

Tiina Haapasalo
Vihreä kasvu

7.10.2024

HE 109/2024 vp Valtion talousarvio vuodelle 2025

Eduskunnan Valtiovarainvaliokunnan liikennejaostolle

Väylärahoitus

Perusväylänpidon rahoitus vuodelle 2025 on noin 1,5 mrd.€, jossa näkyy 200 M€ lisäys teiden ja ratojen korjaamiseen ja päällystystöihin.

Valtion liikenneverkkoon investoidaan 476 miljoonaa euroa, josta 374 miljoonaa euroa kohdistuu uusiin investointeihin ja elinkaarihankkeiden takaisinmaksuun käytetään 102 miljoonaa euroa. Budjettiriihen yhteydessä päätettiin kokonaisuudessaan noin 700 M€ uusista investoinneista, joita rahoitetaan vuonna 2025 noin 125 miljoonalla eurolla. Pääosa kustannuksista pääosa toteutuu myöhempinä vuosina.

Perusväylänpidon rahoitus on vuonna 2025 suurin piirtein edellisten tasolla. ***Pääliikenneverkon kehittämistarpeita on erityisen paljon tiestöllä, joka edellyttäisi investointien nostamista 600 miljoonan euron vuositasolle.*** Kustannustason nousu on syönyt sekä perusväylänpidon että kehittämishankkeiden rahoituksen ostovoimaa.

Hallitusohjelman investointiohjelmassa on väylärahoitukseen kohdennettu noin 3 miljardia euroa, joista päätöksiä on tehty noin 1,5 miljardin euroa edestä. Kun sekä hallitusohjelmassa että kevään 2024 kehysriihessä on myös leikattu rahoitusta, pysyy infran rahoitus näillä päätöksillä kuta kuinkin aikaisempien vuosien tasolla.

Hallituksen tulee lisätä väylärahoitusta vuosille 2026 ja 2027 noin miljardilla eurolla, jotta pidettäisiin edellisten hallituskausien taso, mutta tämä ei vielä kata inflaatiovaikutusta.

Vaikutukset kuljetusketjujen toimivuuteen ja elinkeinoelämän kilpailukykyyn

Liikenneväylien kunnolla on keskeinen merkitys yrityslogistiikan sujuvuuteen ja häiriöttömyyteen. Liikenneolosuhteiden kehittäminen on valtion pitkäjänteinen tehtävä, ja muutoksia elinkeinoelämän toimintaympäristössä on harvoin nähtävissä lyhyellä aikavälillä.

Teiden päällysteiden uusiminen parantaa elinkeinoelämän kuljetusten sujuvuutta, kun huonon pintakunnon vuoksi asetettuja alempia nopeusrajoituksia voidaan poistaa, eikä teiden vauriot aiheuta yllättäviä tilanteita. Tällä hallituskaudella on lisätty teiden päällystyksiä kahtena perättäisenä vuotena. Tähän elinkeinoelämä on tyytyväinen ja se myös näkyy maantielogistiikassa.

Kun hallituksen investointiohjelman osalta päälyestyksiin varattu rahoitus on käytetty etupainotteisesti, syntyy huoli seuraavien vuosien rahoituksen riittävydestä. Perusväylänpidon rahoitukseen tarvitaan pitkäjänteisyyttä ja elinkeinoelämä painottaa seuraavan kevään kehysriihessä lisärahoitusta myös tuleville vuosille.

Pääväylien kehittämisessä pääteiden akuutti parantamistarve on 2–3 miljardia euroa ja rataverkon 1,5–2 miljardia. Infrainvestoinnit ovat vuosikausien prosesseja ja edellyttävät vakaata rahoitusta, sekä investointiohjelmää, jonka toteutumiseen yrityksillä olisi pitkäjänteinen näkymä.

Pitkäjänteinen näkymä antaa investointeja suunnitteleville yrityksille luotettavan kuvan liikenteellisen toimintaympäristön kehittymisestä. Vakaan investointiohjelman avulla yritykset voisivat arvioida kuljetusten ja liikenteen edellytyksiä osana teollisuuden, kaupan, palvelujen ja matkailun liiketoimintaa, sijoittamista ja tulevia investointeja.

