KAUPPAKAMARI

LAUSUNTO
4.11. 2019

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

LAUSUNTO LUONNOKSESTA HALLITUKSEN ESITYKSEKSI EDUSKUNNALLE VALTION TALOUSARVIOKSI VUODELLE 2020 HE 29/2019 vp ja VALTIONEUVOSTON SELONTEKO JULKISEN TALOUDEN SUUNNITELMASTA VUOSILLE 2020—2023 VNS 2/2019

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt Keskuskauppakamarilta asiantuntijalausuntoa valtion talousarvioesityksestä vuodelle 2020 sekä Valtioneuvoston selonteosta julkisen talouden suunnitelmaksi vuosille 2020-2023. Keskuskauppakamari esittää kunnioittavasti seuraavaa.

Hallituksen talousarvioesitys vuodelle 2020 pitää sisällään monia kannatettavia toimia liikenteen osalta.

Talousarvioesityksessä perusväylänpidon rahoitukseen ehdotettu pysyvä 300 milj. euron tasokorotus korjausvelan kasvun pysäyttämiseksi ja korjausvelan vähentämiseksi on tärkeä ja kannatettava toimenpide.

Aiempien Liikenne- ja viestintäministeriön laskelmien mukaan ratojen ja teiden korjausvelkaan, jo olemassa olevien vaurioiden korjaamiseen, sekä kunnossapitoon tarvittaisiin noin 2,5 miljardia euroa, jonka lisäksi investointivelan on laskettu olevan jopa 15 miljardia euroa. Korjaus- ja investointivajeiden ratkaisemiseen tarvitaan yli budjetti- ja hallituskausien ulottuvaa näkemystä liikenteen rahoitusmallista, jonka avulla voitaisiin poistaa liikenteellisiä pullonkauloja, tehostaa pitkäjänteistä suunnittelua ja antaa tarvittavaa selkänojaa 12-vuotisen liikennejärjestelmäsuunnittelun toteuttamiselle. Suomen kilpailukyky ja hyvinvointi voidaan turvata panostamalla väylien pitkäjänteiseen kehittämiseen.

Turun tunnin junan ja Suomi-radan nopeiden raideyhteyksien suunnittelun pääomittaminen on askel oikeaan suuntaan. Suunnittelu olisi syytä käynnistää nopeasti ja hankkeet saada liikkeelle. Jos kuitenkaan suunnittelua ei saada näiden hankeyhtiöiden puitteissa liikkeelle riittävän nopeasti, tulee varmistaa, että Verkkojen Eurooppa-rahoitusvälineen (CEF)-täydennyshausta voidaan hakea rahoitusta isoille ratahankkeille tähän mennessä käytettyjen käytänteiden mukaisesti.

Talousarvioesityksessä ei näy panostusta Rail Baltica-yhtiöön osallistumiseen. Aiempien tietojen mukaan Suomen osuus olisi 1-2 milj. euron luokkaa, kuitenkin neuvoteltavissa Euroopan Komission kanssa. Rail Baltica on avainasemassa Suomen liitettävyydessä Euroopan rataverkkoon ja Suomen asemassa Verkkojen Eurooppa Rahoitusvälineen tulevissa saannoissa. Ongelmallista on, että mikäli Suomi ei toimi johdonmukaisesti aiemmin linjatun mukaisesti Rail

Baltican osalta, Suomen tavoittelema ydinkäytävän jatko ja sen kautta mahdollistettu EU-rahoituksen lisääminen asetetaan vaaraan.

Hallitus on päättänyt n. 1,4 mrd. euron tulevaisuusinvestointiohjelmasta kertaluonteisiin investointeihin ja yhteiskunnallisesti tärkeisiin kokeiluihin. Panostuksista 750 milj. euroa kohdistuu vuodelle 2020. Liikenteen osalta panostukset ovat vaatimattomat.

Valtioneuvoston selonteossa julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2020-2023, kertaluonteiset tulevaisuusinvestoinnit mm. vaarallisten tasoristeysten poistamiseen on kannatettava toimenpide, mutta ongelmallista on, että tarve liikenneturvallisuutta parantaville toimille ei rajoitu tähän. Tämänkaltaiset toimenpiteet vaativat pysyvää korjausliikettä osana perusväylänpitoa. Riskinä on, että tämänkaltaiset kertaluonteiset tulevaisuusinvestoinnit jäävät pysyviksi.

Valtioneuvoston selonteossa julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2020-2023 yhtenä keskeisenä tavoitteena on, että hallituksen päätöksillä Suomi kulkee kohti hiilineutraaliutta vuoteen 2035 mennessä. Hiilineutraaliuden saavuttaminen edellyttää lisäpanostuksia vähäpäästöisiin teknologioihin. Esitetyt toimenpiteet ovat vaatimattomia suhteessa asetettuihin tavoitteisiin ja pelkona on, että vaaditut toimenpiteet tavoitteen saavuttamiseksi tulevat kalliimmiksi ja vaikeammin ennakoitaviksi vuosi vuodelta.

Hallitusohjelmassa sovittu liikennepolttoaineiden 250 miljoonan euron veronkiristys toteutetaan kokonaisuudessaan elokuussa 2020. Parafiinisen dieselöljyn 120 miljoonan euron veronalennus poistetaan asteittain. Toimenpidettä olisi ollut järkevää tarkastella yhdessä muiden toimenpiteiden kanssa osana liikenteen verotuksen uudistusta. Veronkorotusten siirtyminen maantiekuljetusten hintoihin tulee lisäämään kaupan ja teollisuuden kustannuksia. Pitkien etäisyyksien takia tämä kiritys tulee vaikuttamaan haitallisesti Suomen kilpailukykyyn.

KESKUSKAUPPAKAMARI

Juho Romakkaniemi
Toimitusjohtaja

Päivi Wood
Johtava asiantuntija, elinkeino- ja liikennepolitiikka