Liikenne- ja viestintävaliokunta
Eduskunta

Lausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2027 (HE 175/2026 vp)

Liikenne- ja viestintävaliokunnassa on käsiteltävänä hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2027 (HE 175/2026 vp). Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:ltä on pyydetty asiassa asiantuntijalausuntoa. SKAL esittää lausuntonaan seuraavaa.

Tiestön rahoitus

Tieverkon korjausvelkaa on valtion tieverkolla noin 2,7 miljardia, josta 2,4 miljardia on seutu- ja yhdysteillä. Lisäksi yksityisteillä on 1,3 miljardia korjausvelkaa. Korjausvelan pysäyttäminen täytyy kohdentaa tulevina vuosina alueelliselle tieverkolle. Alueellista tieverkkoa käyttävät laajasti eri toimialat: maa- ja metsätalous, metsä-, elintarvike-, energia-, kaivos- ja teknologiateollisuus, kauppa, matkailu, kiinteä ja vapaa-ajan asutus, kuntapalvelut ja sote-palvelut sekä maanpuolustus.

Hallitus esittää vuodelle 2027 649 miljoonan euron rahoitusta perustienpitoon. Summa on pahasti alimitoitettu ja uhkaa kasvattaa tiestön korjausvelkaa merkittävästi. Esitetty rahoitus jättää alueellisen tieverkon käytännössä ilman rahoitusta ja päätieverkon kunnostakin joudutaan jo tinkimään.

Käytännössä nyt esitetty rahoitustaso pitkään jatkuessaan tarkoittaa sitä, että vilkkaat tiet päällystetään keskimäärin kerran 11,5 vuodessa, keskivilkkaat tiet päällystetään keskimäärin kerran 70 vuodessa ja muut tiet päällystetään keskimäärin kerran 250 vuodessa. Nämä vuosiarviot ovat pysäyttäviä ja kertovat konkreettisesti kuinka alimitoitettuja rahoitustasot ovat.

Kahtena edellisen vuotena osana investointiohjelmaa korjausvelan purkamiseen panostettiin 200 ja 118 miljoonaa euroa. Tämä näkyi positiivisesti teiden päällystämisenä ja siltojen korjaamisena. Ongelma kuitenkin pahenee nopeasti, ellei rahoitukselle saada jatkuvuutta. Tiestön korjausvelan kasvu on pysäytettävä ja käännettävä laskuun.

Tiestölle on siis varattava riittävä rahoitus. SKAL esittää perustienpitoon ensi vuodelle miljardin euron ja tiestön kehittämiseen 500 miljoonan euron rahoitustasoa. Tämä taso on saatava vuosittaiseksi ja siitä on myös pidettävä kiinni pidemmällä aikajänteellä julkisen talouden suunnitelmaa ja vuotuista talousarviota laadittaessa ja toteutettaessa.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL
Nuijamiestentie 7, 00400 Helsinki
Y-tunnus 0202176-1

skal.fi
Puh. (09) 478 999
skal@skal.fi / etunimi.sukunimi@skal.fi

SKAL toteaa, että liikennejärjestelmäsuunnitelmaa ei saa jättää pelkäksi toivomukseksi, vaan budjetissa tulee varata rahoitus, joka riittää suunnitelman toteuttamiseen joka vuosi.

Lisää SKALin näkemyksiä tiestöön täällä:

skal_suomen_tiet_kuntoon_liikenne12_julkaisu_36s_WEB_20240311_lr.pdf

SKAL haluaa myös korostaa, että Suomen tulee olla erityisen vaativa nyt EU:n seuraavan monivuotisen rahoituskauden osalta. CEF-liikenteelle komissio on ehdottanut 51,5 miljardia euroa, joka sisältää noin 17 miljardia euroa rahoitusta. sotilaalliselle liikkuvuudelle.

Katsomme, että komission ehdottamat määrärahatasot mahdollistavat erityisesti Suomelle rahoituksen saamisen EU-budjetista. Erityisesti sotilaalliseen liikkuvuuteen liitettävissä hankkeissa on mahdollisuuksia lisätä tiemäärärahoja. Se edellyttää kansallista rahoitusosuutta ja ajankohtaisen geopoliittisen asemamme hyödyntämistä.

Kaasu-, sähkö- ja vetykäyttöisille paketti- ja kuorma-autoille uudelleen hankintatukia

Kaasu-, sähkö- ja vetykäyttöisille paketti- ja kuorma-autoille myönnettiin hankintatukea vuosina 2022–2024. Hankintatuet lisäsivät sähkö- ja kaasukäyttöisten kuorma-autojen ja sähköpakettiautojen kysyntää.

SKAL esittää, että hankintatukea varattaisiin tuleville vuosille budjettivuosittain 5 miljoonaa euroa. Yritysten kannalta on erittäin tärkeää, että näkymä tukiin on pitkä, jotta investoinnit voidaan tehdä järkevästi. Myös keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa suositellaan raskaan kaluston hankintatukia.

Työvoiman saatavuus ja koulutuksen rahoitus

Kuljetus- ja logistiikka-alan työvoiman saatavuus on kriittistä alan toimivuuden kannalta. SKAL on huolissaan opetus- ja kulttuuriministeriön ja erityisesti ammatillisen koulutuksen rahoituksesta.