Elinkeinoelämän järjestöt ovat esittäneet pääteille ja rataverkolle vision vuoteen 2050 mennessä. Visio tulisi ottaa lähtökohdaksi ja osaksi hallituksen investointiohjelmää ja valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa. Pääväylien modernisointi parantaisi Suomen kilpailukykyä, saavutettavuutta ja huoltovarmuutta. Kuljetusten taloudellisuus, turvallisuus ja hiilineutraalius edistyisivät merkittävästi.

Suomen kansainvälinen saavutettavuus, logistisen toimintavarmuus ja länsiyhteyksien aktivointi

Suomen kansainvälinen asema ja saavutettavuus muuttuivat Venäjän sodan ja koronapandemian seurauksina pitkälle tulevaisuuteen. Geopoliittinen sijainti vaikuttaa entistä enemmän siihen, kuinka Suomea arvioidaan yritysten toimintaympäristönä ja investointikohteena.

Logistinen toimintavarmuus on otettu keskeiseksi näkökulmaksi liikenneinfran valmistelussa, Itämeren häiriöttömyyden varmistamisessa sekä pohjoismaisessa yhteistyössä. Tämän tulee myös näkyä EU:n uuden komission työohjelmassa panostuksina saavutettavuuden ja rajat ylittävien liikenteen käytävien rahoitukseen.

Toimintavarmuuden näkökulmasta tärkeimmät liikenneinfran kehittämiskohteet ovat Helsingistä Tornioon kulkevat päärata ja valtatie 4. Mo-lemmat kuuluvat on eurooppalaiseen ydinverkkoon ja ovat EU-rahoitusmahdollisuuksien piirissä. Myös rata Narvikiin on EU-rahoituksen piirissä.

EK selvittää parhaillaan yritysten näkemyksiä länsiyhteyksien aktivoimiseksi tulevien vuosikymmenten kasvun varalle.

Meriliikenteen väylämaksun kaksinkertaistaminen

Väylämaksulakia muutettiin hallitusohjelman mukaisesti syksyllä 2023 vakioimalla väylämaksun puolitettu taso vuoteen 2027 saakka. Kevään 2024 kehysriihessä päätettiin kuitenkin päinvastoin väylämaksujen nostamisesta vuodesta 2025 alkaen. Päätös tuli merilogistiikan toimijoille ja rahdinantajille täytenä yllätyksenä.

Hallituksen tarve tehdä julkista taloutta tervehdyttäviä päätöksiä on ymmärrettävä, mutta väylämaksun tason nostaminen fiskaalisin perustein heikentää ulkomaankauppaa käyvien yritysten kilpailukykyä, joka kiertyy rasitteena takaisin kansantalouteen.

Merenkulun kustannukset tulevat nousemaan lähivuosina merkittävästi ilmastotoimien seurauksena. Ilmastokustannukset ja samaan aikaan nostettavat väylämaksut haastavat ulkomaankauppaa käyvien yritysten kilpailukykyä ja kuljetuspalveluja tuottavien varustamojen investointikykyä. Päästökauppa aiheuttaa meriliikenteelle noin 600 miljoonan euron lisäkustannukset vuosittain.

Elinkeinoelämän keskusliitto EK:n näkemys on, että väylämaksu tulee säilyttää nykyisellä viime syksynä hyväksytyllä tasollaan vuoden 2027 loppuun saakka. Näin väylämaksujen ennakoitavuus säilyy ulkomaankauppaa käyvien yritysten ja varustamojen välisissä pitkäkestoisissa kuljetussopimuksissa.

Nykyisessä väylämaksun rakenteessa on merkittävä epäkohta. Maksuissa on 50 % lisäalennus Venäjän vientikuljetuksille Suomen kautta. Tällainen alennus on erittäin kyseenalainen, kun Venäjä käy hyökkäyssotaa Ukrainassa. Varsinkin tässä tilanteessa, jossa maksujen suurempi nosto kohdistuisi suomalaisyritysten vienti- ja tuontikuljetuksille.

