutuksia tulokertymä oli yhteensä noin miljoona euroa eli 0,9 miljoonaa euroa enemmän kuin vuonna 2021.

Siirrettyjen määrärahojen peruutukset (12.39.04.) olivat 24,0 miljoonaa euroa eli 22,4 miljoonaa euroa enemmän kuin vuonna 2021. Kyse on pääasiassa vuonna 2020 Osakehankinnat –momentille (31.01.88.) myönnetystä kolmevuotisesta 23,9 miljoonan euron siirtomäärärahasta, joka peruutettiin ja uudelleenbudjetoitiin vuoden 2022 neljännessä lisätalousarviossa. Lisäksi peruutettiin käyttämättä jäänyt 88 900 euroa kyber turvallisuuden lisäjaotellusta vuonna 2021 myönnetystä kaksivuotisesta toimintamenomäärärahasta.

Momentin Osinkotulot, pääomanpalautukset ja osakkeiden myyntitulot (13.03.01.) tulokertymä oli 0,9 miljoonaa euroa. Osinkotuloja kertyi Cinia Oy:ltä 0,4 miljoonaa euroa eli 0,2 miljoonaa euroa enemmän kuin vuonna 2021. Lisäksi momentille kirjattiin Pohjolan Rautatiet Oy:n purkautumisen yhteydessä valtiolle palautunutta pääomaa 0,5 miljoonaa euroa.

Hallinnonalan tuloihin kirjattiin valtionavustuksen takaisinperintä korkoineen 0,2 miljoonaa euroa. Muita tuloja kertyi 18 600 euroa.

### Menoarviotilit

Määrärahoja käytettiin vuonna 2022 yhteensä 92,5 miljoonaa euroa. Peruutetut määrärahat ja arvonnlisäveromenot pois lukien määrärahojen kokonaiskäyttö oli 67,5 miljoonaa euroa, joka on 15,2 miljoonaa euroa vähemmän kuin vuonna 2021.

Ministeriön toimintamenomäärärahaa (31.01.01.) oli käytettävissä yhteensä 27,1 miljoonaa euroa. Ministeriön varsinaisiin toimintamenoihin (31.01.01.1.) oli käytettävissä 22,2 miljoonaa euroa, josta edelliseltä vuodelta siirtynyttä määrärahaa oli 7,5 miljoonaa euroa. Varsinaisen toimintamenomäärärahan käyttö oli 17,4 miljoonaa euroa, ja sitä siirtyi seuraavalle vuodelle 4,8 miljoonaa euroa. Toimintamenoihin käytettiin 0,4 miljoonaa euroa enemmän kuin vuonna 2021.

Kyberturvallisuuteen lisäjaoteltua toimintamäärärahaa (31.01.01.2.–4.) oli käytettävissä 4,9 miljoonaa euroa, josta edelliseltä vuodelta siirtynyttä määrärahaa oli 1,9 miljoonaa euroa. Edelliseltä vuodelta siirtyi yhteensä 3,7 miljoonaa euroa, josta 1,8 miljoonaa euroa jaettiin muiden viranomaisten käyttöön osana kyberturvallisuusohjelman toimeenpanoa. Vuonna 2022 määrärahoja käytettiin kyberturvallisuuden tutkimusinvestointiin (31.01.01.2.), kyberturvallisuuden harjoitustoimintaan (31.01.01.3.) ja kyberturvallisuusohjelman toimeenpanoon (31.01.01.4.) yhteensä 2,9 miljoonaa euroa eli 1,8 miljoonaa euroa enemmän kuin vuonna 2021. Käyttämättä jääneen siirtomäärärahan peruutus 88 900 euroa huomioiden vuodelle 2023 siirtyi tutkimusinvestointiin varattua määrärahaa tasan 2 miljoonaa euroa.

Hallinnonalan arvonlisäveromenomomentille (31.01.29.) kirjattiin 997 700 euroa.

Osakehankinnat-momentilla (31.01.88.) oli käytettävissä edellisiltä vuosilta siirtynyttä määrärahaa yhteensä 36,9 miljoonaa euroa. Summasta 23,9 miljoonaa euroa vuoden 2020 kolmevuotista siirtomäärärahaa peruutettiin ja budjetoitiin uudelleen vuoden 2022 neljännessä lisätalousarviossa johtuen hankeyhtiöiden kustannusten ja määrärahan käytön ajoittumisesta myöhemmille vuosille. Määrärahaa käytettiin peruutettu määräraha pois lukien 11,4 miljoonaa euroa hankeyhtiöiden pääomittamiseen. Vuodelle 2023 siirtyi 25,5 miljoonaa euroa.

Valtionavustuksiin Finavian lentoasemaverkoston ulkopuolisille lentoasemille (31.10.31.2.) oli käytettävissä 0,5 miljoonaa euroa edellisiltä vuosilta siirtynyttä määrärahaa. Eräät avustukset -momentin kolmevuotinen siirtomääräraha siirtyi kokonaisuudessaan vuodelle 2023.

Avustukset liikenteen ja viestinnän palveluihin -momentilta (31.20.51.) oli tilijaoteltu ministeriölle kolmevuotista siirtomäärärahaa yhteensä 8,0 miljoonaa euroa. Valtionavustuksen maksamiseen rautatieliikenteen ammattikoulutuksen järjestämisestä aiheutuviin kustannuksiin (31.20.51.3.) oli käytettävissä 1,3 miljoonaa euroa, josta vuoden 2022 määrärahaa oli 0,8 miljoonaa euroa. Valtionavustusta maksettiin 0,7 miljoonaa euroa ja vuodelle 2023 siirtyi 0,6 miljoonaa euroa. Saimaan alueen lakisääteisen luotsauksen hintatuen maksamiseen (31.20.51.4.) oli käytettävissä 6,7 miljoonaa euroa, josta edellisiltä vuosilta siirtynyttä määrärahaa oli 2,9 miljoonaa euroa. Venäjän hyökkäyssodan aiheuttaman tilanteen vuoksi luotsaussuoritteet Saimaan vesialueella vähenivät olennaisesti ja vuoden 2022 toisessa lisätalousarviossa talousarvion momentin perusteluja täydennettiin siten, että määrärahaa saa käyttää myös luotsausvalmiuden ylläpidosta luotsausyhtiölle aiheutuviin välttämättömiin kustannuksiin. Määrärahaa käytettiin yhteensä 0,6 miljoonaa, josta hintatuen osuus oli 0,2 miljoonaa euroa eli 3,7 miljoonaa vähemmän kuin vuonna 2021. Vuodelle 2023 siirtyi 6,1 miljoonaa euroa.

Julkisen henkilöliikenteen palvelujen ostot ja kehittäminen -momentin kolmevuotista määrärahaa oli käytettävissä junaliikenteen palvelujen ostoihin (31.20.55.04.) yhteensä 34,9 miljoonaa euroa sisältäen osuuden ilmastoperusteisten toimenpiteiden rahoituksesta (31.20.55.14). Määrärahasta maksettiin 34,6 miljoonaa euroa VR-Yhtymä Oy:lle ministeriön ja VR:n välisen kauko- ja lähijunaliikenteen ostoliikennesopimuksen 2022–2030 mukaisesti. Sopimuksen arvo 9-vuotisella sopimuskaudella on yhteensä 313,8 miljoonaa euroa. Vuoden 2022 määrärahaa siirtyi seuraavalle vuodelle 0,3 miljoonaa euroa.

