Liikenne- ja viestintävaliokunta

Eduskunta

Lausunto Valtioneuvoston selonteosta julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2022—2025 (VNS 3/2021 vp)

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnassa on käsiteltävänä Valtioneuvoston selonteko julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2022—2025 (VNS 3/2021 vp). Valiokunta on pyytänyt kirjallista asiantuntijalausuntoa Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:ltä, joka esittää lausuntonaan seuraavaa.

Tiestön kunto ja valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma

Julkisen talouden suunnitelma toimii valtakunnallisen liikennejärjestelmä-suunnitelman raamina ensimmäisten suunnitelmavuosien osalta. SKAL pitää sinällään hyvänä valtakunnallisen 12-vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimista. SKAL kuitenkin toteaa, että suunnitelmassa on puutteita mm. rahoituksen kohdentamisen ja määrän osalta. Perusväylänpidon vuotuinen määräraha, keskimäärin 1,3 miljardia euroa, ja väyläverkon kehittämisen vuotuinen määräraha, keskimäärin 344 miljoonaa euroa, eivät tule riittämään korjausvelan vähentämiseksi. SKAL esittää määrärahoihin tuntuvaa tasokorotusta ja sen kohdistamista pääosin tiestöön.

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.

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa painopiste on rataverkossa. Kehittämisrahasta 45 % kohdistuu tieverkolle ja 51 % raiteille. SKAL katsoo, että tällainen rahanjako ei ole perusteltua elinkeinoelämän ja tavaraliikenteen tarpeiden kannalta. edelleenkään ole perusteltua elinkeinoelämän ja tavaraliikenteen tarpeiden kannalta.

Lisäksi uusissa kehittämisinvestoinneissa maanteiden osuus on edellä mainittuakin pienempi ja tilannetta synkentää entisestään kehysriihessä tehty päätös kohdentaa julkisen talouden suunnitelman 2022 – 2025 osalta 110 miljoonan euron menoleikkaus väyläverkon kehitykseen. SKAL ei pidä tehtyä menoleikkausta perusteltuna.

SUOMEN KULJETUS JA LOGISTIIKKA SKAL RY
Finlands Transport och Logistik SKAL rf | Finnish Transport and Logistics SKAL
Nuijamiestentie 7
FI-00400 Helsinki
T +358 9 478 999
F +358 9 587 8520
skal@skal.fi
Y-0202176-1
WWW.SKAL.FI
www.skal.fi/sv | www.skal.fi/en

Tilanne on vääristynyt myös perusväylänpidon osalta rautateiden hyväksi. SKAL pitää vuosien 2023-2024 notkahdusta määrärahatasossa suurena riskinä korjausvelan vähentämiselle. SKAL edellyttää, että tavoitteeksi on asetettava korjausvelan poistaminen kokonaan.

Liikenteen päästövähennykset

Tiestön kunnolla on suuri merkitys hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä. Tiepäällysteen epätasaisuus, päällystevauriot ja urautuminen lisäävät merkittävästi polttoaineenkulutusta. Polttoaineenkulutuksen kasvu johtuu huonokuntoisen ja karkean tien pinnan aiheuttamasta suuremmasta vierintävastuksesta sekä epätasaisen pinnan aiheuttamasta ylimääräisestä hidastusten ja kiihdytysten tarpeesta. Tienpinnan epätasaisuus ja päällystevauriot lisäävät polttoaineenkulutusta erityisesti raskaassa liikenteessä, jossa vierintävastuksen merkitys kulutukseen on suuri.

Myös talvikunnossapidolla on suuri vaikutus polttoaineenkulutukseen ja päästöihin. Sohjoinen tienpinta saattaa jopa kaksinkertaistaa yhdistelmäajoneuvon polttoaineenkulutuksen.

Vuosi sitten julkaistun liikenne- ja kuljetusalan vähäpäästöisen liikenteen tiekartan mukaan tienpintojen paremmalla kunnolla sekä oikea-aikaisella talvikunnossapidolla on arvioitu voitavan alentaa maantieliikenteessä syntyviä hiilidioksidipäästöjä henkilöautoilla 2,0 prosentilla, pakettiautoilla 2,5 prosentilla ja kuorma- ja linja-autoilla 5,0 prosentilla. Liikenteen CO2-päästöjen määrä voisi vähentyä tällöin vuoden 2030 tasolla noin 123 000 tonnilla. Tämä määrä on merkittävä, sillä se on noin 8,6 % vuoden 2030 liikenteen päästövähennys-tavoitteen saavuttamiseksi tarvittavasta säästöpotentiaalista.

