20.10.2023

Valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto

Eduskunta

Lausunto Hallituksen esityksestä eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2024 (HE 41/2023 vp)

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaostossa on käsiteltävänä Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2024 (HE 41/2023 vp). Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on saanut kutsun asiassa asiantuntijana kuultavaksi ja esittää lausuntonaan seuraavaa.

SKAL pitää hyvänä, että budjettiesitys alkaa toteuttaa hallitusohjelmaa tiestön rahoituksen ja polttoaineen hinnoittelun osalta, kun investointipakettia aletaan toteuttamaan ja polttoaineverotusta lasketaan.

Tiestön rahoitus

Maantiekuljetukset ovat keskeisin osa kuljetusjärjestelmää ja yleisin tavarankuljetuksen muoto. Noin 90 % tavarasta kuljetetaan kuorma-autolla. Maanteiden tavaraliikenne on kiistatta keskeisin kuljetusmuotomme tavaravirroille. Rautateiden osuus EU-vertailussa on jo korkealla tasolla, eikä sen lisääminen ole järkevää ohuiden tavaravirtojen vuoksi. Tämä tavaravirtojen jakauma tulee ottaa huomioon tiestöä painottaen, kun kohdistetaan varoja väylien kunnossapitoon ja investointeihin

Yleisyyteen vaikuttavat maantiekuljetuksen rooli muiden kuljetusmuotojen esi- ja jälkikuljetuksessa sekä Suomessa maantieteellisesti laajalle alueelle hajasijoittunut teollisuus ja asutus. Muihin kuljetusmuotoihin nähden maantiekuljetukset ovat helposti toteutettavia ja nopeita. Lisäksi ne mahdollistavat ovelta ovelle -kuljetukset.

SKAL pitää hyvänä, että hallitus varaa ohjelmassaan päätetyn investointiohjelman korjausvelkapaketista lähes puolet jo vuodelle 2024. Vaalikaudelle korjausvelan purkamiseen eli jo rapistuneiden teiden kunnostukseen päätetystä reilusta puolesta miljardista osoitetaan 250 miljoonaa euroa vuodelle 2024. Sillä ei vielä hoideta tiestön korjausvelkaa eikä päällystetä tarvittavia 4000 kilometriä, mutta se on askel oikeaan suuntaan.

Korjausvelka on jatkanut kasvuaan lähes koko 2000-luvun ja tieverkon korjausvelan määrä on jo 2,4 miljardia euroa. Kasvun pysäyttäminen edellyttäisi esimerkiksi vuosittain 4000 kilometrin päällystämistä. Koko hallituskaudelle on varattu 520 miljoonaa euroa.

SKAL on esittänyt korjausvelan hoitamiseen vuosittaista 300 miljoonan euron panostusta. On selvää, että tuleville vuosille tarvitaan vielä myös lisäpanostusta.

SKAL pitää hyvänä myös sitä, että hallitusohjelmaan sisältyvästä investointiohjelmasta osoitetaan jo nyt valtuuksia tieverkolle, mm. Vt 4:lle ja Vt 9:lle. Myös päätös edistää muiden hallitusohjelman investointiohjelmassa päätettyjen liikennehankkeiden suunnittelua nopeutetusti on hyvä. On tärkeää, että nyt tarkastellaan tiestömme tilaa.

Useimmat rahoitettavat kohteet ovat jo valmiiksi mietittyinä tieviranomaisilla. Tämä edistää myös SKALinkin esittämien sotilaallisen liikkuvuuden hankkeiden CEF-rahoituksen hakua

SKAL on kuitenkin huolissaan väylille osoitettavan rahoituksen jatkuvuudesta. Varsinainen budjetti- ja kehysrahoitus on alenemassa ja se lisää entisestään hallitusohjelman mukaisen investointipaketin toteutumisen tärkeyttä. Investointiohjelman linjatusta tasosta on pidettävä kiinni, mutta samalla on oltava valmiutta korottaa tasoa.

Samoin SKAL on huolissaan tiestön talvihoidon tasosta. Rahoituksen pitää riittää siihen, että erityisesti päätiet, mutta myös alempiasteinen tieverkko on käytettävissä myös talvikaudella huonommallakin säällä. Tässä tärkeätä on oikea-aikaisuus ja riittävän alhainen liikkeellelähtökynnys. Tavoitteiden saavuttamiseksi on edelleen kehitettävä tienhoitourakoiden kilpailutusta.