Julkisen henkilöliikenteen palvelujen ostot ja kehittäminen –momentin vuodelta 2020 siirtynyt 56 000 euron määräraha merenkurkun liikenteen tukemiseen (31.20.55.05.) siirrettiin tilijaottelumuutoksella Liikenne- ja viestintävirastolle käytettäväksi liikkumisen ohjauksen valtionavustuksiin (31.20.55.13.). Valtio ei enää vuodesta 2021 alkaen osallistu laivaliikenteen ylläpitoon vuotuisilla palvelujen ostoilla.

Ulkoministeriön liikenne- ja viestintäministeriön käyttöön asettamaa Itämeren, Barentsin ja arktisen alueen yhteistyö -momentin määrärahaa siirtyi vuodelta 2020 0,2 miljoonaa euroa. Käyttämättä jäänyt määräraha palautettiin ulkoministeriölle

### 1.7.3 Tuotto- ja kululaskelma

Toiminnan tuotot olivat vuonna 2022 yhteensä 283 800 euroa eli 118 200 euroa enemmän kuin vuonna 2021.

Maksullisesta toiminnasta, josta on raportoitu tarkemmin kappaleessa 1.4.3 Maksullisen toiminnan tulos ja kannattavuus, kertyi tuottoja 15 000 euroa. Muut toiminnan tuotot olivat 268 800 euroa, josta 24 100 euroa oli yleisradiotoiminnan kehittämiseen liittyvien kulujen edelleenveloituksia Valtion televisio- ja radiorahastolta ja 244 700 euroa yhteistoiminnan kustannusten korvauksia. Noin puolet yhteistoiminnan kustannusten korvauksista, 118 700 euroa, oli henkilökierrosopimukseen liittyviä korvauksia. Euroopan unionin matkakorvaukset olivat 76 700 euroa matkustamisen lisääntyneen koronatilanteen helpottumisen myötä. Kustannusten korvauksista 23 500 euroa liittyi CEF-projektiin ja muita korvauksia oli yhteensä 25 800 euroa.

Toiminnan kulut olivat vuonna 2022 yhteensä 20,4 miljoonaa euroa, joka on 2,2 miljoonaa euroa enemmän kuin vuonna 2021.

Henkilöstökulujen toteuma oli 15,0 miljoonaa euroa ja siten 74 % toiminnan kuluista. Henkilöstökulut kasvoivat vuoteen 2021 verrattuna 0,4 miljoonaa euroa, mikä selittyy suurelta osin virka- ja työehtosopimuksen mukaisilla palkkausten tarkistuksilla. Henkilötyövuosimäärä laski hieman edelliseen vuoteen verrattuna.

Palvelujen ostojen toteuma oli 4,7 miljoonaa euroa ja siten 23 % toiminnan kuluista. Palvelujen ostot kasvoivat edelliseen vuoteen verrattuna 1,5 miljoonaa euroa. Palvelujen ostojen merkittävin erä on asiantuntija- ja tutkimuspalvelut, jotka kasvoivat edellisvuodesta 1,8 miljoonaa euroa 3,9 miljoonaan euroon. Kasvu aiheutui kyberturvallisuuteen liittyvien palvelujen ostojen kasvusta myönnetyn rahoituksen puitteissa. Muiden palvelujen ostojen toteuma oli 0,8 miljoonaa euroa eli 0,3 miljoonaa euroa vähemmän kuin vuonna 2021.

Aineista, tarvikkeista ja tavaroista kertyi kuluja 18 600 euroa ja vuokrista 16 600 euroa. Muut kulut muodostuvat pääasiassa matkakuluista ja jäsenmaksuista. Muut kulut olivat 0,6 miljoonaa euroa eli 0,4 miljoonaa euroa edellisvuotta enemmän. Muutos aiheutuu matkustamisen ja matkakulujen lisääntymisestä koronatilanteen helpottaessa.

Rahoitustuotot olivat 0,4 miljoonaa euroa ja koostuivat pääasiassa Cinia Oy:n osinkotuotoista. Lisäksi rahoitustuottoihin kirjattiin 10 000 euroa valtionavustuksen takaisinperintään liittyvää korkotuottoa. Rahoituskuluihin kirjattiin Pohjolan Rautatiet Oy:n purkautumisen aiheuttama tileistäpoisto 0,4 miljoonaa euroa, jolloin rahoitustuotot ja -kulut olivat yhteensä 27 900 euroa.

Siirtotalouden kulut olivat 36,1 miljoonaa euroa eli 23,8 miljoonaa euroa vähemmän kuin vuonna 2021, jolloin julkisen henkilöliikenteen tuet olivat tavanomaista suuremmat koronatilanteesta johtuen. Julkisen henkilöliikenteen palvelujen ostoihin ja kehittämiseen käytettiin 34,6 miljoonaa euroa. Avustuksiin liikenteen ja viestinnän palveluihin käytettiin 1,3 miljoonaa euroa eli 3,9 miljoonaa euroa edellisvuotta vähemmän, koska Venäjän hyökkäyssodan aiheuttaman tilanteen vuoksi luotsaussuoritteet Saimaan vesialueella vähenivät olennaisesti ja luotsauksen hintatukea maksettiin tavanomaista vähemmän. Siirtotalouden kuluihin kirjattiin lisäksi 0,3 miljoonan euron valtion tuki Ukrainan ja Moldovan siviililennonvarmistuspalveluihin sekä huomioitiin valtioavustuksen takaisinperintä 0,2 miljoonaa euroa.

Suoritettujen arvonlisäveromenot olivat vuonna 2022 noin miljoona euroa.

## 1.7.4 Tase

Ministeriön taseen loppusumma oli vuoden 2022 lopussa yhteensä 225,0 miljoonaa euroa muodostuen pääasiassa käyttöomaisuusarvopapereista ja muista pitkäaikaisista sijoituksista.

Käyttöomaisuusarvopaperit ja muut pitkäaikaiset sijoitukset sisältävät Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n (aiemmin Traffic Management Finland Oy), Cinia Oy:n, Turun Tunnin Juna Oy:n, Yleisradio Oy:n, Suomi-rata Oy:n, C-Lion1 Oy:n ja vuonna 2022 perustetun Itärata Oy:n omistusten arvot. Itärata Oy:n osalta taseeseen kirjattu osakkeiden merkintähinta oli 1,0 miljoonaa euroa. Osakesopimusten mukaisesti tehtiin 9 miljoonan euron sijoitus Turun Tunnin Juna Oy:n sekä 1,4 miljoonan euron sijoitus Suomi-rata Oy:n vapaan oman pääoman rahastoon. Lisäksi Pohjolan Rautatiet Oy:n purkautuminen 8.8.2022 laski taseen arvoa 0,9 miljoonaa euroa. Edellä mainituista muutoksista johtuen taseen arvo kasvoi 10,5 miljoonaa euroa vuoden 2021 lopun tilanteeseen verrattuna.

