23.10.2023

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

HE 41/2023 vp

Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2024

Pyydettynä lausuntona talousarvioesityksestä liikenneväylien ja kuljetusketjujen toimivuuden ja elinkeinoelämän kilpailukyvyn edistämisen näkökulmasta sekä väylänpidon ja investointien prioriteeteistä nykyisen taloustilanteen ja inflaatiokehityksen olosuhteissa Metsäteollisuus ry toteaa seuraavaa:

Puunsaannille keskeisten vähäliikenteisten teiden rahoitus on turvattava ja logistiikan kustannuksia alennettava kilpailukyvyn ylläpitämiseksi

Vähäliikenteiset tiet eivät pärjää ilman riittävää ja niille korvamerkittyä rahoitusta

Metsäteollisuus ry kiittää mahdollisuudesta lausua. Olemme huolisamme puunsaannille keskeisten vähäliikenteisten teiden kunnon kehittymisestä, kun rahoitukseen osoitetaan leikkauksia samalla ostovoiman heikentyessä.

Hallitusohjelmaan on kirjattu tavoite huomioida alempiasteinen tieverkko perusväylänpidossa. Metsäteollisuus ry:n näkemyksen mukaan tämä edellyttäisi perusväylänpidossa korvamerkintää vähäliikenteiselle tieverkolle, muutoin pääväylien palvelupuutteet sekä kohonneet kustannustasot merkittävästi vähentävät sitä rahoitusosuutta, joka jää vähäliikenteisten teiden kunnossapitämiseen. Korjausvelan purkuun osoitetut 250 miljoonaa euroa vuodelle 2024 tulevat tarpeeseen, mutta peräänkuulutamme pitkäjänteistä korjausvelkaohjelmaa, jolla purettaisiin järjestelmällisesti ja kohdennetusti myös metsäteollisuudelle tärkeiden vähäliikenteisten teiden korjausvelkaa.

Osana hallitusohjelman metsäpolitiikkaa esitetään metsätalouden tarpeiden huomioimista liikenneväylien rahoituksessa ja sen kohdentamisessa. Valitettavasti tämä tavoite jää vuoden 2024 talousarvioesityksessä vaille toimenpiteitä. Yksityisteiden avustuksia leikataan 4,5 miljoonan euron edestä tilanteessa, jossa korotetut määrärahat ja tukiprosentit ovat juuri saaneet tiekuntia liikkeelle. Puunsaannin ja huoltovarmuuden turvaamiseksi osoitettu 10 miljoonan euron vuotuinen erillisraha poistuu kokonaan, vaikka rahoitus on ollut toimiva ja monin paikoin sidottu loppuun jo aikaisessa vaiheessa vuonna 2023. Lisäksi metsäteitäkin rahoittavan METKA-tuen rahoitusta leikataan yli 12 miljoonalla eurolla vuodessa.

Vähäliikenteisten teiden merkitystä metsätaloudelle ja -teollisuudelle ei voi liiaksi korostaa. Tarvitsemme näille väylille pitkäjänteistä ja ennakoitavaa toimintaympäristöä, joka kannustaa ja mahdollistaa väylien kunnossapitämisen liikenneturvallisuuden ja elinkeinoelämän tarpeiden mukaisesti. Tämä ei tule näkemyksemme mukaan toteutumaan ilman järjestelmällisiä toimenpiteitä ja riittävää rahoitustasoa.

Väylämaksun puolituksen jatkaminen sekä liikennepolttoaineiden veroalennus tukevat logistisen kilpailukyvyn kehittymistä

Tuemme hallituksen päätöstä jatkaa väylämaksun puolitusta vuoden 2024 alusta ja lopulta säätää de facto-väylämaksutaso pysyväksi. Pidämme erityisen tärkeänä, että hallitus haluaa väylämaksun pysyvällä puolituksella tukea vientiteollisuuden suhteellista kilpailukykyä. Vaikka puolituksen jatko ei käytännössä vähennä vientiteollisuuden kustannuksia, lisää se toimintaympäristön ennakoitavuutta. Peräänkuulutamme väylämaksujärjestelmän uudistamista pysyvän puolituksen puitteissa niin, että se kannustaa säännölliseen liikennöintiin hyvillä jäissäkulkuominaisuuksilla sekä huomioi Venäjän kauppamerenkulun muutosten vaikutukset Suomen ulkomaankauppaan.

Tuemme hallituksen päätöstä alentaa polttoaineverotusta pienentämällä liikennepolttoaineiden energiasisältöveroa. Päätös vähentää raskaan kaluston polttoainekustannuksia on erityisen kannatettava tilanteessa, jossa metsäteollisuuden kuljetusketjuihin kohdistuu merkittävää inflaatiosta aiheutuvaa painetta sekä kustannuksia uusien lainsäädäntövelvoitteiden vuoksi. Päätös merkitsee linjamuutosta jo pitkään jatkuneille liikennepolttoaineiden veronkiristyksille ja on siksi erittäin tervetullut.

Samalla haluamme muistuttaa, että edellisellä hallituskaudella valmisteltu lakiesitys ammattidieselistä arvioi ammattidieseljärjestelmän hintavaikutuksen raskaalle liikenteelle jopa kaksinkertaiseksi nyt lausuttavana olevaan vaihtoehtoon verrattuna. Näkemyksemme mukaan logistiikan kustannuskilpailukyky edellyttää edelleen hallitukselta aktiivisia toimia, jotta tavaraliikenteen edellytykset kotimaan ja vientikuljetuksissa paranevat.

Jäänmurtajainvestoinnit puuttuvat investointiohjelmasta

Hallitusohjelmassa tavoitellaan väyläverkon kehittämistä ja korjausvelan kasvun torjumista erillisellä investointiohjelmalla. Metsäteollisuuden näkökulmasta erityisesti panostukset olemassa olevien ratojen sähköistykseen, kapasiteetin nostoon ja kunnon parantamiseen ovat tervetulleita.

Pidämme tärkeänä, että metsäteollisuudelle tärkeille pääradalle, Savonradalle ja Karjalanradalle suunnatut toimenpiteet saadaan ajoissa liikkeelle. Vuoden 2024 talousarvioesityksessä on huomioitu jo aiemmin päätettynä hankkeena Luumäki-Imatran yhteyden kehittäminen (210 miljoonaa euroa) sekä Kouvola-Kuopio-välin nopeuksien nostamisen suunnittelun aloittaminen (3 miljoonaa euroa). Tornion ja Kolarin välin sähköistykseen osoitetaan talousarvioesityksessä 7,5 miljoonaa euroa.

23.10.2023

Investointiohjelman selvä puute ovat jäänmurtajainvestoinnit. Suomen nykyisistä kahdeksasta jäänmurtajista vanhimmat ovat 1970-luvulla rakennetut Urho ja Sisu sekä 1954 rakennettu ja vuonna 1979 uusittu Voima. Rahtiliikenteessä siirrytään ympäristösyistä yhä kookkaampiin laivoihin, joille nykyiset murtajat eivät kykene avaamaan riittävän leveitä väyliä. Huomioiden viimeaikaiset metsäteollisuuden investoinnit Pohjois-Suomeen emme voi korostaa tarpeeksi nykyajan tarpeisiin vastaavien jäänmurtajien tarpeellisuuta.

Metsäteollisuus ry

Paula Lehtomäki
toimitusjohtaja