Ellei väylämaksun nostoa voida lykätä, on tässä yhteydessä joka tapauksessa poistettava venäläisten vientikuljetusten lisäalennus. Väylämaksulain 12 § sanotaan, että suomalaisesta satamasta viennin kauttakuljetavaraa hakevan lastialuksen väylämaksu suoritetaan 50 prosentilla alennettuna, jos aluksen koko lasti on kauttakulku-lastia. ***Emme voi tukea sitä, että Venäjän viennillä Suomen kautta olisi alemmat väylämaksut kuin suomalaisyrityksillä. Se ei ole hyväksyttävää, kun Venäjä käy hyökkäyssotaa Ukrainassa, eikä varsinkaan niin, että suomalaisyritysten väylämaksut nousisivat venäläisiä enemmän.***

Meri- ja lentoliikenteen päästökauppatulot valtiolle

Meri- ja lentoliikenne sisältyvät EU:n yleiseen päästökauppaan. Meri- ja lentoliikenteen päästökaupan kattavuus nousee 100 %:iin vuoteen 2026 mennessä. Lisäksi vuonna 2025 tulee voimaan meriliikenteelle uusiutuvien ja vähäpäästöisten polttoaineiden velvoite (2 %) ja lentoliikenteelle vaihtoehtoisten polttoaineiden velvoite (2 %).

Sekä meri- että lentoliikenteen kustannukset tulevat lähivuosina kasvaamaan merkittävästi. Meriliikenteen kustannukset nousevat 500–600 M€ ja lentoliikenteen 100 M€ vuonna 2026. Suomen logistisen sijainnin takia päästökaupan vaikutus on Suomeen suuntautuvan meri- ja lentoliikenteen hintakilpailukyvyllä sekä ulkomaankaupalle ja matkailulle suhteellisesti suurempi kuin useimmissa muissa EU-maissa.

Suomen ulkomaankaupasta merikuljetuksia 95 % kun muissa EU-maissa keskimäärin 30 %. Etäisyys päämarkkina-alueesta, talvi sekä meriliikenteen keskeinen merkitys tekevät päästökauppalaan vaikutuksista erityisen tärkeitä juuri Suomen ulkomaankaupalle. Teollisuusvienti hintakilpailukyky heikkenee ja tuontituotteet ja -raaka-aineet kallistuvat. Vaikutukset vaihtelevat toimialoittain.

Suomen kansainvälinen saavutettavuus henkilöliikenteessä on riippuvainen hyvistä lentoyhteyksistä. Lentoliikenteen päästökauppa aiheuttaa EU:ssa maantieteellisesti syrjässä olevan Suomen ja muiden Euroopan maiden väliseen lentoliikenteeseen korkeamman kustannusrasituksen verrattuna keskemällä Eurooppaa olevaa lentoliikennettä, jossa matkat ovat lyhyempiä.

EU:n päästökauppa tuottaa valtiolle tuloja. Meri- ja lentoliikenteen päästökauppatulot ovat valtiolle kuluvana vuonna lentoliikenteestä noin 20 M€ ja meriliikenteestä arviolta noin 40 M€. Vuonna 2025 tulot ovat lentoliikenteestä 30 M€ ja meriliikenteestä arviolta 70 M€.

Suomen hallituksen tulee käynnistää valmistelu, jossa luodaan menettelyt liikenteen päästökauppatulojen kohdentamiseksi ilmastokustannusten alentamiseen, kilpailukyvyyn parantamiseen ja vihreän siirtymän edistämiseen.

EK esittää, että meriliikenteessä päästökauppatulot kohdennetaan tukena vaihtoehtoisen polttoaineen tuottajalle niin, että tuki kohdistuu täysimääräisesti polttoaineen hintaeron pienentämisen verrattuna fossiiliseen polttoaineeseen. Vaihtoehtoisesti kustannustuki voitaisiin kohdentaa varustamolle polttoaineen hintaeron pienentämiseen (ml. velvoitteen ylittäminen) tai kustannustukena rahtihintaan asiakkaalle.

Lentoliikenteessä päästökauppatulot tulisi kohdentaa:

- Biopohjaisen ja synteettisen SAF Sustainable Aviation Fuel tuotannon ja käytön edistämiseen
- Uusien SAF-toimittajien pääsyn helpottamiseen Suomen markkinoille sopivalla tukimekanismilla
- Vedyn käytön edistämiseen pidemmällä aikavälillä, kun kysyntää alkaa muodostua.