Lyhytaikaiset saamiset sisälsivät myyntisaamisia 0,1 miljoonaa euroa ja muita siirtosaamisia 27 700 euroa. Muita lyhytaikaisia saamisia oli 10 300 euroa.

Ostovelat olivat 1,2 miljoonaa euroa ja siirtovelat 3,0 miljoonaa euroa. Siirtovelat sisälsivät lomapalkkavelan ja muut kulujen kohdistamiseksi vuodenvaihteessa tehdyt siirtovelkakirjaukset. Muut lyhytaikaiset velat liittyivät vuoden 2022 siirtotalouden kuluihin ja olivat 5,8 miljoonaa euroa.

## 1.8 Sisäisen valvonnan arviointi- ja vahvistuslausuma

Ministeriön johto on valtion talousarviosta annetun lain 24 b §:n mukaisesti vastuussa viraston sisäisen valvonnan järjestämisestä sekä sisäisen valvonnan asianmukaisuudesta ja riittävydestä. Sisäisen valvonnan tarkoituksena on antaa riittävä varmuus viraston toiminnan ja talouden lainmukaisuudesta, talousarvion noudattamisesta ja varojen turvaamisesta, toiminnan tuloksellisuudesta sekä taloutta ja tuloksellisuutta koskevien oikeiden ja riittävien tietojen tuottamisesta (talousarvioasetus 69 §).

Sisäisen valvonnan arviointi on perustunut liikenne- ja viestintäministeriön kirjallisen materiaalin läpikäyntiin ja johdon haastatteluihin. Arvioinnissa on käytetty pohjana valtionvarain controller -toiminnon laatimaa sisäisen valvonnan arviointikehikkoa.

Liikenne- ja viestintäministeriössä on jatkettu vuoden 2021 sisäisiin tarkastuksiin liittyvissä toimenpidesuunnitelmissa määriteltyjen toimenpiteiden viemistä käytäntöön ja tilannetta on seurattu säännöllisesti. Vuoden 2021 tarkastukset koskivat henkilöstöhallinnon ja sen välittömän johtamisen prosesseja ja muuta toimintaa sekä vaikutustenarviointiprosessia ja talousyksikön roolia osana sitä.

Henkilöstöhallinnon vuoden 2021 sisäisen tarkastuksen havaintojen perusteella on tehty kehystoimenpiteitä vuonna 2022 mm. seuraaviin osa-alueisiin liittyen:

- Henkilöstöhallinnon strateginen rooli tunnistettiin tarkastuksessa kehityskohteena. Tämän seurauksena ministeriö on laatinut johdon toimenpidesuunnitelman mukaisesti uuden henkilöstöstrategian vuonna 2022.
- Tarkastuksessa nousi esiin myös tarve kehittää rekrytointia yhä strategisemmaksi. Henkilöstötilanteen kehitystä käydään johdossa säännöllisesti läpi. Henkilöstöhallinnolle on lisäksi perustettu oma henkilöstökehitysyksikkö ja toimenpiteitä strategiaan henkilöstösuunnitteluun ja rekrytointiin liittyen on tehty. Kuitenkaan ministeriön resurssit ja osaaminen eivät ole täysin suhteessa ministeriön tehtävien vaatuuksiin ja määrään.

Vaikutustenarviointiprosessin vuoden 2021 tarkastuksen yhteydessä tehtiin havaintoja mm. ekonomistitiimin työtehtäviin sekä ohjeistuksiin ja toimintamalleihin liittyen.

- Ekonomistitiimin työtehtävien osalta ministeriön tarkoituksena oli perustaa konserniohjausosastolle uusi vaikutusarviointi- ja kehittämissyksikkö, mikä on toteutettu vuonna 2022.
- Ministeriössä on toteutettu myös vaikutusarviointi- ja kehittämissyksikön toimintamallin kehittämistyötä, jotta tiimi pystyisi vastaamaan aiempaa paremmin ministeriön osastojen tarpeisiin. Lisäksi ekonomistitiimin työtilannetta seurataan säännöllisesti, mutta siitä huolimatta tiimissä joudutaan tekemään merkittäviä priorisointeja ja sovittamaan tavoitteita resursseihin kysynnän ekonomistitiimin palveluille ollessa suurta.

Liikenne- ja viestintäministeriössä toteutettiin vuonna 2022 kolme sisäistä tarkastusta. Tammikuussa 2022 toteutettiin seurantatarkastus vuonna 2020 toteutettuun sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan tarkastukseen. Lisäksi keväällä 2022 tarkastettiin ministeriön budjetointiprosessia ja loppuvuodesta tulosohtausprosessin toimivuutta.

Riskienhallintaan ja sisäiseen valvontaan kohdistunutta seurantatarkastusta hyödynnettiin vuoden 2021 vahvistuslausuman tukena, minkä lisäksi seurantatarkastuksen perusteella annettuja suosituksia ja niiden pohjalta laadittuja toimenpiteitä on viety käytäntöön.



Budjetointiprosessin toimivuuteen kohdistuneessa tarkastuksessa tunnistettiin mm. seuraavia kehityskohteita:

- Tarve virastojen tiiviimmälle ohjaukselle talousarvioehdotusten laadintaan liittyen.
- Talousarvioehdotuksien käsittelyprosessin kehittäminen ministeriössä siten, että prosessi tukee aiempaa paremmin virastojen ohjausta sekä useiden osastojen vastuualueisiin linkittyvien asiakokonaisuuksien käsittelyä.
- Virastojen ja ministeriön talousyksiköiden yhteistyön tiivistäminen siten, että se tukee tiedonvaihtoa sekä talousarvioprosessiin liittyvien toimenpiteiden aikataulutusta ja suunnittelua virastoissa.

Ministeriö on laatinut jokaiselle havaintokokonaisuudelle toimenpidesuunnitelmat, joiden käytäntöön vienti on aloitettu.

Loppuvuodesta 2022 toteutetussa tulosohjausprosessin toimivuuden tarkastuksessa on tunnistettu mm. seuraavat osa-alueet kehittämistoimenpiteiden kohteeksi:

- Tulosohjausprosessin linkittäminen tiiviimmin muihin ministeriön keskeisiin prosesseihin strategiaproessin, talousarvioprosessin ja riskienhallinnan osalta.
- Tavoiteasetanta ja tavoitteiden tarkistaminen tulossopimuskauden aikana siten, että kumpaakin prosessia ohjataan ministeriössä tiiviisti strategisesta näkökulmasta toimintaympäristön muutokset huomioon ottaen.

Ministeriön toimenpidesuunnitelma tulosohjausprosessin toimivuuden tarkastuksessa havaittujen kehityskohteiden osalta on käsitelty ministeriön johdossa tammikuussa 2023.

