Outi Nietola

21.10.2019 62/19/L/A

Eduskunta
Valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto
kaisa.iso-sipila@eduskunta.fi

Kirjallinen asiantuntijalausunto, eduskunnan liikennejaosto, 22.10.2019 klo 11.00

HE 29/2019 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2020

Pyydettynä lausuntona Hallituksen esityksestä eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2020 Metsäteollisuus ry toteaa seuraavaa:

Metsäteollisuus käyttää kattavasti Suomen väyläverkkoa. Toimialan kuljetuksista Suomessa noin 75 % on tie-, ja loput pääosin rautatiekuljetuksia. Kuljetusketjun alkupäässä iso osa kuljetuksista on alemmalla tiestöllä mukaan lukien yksityis- ja metsätiet, ja raakapuuta kulkee paljon myös vähäliikenteisillä radoilla.

Hallituksen esityksessä vuoden 2020 talousarvioksi on mukana perusväylänpidon 300 miljoonan euron vuosirahoitustason nosto. Metsäteollisuus kannattaa lämpimästi esitystä, joka mahdollistaa edellisellä hallituskaudella aloitetun väylien korjausvelan kasvun pysäyttämisen ja vähentämisen jatkamisen. Lisärahoituksella on saatu pysäytettyä tiestön korjausvelan kasvu, kunnostettu siltoja ja poistettu rataverkon pullonkauloja.

On myönteistä, että talousarvioesityksessä nostetaan esille erityisesti elinkeinoelämän tarpeiden huomioon ottaminen korjausvelan kasvun hillitsemisessä ja väylien kunnon turvaamisessa. Metsäteollisuus on tehnyt yhteistyötä viranomaisten kanssa toimialalle kriittisten kunnossapitokohteiden tunnistamisessa ja valmis ao. yhteistyöhön jatkossakin. Toimiala haluaa olla aktiivisesti mukana 12-vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa ja pitää erittäin tärkeänä toimivaa vuoropuhelua teollisuuden ja viranomaistahojen välillä suunnitelman laadinnassa.

Rahoitusta on tärkeää kohdentaa riittävästi myös alempiasteisille väylille ja yksityisteille. Tähän on viitattu myös talousarvioesityksessä. Huonokuntoinen alempi tieverkko ja painorajoitetut sillat nostavat metsäteollisuuden kuljetuskustannuksia arviolta 7 %. Kiertoteille joutuminen lisää kustannuksia, viivästyttää kuljetuksia ja lisää polttoaineen kulutusta ja päästöjä. Väylien kunnossapito tuleekin nähdä ympäristötekona.

Yksityisteiden kunnossapitoon ja parantamiseen on talousarvioesityksessä mukana rahoitustason nosto vuoden 2019 17 miljoonasta eurosta 20 miljoonaan euroon v. 2020. Vuodelle 2020 esitetyn rahoitustason nosto on tervetullut mutta riittämätön. Yksityisteiden yhteiskunnallista merkitystä selvittäneen tuoreen raportin mukaan yksityistieverkon rahoituksen vuositason tulisi olla noin 40 miljoonaa euroa.

Liikenneväylien riittävä rahoitus mahdollistaa myös ajoneuvokaluston mittojen ja massojen edelleen kehittämisen. Metsäteollisuus on hyödyntänyt vuonna 2013 tehdyn raskaan kaluston mitta- ja massauudistuksen hyvin, ja puuautoista lähes 100 prosenttia

on uusiutunut 68- tai 76-tonniseksi. Tammikuussa 2019 voimaan tullut ajoneuvoyhdistelmien enimmäismittojen pidentäminen 34,5 metriin hyödyttää metsäteollisuuden hake- ja tuotekuljetuksia. Raakapuukuljetuksiin pelkkä yhdistelmien pituuden kasvattaminen ei tuo toivottuja ympäristö- ja tehokkuushyötyjä. Meneillään olevissa yli 76-tonnisen kaluston kokeiluhankkeissa (nk. HCT eli high capacity transport -kokeilut) on todettu 84-104 -tonnisten ajoneuvoyhdistelmien vähentävän vuosittain jopa 72 000–157 000 puutavarakuormaa 76-tonnisiin yhdistelmiin verrattuna. Polttoaineen kulutus ja hiilidioksidipäästöt alenisivat puutavarakuljetuksissa 5–20 % per kuljetettu tonni. Väyläviraston alustavan arvion mukaan ainakaan hyvin rakennetuilla teillä yli 76-tonnisten yleistyminen ei rasittaisi tiestöä nykykalustoa enempää. Tierasitusta voidaan vähentää esimerkiksi perävaunujen teleihin sijoitetuilla lisäpyörillä, rengaspaineen säätöjärjestelmillä ja digitaalisilla liikenteen ohjauskeinoilla. Metsäteollisuus pitää tärkeänä valmistelun jatkamista yli 76-tonnisen kaluston yleistymiseksi joustavasti ja mahdollisimman laajalla osalla tieverkkoa (HCT-kuljetusreitit).

Useita vuosia käynnissä on ollut raakapuun terminaaliverkoston kehitystyö. Verkosto mahdollistaa kuljetusten keskittämisen entistä suurempiin terminaaleihin, mikä alentaa kustannuksia ja parantaa koko kuljetusjärjestelmän toimivuutta. Kymmenien terminaalien ja kuormauspaikkojen osalta rakentamista on jo tehty tai suunnitteilla, ja yhteistyö viranomaisten, metsäteollisuuden, Metsähallituksen ja VR:n kesken kohteiden priorisoinnissa on toiminut hyvin. Verkoston 1. vaihe sai rahoitusta keväällä 2012. Hyötyjen saaminen edellyttää kohdennettua rahoitusta myös verkoston 2. vaiheen loppuunsaattamiseen, yhteensä noin 40 miljoonaa euroa.

Hallituksen talousarvioesityksessä on mukana liikennepolttoaineiden 250 miljoonan euron veronkorotus vuoden 2020 elokuussa. Metsäteollisuudelle korotus tarkoittaisi yli 20 miljoonan euron vuotuista lisäkustannusta vuodesta 2021 alkaen, ja yli 8 miljoonan euron kustannusnousua jo vuonna 2020. Täysimääräisenä vaikutus metsäteollisuuteen on jo yhdessä vuodessa enemmän kuin vuosien 2012-2018 aikana tehtyjen dieselveron korotusten yhteensä. Luku ei sisällä parafiinisen dieselöljyn laatuporrastuksen poistoa, jonka vaikutus kustannuksiin on auki. Korotus lisää teollisuuden kustannusrasitetta ja heikentää teollisuuden kilpailukykyä. Korvaavaa vaihtoehtoa tiekuljetuksille ei ole.

Myönteistä on, että väylämaksujen puolitus jatkuu vuonna 2020. Metsäteollisuus on esittänyt väylämaksujen pysyvää poistoa ja jäänmurron rahoittamista valtion budjetista.

Metsäteollisuus ry

Outi Nietola
logistiikkapäällikkö