Liikennejaosto

Eduskunta

Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2021 (HE 146/2020 vp)

Eduskunnan liikennejaostossa on käsiteltävänä Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2021 (HE 146/2020 vp). Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:ltä on pyydetty kirjallista asiantuntijalausuntoa teemoista Talousarvioesitys liikenneverkon ja kuljetusketjujen toimivuuden ja elinkeinoelämän kilpailukyvyn edistämisessä ja Väyläverkon kipupisteet elinkeinoelämän näkökulmasta. SKAL esittää lausuntonaan seuraavaa.

Suomessa kuljetettiin maanteiden tavaraliikenteessä 85 % tavaratonneista ja 65 % tonnikilometreistä vuonna 2018. Vastaavasti rautateiden osuus oli 13 % tavaratonneista ja 28 % tonnikilometreistä. Maanteiden tavaraliikenne on kiistatta keskeisin kuljetusmuotomme tavaravirroille. Rautateiden osuus EU-vertailussa on jo korkealla tasolla, eikä sen lisääminen ole järkevää ohuiden tavaravirtojen johdosta. Tämä tavaravirtojen jakauma tulee ottaa huomioon tiestöä painottaen, kun kohdistetaan varoja väylien kunnossapitoon ja investointeihin.

SKAL on huolissaan erityisesti väylien kehittämisrahoituksen kohdentumisesta. Vuoden 2021 talousarvioesitykseen sisältyy uutena tiehankkeena vain vt 4 Äänekoski - Viitasaari -tieosuuden kehittäminen. Väyläverkon kipupisteisiin koskevana asiana SKAL esittää, että HCT kaluston paremman hyödyntämisen kannalta tarpeelliset ns. pullonkaulat hoidetaan kuntoon, ja tämä vaatii 40 miljoonan euron lisärahoitusta. Pituuden kasvattaminen 34,5 metriin edellyttää liittymien korjaamista, jotta pitkillä yhdistelmillä on mahdollista ja turvallista liikkua niillä reiteillä, joilla lisäpituutta halutaan hyödyntää.

Tiestön kunnolla on suuri merkitys hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä. Tienpinnan epätasaisuus ja päällystevauriot lisäävät polttoaineenkulutusta erityisesti raskaassa liikenteessä, jossa vierintävastuksen merkitys kulutukseen on suuri. Myös talvikunnossapidolla on suuri vaikutus polttoaineenkulutukseen ja päästöihin. Tienpintojen paremmalla kunnolla sekä oikea-aikaisella talvikunnossapidolla voidaan alentaa maantieliikenteessä syntyviä hiilidioksidipäästöjä kuorma- ja linja-autoilla jopa 5 prosentilla.

Tänä vuonna tiestön kunnossapitoon osoitetulla rahoituksella voidaan päällystää yli 4000 km. Määrä on merkittävä edellisiin vuosiin verrattuna, ja se osaltaan pysäyttää noin 2,8 miljardin euron suuruisen väylien korjausvelan kasvun tänä vuonna. Jotta korjausvelka ei uudelleen kääntyisi kasvuun, SKAL pitää tärkeänä, että tiestön kunnossapitoon osoitetaan myös vuodelle 2021 vähintään se rahoitus, joka tieverkolla tarvitaan 4000 kilometrin päällystämiseen, hyvään talvihoitoon ja muuhun kunnossapitoon. Talousarvioesityksessä vuodelle 2021 perusväylänpitoon osoitettua määrärahaa esitetään pienennettäväksi 4 %:lla tämän vuoden varsinaisesta talousarvioesityksestä. SKAL esittää, että perusväylänpitoon suunniteltua rahoitusta ei pienennetä.