Tammikuussa 2023 toteutetussa sisäisen valvonnan arvioinnissa nousi esiin seuraavia kehityskohteita:

Tarvittava osaaminen on tunnistettu ministeriössä ja osaamistarpeet huomioidaan rekrytointeja tehtäessä, mutta niukkenevat taloudelliset resurssit sekä merkittävä henkilöstön vaihtuvuus ministeriössä vaikeuttavat tarpeellisen osaamisen hankintaa ja pitämistä ministeriössä. Töitä resurssien ja osaamisen tasapainottamiseksi on edelleen tehtävä.

Ministeriön riskienhallintaprosessi ei tue ministeriön toimintaa eikä riskitietoa hyödynnetä parhaalla mahdollisella tavalla. Lisäksi kehityskohteita havaittiin ministeriön sisäiseen valvontaan mahdollisesti vaikuttavien muutoksien tunnistamisessa ja arvioinnissa. Tähän on kuitenkin enenevässä määrin kiinnitetty huomiota ja lisätty panostuksia ennakointiin ja riskienhallintaan. Vastaavat havainnot on nostettu esiin vuonna 2022 toteutetussa sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan seurantatarkastuksessa.

Ministeriön ICT:hen liittyvät kokonaisuudet on ulkoistettu valtionhallinnon sisällä Valtorille ja palkanlaskenta sekä taloushallinto Palkeille. Valtori ja Palkeet vastaavat osaltaan heille ulkoistettujen kokonaisuuksien asianmukaisesta toiminnasta. Kuitenkin ministeriöllä on omalta osaltaan velvollisuus valvoa kumppaneidensa toimintaa ja varmistaa sisäisen valvonnan olevan järjestetty asianmukaisesti. Sisäisen valvonnan arvioinnin yhteydessä tehtyjen haastattelujen perusteella ministeriön kokonaiskuva edellä mainittujen kokonaisuuksien osalta ei ole riittävän kattava, minkä vuoksi tunnistettiin tarpeita kehitystoimille.

Anonyymia ilmoituskanavaa ei vielä ole ministeriössä käytössä, mutta ministeriö on mukana valtioneuvoston ryhmässä, jossa valmistaudutaan ilmoittajansuojelulain soveltamiseen 1.4.2023 alkaen. Lisäksi ministeriö valmistelee parhaillaan lain edellyttämiä muutoksia ministeriön työjärjestykseen, sisäisen valvonnan ohjeeseen ja talous sääntöön.

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että kokonaisuutena sisäisen valvonnan menettelyt täyttävät talousarvioasetuksen 69 §:ssä säädetyt tavoitteet.

## 1.9 Arviointien tulokset

Liikenne- ja viestintäministeriö on tilannut ulkopuolisen selvityksen Suomen merenkulun markkinasta (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2022:6).

Raportissa selvitettiin Suomen merenkulun markkinatilannetta ja sen asemaa osana logistista verkostoa erityisesti kilpailukyvyyn ja huoltovarmuuden näkökulmasta. Osana selvitystä arvioitiin lisäksi julkisten tukien sekä COVID-19 pandemian vaikutuksia merenkulkuun ja markkinaan. Selvitys arvioi markkinan nykytilaa ja kehitysnäkymiä, joiden osalta on huomattava, että selvitys toteutettiin ennen Venäjän hyökkäystä Ukrainaan.

## 1.10 Yhteenveto havaituista väärinkäytöksistä

### 1.10.1 Virheitä ja väärinkäytöksiä koskevat yhteenvetotiedot

Liikenne- ja viestintäministeriö on myöntänyt Lappeenrannan Lentoasema Oy:lle vuosina 2019 ja 2020 yhteensä 1 640 000 euroa lentoaseman toimintakustannusten kattamiseen. Lisäksi ministeriö myönsi vuonna 2021 ehdollisena Lappeenrannan Lentoasema Oy:lle 500 000 euroa toimintakustannusten kattamiseen. Tuen myöntämisen ehtona oli, että yhtiöltä ei peritä takaisin liikenne- ja viestintäministeriön vuonna 2019 tai 2020 myöntämää tukea, tai että takaisinperittävä tuki on maksettu täysimääräisesti takaisin ennen uuden tuen myöntämistä vuoden 2021 loppuun mennessä.

Vuoden 2021 lopulla tukien raportoinnin yhteydessä selvisi, että yhtiö oli saanut lainoja, joiden korkoehdot eivät täyttäneen Euroopan komission markkinataloustoimija-periaatteen ehtoja, vaan ne ovat olleet tulkittavissa osin julkiseksi tueksi. Nämä lainat eivät ole olleet ministeriön tiedossa tukia myönnettäessä. Tämä johti n vuosina 2019–2020 myönnettyjen tukien osittaiseen takaisinperintään siltä osin kuin tukea olisi myönnetty vähemmän, jos lainat olisi ollut tiedossa. Takaisinperittäväksi tuli korkoineen noin 168 419,21 euroa, jonka yhtiö on kokonaisuudessaan maksanut takaisin. Vuoden 2021 tuki jätettiin myöntämättä takaisinperinnän johdosta.

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoi olevansa velvollinen tekemään poliisille tutkintapyyntöä takaisinperintään johtaneista seikoista. Esitutkinta on vielä kesken.

### 1.10.2 Takaisinperintää koskevat yhteenvetotiedot

Lappeenrannan Lentoasema Oy:ltä on peritty osin takaisin vuosina 2019–2020 myönnettyjä tukia edellä kappaleessa 1.10.1 tarkemmin kuvatuista syistä. Takaisinperittävä summa korkoineen oli 168 419,21 euroa, jonka yhtiö on maksanut takaisin.

## 2 Talousarvion toteumalaskelma

Osaston, momentin ja tilijaottelun numero ja nimi	Tilinpäätös 2021	Talousarvio 2022 (TA+LTA:t)	Tilinpäätös 2022	Vertailu Tilinpäätös- Talousarvio	Toteuma %
<b>12. Sekalaiset tulot</b>	<b>1 671 095,14</b>	<b>24 074 839</b>	<b>24 209 257,77</b>	<b>134 419,21</b>	<b>101</b>
12.31.99. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan muut tulot	2 404,68	49 000	183 419,21	134 419,21	374
12.31.99.1. Liikenne- ja viestintäministeriön tulot	2 404,68	49 000	183 419,21	134 419,21	374
12.39.04. Siirrettyjen määrärahojen peruutukset	1 665 090,46	24 022 239	24 022 238,56	0,00	100
12.39.10. Muut sekalaiset tulot	3 600,00	3 600	3 600,00	0,00	100
<b>13. Korkotulot, osakkeiden myyntitulot ja voiton tuloutukset</b>	<b>190 000,00</b>	<b>859 629</b>	<b>859 628,78</b>	<b>0,00</b>	<b>100</b>
13.03.01. Osinkotulot, pääomanpalautukset ja osakkeiden myyntitulot	190 000,00	859 629	859 628,78	0,00	100
<b>Tuloarviotilit yhteensä</b>	<b>1 861 095,14</b>	<b>24 934 467</b>	<b>25 068 886,55</b>	<b>134 419,21</b>	<b>101</b>

