

Outi Nietola

29.4.2020

39/20/L/A

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta
liv@eduskunta.fi

Asia: VNS 1/2020 vp valtioneuvoston selonteko julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2021—2024

Pyydettyinä lausuntona valtioneuvoston selontekoon julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2021-2024 Metsäteollisuus ry toteaa seuraavaa:

Vientiteollisuuden kyky ja mahdollisuudet sopeutua koronakriisin jälkeiseen uuteen aikakauteen ovat entistä tärkeämpiä, sillä kestävä talouskasvun synnyttäminen vaatii nykyistä joustavampaa ja kilpailukykyisempää ilmastoystävällistä teollisuutta.

Kehysriihen yhteydessä hallitus kertoi valmistelevansa talouden nopeaa elpymistä tukevia toimenpiteitä koronakriisistä selviytymiseksi toukokuussa annettavalla lisätalousarviolla. Metsäteollisuus ry korostaa, että lisätalousarviossa tulisi kyetä tekemään teollisuusmyönteisiä päätöksiä, jotka tukevat tulevia investointeja sekä menestymistä kansainvälisessä kilpailussa ja siten auttavat Suomen nopeaa elpymistä. Hallituksen tulisi pidättäytyä sellaisista tulevista päätöksistä, joilla suomalaisen teollisuuden kustannuskilpailukykyä heikennetään. Vientiteollisuuden merkitys Suomen kansantaloudelle on keskeinen vientitulojen, bruttokansantuotteen muodostumisen ja verotulojen tuojana.

Menestyvä metsäteollisuus rakentaa ja turvaa hyvinvointia. Lisäksi aktiivinen ja kestävä metsänhoito sekä puupohjaiset tuotteet hillitsevät ilmastonmuutosta.

Metsäteollisuus käyttää kattavasti Suomen väyläverkkoa. Toimialan kuljetuksista Suomessa noin 75 % on tie-, ja loput pääosin rautatiekuljetuksia. Kuljetusketjun alkupäässä iso osa kuljetuksista on alemmalla tiestöllä mukaan lukien yksityis- ja metsätiet, ja raakapuuta kulkee paljon myös vähäliikenteisillä radoilla.

Logistiikan toimivuus ja kustannustehokkuus ovat metsäteollisuudelle keskeisiä kilpailukykytekijöitä. Toimialan kuljetusmatkat ovat pitkiä, ja logistiikkakustannusten osuus liikevaihdosta noin kaksinkertainen verrattuna kilpailijamaihin Keski-Euroopassa.

Julkisen talouden suunnitelman mukaan väylänpidossa painotetaan vuosina 2021-2024 liikenneverkon päivittäisen liikennöitävyyden vaatimia toimia, korjausvelan kasvun pysäyttämistä ja sen vähentämistä. Metsäteollisuus pitää välttämättömänä, että hallitusohjelman kirjaus 300 miljoonan euron pysyvästä vuotuisesta lisärahoituksesta väylien kunnossapitoon toteutuu. Lisärahoituksella on jo saatu pysäytettyä tiestön korjausvelan kasvu, kunnostettu siltoja ja poistettu rataverkon pullonkauloja.

Metsäteollisuus kannattaa JTS:n kirjausta, jonka mukaan hallitus pyrkii vahvistamaan tuottavuutta muun muassa lisäämällä panostuksia infrastruktuuriin. Panostukset sekä jo olemassa olevan väyläverkoston pullonkaulojen poistoon että uusien investointien

Outi Nietola

29.4.2020

39/20/L/A

edellyttämään infraan johtavat itse investointeja laajempiin kansantaloudellisiin hyötyihin. Tässä keskiössä ovat metsäteollisuuden kuljetusketjun kilpailukykyä edistävät ja investointeja tukevat tie-, rata-, vesiväylä- ja satamahankkeet.

Tie- ja rataverkoston kunnossapito on joka tapauksessa välttämätöntä, mutta nyt aika korjauksille on poikkeuksellisen otollinen. Metsäteollisuuden sujuvien kuljetusten turvaamiseksi rahoitusta on tärkeää kohdentaa riittävästi myös alempiasteisille väylille ja yksityisteille.

Myös rautateiden raakapuun terminaaliverkoston valmistuminen tarvitsee lisärahoitusta. Verkostoa on kehitetty useita vuosia yhteistyössä metsäsektorin, Väyläviraston ja VR:n kesken. Verkosto mahdollistaa kuljetusten keskittämisen entistä suurempiin terminaaleihin, mikä alentaa kustannuksia ja parantaa koko kuljetusjärjestelmän toimivuutta. Kymmenien terminaalien ja kuormauspaikkojen osalta rakentamista on tehty tai suunnitteilla. Verkoston 1. vaihe sai rahoitusta keväällä 2012. Hyötyjen saaminen edellyttää kohdennettua rahoitusta myös verkoston 2. vaiheen loppuunsaattamiseen, yhteensä noin 40 miljoonaa euroa.

Rahoituksen kohdentamiseen liittyen metsäteollisuus on tehnyt tiivistä yhteistyötä Väylän ja ELY-keskusten kanssa viranomaisten kanssa toimialalle kriittisten kunnossapitokohteiden tunnistamisessa. Toimiala on sitoutunut ao. yhteistyöhön jatkossakin.

Väylien kunnossapito tulee nähdä ympäristötekona. Kiertoteille joutuminen lisää kustannuksia, viivästyttää kuljetuksia ja lisää polttoaineen kulutusta ja päästöjä.

