5.10.2022

**Liikenne- ja viestintävaliokunta**
**Eduskunta**

**Lausunto, HE 154/2022 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2023**

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt kirjallista lausuntoa hallituksen esityksestä eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2023. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry esittää lausuntonaan seuraavaa.

Suomessa kotimaan tavaraliikenteestä kuljetettiin maanteillä 90 % tavaratonneista ja 75 % tonnikilometreistä vuonna 2020. Maanteiden tavaraliikenne onkin kiistatta keskeisin kuljetusmuotomme ja sen rooli on kuljetusmuotojen välisessä työnjaossa viime vuosina kasvanut.

Eurooppalaisessa mittakaavassa tarkasteltuna Suomessa on varsin ohuet liikenne- ja kuljetusvirrat sekä pitkät etäisyydet keskeisille Euroopan markkina-alueille. Pitkälti juuri sijaintimme vuoksi suomalaisten yritysten logistiikkakustannukset ovat suuremmat kuin monissa kilpailijamaissa. Siksi logistiikka- ja kuljetusalan tehokkuudella on hyvin suuri merkitys koko Suomen elinvoimalle ja kilpailukyvylle. Sijaintimme synnyttää meille selvän logistisen takamatkan, joka on kyettävä taklaamaan tehokkaasti toimivalla liikennejärjestelmällä. Tämä takamatka on vain kasvanut viime aikoina mm. Ukrainan sodan, sen seurausten ja vallitsevan maailmantilanteen myötä. Venäjän rajan sulkeutuminen muuttaa osin eurooppalaisia tavaravirtoja ja heikentää logistista asemaamme. Suomessa tulisikin kiinnittää nyt entistä enemmän huomioita logistiseen kilpailukykyymme, kun samanaikaisesti alan kustannukset ovat nousussa.

## Väylänpidon rahoitusta vahvistettava

Valtion talous mm. Koronapandemian ja vallitsevan maailmantilanteen johdosta erittäin haastavassa tilanteessa ja tämä näkyy myös väylänpidon rahoituksessa ensi vuoden budjetissa. Toisaalta korona-aika sekä Ukrainan sota ja sen seuraukset ovat tuoneet vahvasti esille sen, kuinka laajasti yhteiskunta ja elinkeinoelämä ovat riippuvaisia toimivista kuljetuksista ja logistiikasta. Myös Suomen huoltovarmuuden kannalta kotimainen kuljetus- ja liikennesektori on yksi kriittisistä toiminnoista, ja onkin ensiarvoisen tärkeää huolehtia toimivasta liikenneverkosta ja -järjestelmästä liikkumisen ja kuljettamisen perustana.

Tiestön ylläpito tulee nähtävä investointina tulevaisuuteen eikä kulueränä, josta voidaan leikata tai jonka osalta voidaan kustannuksia siirtää tuleville vuosille. Monet ylläpitotoimenpiteet ovat joka tapauksessa välttämättömiä, kuten esim. siltojen korjaukset väylän liikennöinnin mahdollistamiseksi. Oikea-aikaisilla toimenpiteillä on säästettävissä merkittävästi rahaa ja samalla mahdollista taata turvallisempi ja kestävämpi liikenne. Esimerkiksi sillan oikea-aikainen korjaus maksaa kolmasosan sen täydellisestä uusimisesta. Nyt väylänpidon niukka rahoitus luo hyvin ristiriitaisen asetelman pitkän aikavälin suunnitelmien ja kunnianhimoisten liikenteen päästövähennystavoitteiden kanssa.

Perusväylänpitoon on osoitettu ensi vuodelle 1,290 mrd. euroa, josta perustienpitoon 667 milj. euroa. Syksyn budjettiriihessä perustienpidon rahoitusta lisättiin 45 miljoonalla eurolla VM:n elokuisesta budjettiehdotuksesta, joka oli 622 milj. euroa. Kuluvan vuoden talousarviossa perustienpitoon osoitettiin 723 milj. euroa eli ensi vuodelle rahoitus on 56 milj. euroa vähäisempi perustienpidon osalta.

Koska tiestön päivittäinen hoito (kuten lumenauraus ja liukkauden torjunta) turvataan koko tiestöllä eikä sen tasosta tingitä, mikä on täysin oikea linjaus, kuluu siihen vuosittain inflaatiosta johtuen enemmän rahoitusta. Tämä tarkoittaa samalla, että ylläpidosta ja korjauksista joudutaan tinkimään. Esimerkiksi päällystämisen osalta Väyläviraston ilmoittama kestävä taso olisi 4000 km. Tuon verran tulisi joka vuosi päällystää, jotta korjausvelka ei kasvaisi vuosi vuodelta, mutta ei vielä vähenisikään. Tämä 4000 km vuotuinen päällystemäärää tulisi määritellä ehdottamaksi vähimmäistasoksi, ja SKAL esittää, että liikenne- ja viestintävaliokunta kiinnittäisi tähän tärkeään yksityiskohtaan huomiota lausunnossaan.