Valtioneuvoston periaatepäätöksen mukaisessa fossiilittoman liikenteen tiekartassa tiestön vaikutusta päästövähennyksiin ei ole huomioitu lukuun ottamatta vähäliikenteisten teiden päällystämistä. SKAL edellyttää, että päästövähennyksiin on huomioitava liikenteen sujuvuuden parantaminen koko tieverkolla. Tasaisempi tien pinta ja talvikunnossapidon parantaminen edellyttävät merkittävää lisäystä tien kunnossapidon rahoitukseen, kuten jo edellä mainittiin. Samalla parannetaan liikenneturvallisuutta ja vähennetään ajoneuvojen huolto- ja polttoainekustannuksia merkittävästi.

Liikenteen verotus

Maanteiden tavaraliikenteen vuotuinen liikevaihto on yli 6 miljardia euroa, josta verojen ja veroluonteisten maksujen osuus on lähes puolet. Maanteiden tavaraliikenne kuluttaa dieselpolttoainetta noin 1,3 miljardia litraa vuodessa ja polttoainekustannusten osuus kuorma- ja pakettiautoliikenteen kokonaiskustannuksista on keskimäärin 22 prosenttia. Liikenteen veropäätöksillä ja erityisesti liikennepolttoaineiden verotuksella on suuri vaikutus toimialan kustannuskilpailukykyyn ja sitä kautta koko Suomen logistiikkakustannuksiin. Yksi sentti veroa lisää dieselpolttoaineen hintaan tarkoittaa 13 miljoonan euron vuotuisia lisäkustannuksia tavaraliikenteeseen.

Suomi on viennistä riippuvainen maa, jolla on eniten maantiekuljetuskilometrejä Euroopassa väkilukuun suhteutettuna. Kuljetuskustannuksemme kuuluvat tällä hetkellä Euroopan korkeimpiin. Tavaraliikenteestä noin kaksi kolmasosaa kulkee raskaimmissa ajoneuvoyhdistelmissä, joihin ei tällä hetkellä ole tarjolla vaihtoehtoisia käyttövoimia. Raskas liikenne kulkee vielä pitkään dieselillä.

Liikenteen verotuksen uudistamista selvittäneen työryhmän loppuraportissa hahmotellaan dieselpolttoaineeseen massiivista veronkorotusta. Dieselöljyn verotasoa korotettaisiin asteittain yhteensä 37 senttiä litralta. Tämä nostaisi maanteiden tavaraliikenteen kustannuksia noin 510 miljoonalla eurolla vuodessa. Lisäksi polttoaineverot sidottaisiin indeksiin. Elinkeinoelämän ja logistiikan näkökulmasta esitys on kestämätön.

Nykyisessä veromallissa dieselin vero on 25,95 senttiä bensiiniä edullisempi litraa kohden. Siitä huolimatta Suomessa on yksi EU:n korkeimmista dieselin polttoaineveroista. Tätä eroa kutsutaan työryhmän raportissa dieselin verotueksi, ja sitä esitetään poistettavaksi. SKAL suhtautuu erittäin kriittisesti siihen, että dieselin vero korotettaisiin bensiinin tasolle raportin esittämällä tavalla. Kyseessä ei ole verotuki vaan elinehto tavaraliikenteelle. Muutoksen jälkeen Suomi verottaisi dieseliä yli 20 senttiä enemmän litraa kohden kuin yksikään toinen EU:n jäsenvaltio. Ehdotettujen veronkorotusten sijaan SKAL esittää, että Suomen kilpailukykyä parannetaan ottamalla käyttöön ammattidiesel.

SKAL haluaa lisäksi kiinnittää huomiota työryhmän loppuraportissa mainittuun liikenteen käyttövoimien muutoksesta aiheutuvaan 1,7 miljardin euron verotulojen vähenemiseen. SKAL toteaa, viitaten valtiovarainministeri Matti Vanhasen loppuraporttia koskeviin kommentteihin, ettei valtion kassaan aiheutuvaa vajausta tule periä yksinomaan liikenteeltä.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Iiro Lehtonen
toimitusjohtaja

Ari Herrala
edunvalvontajohtaja