Päälukon, momentin ja tilijaottelun numero, nimi ja määrärahalaji	Tilinpäätös 2021	Talousarvio 2022 (TA + LTA:t)	Talousarvion 2022 määrärahojen		Tilinpäätös 2022	Vertailu Talousarvio – Tilinpäätös	Siirtomäärärahoja koskevat täydentävät tiedot			
			käyttö 2022	siirto seuraavalle vuodelle			Edellisiltä vuosilta siirtyneet	Käytettävissä vuonna 2022	Käyttö vuonna 2022 (pl. peruutukset)	Siirretty seuraavalle vuodelle
<b>31. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonala</b>	<b>74 250 485,76</b>	<b>82 161 711</b>	<b>47 200 545,44</b>	<b>34 961 165,12</b>	<b>82 161 710,56</b>	<b>0,00</b>	<b>50 117 655,41</b>	<b>131 281 655,41</b>	<b>67 517 285,13</b>	<b>39 742 131,72</b>
31.01.01. Liikenne- ja viestintäministeriön toimintamenot (S2)	18 904 000,00	17 720 000	10 952 341,23	6 767 658,77	17 720 000,00	0,00	9 406 200,72	27 126 200,72	20 269 669,48	6 767 658,77
31.01.01.1. Liikenne- ja viestintäministeriön toimintamenot	14 408 000,00	14 720 000	9 952 341,23	4 767 658,77	14 720 000,00	0,00	7 462 450,72	22 182 450,72	17 414 791,95	4 767 658,77
31.01.01.2. Kyberturvallisuuden tutkimusinvestointi (RRF pilari2) (EK) (varattu)	1 000 000,00	2 000 000		2 000 000,00	2 000 000,00	0,00	1 000 000,00	3 000 000,00	956 180,64	2 000 000,00
31.01.01.3. Kyberturvallisuuden harjoitus-toiminta (RRF pilari2) (EK) (varattu)	1 000 000,00	1 000 000	1 000 000,00		1 000 000,00	0,00	197 750,00	1 197 750,00	1 197 750,00	
31.01.01.4. Kyberturvallisuusohjelman toimenpano	2 496 000,00						746 000,00	746 000,00	700 946,89	
31.01.29. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnon-alan arvonlisäveromenot (A)	635 485,76	997 711	997 710,56		997 710,56	0,00				
31.01.88. Osakehankinnat (S3)	6 000 000,00	23 933 000	0,00	23 933 000,00	23 933 000,00	0,00	36 859 777,47	60 792 777,47	11 369 073,00	25 490 339,00
31.10.31. Eräät avustukset (S3)	900 000,00						500 000,00	500 000,00		500 000,00
31.10.31.2. Finavian lentoasemaverkoston ulkopuoliset lentoasemat (EK)	900 000,00						500 000,00	500 000,00		500 000,00
31.20.51. Avustukset liikenteen ja viestinnän palveluihin (S3)	4 641 000,00	4 641 000	670 641,00	3 970 359,00	4 641 000,00	0,00	3 351 676,60	7 992 676,60	1 298 690,00	6 693 986,60
31.20.51.3. Rautatieliikenteen ammattikoulutus (EK)	841 000,00	841 000	270 641,00	570 359,00	841 000,00	0,00	431 350,00	1 272 350,00	701 991,00	570 359,00

Päälukan, momentin ja tilijaottelun numero, nimi ja määrärahalaji	Tilinpäätös 2021	Talousarvio 2022 (TA + LTA:t)	Talousarvion 2022 määrärahojen		Tilinpäätös 2022	Vertailu Talousarvio – Tilinpäätös	Siirtomäärärahoja koskevat täydentävät tiedot			
			käyttö 2022	siirto seuraavalle vuodelle			Edellisiltä vuosilta siirtyneet	Käytettävissä vuonna 2022	Käyttö vuonna 2022 (pl. peruutukset)	Siirretty seuraavalle vuodelle
31.20.51.4. Saimaan alueen luotsauksen hintatuki (EK)	3 800 000,00	3 800 000	400 000,00	3 400 000,00	3 800 000,00	0,00	2 920 326,60	6 720 326,60	596 699,00	6 123 627,60
31.20.55. Julkisen henkilöliikenteen palvelujen ostot ja kehittäminen (S3)	43 170 000,00	34 870 000	34 579 852,65	290 147,35	34 870 000,00	0,00	0,62	34 870 000,62	34 579 852,65	290 147,35
31.20.55.04. Junaliikenteen ostot	43 170 000,00	30 170 000	30 170 000,00		30 170 000,00	0,00	0,62	30 170 000,62	30 170 000,00	0,00
31.20.55.14. Ilmastoperusteiset toimenpi- teet (KPY)		4 700 000	4 409 852,65	290 147,35	4 700 000,00	0,00		4 700 000,00	4 409 852,65	290 147,35
<b>Määrärahatilit yhteensä</b>	<b>74 250 485,76</b>	<b>82 161 711</b>	<b>47 200 545,44</b>	<b>34 961 165,12</b>	<b>82 161 710,56</b>	<b>0,00</b>	<b>50 117 655,41</b>	<b>131 281 655,41</b>	<b>67 517 285,13</b>	<b>39 742 131,72</b>

## Kirjanpitoyksikön talousarvion toteutumalaskelman tiedot valtuuksista ja niiden käytöstä momentin tarkkuudella

Valtuudet ja niiden käyttö (1 000 €) <sup>1)</sup>								Valtuuksien käytöstä aiheutuneet talousarviomenot ja määrärahatarve (1 000 €)						
Momentti (numero ja nimi), johon valtuus liittyy <sup>2)</sup>		Vuoden 2022 valtuudet						Talousarvio- menot 2022	Määräraha- tarve 2023	Määräraha- tarve 2024	Määräraha- tarve 2025	Määrä- rahatarve myöhem- min	Määrä- rahatarve yhteensä	
		Aikaisempien vuosien valtuuksien käyttö <sup>3)</sup>	Uudet valtuudet	Uusitut valtuudet	Valtuudet yhteensä	Käytetty	Käyttämättä							Uusittu v. 2023 TA:ssa
31.20.55.	Julkisen henkilöliikenteen palvelujen ostot ja kehittäminen	0	313 830	0	313 830	313 830	0	0	34 580	34 870	34 870	34 870	174 640	313 830
	Aikaisempien vuosien valtuudet	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Vuonna 2022 käytettävissä olleet valtuudet	0	313 830	0	313 830	313 830	0	0	34 580	34 870	34 870	34 870	174 640	313 830
32.01.00.	Hallinto	0	40 000	0	40 000	40 000	0	0	0	490	2 090	3 394	34 026	40 000
	Aikaisempien vuosien valtuudet	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Vuonna 2022 käytettävissä olleet valtuudet	0	40 000	0	40 000	40 000	0	0	0	490	2 090	3 394	34 026	40 000
<b>Yhteensä</b>		<b>0</b>	<b>353 830</b>	<b>0</b>	<b>353 830</b>	<b>353 830</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>34 580</b>	<b>35 360</b>	<b>36 960</b>	<b>38 264</b>	<b>208 666</b>	<b>353 830</b>

<sup>1)</sup> Valtuuden ja sen käytön määräksi merkitään tehdyn tilauksen sopimushinta tai sitoumuksen määrä silloin, kun valtuus on rajattu alun perin muulla tavalla, mutta valtuuden käytön johdosta annetaan euromääräinen sitoumus. Korkotuetun lainakannan enimmäismääränä määritellyt korkotukivaltuudet ja muut vastaavat valtuudet eritellään lisäksi omilla riveillään.