Tämän vuoden päällystysmäärä tulee olemaan noin 2300 km. Ensi vuodelle rahoitusta on siis hieman vähemmän ja samaan aikaan inflaatio on kiihtynyt. Päällystämisen osalta puhutaan jopa 30…40 % kustannusnoususta. Tilanne on kestämätön Suomen tiestön kannalta.

Väyläverkon kehittämiseen on osoitettu ensi vuodelle 365,8 milj. euroa ja uusina väylähankkeina esitetään aloitettavaksi vain yksi hanke: Mt 8155 Poikkimaantien parantaminen Oulussa. Kyseessä on ajoyhteys Oulun satamaan ja Stora Enson tehtaille. Hanke tukee alueen elinvoimaa ja parantaa kuljetustehokkuutta.

Monilla tiestön parantamishankkeilla pystyttäisiin parantamaan Suomen kilpailukykyä tehostamalla kuljetuksia ja toisaalta tienpitotoimin olisi mahdollista vähentää myös päästöjä esimerkiksi poistamalla pistemäisiä nopeusrajoituksia, jotka aiheuttavat nopeuden vaihteluja ja mahdollistamalla näin mahdollisimman tasainen matkanopeus. Erityisen suuri huoli kohdistuu kuitenkin tällä hetkellä olemassa olevaan tiestöön.

Tienpidon rahoituksen taso on hälyttävä ja näkymä kunnon kehityksestä erittäin huolestuttava. SKAL esittikin jo budjettiriihen alla ja toistaa esityksen, että rahoitukseen tulee saada 300 milj.euron korotus, jotta kehityskulku yhä surkeammassa kunnossa olevaan tiestöön saadaan katkaistua. Tämä mahdollistaisi tienpidon jatkossa kestävällä tavalla. Lisäksi tarvittaisiin oma lisärahoituksensa tiestölle jo syntyneen merkittävän korjausvelan poistamiseen.

**Polttoaineverotusta ei saa enää kiristää, tarve ammattidieselille selvä**

Dieselpolttoaineen jyrkkä hinnannousu vuoden 2022 aikana on nostanut rajusti kuljetusyritysten kustannuksia. Alan kustannusnousu Tilastokeskuksen julkaiseman kuorma- ja pakettiautoliikenteen kustannusindeksin mukaan oli suurimmillaan 18,0 prosenttia kesäkuussa 2022. Enimmillään dieselöljyn hinnannousu on tänä vuonna ollut yli 60 prosenttia vuodessa.

Moni maa Euroopassa reagoi alkuvuoden aikana laskemalla määräaikaisesti polttoaineveroja. Suomi sen sijaan on korottamassa parafiinisen dieselöljyn veroa 2 snt. / l vuoden 2023 alusta lukien. Dieselöljyn kulutuksesta suurin osa on parafiinista, joten veronkorotus nostaa dieselöljyn hintaa. Tämä veronkorotus on täysin sopimaton aikaan, jolloin yritykset kamppailevat jyrkästi nousseiden energiakustannusten kanssa ja kilpailijamaat parantavat yritysten toimintaedellytyksiä polttoaineveroja laskelmalla.

SKAL esittää, että valtio tässä tilanteessa jättää jo säädetyn parafiinisen dieselöljyn veronkorotuksen tekemättä.

Lisäksi SKAL esittää, että liikenne- ja viestintävaliokunta lausunnossaan korostaisi ammattidieselin valmistelun tärkeyttä ja kehottaisi hallitusta vielä tällä hallituskaudella tuomaan eduskuntaan hallituksen esityksen ammattidieselin edellyttämästä lainsäädännöstä. Ammattidiesel tarvitaan mekanismina Suomeen viimeistään siinä vaiheessa, kun jakeluvelvoitteen määräaikainen alennus vuoden 2024 alussa päättyy nostaen oletettavasti huomattavasti dieselin hintaa. Lainsäädäntö tähän tarvitaan nyt, jotta vaadittavat järjestelmät ehditään rakentaa.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Anssi Kujala
toimitusjohtaja

Janne Kojo
yhteiskuntasuhteiden päällikkö