Liikenneväylien riittävä rahoitus mahdollistaa myös ajoneuvokaluston mittojen ja massojen edelleen kehittämisen ja sen myötä ekotehokkaammat kuljetukset. Metsäteollisuudessa vuonna 2013 tehdyn raskaan kaluston mitta- ja massauudistuksen myötä puuautoista lähes 100 prosenttia on uusiutunut 68- tai 76-tonniseksi. Vuonna 2019 voimaan tullut ajoneuvoyhdistelmien enimmäismittojen pidentäminen 34,5 metriin hyödyttää metsäteollisuuden hake- ja tuotekuljetuksia. Raakapuukuljetuksiin pelkkä yhdistelmien pituuden kasvattaminen ei tuo toivottuja ympäristö- ja tehokkuushyötyjä. Yli 76-tonnisen kaluston kokeiluhankkeissa (nk. HCT, high capacity transport -kokeilut) on todettu 84-104 -tonnisten ajoneuvoyhdistelmien vähentävän vuosittain jopa 72 000–157 000 puutavarakuormaa 76-tonnisiin yhdistelmiin verrattuna. Polttoaineen kulutus ja hiilidioksidipäästöt alenisivat puutavarakuljetuksissa 5–20 % per kuljetettu tonni. Ainakaan hyvin rakennetuilla teillä painavamman kaluston yleistyminen ei rasittaisi tiestöä nykykalustoa enempää. Tierasitusta voidaan vähentää mm. perävaunujen teleihin sijoitetuilla lisäpyörillä, rengaspaineen säätöjärjestelmillä ja digitaalisilla liikenteen ohjauskeinoilla. Metsäteollisuus pitää yli 76-tonnisen kaluston yleistymiseksi joustavasti ja mahdollisimman laajalla osalla tieverkkoa (HCT-kuljetusreitit).

On positiivista, että julkisen talouden suunnitelmassa on nostettu esiin liikenneverkon ylläpidon ja kehittämisen tehostaminen mm. tiedon ja uusien liikenneverkon kuntoa kartoittavien menetelmien paremmalla hyödyntämisellä. Metsäteollisuus käyttää

Outi Nietola

29.4.2020

39/20/L/A

kuljetusten suunnittelussa apuna ajantasaista liikenneolosuhdetietoa, ja näkee paljon mahdollisuuksia digitalisaation hyödyntämisessä tiestön täsmäkunnossapidossa.

Julkisen talouden suunnitelmaan on kirjattu hiilineutraaliuden edistäminen ja siihen liittyvät toimet. Kokonaisuuteen liittyy kestävä kehityksen verouudistus, mukaan lukien liikenteen ja energiaverotuksen uudistaminen. Yritystukiin liittyvässä jatkotyössä tavoitellaan JTS:n mukaan ympäristö- ja ilmastovaikutuksiltaan haitallisten tukien merkittävää leikkausta. Yritystueksi on vuoden 2020 talousarvioesityksen kappaleessa 6 luokiteltu myös dieselin ja työkoneiden normia alempi verokanta.

Liikennepolttoaineiden veroja korotetaan hallituskauden aikana 250 miljoonalla euroa alkaen vuoden 2020 elokuussa. Lisäksi työkone- ja lämmityspolttoaineiden verotasoa nostetaan 100 miljoonalla eurolla, parafiinisen dieselöljyn verotasoa 120 miljoonalla eurolla.

Metsäteollisuudelle polttoaineverotasojen tarkoittaisi täysimääräisesti tehtynä arviolta yli 24 miljoonan euron vuotuisia lisäkustannusta vuodesta 2021 alkaen, ja yli 8 miljoonan euron kustannusnousua jo vuonna 2020. Täysimääräisenä vaikutus metsäteollisuuteen on jo yhdessä vuodessa enemmän kuin vuosien 2012-2018 aikana tehtyjen dieselveron korotusten yhteensä. Luku ei sisällä parafiinisen dieselöljyn laatuporrastuksen poistoa, jonka vaikutus kustannuksiin on auki.

Kumipyöräkuljetusten kilpailukyky on metsäteollisuudelle elintärkeä. Tiekuljetuskustannuksista polttoainekustannusten osuus on yli 25 %, ja esimerkiksi dieselpolttoaineen verotus Suomessa jo nyt Euroopan kireimpiä. Polttoaineverojen tason nosto ei ole päästövähennyskeino eikä vähennä tarvetta kuljettaa. EU ei määrittele ao. polttoainelaatujen alhaisempia verokantoja yritystueksi.

Hallituksen tulee luopua teollisuuden kuljetusten kilpailukykyä heikentävistä polttoaineveron korotuksista. Dieselpolttoaineen ja kevyen polttoöljyn normia alempi verokanta on säilytettävä.

Merenkulun väylämaksujen puolitus vuosina 2015-2018 ja edelleen vuosina 2019-2020 on ollut hyvä ratkaisu pienentämään osaltaan rikkidirektiivin kustannusvaikutuksia. Ulkomaankaupan kuljetusten kilpailukykyyn kannalta tärkeää väylämaksujen puolitusta tulee jatkaa vuoden 2020 jälkeenkin. Metsäteollisuus tukee hallituksen esitystä väylämaksujen väliaikaisesta poistosta ja maksujen palautuksesta koskien vuotta 2020. Pidemmällä aikavälillä tavoitteena tulee olla monimutkaisesta väylämaksujärjestelmästä luopuminen ja jäänmurron rahoittaminen suoraan valtion budjetista.

Metsäteollisuus ry

Outi Nietola
logistiikkapäällikkö