26.4.2016

Liikenne- ja viestintävaliokunta
Eduskunta
liv@eduskunta.fi

Asia: VNS 3/2016 vp Valtioneuvoston selonteko julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2017—2020.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry kiittää mahdollisuudesta antaa asiantuntijalausunto Valtioneuvoston selontekoon julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2017-2020.

Lausunto:

1. Säästötoimien kohdistaminen perusväylänpitoon ei ole perusteltua

Selonteon mukaan hallitusohjelmaan sisältyy julkisen talouden sopeutustoimia, jotka ovat säästötoimia ja menolisäyksiä. Sopeutustoimien pitämiseksi hallitusohjelmassa sovitulla tasolla, vuosien 2017—2020 julkisen talouden suunnitelman valmistelun yhteydessä on päätetty uusista säästötoimenpiteistä. Selonteossa todetaan, että suurimmat valtiontalouden lisäsäästöt koskevat mm. perusväylänpitoa. Siihen kohdistetaan 25 milj. euron uusi säästö vuonna 2018, joka nousee 35 milj. euroon vuodesta 2019 lukien. Kun hallituksen kärkihankkeena on väylien kunnostus, SKAL ei pidä säästötoimien kohdistamista perusväylänpitoon perusteltuna.

2. Polttonesteiden veronkorotus on tarpeen kompensoida tavaraliikenteessä

Liikenteen polttonesteisiin esitetään 100 milj. euron veronkorotus, joka tarkoittanee bensiiniin ja dieselöljyyn runsaan 2 snt/l korotuksia. Maanteiden tavaraliikenteessä ehdotettu korotus tarkoittaisi vuotuisiin kuljetuskustannuksiin 20 miljoonaa euron lisäystä. Suomessa on muutenkin korkea polttoainevero, ja ero esimerkiksi Baltian maihin on tuntuva, mikä myös näkyy polttoaineen hinnassa. Kun hallituksen veropolitiikka tähtää kasvun, yrittäjyyden ja työllisyyden vahvistamiseen, esitys on ristiriidassa tämän tavoitteen kanssa. SKAL esittää, että Suomen viennin kilpailukykyä nakertava ja elinkeinoelämän kustannuksia lisäävä veronkorotus kompensoitaisiin kuljetusalalle polttoaineveron palautusjärjestelmällä ja otettaisiin samalla hallitusohjelmaan kirjatut tiemaksut käyttöön.

3. Uusien digitaalisten palvelujen käyttöympäristön luominen lisää kilpailukykyämme

Julkisen talouden suunnitelmassa todetaan, että liikenne-, viestintä- ja digitaalisten palveluiden kysynnälle ja tarjonnalle luodaan toimiva markkinaympäristö, jotta syntyisi uusia liiketoimintamahdollisuuksia ja vientiä. Uudet palvelut ja ansaintalogiikat, liikenteen automatisoituminen sekä muuttuvat asiakastarpeet edellyttävät uudenlaisia joustavia verkkoratkaisuja. Digitalisaation hyödyntämistä edistetään sääntelyä sujuvoittamalla ja uudistamalla sekä luomalla puitteita liikenteen palvelu- ja automaatiokokeiluille. SKAL pitää näitä toimia perusteltuina Suomen kilpailukyvyn kannalta, ja selonteon tapaan katsoo, että väylänpidossa tulee priorisoida liikenneverkon päivittäisen liikennöitävyyden vaatimia toimia sekä korjausvelan kasvun pysäyttämistä ja sen hallittua vähentämistä. Samalla SKAL esittää, että digitalisaatioon ja automaatiokokeiluihin ei käytetä korjausvelan hoitoon osoitettuja varoja.

4. Liikenneverkon investoinnit kohdistettava kannattaviin kohteisiin

Kehyskaudella on tarkoitus käynnistää uusia hankkeita 764 milj. eurolla. Tähän sisältynee mm. Turku – Helsinki -välille kaavaillun ns. tunnin radan suunnittelukustannuksia 41 milj. euroa. Kyseinen ratayhteys on yleisesti arvioitu kannattamattomaksi hankkeeksi. SKAL katsoo, että investointikohteet on varojen rajallisuuden vuoksi valittava painottaen niiden kannattavuutta.

5. Liikenteen valvontaan ja harmaan talouden torjuntaan osoitettava riittävät resurssit

Selonteon mukaan poliisitoimeen kohdistuvilla säästöillä on vaikutusta poliisin henkilöstön määrään. SKAL pitää tärkeänä selonteossa ehdotettua lisäystä poliisin toimintamäärärahoihin. Lisäresursseilla mahdollistetaan muun muassa harmaan talouden torjunnan säilyttäminen nykytasolla sekä liikennevalvonnan tehostaminen.

6. Selonteossa ei ole huomioitu liikennekaaren eikä Live Oyj:n vaikutuksia valtiontalouteen

Selonteosta puuttuvat ministeri Anne Bernerin esittämät merkittävät liikenteen hankkeet, esitys Liikennekaareksi sekä valtion väylien yhtiöittäminen sekä siihen liittyvät mahdolliset käyttäjämaksut ja yhtiöittämisen mahdollistamat liikenteen verojen alennukset. Kummatkin hankkeet on tarkoitus toteuttaa kehyskaudella.

Liikennekaaressa esitetään henkilö- ja tavaraliikenteessä sallittavaksi ei-ammatillinen toiminta, jossa henkilö tai yritys voisi hankkia tuloja ilman liikennelupia enintään 10.000 euroa 12 kuukauden jaksoissa. Kun tällaiseen toimintaan ei ainakaan yksityishenkilöiden osalta liity kirjanpitovelvollisuutta, ja kun ansiotuloina kerättävien korvausten ilmoittaminen verotukseen perustuu henkilön omaa tahtoon, niin toiminta on omiaan rapauttamaan verokertymää. SKAL esittää, että tällaista menettelyä ei pitäisi ottaa käyttöön. Lisäksi kyseiseen menettelyyn, joka poikkeaa merkittävästi ammattiliikenteen yritysten ja palkkakuljettajien verotuksesta, tulisi kiinnittää selonteossa huomiota ja arvioida sen haitallisia vaikutuksia myös harmaan talouden torjunnalle.

Liikennekaaressa esitetään myös luopumista pakettiautojen liikenneluvista. SKAL arvioi, että tälläkin esityksellä on haitallisia vaikutuksia valtion talouteen. Liikennelupien poistamisen seurauksena kabotaasisääntely ei enää koskisi pakettiautomarkkinoita, jolloin kuljetusmarkkinat avautuvat toisesta EU- tai ETA-maasta tulevalle pakettiautoliikenteelle. Toisaalta kotimainen kalusto ja kuljettajat on mahdollista ulosliputtaa. Harmaa talous arviolta lisääntyisi ja kaikkiaan valtion verokertymä vähenisi nykyisestä n. 230 milj. eurosta. SKAL esittää vähintään pakettiautojen osalta hyvämaisuus- ja vakavaraisuusvaatimuksen säilyttämistä, jolloin markkinoita olisi mahdollista valvoa. Yhdenvertaisuuden vuoksi nämä vaatimukset tulee säilyttää myös nopeudeltaan enintään 40 km/h kulkevilla traktoreilla.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Iiro Lehtonen