<sup>2)</sup> Myös pääluokan tai luvun päätösosassa myönnetty valtuudet sisällytetään taulukkoon. Tällöin luvun tai momentin numerotunnukseksi merkitään "00".

<sup>3)</sup> Esitetään yhteismäärä niistä aikaisempina varainhoitovuosina käytetyistä valtuuksista, joista varainhoitovuotena on aiheutunut menoja tai joista aiheutuu tulevana varainhoitovuotena.

<sup>4)</sup> Korkotukilainojen lainakannan enimmäismääränä tai valtionapuun oikeuttavien kustannusten enimmäismääränä tai muulla vastaavalla tavalla myönnettyjen valtuuksien määrä. Erittely esitetään vain, jos momentti (ja yhteensä) sisältää tällä tavoin määriteltyjä valtuuksia.

## 3 Tuotto- ja kululaskelma

	1.1.2022–31.12.2022		1.1.2021–31.12.2021	
<b>TOIMINNAN TUOTOT</b>				
Maksullisen toiminnan tuotot	15 000,00		350,00	
Muut toiminnan tuotot	<u>268 781,51</u>	283 781,51	<u>165 210,11</u>	165 560,11
<b>TOIMINNAN KULUT</b>				
Aineet, tarvikkeet ja tavarat				
Ostot tilikauden aikana	18 571,41		23 291,77	
Henkilöstökulut	15 022 495,64		14 641 206,49	
Vuokrat	16 607,46		11 655,74	
Palvelujen ostot	4 691 090,36		3 212 970,61	
Muut kulut	639 131,14		272 312,70	
Poistot	<u>4 703,18</u>	<u>-20 392 599,19</u>	<u>0,00</u>	<u>-18 161 437,31</u>
JÄÄMÄ I		-20 108 817,68		-17 995 877,20
<b>RAHOITUSTUOTOT JA -KULUT</b>				
Rahoitustuotot	410 424,34		190 208,65	
Rahoituskulut	<u>-438 344,04</u>	-27 919,70	<u>0,00</u>	190 208,65
<b>SATUNNAISET TUOTOT JA KULUT</b>				
Satunnaiset kulut	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>	<u>-6 999 981,00</u>	<u>-6 999 981,00</u>
JÄÄMÄ II		-20 136 737,38		-24 805 649,55
<b>SIIRTOTALOUDEN TUOTOT JA KULUT</b>				
Kulut				
Siirtotalouden kulut elinkeinoelämälle	35 720 540,65		59 732 632,35	
Muut siirtotalouden kulut ulkomaille	<u>334 411,00</u>	<u>-36 054 951,65</u>	<u>105 182,62</u>	<u>-59 837 814,97</u>
JÄÄMÄ III		-56 191 689,03		-84 643 464,52
<b>TUOTOT VEROISTA JA PAKOLLISISTA MAKSUISTA</b>				
Suoritetut arvonlisäverot	<u>997 710,56</u>	<u>-997 710,56</u>	<u>635 485,76</u>	<u>-635 485,76</u>
TILIKAUDEN TUOTTO-/KULUJÄÄMÄ		<u>-57 189 399,59</u>		<u>-85 278 950,28</u>



## 4 Tase

	31.12.2022		31.12.2021	
<b>VASTAAVAA</b>				
KÄYTTÖMAISUUSARVOPAPERIT JA MUUT PITKÄAIKAISET SIOITUKSET				
Käyttöomaisuusarvopaperit	45 244 445,68		44 227 608,68	
Muut pitkäaikaiset euromääräiset sijoitukset	#####	<u>224 852 207,57</u>	<u>170 153 493,71</u>	<u>214 381 102,39</u>
KÄYTTÖMAISUUS JA MUUT PITKÄAIKAISET SIOITUKSET YHTEENSÄ		224 852 207,57		214 381 102,39
VAIHTO- JA RAHOITUSOMAISUUS				
LYHYTAIKAISET SAAMISET				
Myyntisaamiset	124 077,93		100 049,25	
Siirtosaamiset	27 678,87		2 959,18	
Muut lyhytaikaiset saamiset	<u>10 286,11</u>	162 042,91	<u>55 181,32</u>	158 189,75
RAHAT, PANKKISAAMISET JA MUUT RAHOITUSVARAT				
Kirjanpitoyksikön menotilit	<u>-213,25</u>	<u>-213,25</u>	<u>-207,32</u>	<u>-207,32</u>
VAIHTO- JA RAHOITUSOMAISUUS YHTEENSÄ		161 829,66		157 982,43
<b>VASTAAVAA YHTEENSÄ</b>		<b><u>225 014 037,23</u></b>		<b><u>214 539 084,82</u></b>

	31.12.2022		31.12.2021	
<b>VASTATTAVAA</b>				
OMA PÄÄOMA				
VALTION PÄÄOMA				
Valtion pääoma 1.1.1998	1 354 430 821,18		1 354 430 821,18	
Edellisten tilikausien pääoman muutos	-1 146 644 427,93		-1 144 182 043,70	
Pääoman siirrot	63 830 420,66		82 816 566,05	
Tilikauden tuotto-/kuluja jäämä	<u>-57 189 399,59</u>	214 427 414,32	<u>-85 278 950,28</u>	207 786 393,25
VIERAS PÄÄOMA				
LYHYTAIKAINEN VIERAS PÄÄOMA				
Saadut ennakot	29 677,52		0,00	
Ostovelat	1 189 836,63		674 816,76	
Kirjanpitoyksiköiden väliset tilitykset	316 107,13		364 048,47	
Edelleen tilittävät erät	301 922,96		318 229,03	
Siirtovelat	2 995 999,96		2 807 764,04	
Muut lyhytaikaiset velat	<u>5 753 078,71</u>	<u>10 586 622,91</u>	<u>2 587 833,27</u>	<u>6 752 691,57</u>
VIERAS PÄÄOMA YHTEENSÄ		10 586 622,91		6 752 691,57
<b>VASTATTAVAA YHTEENSÄ</b>		<b><u>225 014 037,23</u></b>		<b><u>214 539 084,82</u></b>

