Muistio

Elinkeinoelämän keskusliitto EK
Yrittäjyys ja elinkeinopolitiikka
Tiina Haapasalo

18.10.2019

Eduskunnan Valtiovarainvaliokunnan liikennejaostolle

HE 29/2019 vp Valtion talousarvio vuodelle 2020

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.

Perusväylänpito

Perusväylänpidon rahoitus on koko hallituskaudelle noin 1,3 mrd.€ vuositasolla. Se on taso, joka on arvioitu välttämättömäksi liikenneverkon liikennöitävyyden kannalta ja korjausvelan pysäyttämiseksi. Taso vastaa edellisen hallituskauden tasoa kuluvaa vuotta lukuun ottamatta.

Perusväylänpidon rahoituksen taso 1,3 mrd.€ vastaa hyvin myös elinkeinoelämän näkemystä. Rahoituksen linjaaminen koko hallituskaudelle hallitusohjelmassa ja jo tehdyin budjettipäätöksin pitää tilanteen vakaana vuoteen 2023 saakka.

Vuoden 2020 talousarviossa perusväylänpidon rahoitus on 1,4 miljardia euroa. Tällä rahoitustasolla voidaan estää infran korjausvelan kasvu sekä tehdä lukuisia pieniä tason parannuksia. Parannusta tulee myös talvikunnossapitoon, tasoristeysten poistoon sekä kävelyn ja pyöräilyn edistämisohjelmaan.

Liikenneverkon investoinnit

Liikenneverkon investointeihin kohdennetaan talousarviossa vuonna 2020 499 miljoonaa euroa. Tämä on hieman alle kahden edellisen hallituskauden keskiarvon, jolloin liikenneverkon investointeihin on ollut käytettävissä keskimäärin 550 miljoonaa euroa vuodessa. Elinkeinoelämä pitää liikenneinvestointien kasvattamista yhtä tärkeänä kuin perusväylänpidon rahoitusta. Investoinneissa tulisi pyrkiä vähintään 10 % pysyvään korotukseen eli vähintään 600 miljoonan euron keskimääräiselle vuositasolle.

12 vuoden liikennejärjestelmäsuunnitelma

Työryhmät suunnitelman valmisteluun on asetettu ja määräaika on vuoden 2021 kehysriiheen mennessä. Suunnitelmalla luodaan edellytykset kilpailukykyisille, automatisoituville ja älykkäille liikennepalveluille sekä liikenneriippuvaiselle yritystoiminnalle. Elinkeinoelämä odottaa, että liikenneinfran investointitasoa arvioidaan udelleen suunnitelman perusteella vuoden 2020 aikana ja viimeistään vuonna 2021.

Elinkeinoelämän näkökulmasta oleellista on, että liikenneverkon kehittämisessä päästään yritysten investointeja houkuttelevaan pitkäjänteiseen suunnitteluun, pohjoismaisittain kilpailukyiseen infran tasoon sekä vakaaseen rahoitukseen.

Runkoverkkojen korkea yhtenäinen palvelutaso on keskeinen kehittämistavoite pitkämatkaiselle liikenteelle sekä uusien palvelujen kehittymiselle ja kasvulle. Palvelutason yhtenäisyys on olennaista yrityksille, kaupungeille ja maakunnille, jotta ne kykenisivät ennakoimaan ja hyödyntämään toimintaympäristön tarjoamat mahdollisuudet täysimääräisesti. Tämä puolestaan edistää investointeja ja tukee alueiden kasvua.

Turun tunnin juna ja päärata

Kasvukeskusten välisten nopeiden junayhteyksien kehittäminen on parhaillaan neuvoteltavana hankeyhtiömallissa. Valtio on valmis pääomittanut yhteensä 115 miljoonalla eurolla Turun tunnin junan ja pääradan suunnittelua, mikäli hankeyhtiöt voidaan perustaa. EU-rahoituksen hyödyntämiseksi on näiden ratojen kehittämistä myös tarkasteltava rinnakkain, jotta suunnitelmavalmius ja rahoituksen saatavuus voidaan tahdistaa niin, että EU-rahoitus voidaan maksimoida.

Polttoaineiden valmisteveron korottaminen

Rinteen hallitusohjelmassa on 250 M€ liikennepolttoaineiden veronkorotukset ja lisäksi parafiinisen dieselin veroa nostetaan 120-150 M€. Elinkeinoelämä ei pidä hyvänä Rinteen hallituksen päätöstä nostaa verotuksella liikenteen kustannuksia 400 miljoonalla eurolla. Tieliikenteen verotaso on Suomessa ennestään yksi Euroopan korkeimpia. Dieselin vero on viidenneksi ja bensiinin kolmanneksi korkein Euroopassa. Esimerkiksi Ruotsi verottaa tieliikennettä kokonaisuudessaan 40 % vähemmän kuin Suomi.

Veronkorotukset kasvattavat kotitalouksien ja suomalaisyritysten kustannuksia ja heikentävät kilpailukykyä. Vientiyrityksillä ei ole mahdollisuutta siirtää nykyisessä kilpailutilanteessa ja suhdanteessa veroja tuotteiden hintoihin, vaan ne jäävät rasittamaan yritysten kannattavuutta ja mahdollisuutta työllistää. Veron korotukset vaikuttavat haitallisesti palvelu- ja matkailualoihin. Polttoaineiden veronkorotus vaikuttaa negatiivisesti matkailukysyntään Suomessa, koska valtaosa kotimaan matkoista tehdään henkilöautolla.

Veronkorotuksilla ei liioin ole liikenteen päästöjä vähentävää vaikutusta. Liikenteen verotuksen kehittäminen on sinänsä tärkeää ilmastopäästöjen vähentämiseksi. Elinkeinoelämä on ehdottanut useita kustannusneutraaleja veromuutoksia autokannan uudistamiseksi, jolla voitaisiin aikaistaa henkilöautoliikenteen päästövähennyksiä 3-4 vuodella.