

Liikenne- ja viestintävaliokunta
Eduskunta
kirjaamo@liv.fi

Asia: Lausuntopyyntö HE 30/2015 vp hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2016 sekä VNS 1/2015 vp Valtioneuvoston selonteko julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2016—2019.

Teema: Perusväylänpito

1. Hallitusohjelma ohjaa vihdoin lisärahoitusta väyliin

Hallitusohjelmaan on kirjattu liikenneverkon korjausvelan lyhentäminen 600 miljoonalla eurolla vuosien 2016 – 2018 aikana. Lisäksi investointirahoista on päätetty siirtää 364 miljoonaa € väylien kunnossapitoon 2017 -2019.

Hallitusohjelmassa on myös raskaan liikenteen tienkäyttömaksun käyttöönotto ja sen EU-maksimin mukainen palautus ammattiliikenteelle.

2. Väylien kunnostuksessa on nyt tiestön vuoro!

Tavaratonneista ja henkilöliikenteestä noin 90 % kulkee tieverkolla. Väylärahojen tasajako tiestön ja ratojen kesken ei vastaa näiden väylien merkitystä henkilö- ja tavaraliikenteelle. Leijonanosa väylärahoituksesta tulee kohdistaa nykyisen, huonokuntoisen tieverkon ylläpitoon ja parannuksiin. Tämä tulee näkyä jo vuoden 2016 budjetissa, kun eduskunta päättää suunnitellun 100 miljoonan € lisärahoituksen kohdistamisesta tiestöä painottaen.

Suomen on varmistettava, että voimistuva teollinen tuotanto päättyy markkinoille kapasiteetiltaan riittävällä kuljetuskalustolla turvallisia ja kantavia väyliä pitkin. Myös alempiasteinen tieverkko tarvitsee vahvistusta siellä, missä on tuotantoa. Jännevirran sillan kaltaiset pullonkaulat eivät saa muodostua säännöiksi. Vastaavat ongelmakohdat tulee korjata ripeästi.

Satsaukset kotimaiseen tieverkkoon ja maantielogistiikkaan tulevat takaisin moninkertaisina. Nykyisen tieverkon parannukset alentavat logistiikkakustannuksia, kun kiertoreittien käyttö, ojaan suistumiset ja ajoneuvovauriot vähenevät. Lisärahoituksen avulla voidaan myös tiestön talvihoitoluokitusta korottaa tai palauttaa aiemmalle tasolle, ja näin parantaa liikenneturvallisuutta.

Myös ympäristörasitus minimoituu, kun kuljetusyrietykset voivat hyödyntää 76 tonnin enimmäispainoja. HCT -poikkeuslupia on jo myönnetty yli 100 tonnin

ajoneuvoyhdistelmille. Nyt on vihdoin laitettava päällysteet ja sillat kuntoon alempiasteista tieverkkoa myöten. Tieverkon kunnostuksella on myös merkittävä työllisyysvaikutus.

3. Kohonnutta kuljetuskapasiteettia on voitava hyödyntää

Kuljetusyritykset ovat investoineet lähes 20 000 kuorma-auton tai ajoneuvoyhdistelmän kokonaispainojen korottamiseen lokakuun 2013 asetusmuutoksen mukaisesti. Suomen logistinen järjestelmä on kansainvälisessä vertailussa toimiva ja luotettava. Meillä on ainoana EU-maana käytössämme 76-tonniset ajoneuvoyhdistelmät. Vahvuutemme pääsevät oikeuksiinsa, kun ne saavat tuekseen vankan tieverkon ja terveet kuljetusmarkkinat. Suomen kilpailukyky ei todellakaan jää kiinni logistiikasta.

4. Raskaan liikenteen tiemaksut nopeasti käyttöön

Tienkäyttömaksujen avulla myös ulkomaiset kuljetusyritykset saadaan maksamaan tiestön käytöstä. Tiemaksutulot on korvamerkittävä tiestön parannukseen ja lisäkustannus on kompensoitava kansallisesti hallitusohjelman mukaisesti. Näin toimivat muutkin EU-maat, Suomi on ollut liikkeissään hidas.

SKAL kannattaa kansallista, aikaan perustuvaa vinjettimaksua (mallina Englanti), eikä eurovinjettiä, jossa tiemaksut kerätään eurovinjettimaiden yhteiseen kanssaan.

Tiemaksut voidaan kompensoida kotimaisille kuljetusyrityksille polttoaineveron palautusjärjestelmän avulla. Suomessa yli 12-tonnisia kuorma-autoja n. 49 000. Jos vuosimaksu olisi suuruudeltaan n. 1200 €, kustannusrasite olisi n. 60 miljoonaa €. EU:n energiaverodirektiivin mukaan on mahdollista palauttaa 6 senttiä / litra, jolloin palautuskin olisi n. 60 miljoonan € vuodessa.

Kompensointi on toteutettavissa ilman lisäbyrokratiaa, esim. joko ALV tilitysten tai vuotuisen veroilmoituksen yhteydessä. Kuljetusyritys voisi pyytää verovähennyksen ostamistaan polttoainelitraista helposti omassa veroilmoituksessaan.

Kunnioittaen,

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Iiro Lehtonen
Toimitusjohtaja