SKAL pitää tärkeänä, että kuljetusalan koulutuksen rahoitus turvataan pitkäjänteisesti ja ennakoitavasti. Ammatillisen koulutuksen riittävät resurssit ovat keskeinen edellytys sille, että alalle saadaan uusia kuljettajia vastaamaan yritysten työvoimatarpeeseen.

Koulutuksen rahoituksessa on huomioitava raskaan kaluston opetuksen korkeat kustannukset. Ajoneuvokalusto, simulaattorit, polttoainekulut ja käytännön harjoittelu edellyttävät koulutuksen järjestäjiltä huomattavasti suurempia panostuksia kuin monilla muilla aloilla. Käytännön ajoharjoittelu liikenteessä on yksilöharjoittelua, eli kouluttaja voi antaa opetusta vain yhdelle oppilaalle kerrallaan. Tämä lisää koulutuksen kustannuksia kalliiden investointien lisäksi.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL
Nuijamiestentie 7, 00400 Helsinki
Y-tunnus 0202176-1

skal.fi
Puh. (09) 478 999
skal@skal.fi / etunimi.sukunimi@skal.fi

Polttoaineen hintatilanteesta

Dieselin voimakas kallistuminen näkyy nyt parhaillaan suoraan kuljetusyritysten kustannuksissa, kannattavuudessa ja investointikyvyssä. Tilanne on poikkeuksellinen: kuljetuskysynnässä näkyy jo merkkejä piristymisestä, mutta samaan aikaan kustannusten nousu syö yritysten tulosta.

Euroopan komission Weekly Oil Bulletinin 21.9. hintatietojen mukaan diesel maksoi Suomessa keskimäärin 2,555 euroa litralta. Alankomaat nousi niukasti Suomen ohi 2,579 euron litrahinnalla, joten Suomessa diesel on nyt EU toiseksi kalleinta. Vielä 7.9. Suomi oli vertailun kallein maa, jolloin dieselin keskihinta oli 2,478 €/l.

Kuljetusyritysten hankkiman dieselin hinta nousi elokuuhun mennessä vuodessa 51,6 prosenttia, ja pelkästään tämä nosti kuljetustoiminnan kustannuksia Tilastokeskuksen mukaan keskimäärin 10,5 prosenttia. Kun alan vuotuinen liikevaihto on noin 7,2 miljardia euroa, kokonaisuudessaan 12,9 prosentin kustannusnousu vastaa noin 930 miljoonan euron vuotuista lisäkustannusta. Laskelma ei vielä sisällä syyskuun erittäin voimakasta hinnannousua. Voidaan siis puhua jo miljardin euron lisäkustannuksista vuositasolla kuljetusalalle.

Polttoaine muodostaa keskimäärin noin neljänneksen kuljetusyritysten kustannuksista ja raskaissa perävaunuyhdistelmissä noin kolmanneksen. Siksi kymmenien senttien muutos litrahinnassa näkyy yrityksen kassassa nopeasti. Hintojen nousua ei pystytä kaikissa sopimuksissa siirtämään kuljetushintoihin välittömästi tai täysimääräisesti. Hinnannousun vaikutukset näkyvät yritysten tuloksessa ja kalustoinvestointien lykkääntymisenä.

Suomen tulee pitkälläkin aikavälillä toimia polttonesteiden hintakehityksen kurissa pitämiseksi.

SKAL keinot: jakeluvelvoite, polttoainevero ja kohdennettu polttoainetuki

SKAL pitää tärkeänä, että hallitus toimii näissä tilanteissa. Jos koko pumppuhintaan vaikuttavia keinoja ei pystytä toteuttamaan nopeasti, toimien pitää kohdistua ainakin ammattimaiseen liikenteeseen.

SKAL on esittänyt, että tässä ajankohtaisessa tilanteessa käytettäisiin kuljetusyritysten määräaikaista polttoainetukea vuoden 2022 mallin pohjalta.

Esityksessä tuki kohdistuisi ammattimaiseen kuljetustoimintaan, kattaisi esimerkiksi kolmen kuukauden kriisijakson ja olisi vähintään 20 prosenttia yritysten arvonlisäverottomista dieselostoista. Tukeen varattaisiin noin 120 miljoonaa euroa. Valtiokonttori voisi käsitellä tuen samaan tapaan kuin vuoden 2022 järjestelmässä.

SKAL pitää mallia käytännössä nopeutettuna ammattidieselinä.

Jakeluvelvoite on nousemassa jälleen vuoden 2027 alussa. SKAL pitää edelleen tarpeellisina/vaihtoehtoina jakeluvelvoitteen alentamista sekä polttoaineverojen keventämistä.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL
Nuijamiestentie 7, 00400 Helsinki
Y-tunnus 0202176-1

skal.fi
Puh. (09) 478 999
skal@skal.fi / etunimi.sukunimi@skal.fi

Kyse ei ole vain kuljetusyritysten polttoainelaskusta. Kun lähes kaikki suomalaisen yhteiskunnan tavaravirrat tarvitsevat kuljetuksia, korkeat kustannukset siirtyvät vähitellen teollisuuden, kaupan, rakentamisen, ruuan ja muiden tuotteiden hintoihin. Siksi kuljetusalan kustannuskriisin hillitseminen on samalla koko Suomen taloutta koskeva kysymys.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Anssi Kujala
toimitusjohtaja

Ari Herrala
edunvalvontajohtaja