Vuoden 2021 budjettiehdotus perustuu viennin toimintaedellytysten turvaamiseen muun muassa alentamalla teollisuuden käyttämän sähkön verotus EU-minimiin. Sen sijaan verolinjauksissa ei huomioida lainkaan maantiekuljetusten merkitystä viennin kilpailukykyyn. Suomen tavaraliikenne perustuu pitkiin ja painaviin ajoneuvoyhdistelmiin, pääasiallinen käyttövoima vielä pitkälle tulevaisuuteen on diesel. Dieselin verorasitusta tulee alentaa tavaraliikenteessä ammattidieselin eli polttoaineveron palautusjärjestelmän avulla.

Kymmenessä vuodessa dieselin polttoaineveroa on korotettu yhteensä yli 60 prosenttia. Elokuussa 2020 tuli voimaan korotus, joka nosti kuljetuskustannuksia Suomessa lähes 80 miljoonalla eurolla vuodessa. Veronkorotus tuli pahimpaan mahdolliseen aikaan koronatilanteen ja matalasuhdanteen jatkuessa. Kyseinen veronkorotus valmisteltiin syksyllä 2019 täysin erilaisessa taloustilanteessa, missä Suomi nyt on. Polttoaineveron korotus hidastaa Suomen taloudellista elpymistä ja vientiämme. Koronakriisi on ajanut yrityksiä ahtaalle, ja sen vuoksi korotus oli ajankohdaltaan erityisen haitallinen.

Hallitus on esittämässä myös parafiinisen dieselin veronkorotusta. SKAL:n arvion mukaan kuljetusyritysten verotaakka kiristyisi korotuksen myötä Suomessa noin 60 miljoonalla eurolla vuodessa. Parafiinisen dieselin veronkorotus on haitallinen myös ympäristösyistä. Vuonna 2019 kaikkiaan 77 % kulutetusta dieselöljystä on ollut laadultaan parafiinista. Parafiininen diesel vähentää haitallisia lähipäästöjä ja parantaa ilmanlaatua. Ammattiliikenteen kuorma-autojen keski-ikä on noin 10 vuotta, eikä vanhassa kuljetuskalustossa ole sellaista tekniikkaa, joka korvaisi polttoaineen laadulla saavutettavan lähipäästöjen vähennyksen. Veronkorotus on ristiriidassa liikenteen päästövähennystavoitteiden kanssa, kun se kohdistuu myös ympäristöystävälliseen, jätteistä ja tähteistä valmistettuun uusiutuvaan dieseliin, joka on laadultaan parafiinista.

SKAL esittää, että näiden vientimme kustannustaakkaa lisäävien veronkorotusten vaikutuksia lievennetään ottamalla käyttöön hallitusohjelmassa linjattu ammattibiodiesel. Kyse on monessa EU-maassa käytössä olevasta veronpalautusjärjestelmästä, jolla alennetaan tavaraliikenteessä käytettävän dieselin verotusta palauttamalla polttoaineveroa kuljetusyrityksille. Ammattidieselin avulla kuljetuskustannukset alenevat parantaen elinkeinoelämän kilpailukykyä.

Uusiutuvan polttoaineen käyttö lisääntyy jakeluvelvoitteella, jonka myötä vuoteen 2030 mennessä uusiutuvan osuus kasvaa 30 %:iin myytävästä polttoaineesta. Ruotsissa kannustetaan asiakkaita valitsemaan uusiutuva polttoaine veromallilla, jossa uusiutuva polttoaine vapautetaan polttoaineverosta silloin, kun sitä käytetään korkeasekoitteisena vuotuisen jakeluvelvoitteen päälle. Tämän mallin avulla Ruotsista on tullut Euroopan johtava maa uusiutuvan polttoaineen käyttäjänä. SKAL on yhdessä Nesteen kanssa esittänyt Suomeen samaa mallia, joka vähentää varmuudella kokonaispäästöjä. Yhdistettynä ammattibiodieseliin malli keventäisi logistiikkakustannuksia ja mahdollistaisi maanteiden tavaraliikenteessä nopean siirtymän lähes päästöttömään liikenteeseen.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Iiro Lehtonen	Ari Herrala
toimitusjohtaja	edunvalvontajohtaja