## 5 Liitetiedot

Liite 1 Selvitys tilinpäätöksen laatimisperiaatteista ja vertailtavuudesta .....	67
Liite 2 Nettoutetut menot .....	68
Liite 3 Arviomäärärahojen ylitykset.....	69
Liite 4 Perutetut siirretyt määrärahat.....	69
Liite 5 Henkilöstökulujen erittely .....	70
Liite 6 Suunnitelman mukaisten poistojen perusteet ja niiden muutokset.....	70
Liite 7 Kansallis- ja käyttöomaisuuden sekä muiden pitkävaikutteisten menojen poistot.....	71
Liite 8 Rahoitustuotot ja -kulut.....	71
Liite 9 Talousarvionaloudesta annetut lainat .....	71
Liite 10 Arvopaperit ja oman pääoman ehtoiset sijoitukset .....	72
Liite 11 Taseen rahoituserät ja velat.....	74
Liite 12 Valtiontakaukset ja muut monivuotiset vastuut .....	75
Liite 13 Taseeseen sisältyvät rahastoidut varat.....	76
Liite 14 Taseeseen sisältyvät rahastoidut varat.....	76
Liite 15 Velan muutokset .....	76
Liite 16 Velan maturiteettijakauma ja duraatio .....	76
Liite 17 Oikeiden ja riittävien tietojen antamiseksi tarvittavat muut täydentävät tiedot .....	76

## Liite 1

# Selvitys tilinpäätöksen laatimisperiaatteista ja vertailtavuudesta

- 1) Budjetointia koskevat muutokset ja muutosten tärkeimmät vaikutukset talousarvion toteutumalaskelmaan, tuotto- ja kululaskelmaan ja taseeseen sekä niiden vertailtavuuteen
  - Ei ilmoitettavaa
- 2) Valuuttakurssi, jota on käytetty muutettaessa ulkomaanrahan määräiset saamiset ja velat sekä muut sitoumukset Suomen rahaksi
  - Ei ilmoitettavaa
- 3) Tilinpäätöstä laadittaessa noudatetut arvostus- ja jaksotusperiaatteet ja -menetelmät sekä erityisesti niissä tapahtuneiden muutosten vaikutukset tilikauden tuotto- ja kulujäämän sekä taseessa ilmoitettavien erien muodostumiseen
  - Ei ilmoitettavaa
- 4) Aikaisempiin vuosiin kohdistuvat tuotot ja kulut, talousarviotulot ja -menot sekä virheiden korjaukset, jos ne eivät ole merkitykseltään vähäisiä
  - Ei ilmoitettavaa
- 5) Selvitys edellistä vuotta koskevista tiedoista, jos ne eivät ole vertailukelpoisia tilinpäätösvuoden tietojen kanssa
  - Ei ilmoitettavaa
- 6) Selvitys tilinpäätösvuoden jälkeisistä olennaisimmista tapahtumista siltä osin kuin niitä ei ilmoiteta toimintakertomuksessa
  - Ei ilmoitettavaa

Tilinpäätöksen laatimisperiaatteissa ja vertailtavuudessa ei ole muita sellaisia olennaisia tilinpäätöksen laatimista ja vertailtavuutta edelliseen tilinpäätökseen vaikuttavia seikkoja koskevia tietoja, jotka eivät välittömästi ilmene tilinpäätöksen laadintaa koskevista säännöksistä ja valtiovarainministeriön määräyksistä.

## Liite 2

### Nettoutetut menot

Momentin numero ja nimi		Tilinpäätös 2021	Talousarvio 2022 (TA + LTA:t)	Talousarvion 2022 määrärahojen		Tilinpäätös 2022	Vertailu Talousarvio-Tilinpäätös	Siirtomäärärahoja koskevat täydentävät tiedot			
				käyttö vuonna 2022	siirto seuraavalle vuodelle			Edellisiltä vuosilta siirtyneet määrärahat	Käytettävissä vuonna 2022	Käyttö vuonna 2022 (pl. peruutukset)	Siirretty seuraavalle vuodelle
31.01.01. Liikenne- ja viestintäministeriön toimintamenot (Siirtomääräraha 2 v)	Bruttomenot	19 065 960,11		11 217 529,87		17 985 188,64				20 534 858,12	
	Bruttotulot	161 960,11		265 188,64		265 188,64				265 188,64	
	<b>Nettomenot</b>	<b>18 904 000,00</b>	<b>17 720 000</b>	<b>10 952 341,23</b>	<b>6 767 658,77</b>	<b>17 720 000,00</b>	<b>0,00</b>	<b>9 406 200,72</b>	<b>27 126 200,72</b>	<b>20 269 669,48</b>	<b>6 767 658,77</b>

## Liite 3 Arviomäärärahojen ylitykset

Liikenne- ja viestintäministeriöllä ei ole esitettävää liitteellä 3.

## Liite 4 Perutetut siirretyt määrärahat

Päälukon ja tilijaottelun numero ja nimi	Perutettu	
	Tilijaottelu	Yhteensä
<b>31.Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonala</b>		<b>23 933 365,47</b>
2020		23 933 365,47
31.01.88. Osakehankinnat	23 933 365,47	
		<b>88 873,09</b>
2021		88 873,09
31.01.01.2 Kyberturvallisuuden tutkimusinvestointi (RRF pilari2)	43 819,36	
31.01.01.4 Kyberturvallisuusohjelman toimeenpano	45 053,11	
31.20.55.04 Junaliikenteen ostot	0,62	
<b>Päälukat yhteensä</b>		<b>24 022 238,56</b>
2020		23 933 365,47
2021		88 873,09

## Liite 5 Henkilöstökulujen erittely

	2022	2021
<b>Henkilöstökulut</b>	<b>12 618 274,68</b>	<b>12 348 262,22</b>
Palkat ja palkkiot	12 463 406,35	12 334 931,67
Lomapalkkavelan muutos	154 868,33	13 330,55
<b>Henkilösivukulut</b>	<b>2 404 220,96</b>	<b>2 292 944,27</b>
Eläkekulut	2 179 287,55	2 068 746,53
Muut henkilösivukulut	224 933,41	224 197,74
<b>Yhteensä</b>	<b>15 022 495,64</b>	<b>14 641 206,49</b>
Johdon palkat ja palkkiot, josta	696 606,45	641 166,43
- tulosperusteiset erät	0,00	16 442,00
Luontoisedut ja muut taloudelliset etuudet	5 501,11	5 872,53
Johto	1 200,00	1 040,00
Muu henkilöstö	4 301,11	4 832,53

## Liite 6 Suunnitelman mukaisten poistojen perusteet ja niiden muutokset

Liikenne- ja viestintäministeriöllä ei ole esitettävä liitteellä 6.

## Liite 7 Kansallis- ja käyttöomaisuuden sekä muiden pitkävaikutteisten menojen poistot

Liikenne- ja viestintäministeriöllä ei ole esitettävää liitteellä 7.

