Alina Koskela 21.5.2021 51/21/L/A

Valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto
kaisa.iso-sipila@eduskunta.fi

Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021-2032, VNS 2/2021 vp

Pyydettynä lausuntona **Valtioneuvoston selonteosta valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021-2032** Metsäteollisuus ry toteaa seuraavaa:

Metsäteollisuus on pitänyt työssä tärkeänä vientiteollisuuden kilpailukyvyn edistämistä. Toimialan keskeisiä tavoitteita Liikenne12-suunnitelmalle ovat:

- väylien kunnossapitorahoituksen pitkäjänteisyys ja riittävä taso
- alemman asteisen tiestön merkityksen ymmärtäminen osana vientikuljetusketjua
- väylien kunnon ja suuremman kaluston merkitys päästöjen vähentämisessä
- tavaraliikenteen tarpeiden ja vientiteollisuuden kilpailukyvyn merkityksen tunnistaminen.

1 Väylärahoituksen suunniteltu rahoitustasonosto säilytettävä

Liikenne12-suunnitelman keskeisimpiä tavoitteita on ollut pitkäjänteisyys ja toimivan liikenneinfrastruktuurin edellyttämän rahoituksen vakiinnuttaminen yli hallituskausien. Metsäteollisuus on pitänyt hallitusohjelman mukaista 300 miljoonan euron pysyvää vuotuista lisärahoitusta väylien kunnossapitoon suunnitelman onnistumisen kivijalkana.

Hallituksen kehysriihipäätös leikata 110 miljoonaa euroa liikenne- ja viestintäministeriön määrärahoja pysyvästi vuodesta 2023 lähtien uhkaa heikentää merkittävästi liikennepolitiikan ja infrainvestointien pitkäjänteisyyttä peräänkuuluttavaa suunnitelmaa. Erityisen kipeästi leikkaukset osuvat vuosiin 2023 – 2024, joiden rahoitustaso on jo alun perin koko suunnittelukauden alin.

Metsäteollisuus on huolestunut väylien kehittämisrahoituksen leikkautumisen vaikutuksista elinkeinoelämän tarpeiden huomioimiseen väyläverkolla. Metsäteollisuus katsoo, että valtion korjausvelkaa on säästöpaineista huolimatta vähennettävä koko väyläverkolta, myös alemmalta tie- ja rataverkolta.

Metsäteollisuus korostaa, että hallitusohjelman mukainen pysyvä 300 miljoonan euron vuotuinen lisärahoitus väylien kunnossapitoon on välttämätön edellytys korjausvelan vähentymiselle ja väyläverkon kehittämiselle myös elinkeinoelämän tarpeita vastaavaksi.

Alina Koskela 21.5.2021 51/21/L/A

2 Metsäteollisuuden vientikuljetukset edellyttävät rahoitusta alempiasteiselle väyläverkolle

Jokainen metsäteollisuuden vientikuljetus on saanut alkunsa alempiasteiselta väyläverkolta. Vaikka nämä väylät ovat pääväyliä vähäliikenteisempiä, niillä kulkevalla lastilla on iso merkitys Suomen kansantaloudessa. Metsäteollisuuden osuus Suomen tavaraviennin arvosta on noin 18 prosenttia ja vuonna 2020 tuotteita vietiin yhteensä 10,4 miljardilla eurolla.

Metsäteollisuus katsoo, että säästöpaineista huolimatta rahoituksesta alempiasteiselle väyläverkolle ei voida tinkiä. Metsäteollisuus tekee pitkäjänteistä työtä vastatakseen puupohjaisten tuotteiden kysyntään globaaleilla markkinoilla. Vienti ja sen kasvu edellyttävät, että alempiasteista tie- ja rataverkkoa voidaan tehokkaasti ja sujuvasti hyödyntää raaka-ainekuljetuksiin. Alempiasteisen väyläverkon rahoituskohteista on päätettävä elinkeinoelämän tarpeiden pohjalta ja yhteistyössä yritysten kanssa.

Myös yksityisteiden tienpidon valtionavustusten avustusprosenttia ja esitettyä määrärahatasoa 25 miljoonaa euroa/vuodessa vuosina 2023-2032 ei tule leikata. Valtaosa metsäteollisuuden puuraaka-aineesta sijaistee yksityisteiden varrella, joiden kunnolla ja kunnossapidolla on ratkaiseva merkitys raaka-ainehankinnan kuljetusketjussa. Metsäteollisuus katsoo, että yksityisteiden todellinen rahoitustarve olisi esitettyäkin suurempi, yhteensä 40 miljoonaa euroa vuodessa.

3 Merikuljetusten toimintavarmuus turvattava

Metsäteollisuus katsoo, että Liikenne12-suunnitelman toimenpiteet talvimerenkulun kehittämiseksi ja sen rahoitustason nostamiseksi suunnittelukauden lopussa tulee toteuttaa täysimääräisinä. Metsäteollisuus esittää, että jäänmurtokapasiteetin mitoittamisessa lähtökohdaksi otetaan palvelutaso, jolla turvataan häiriöttömät kuljetukset myös vaativina jäätalvina.

Metsäteollisuus on täysin riippuvainen merikuljetuksista, joita ei voi korvata muilla kuljetusmuodoilla jo niiden merkittävän volyymin takia. Merikuljetusten häiriintyminen pahimmillaan johtaa tuotantolaitosten alasajoon, jolloin taloudelliset menetykset ovat mittavia, puhumattakaan luotettavan toimittajan maineen tahriintumisesta vientimarkkinoilla. Viennin lisäksi myös tuonnin toimitusvarmuus on tärkeää.

4 Toimiva väyläverkko voi mahdollistaa kilpailukykyä

Metsäteollisuuden vientikuljetusten toimivuus riippuu keskeisesti väylien kunnosta ja kunnossapidosta. Kiertoteille joutuminen kasvattaa logistiikan kustannuksia, polttoaineen kulutusta ja päästöjä. Väyläverkko tulisikin nähdä kilpailukykyä mahdollistavana tekijänä.

Suomessa on jo nyt yksi Euroopan kireimmistä dieselveroasteista, mikä heikentää metsäteollisuuden logistista kilpailukykyä suhteessa keskeisiin kilpailijamaihin. Lisäksi tällä hetkellä vientikuljetusten eri osiin kohdistuu merkittäviä kustannuspaineita, jotka uhkaavat pidentää Suomen logistista takamatkaa entisestään.

Valtiovarainministeriön ehdotus liikenteen verotuksen uudistamiseksi kasvattaisi metsäteollisuuden kustannuksia vuosittain jopa 120 miljoonaa euroa. Lisäksi valmistelussa on kansallinen tieliikenteen päästökauppajärjestelmä, jonka vaikutuksista vientiteollisuuden suhteelliseen kilpailukykyyn ei vielä ole tiedossa. Samaan aikaan Euroopan unionin päästövähennystavoitteet liikennesektorilla toteutetaan useiden lainsäädäntöaloitteiden kautta, ml. kytkemällä liikenne osaksi EU:n päästökauppajärjestelmää.

Metsäteollisuus katsoo, että vientikuljetusten kustannusten lisäämisen sijaan tulisi vakavasti etsiä keinoja liikenteen kustannusten alentamiseksi. Väyläverkko tulee nähdä kilpailukykyä edistävänä tekijänä ja sen kunnosta ja kehittämisestä tulee pitää huolta elinkeinoelämän tarpeita vastaavasti.

Metsäteollisuus ry



Timo Jaatinen
toimitusjohtaja