Muistio

Tiina Haapasalo
Yrittäjyys ja elinkeinopolitiikka

13.10.2020

HE 146/2020 vp Valtion talousarvio vuodelle 2021

Eduskunnan Valtiovarainvaliokunnan liikennejaostolle

Liikenneväylien rahoitus

Liikenneväylien rahoitus on jatkuvasti tärkeä aihe yritystoiminalle Suomessa. Tällä hallituskaudella tehty perusväylänpidon tasokorotus sekä investointien lisääminen koronapandemiasta elpymiseen rakentavat pitkäjänteisiä kestävän kasvun näkymää yritysten toimintaympäristölle.

Perusväylänpidon rahoitus vuodelle 2021 on 1,36 mrd.€. Tämä on lähelle 1,4 mrd.€ tasoa, joka valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa on asetettu tavoitteeksi. Rahoituksen taso vastaa hyvin elinkeinoelämän tarvetta. Korjausvelan kasvu voidaan kääntää pidemmällä aikavälillä laskuun ja tehdä lukuisia pieniä parannuksia liikenneväylillä.

Liikenneverkkoon investoidaan 422 miljoonaa euroa, elinkaarihankkeisiin käytetään 116 miljoonaa ja maa-alueiden hankintaan 35 miljoonaa euroa, joka on yhteensä lähes 600 miljoonaa euroa.

Uusina käynnistyviä hankkeita ovat mm. Helsinki-Riihimäki rataosuuden parantamisen 2. vaihe pääradalla. Espoon kaupunkiradan rakentaminen ja Turun ratapihan kehittäminen ovat osa Turun suunnan yhteyksien parantamista. Kasvukeskusten välisten nopeiden junayhteyksien rakentamisessa voidaan hyödyntää EU-rahoitusta. Raideliikenteen tavarakuljetuksia edistämiseksi on myös käynnissä useita hankkeita.

Pääteiden parantamista jatketaan lukuisilla hankkeilla, nyt käynnistyy valtatie nelosen parantaminen Äänekosken ja Viitasaaren välillä. Kemia-Ajoksen meriväylän syventäminen ja Saiman kanavan sulkujen pidentäminen luovat edellytyksiä meri- ja sisävesiliikenteelle, joilla on myös kauaskantoisia vaikutuksia liikenteen päästöjen vähentämisessä.

Lisäksi valtionavustukset kunnille raitioteiden, kävely- ja pyöräilyinfran ja joukkoliikennettä edistävän infran kustannuksiin ovat tänä vuonna 170 miljoonaa euroa ja ensi vuonna 85 miljoonaa euroa.

Tässä yhteydessä on syytä todeta, että tieliikenne tuottaa valtiolle noin kahdeksan miljardia euroa verotuloja vuosittain, joista noin neljäsosa palautuu liikennejärjestelmän ylläpitoon ja kehittämiseen.

12 vuoden liikennejärjestelmäsuunnitelma

Elinkeinoelämä on esittänyt valtion liikenneväylien investointirahoituksen nostamista 600 miljoonan euron vuositasolle pitkäjänteisesti valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa.

Parlamentaarinen työryhmä on esitellyt syyskuussa suunnitelmaluonnoksen ja siinä yhteydessä rahoituspainotukset seuraavan kahdentoista vuoden ajalle. Suunnitelmakauden puolivälistä lähtien painotus kasvaisi kuntien saamien avustusten ja palvelujen sekä MAL-sopimusten rahoittamiseksi. Kuntien tarpeisiin tehty rahavaraus ylittää selvästi valtion liikenneverkolle varattavan kehittämispanostuksen.

Elinkeinoelämä on huolissaan pääväylien rahoituksesta pitkällä aikavälillä. Pääteiden akuutti parantamistarve on 2–3 miljardia euroa, päärautojen 1,5–2 miljardia. EK toivoo, että suunnitelman rahoitustasoa kasvatetaan vastaamaan valtion pääliikenneverkon kehittämistarpeita ja liikenteen kysyntää. Lisäksi on tärkeää, että suunnitelmassa kuvataan yritystoiminnalle riittävällä tarkkuudella, miten pääliikenneverkkoja konkreettisesti parannetaan.

Liikenteen verotus ja päästöjen vähentäminen

Liikenne- ja logistiikka-ala on sitoutunut liikenteen päästöjen puolittamiseen vuoteen 2030 mennessä ja julkaissut tiekartan tarvittavista toimenpiteistä. Tiekartan mukaan liikenteen päästövähennykset voidaan saavuttaa ilman veronkorotuksia tai polttoaineen myynnin rajoittamista.

Liikenteen verotasoilla ja veromuutoksilla on suuri merkitys elinkeinoelämän kilpailukyvyille ja kotitalouksille. Yrityksiä on hämmentänyt liikenne- ja viestintäministeriön medialle esittämät tiedot merkittävien polttoaineveron korotusten tarpeesta tai polttoaineen myynnin rajoittamisesta päästökappamekanismilla. Valtiovarainministeri on ollut aloitteellinen kilometriverotukseen siirtymiseksi.

Liikenteen päästövähennystavoite on kunnianhimoinen, ja tärkeintä on valmistella huolella etenemispolku ja toimia, jotka edistävät teknologianeutraalisti ja kilpailukykyä ylläpitäen tavoitteen saavuttamista. Työllisyyttä ja kasvua turvaa parhaiten sellainen valmistelu, mikä tehdään yhdessä elinkeinoelämän kanssa.

Väylämaksun puolitus

Hallitus sopi syyskuun budjettiriihessä, että väylämaksun puolitusta jatketaan vuoden 2023 loppuun saakka. Hallitus antoi kuiteinkin tässä vaiheessa lakiesityksen puolituksen jatkamisesta vain vuoden 2021 loppuun saakka. Väylämaksun puolituksen jatkaminen kerralla kolmella vuodella myös lainsäädäntöön olisi parempi käytäntö kuin tehdä vain seuraavaa vuotta koskeva päätös. Se antaisi näkymän väylämaksun tasosta vuoden 2023 loppuun saakka ja tuo osaltaan ennakoitavuutta ulkomaankauppaa käyville yrityksille. Pidemmällä juoksulla väylämaksusta on luovuttava Suomen kilpailukyvyn parantamiseksi, koska logistiikkakustannukset ovat Suomen sijainnin vuoksi verrokkimaita korkeampia.