Yrittäjyys ja elinkeinopolitiikka
Tiina Haapasalo

5.10.2016

Eduskunnan Valtiovarainvaliokunnan liikennejaostolle

HE 134/2016 vp, valtion talousarvio vuodelle 2017

Perusväylänpito

Perusväylänpidon rahoitus kasvaa edellisestä vuodesta viidenneksellä ja on 1.279 miljoonaa euroa vuonna 2017 (v. 2016 1.061 M€ ja v. 2015 940 M€). Elinkeinoelämä pitää erittäin hyvänä perusväylänpidon rahoituksen lisäämistä koko hallituskaudella noin miljardilla eurolla. Viimeisen kymmenen vuoden aikana liikenneväyliin on syntynyt noin kahden miljardin euron korjausvelka, jonka aiheuttamaa haittaa liikenteelle käydään vähentämään. Liikenneväylien kunto vaikuttaa suoraan liikenteen sujuvuuteen, häiriöttömyyteen ja turvallisuuteen, ja sitä kautta yritysten kustannuksiin ja kilpailukykyyn niin kotimaassa kuin ulkomaankaupassa.

Liikenneverkon investoinnit

Liikenneverkon investointitaso pysyy vuonna 2017 aikaisemmalla tasolla ja on 552 miljoonaa euroa (v. 2016 561 M€, v. 2015 588 M€). Käynnissä olevat rakennuskohteet sekä vuoden aikana päätetyt uudet hankkeet vievät yhteensä 410 M€. Lisäksi investointimenoihin lasketaan mukaan maa-alueiden hankinnan kulut ja jo valmistuneista elinkaarihankkeista valtiolle aiheutuvat vuosimenot.

Liikenteen verot ja maksut

Liikenteen polttoaineveroja korotetaan 100 M€. Bensiinin verot nousevat 2,5 snt/l ja dieselin 2,7 snt/l. Kuorma-autoliikenteelle tästä aiheutuu noin 35 M€ lisäkustannus.

Liikkumisen kallistuminen heikentää kuluttajien ostovoimaa ja rasittaa matkailualan, kaupan ja palvelujen liiketoimintaa sekä työmatkaliikennettä kaikilla aloilla. Verojen korotukset kasvattavat suomalaisyritysten kustannuksia ja heikentävät yritysten kilpailukykyä. Vientiyrityksillä ei ole mahdollisuutta siirtää kansainvälisessä kilpailutilanteessa veroja tuotteiden hintoihin, vaan ne jäävät rasittamaan yritysten kannattavuutta ja mahdollisuuksia työllistää ja investoida.

Liikenteen polttoaineiden verotus on Suomessa Euroopan korkeimpia, minkä lisäksi veroja on toistuvasti korotettu. Nyt ehdotettu verotaso dieselöljylle on noin puolitoistakertainen verrattuna vuoden 2010 verotasoon. Pelkästään yritysten tiekuljetuskustannuksiin koituu 170 miljoonan euron vuosittainen lisätaakka.

Rikkidirektiivin aiheuttamien kustannusten kompensointia jatketaan vuonna 2017 puolittamalla väylävero ja poistamalla ratavero (kompensaatio 55 M€). Tämä on tarpeen elinkeinoelämän näkökulmasta, sillä muille merialuille vastaavia sääntöjä tulee aikaisintaan vuonna 2020.

Yrittäjyys ja elinkeinopolitiikka
Tiina Haapasalo 5.10.2016

Liikenneverkon ja kuljetusketjujen toimivuus ja kehittämistarpeet

Menestyvä yritystoiminta tuottaa talouden kasvua ja työpaikkoja. Menestyvät yritykset tarvitsevat suotuisan toimintaympäristön, jonka olennainen osa on liikenneinfrastruktuuri. Liikenneinfrassa oleellista on rahoitustasot, rahoituksen kohdentamisen periaatteet sekä tehokas infran tuotanto ja ylläpito.

Elinkeinoelämä on tyytyväinen liikenneinfraan parantamiseksi tehdyistä investointipäätöksistä koko kehyskaudelle. Luumäen ja Imatran välisen radan parantaminen, valtateiden parantamishankkeet sekä Lahden ohikulkutien kehittämien parantavat elinkeinoelämän liikenteen sujuvuutta. Pääkaupunkiseudulla Raide-Jokeri ja Tampereella raitiotie parantavat näiden kasvavien kaupunkiseutujen liikenneoloja ja lisäävät asuntotuotantoa. Turun nopean ratayhteyden suunnittelu avaa myös vastaavan näkymän tulevaisuuteen.

Investointien taso laskee hallituskauden lopulla lähelle 300 miljoonaa euroa. Käytännössä tämä johtaa infran kehittämisen merkittävään hidastumiseen Suomessa. Elinkeinoelämän kannalta se on signaali liiketoimintaympäristön jäämisestä jälkeen suhteessa kilpailijamaihin. Suunta tulisi muuttaa, sillä Suomen on yllettävä yritysten toimintaympäristönä muiden Pohjoismaiden tasolle.

Pari vuotta sitten tehty vertailu kertoo, että esimerkiksi Ruotsi investoi liikenneverkkoon 30 % enemmän kuin Suomi, kun otetaan huomioon kansantalouden koko. Euromääräisesti investoinnit ovat olleet vuositasolla kolme kertaa suuremmat. EU-rahoituksen saanto Suomen liikenneväyliin on vähäinen samaan aikaan kun Suomen lähiympäristöön kohdistuu merkittävää EU-rahoitusta, kuten Rail Baltica, Tanskan Fehmarnbeltin tunneli sekä Narvikin sataman kaksoisraide.

Liikenneverkon kehittämisessä tulisi päästä yritysten investointeja houkuttelevaan pitkäjänteiseen suunnitteluun, pohjoismaisittain kilpailukyiseen infran tasoon sekä vakaaseen rahoitukseen. Monet näistä tavoitteista on asetettu parhaillaan liikenne- ja viestintäministeriössä selvitettävään valtion liikenneverkkoyhtiöön. Elinkeinoelämän näkökulmasta keskeiset kysymykset yhtiön valmisteluun ovat:

- Millainen mahdollisuus syntyy liikenneväylien kehittämiseen? Millainen on yhtiön aloittava tase? Millainen näkymä on kasvuun?

- Miten paljon liikenneväylien pito tehostuu?
  - Rakentaminen, ylläpito, hallinto, verojen ja maksujen keräys

- Miten yritysten ja kansalaisten kustannukset muuttuvat?
  - Nykyisten liikenteen verojen ja maksujen alentaminen
  - Liikenneverkkoyhtiön asiakasmaksujen asettaminen

- Millä periaatteilla liikenneverkkoa jatkossa kehitetään? Ja mikä on yhtiön strategia ja päätöksenteko suhteessa asiakkaisiin, omistajaan, eduskuntaan?