SKAL julkaisi alkukesästä näkemyksensä aiheeseen talvihoitoraportin muodossa, raportti löytyy täältä https://skal.fi/wp-content/uploads/2023/06/SKAL_maanteiden_talvihoito_A4_2023_WEB.pdf:

Jakeluinfra

SKAL pitää hyvänä, että perusinfrahankkeiden lisäksi Puhtaan energian Suomi – investointiohjelman kärkihankkeiden sisällä on 10 miljoonan euron valtuus julkisen liikennesähkön ja -kaasun lataus- ja tankkausinfrastruktuurin edistämiseen. Jakeluinfran edistäminen on tärkeätä erityisesti raskaassa liikenteessä. Sähkökuorma-autoja on vielä hyvin pieni määrä ja myös raskaan liikenteen latauspaikkoja tarvitaan, jotta sähköistyminen etenee myös maanteiden tavaraliikenteessä. Myös kaasukuorma-autojen käyttöönottoa haittaa puutteellinen jakeluinfra.

SKAL on tehnyt kyselyn yrityksille, joilla on omistuksessa tai hallinnassa vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (kaasu ja sähkö) toimivia kuorma-autoja. Kyselytuloksissa korostui puutteellinen tankkausinfra. Erityisesti kyselyn avoimissa vastauksissa nähtiin ongelmaksi puutteellinen jakeluverkosto. Suurin osa (71 prosenttia) vastanneista kertoo tankkaavansa ajoneuvon kuljetusreitin varrella olevissa julkisissa tankkauspaikoissa, samoin kun dieselkalustossa. Neljännes (25 prosenttia) kertoo, että ajoneuvo joutuu säännöllisesti poikkeamaan merkittävästi reitiltään tankkausta varten. 13 prosenttia vastanneista kertoo, että ajoneuvo tankataan (tai ladataan) pääsääntöisesti omalla varikolla tai terminaalissa – esimerkiksi kuorman lastauksen yhteydessä.

Kyselyn tuloksista löytyy lisätietoja tiedotteesta täältä: https://skal.fi/tiedotteet/skalin-kysely-kaasu-on-yleisin-uusiutuva-kayttovoima-raskaassa-liikenteessa-haasteena-puutteellinen-jakeluinfra/

Ohessa myös linkki SKALin näkemykseen raskaan kaluston käyttövoimasiirtymästä: https://skal.fi/wp-content/uploads/2023/01/skal_kayttovoimasiirtyma_raportti_20230110.pdf.

Hallitusohjelman mukaan jakeluinfraa suunnitellaan yhdessä sidosryhmien kanssa. SKAL edellyttää aitoa yhteistyötä ja esimerkiksi työryhmää jakeluinfran jatkosuunnitteluun.

Polttonesteiden hinta

Budjettiesityksen ja jo eduskunnassa olevan säädösmuutosesityksen mukaan liikennepolttoaineiden valmisteveroa alennetaan vuoden 2024 alusta kompensoimaan hallitusohjelman mukaisesta jakeluvelvoitteen nousu-urasta syntyvää keskimääräistä polttoaineiden hinnannousua kehyskaudella. Tämän vaikutus on lähes 170 miljoonaa euroa. Muutos polttoaineiden valmisteverotuksessa on pysyvä. SKAL pitää esitystä erittäin hyvänä, samoin kuin sitä, että lisäksi polttoaineveron CO2-komponenttia lasketaan myöhemmin hallituskaudella 100 miljoonalla eurolla. Myös hallitusohjelman linjaus siitä, että polttoaineiden hinta ei nouse hallituksen omien toimenpiteiden takia on hyvä.

Polttoaineiden hintaan vaikuttaa vahvasti myös jakeluvelvoitteen taso. SKAL kannattaa jakeluvelvoitteen tason säilymistä 13,5 %:ssa myös ensi vuonna. SKAL tuo kuitenkin tässä esiin näkemyksensä, että jakeluvelvoitetta koskevassa lakimuutoksessa olisi syytä muuttaa jakeluvelvoitteen tasot saman tien seuraavillekin vuosille hallitusohjelman mukaisesti.

SKALin arvion mukaan edellä mainitut jo lausunnolla olleet lakimuutosesitykset tuovat yhteensä noin 20 sentin vero- ja hintavaikutuksen dieselin hintaan 2024 verrattuna tilanteeseen, että näitä toimia ei tehtäisi.

SKAL toteaa, että myös ammattidiesel olisi syytä ottaa mukaan valikoimaan, kun pohditaan polttonesteiden hintoja. Ammattidieselistä olisi lähes valmis lakiesitys olemassa, joten sen voisi ottaa käyttöön nopeallakin aikataululla.

SKAL nostaa esiin myös tarpeen huomioida EU:n päästökaupan, joka laajenee jatkossa myös liikenteeseen. Suomenkin on valmistauduttava ottamaan kantaa liikenteen päästökauppaan ja sen käyttöönottoaikatauluun.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Anssi Kujala
toimitusjohtaja

Ari Herrala
edunvalvontajohtaja