## Liite 8 Rahoitustuotot ja -kulut

Rahoitustuotot	Muutos		
	2022	2021	2022-2021
Korot euromääräisistä saamisista	10 424,34	208,65	10 215,69
Osingot	400 000,00	190 000,00	210 000,00
<b>Rahoitustuotot yhteensä</b>	<b>410 424,34</b>	<b>190 208,65</b>	<b>220 215,69</b>

  

Rahoituskulut	Muutos		
	2022	2021	2022-2021
Korot euromääräisistä veloista	5,00	0,00	5,00
Sijoitusten ja lainasaamisten tileistäpoistot	438 339,04	0,00	438 339,04
<b>Rahoituskulut yhteensä</b>	<b>438 344,04</b>	<b>0,00</b>	<b>438 344,04</b>

  

<b>Netto</b>	<b>27 919,70</b>	<b>-190 208,65</b>	<b>218 128,35</b>
--------------	------------------	--------------------	-------------------

## Liite 9 Talousarviotaloudesta annetut lainat

Liikenne- ja viestintäministeriöllä ei ole esitettävä liitteellä.



## Liite 10

### Arvopaperit ja oman pääoman ehtoiset sijoitukset

#### Käyttö- ja rahoitusomaisuusarvopaperit

	31.12.2022 Kappalemäärä	Markkina-arvo	Kirjanpitoarvo	Omistus- osuus %	Myynti- oikeuksien alaraja %	Saadut osingot	31.12.2021 Markkina-arvo	Kirjanpitoarvo
<b>Julkisesti noteeraamattomat osakkeet ja osuudet</b>								
Yleisradio Oy	4 683 146		7 876 486,15	99,98	99,98			7 876 486,15
Pohjolan Rautatiet Oy								2 500,00
Suomi-rata Oy	789 072		1 116 536,88	51,00	51,00			1 116 536,88
Turun Tunnin Juna Oy	394 485		508 885,65	51,00	51,00			508 885,65
Itärata Oy	402 900		1 019 337,00	51,00	51,00			0,00
Cinia Oy	1 000 000		33 223 200,00	77,53	77,53	400 000,00		33 223 200,00
C-Lion1 Oy , A-sarja	1		1 000 000,00	100,00	100,00			1 000 000,00
Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy	6 210 388		500 000,00	100,00	100,00			500 000,00
<b>Osakkeet ja osuudet yhteensä</b>	<b>13 479 992</b>		<b>45 244 445,68</b>	<b>530,51</b>	<b>530,51</b>	<b>400 000,00</b>		<b>44 227 608,68</b>

Perustamis- ja osakassopimusten mukaan niin sanottujen hankeyhtiöiden rahoitus tapahtuu seuraavasti. Yhtiön kustakin osakkeesta maksetaan perustamisvaiheessa merkintähinta, joka on yhtiön kirjanpitoarvo valtion kirjanpidossa. Yhtiöiden Itärata Oy, Turun Tunnin Juna Oy ja Suomi-Rata Oy ovat Liikenne- ja viestintäministeriön käyttöomaisuudessa perustamissopimuksen mukaisin euromäärin. Seuraavat sijoitukset näihin yhtiöihin on merkitty valtion kirjanpidossa SVOP-sijoitukseksi. Yhtiöiden kirjanpidoissa nämä merkitään kokonaisuudessaan yhtiön sijoitetun vapaan oman pääoman rahastoon.

Pohjolan Rautatiet Oy asetettiin selvitystilaan omistajan päätöksellä 1.1.2022 alkaen ja yhtiön purkautuminen rekisteröitiin 8.8.2022.

**Muut oman pääoman ehtoiset sijoitukset**

	<b>Kirjanpitoarvo 31.12.2022</b>	<b>Kirjanpitoarvo 31.12.2021</b>
<b>Muut oman pääoman ehtoiset sijoitukset</b>		
Cinia Oy (SVOP)	9 000 000,00	9 000 000,00
Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy (SVOP)	155 372 225,89	155 372 225,89
Turun Tunnin Juna Oy (SVOP)	13 838 136,00	4 885 800,00
Suomi-rata Oy (SVOP)	1 397 400,00	
Pohjolan Rautatiet Oy (SVOP)		895 467,82
<b>Yhteensä</b>	<b>179 607 761,89</b>	<b>170 153 493,71</b>

## **Liite 11**

### **Taseen rahoituserät ja velat**

Liikenne- ja viestintäministeriöllä ei ole esitettävä liitteellä 11.

## Liite 12 Valtiontakaukset ja muut monivuotiset vastuut

### Voimassa olevat takaukset ja niiden käytettävissä oleva enimmäismäärä

Sektori	Voimassa 31.12.2022	Voimassa 31.12.2021	Voimassa Muutos 2022–2021	Käytettävissä enimmäis- määrä 31.12.2022
<b>Yritykset</b>	<b>44 477 124,15</b>	<b>51 960 784,28</b>	<b>-7 483 660,13</b>	<b>44 477 124,15</b>
Finavia Oyj	44 477 124,15	51 960 784,28	-7 483 660,13	44 477 124,15
Laki Ilmailulaitoksen muuttamisesta osakeyhtiöksi (877/2009)				
<b>Takaukset yhteensä</b>	<b>44 477 124,15</b>	<b>51 960 784,28</b>	<b>-7 483 660,13</b>	<b>44 477 124,15</b>

### Voimassa olevat takuut ja niiden käytettävissä oleva enimmäismäärä

Ei voimassa olevia takuita

### Voimassa olevat takaukset ja takuut valuutoittain

Valuutta	Vasta-arvo €	Jakauma %	Tilinpäätös- päivän kurssi €
Euro	44 477 124,15	100,0	1,0000
<b>Yhteensä</b>	<b>44 477 124,15</b>	<b>100,0</b>	

### Muut monivuotiset vastuut

Ei muita monivuotisia vastuita

## **Liite 13**

### **Taseeseen sisältyvät rahastoidut varat**

Liikenne- ja viestintäministeriöllä ei ole esitettävä liitteellä 13.

## **Liite 14**

### **Taseeseen sisältyvät rahastoidut varat**

Liikenne- ja viestintäministeriöllä ei ole esitettävä liitteellä 14.

## **Liite 15**

### **Velan muutokset**

Liikenne- ja viestintäministeriöllä ei ole esitettävä liitteellä 15.

## **Liite 16**

### **Velan maturiteettijakauma ja duraatio**

Liikenne- ja viestintäministeriöllä ei ole esitettävä liitteellä 16.

## **Liite 17**

### **Oikeiden ja riittävien tietojen antamiseksi tarvittavat muut täydentävät tiedot**

Liikenne- ja viestintäministeriöllä ei ole esitettävä liitteellä 17.

## 6 Allekirjoitus

Hyväksymme liikenne- ja viestintäministeriön tilinpäätöksen vuodelta 2022.

Helsingissä . päivänä helmikuuta 2023

Timo Harakka

Liikenne- ja viestintäministeri

Minna Kivimäki

Kansliapäällikkö

Twitter: @lvm.fi  
Instagram: lvmfi  
Facebook.com/lvmfi  
Youtube.com/lvm.fi  
LinkedIn: Liikenne- ja viestintäministeriö

**lvm.fi**

**VN/32007/2022-LVM-2**

Seuraavat henkilöt ovat allekirjoittaneet tämän asiakirjan sähköisesti /

Följande personer har undertecknat denna handling elektroniskt /

This document has been signed electronically by the following persons: