

7.10.2024

Eduskunta
Valtiovarainvaliokunta, liikennejaosto

HE 109/2024 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2025

Vuoden 2025 talousarvioesitys liikenneväylien ja kuljetusketjujen toimivuuden ja elinkeinoelämän näkökulmasta. Väylänpidon ja investointien prioriteetit vaikeassa julkisen talouden kokonaistilanteessa.

Pyydettyä lausuntona vuoden 2025 talousarvioesityksestä Metsäteollisuus ry toteaa seuraavaa:

- Merilogistiikan toimijoille yllätyksenä tullut päätös nostaa väylämaksuja yli 70 prosentilla vuodesta 2025 alkaen on peruttava. Väylämaksukorotus yhdessä muiden merenkulkua koskevien vaatimusten kanssa heikentää vientiteollisuuden kilpailukykyä sekä vähentää ulkomaisen aluskaluston ohjautumista Suomeen.
- Metsäteollisuudelle tärkeiden vähäliikenteisten teiden tila jatkaa Suomessa heikkenemistään. Määräaikaiset panostukset perusväylänpitoon eivät riitä korjaamaan rahoituksen ohjautumisen rakenteellisia ongelmia. Tienpidon ohjautumisen periaatteita tulee muuttaa huomioimaan paremmin vähäliikenteisten teiden merkitys elinkeinoelämän ja teollisuuden kuljetuksille.
- Leikkaukset yksityisteiden jo nykyisellään alhaiseen avustusrahatasoon syventävät korjausvelkaongelmaa. Suomen laajimmasta tieverkosta (385 000 km) ei ole mahdollista huolehtia tarkoituksenmukaisesti 6,7 miljoonan euron vuosipanostuksella.

Väylämaksujen korotus heikentää kilpailukykyä

Väylämaksut nousevat vuoden 2025 alusta niin, että valtio tulouttaa maksuista 34 miljoonaa euroa vuotuista lisätuloa. Nykyhetken aluskäyntimäärillä tämä tarkoittaa yli 70 % kertakorotusta väylämaksuihin.

Väylämaksu suoritetaan, kun kauppamerenkulkua harjoittava alus saapuu ulkomailta suomalaiseen satamaan tai siirtyy Suomen sisällä toiseen satamaan. Korotus osuu lähes kaikkeen Suomen harjoittamaan tavaroiden ulkomaankauppaan, sillä riippuvuutemme merenkulusta on saarivaltioiden tasoa. Viime kädessä korotuksen maksajina ovat ulkomaankauppaa harjoittavat yritykset, heidän asiakkaansa ja Suomi itse.

Valtion tuloutustavoite on väylämaksujen osalta asetettu mekaanisesti, eikä se huomioi taloussuhdanteen vaikutuksia aluskäyntimääriin. Korotus on toteutumassa erittäin huonoon aikaan, koska merikuljetuksiin on kohdistumassa EU-päästösäätelyn myötä



7.10.2024

kustannuspaineita, joiden vaikutus lähivuosina on jopa 500–600 miljoonaa euroa vuositasolla.

Korotuksen sijaan väylämaksu tulisi säilyttää nykyisellä viime syksynä hyväksytyllä tasollaan vuoden 2027 loppuun saakka. Näin väylämaksujen ennakoitavuus säilyy nykylain voimassaolon ajan. Vuoden 2027 loppuun mennessä on myös paremmin arvioitavissa, millaiset kustannusvaikutukset merenkulun päästövähennystoimista aiheutuu. Samalla saadaan arvokasta lisäaikaa arvioida ja uudistaa väylämaksujärjestelmää kannustamaan ulkomaisen aluskaluston ohjautumista Suomeen.

Perusväylänpidon rahoituksen riittävyys ja infrahankkeet

Perusväylänpitoon ehdotetaan vuodelle 2025 noin 1,5 miljardia euroa, mikä on noin 70 miljoonaa euroa vähemmän kuin vuoden 2024 varsinaisessa talousarviossa. Metsäteollisuudelle tärkeä vähäliikenteinen tieverkko on nykytilanteessa täysin riippuvainen rahoituksen määrästä, sillä pääväylien kunnossapito priorisoidaan vähäliikenteisten ohi.

Vähäliikenteisille teille suuntautunut rahoitus ei ole viime vuosina vastannut tienkäyttäjien odotuksiin ja paikoin tiet ovat jo niin huonossa kunnossa, että ne rajaavat ympärivuotista pääsyä leimikoille. Tilanteeseen ei saada muutosta yksinomaan määräaikaaisilla lisäpanostuksilla, vaan tienpidon ohjautumisen periaatteita tulee muuttaa paremmin huomioimaan teiden merkitys elinkeinoelämän kuljetuksille.

Vuodelle 2025 on ehdotettu valtuutta ja määrärahoja useille hallituksen investointiohjelman mukaisille ja uusille hankkeille. Esimerkiksi metsäteollisuudelle tärkeän Karjalanradan toteuttamiselle on esitetty 10,5 miljoonaa määrärahaa ja 90 miljoonan euron valtuutta edistämään Lappeenrannan liikennepaikan kehittämistä sekä kaksoisraidetta Luumäki–Joutseno-välillä. Luumäki–Imatra-rataosuus on nykytilanteessa vilkkaimmin liikennöityjä yksiraiteisia rataosuuksia. Päättös on hyvä ja edistää vähäpäästöisten raidekuljetusten käyttöä metsäteollisuudessa.

Yksityisteiden avustusten määrärahojen leikkaaminen on lyhytjänteinen toimi

Yksityisteiden avustusten määrärahoista leikattiin yli 60 % vuonna 2024. Vuodelle 2025 avustuksia leikataan edelleen 1,8 miljoonalla eurolla päättyen 6,7 miljoonan avustuksiin. Leikkausten merkitys asettuu perspektiiviin, kun huomioidaan kyseessä olevan Suomen laajin tieverkko (385 000 km), joka kattaa lähes 60 % koko Suomen tieverkosta.

On epärealistista, että kyseisen tieverkon tarpeisiin kyettäisiin tarkoituksenmukaisesti vastaamaan sille varatulla rahoituksella. Vaikka tukiprosentit pysyvät kannustavina (enintään 70–85 % kohteen mukaan), tulee määrärahojen niukkuus näkymään vähentyneinä kunnossapitotöinä yksityisteillä. Korjausvelan kasvua ei tällä tahdilla kyetä edes patoamaan, ja heikentävä teiden kunto tulee enenevästi haastamaan yksityisteillä kulkevia teollisia ja huoltovarmuuskuljetuksia.



7.10.2024

Yleisesti talouspolitiikasta

Yleisellä tasolla on todettava, että Metsäteollisuus ry pitää hyvänä hallituksen päätöstä ryhtyä talouspolitiikan suunnanmuutokseen. Myös investointiohjelman käynnistäminen on aiheellinen ja hallituksen teollisuuspoliittisen kokonaisuuden toteuttamisen yksi kulmakivi.

Vuonna 2025 julkisen talouden alijäämä pienenee ennusteen mukaan 3,2 prosenttiin suhteessa BKT:hen vuodelle 2024 arvioidusta 3,7 prosentista. Sopeutustoimista huolimatta vuoden 2025 talousarvioesitys on 12,1 mrd. euroa alijäämäinen, mikä katetaan ottamalla lisää velkaa. Julkisyhteisöjen velkasuhteen ennustetaan olevan noin 84 prosenttia vuonna 2025. Velkasuhteen vakauttamisen ohella hallitusohjelman talouspolitiikan tärkein päämäärä on saada Suomen talous kasvuun käynnistämällä työllisyyttä ja kasvua vauhdittavia rakenteellisia uudistuksia.

Metsäteollisuus ry

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Paula Lehtomäki'.

Paula Lehtomäki
toimitusjohtaja