Outi Nietola 19.10.2020 96/20/L/A

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

Asia: HE 146/2020 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2021

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. Vientiin tuotannosta menee yli 70 %, ja merikuljetusten osuus viennistä on yli 90 %.

Hallituksen esitys vuoden 2021 talousarvioksi sisältää perusväylänpidon momentilla 300 miljoonan euron lisärahoituksen korjausvelan vähentämiseksi. Ehdotus on erittäin kannatettava. Lisärahoituksella on vuodesta 2016 lähtien saatu pysäytettyä tiestön korjausvelan kasvu, kunnostettu siltoja ja poistettu rataverkon pullonkauloja metsäteollisuudelle tärkeillä yhteysväleillä. Talousarvioesityksen kehittämishankkeissa on myös mukana useita metsäteollisuuden kuljetuksia sujuvoittavia hankkeita, kuten Saimaan kanavan sulkujen pidentäminen.

On myönteistä, että talousarvioesityksessä nostetaan esille erityisesti elinkeinoelämän tarpeiden huomioon ottaminen korjausvelan kasvun hillitsemisessä ja väylien kunnon turvaamisessa. Metsäteollisuus on tehnyt yhteistyötä Väyläviraston ja ELY-keskusten kanssa toimialalle kriittisten kunnossapitokohteiden tunnistamisessa ja valmis ao. yhteistyöhön jatkossakin. Toimiala on myös ollut 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. Kiertoteille joutuminen lisää kustannuksia, viivästyttää kuljetuksia ja lisää polttoaineen kulutusta ja päästöjä. Väyläviraston vuonna 2019 valmistuneen selvityksen mukaan päällysteiden epätasaisuus voi vierintävastuksen kasvun myötä nostaa polttoaineen kulutusta 10 %. Teiden kunnon parantaminen vähentää päästöjä jopa 5 %, raskaalla liikenteellä vielä enemmän. Lisäksi tiegeometrian parantaminen vähentää päästöjä parhaimmillaan 20 %. Väylien kunnossapito tuleekin nähdä ympäristötekona.

Yksityisteiden kunnossapitoon ja parantamiseen esitetään 13 miljoonaa euroa vuonna 2021, kun vuonna 2020 yksityistieavustusten taso oli 20 miljoonaa euroa. Suunta on väärä ja vaatii muutosta. Riittävä rahoitustaso olisi 40 miljoonaa euroa vuodessa.

Liikenneväylien riittävä rahoitus mahdollistaa myös ajoneuvokaluston mittojen ja massojen kehittämisen. Vuonna 2013 tehdyn mitta- ja massauudistuksen myötä puutavarakuljetuksiin käytettävä kalusto on uusiutunut 68- tai 76-tonniseksi.

Outi Nietola 19.10.2020 96/20/L/A

Vuonna 2019 voimaan tullut yhdistelmien enimmäismittojen pidennys 34,5 metriin hyödyttää hake- ja tuotekuljetuksia. Raakapuukuljetuksiin pelkkä yhdistelmien pituuden kasvattaminen ei tuo toivottuja ympäristö- ja tehokkuushyötyjä. Yli 76-tonnisen kaluston kokeiluissa (nk. HCT, high capacity transport -kokeilut) on todettu 84-104 -tonnisten puutavarayhdistelmien vähentävän vuotuista polttoaineen kulutusta ja hiilidioksidipäästöjä 5–20 % per kuljetettu tonni. Tierasitusta voidaan alentaa 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-kuljetuskäytävät).

Raakapuun terminaaliverkoston rahoitus tulee varmistaa. 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.

Metsäteollisuudelle 1.8.2020 voimaan tullut dieselveron korotus tarkoittaa yli 20 miljoonan euron vuotuista lisäkustannusta vuodesta 2021 alkaen, ja yli 8 miljoonan euron kustannusnousua jo vuonna 2020. Vuoden 2021 talousarvioesityksessä työkone- ja lämmityspolttoaineille on ehdotettu 105 euron kiristystä. Noston vaikutus metsäteollisuudelle on vuositasolla noin 3 miljoonaa euroa. Em. veronkorotusten yhteisvaikutus metsäteollisuuteen on jo yhdessä vuodessa enemmän kuin vuosien 2012-2018 aikana tehtyjen korotusten yhteensä. Esillä on myös parafiinisen dieselöljyn laatuporrastuksen ja etanolidieselin lähipäästöalennuksen poisto. Ehdotusten vaikutus metsäteollisuuteen on auki, mutta ne voivat lisätä kustannuksia entisestään.

Polttoaineverojen korotukset lisäävät teollisuuden kustannusrasitetta ja heikentävät teollisuuden kilpailukykyä. Korvaavaa vaihtoehtoa tiekuljetuksille ei ole, polttoaineveron korotukset eivät vähennä kuljetustarvetta eivätkä päästöjä.

Myönteistä on, että väylämaksujen puolitus jatkuu vuonna 2021 ja puolitusta ehdotetaan jatkettavan vuoden 2022 loppuun. Tavoite tulisi kuitenkin olla väylämaksujen pysyvä poisto ja jäänmurron rahoittaminen valtion budjetista.

Metsäteollisuus ry

Timo Jaatinen
toimitusjohtaja