Tiina Haapasalo
Vihreä kasvu

12.5.2025

VNS 2/2025 vp Valtioneuvoston selonteko julkisen talouden suunnitelmasta 2026–2029

Eduskunnan Liikenne- ja viestintävaliokunnalle

Yleisesti kehysriihestä

Euroopan unionissa talouskehitys on ollut verraten vaimeaa ja Suomen suoriutumistaso on ollut tässä joukossa heikompien joukossa. Kasvun vauhdittaminen on entistäkin akuutimpi kysymys Suomelle. EK pitää hallituksen useita puoliväliriihessä päättämiä kasvutoimia oikeina. Muun muassa yhteisöveroa lasketaan 2 %-yksiköllä 18 prosenttiin vuodesta 2027 alkaen sekä ansiotuloverotusta kevennetään mittavasti.

Liikenneinfran rahoitus

Hallitus lisää perusväylänpidon rahoitusta vuodelle 2026 118 M€, joka on erittäin tarpeellinen teiden ja ratojen korjausvelan vähentämiseksi. Vähintäänkin vastaava korotus tarvittaisiin myös vuoden 2027 perusväylänpidon määrärahaan. Savon radan nopeuden ja kapasiteetin nostoon lisätään 40,8 M€ vuosille 2026–2029, mikä parantaa Itä-Suomen saavutettavuutta junaliikenteellä. Savon radan lisäksi kehysriihessä nimettiin lukuisia pienempiä investointikohteita.

Rail Nordica

EK pitää merkittävänä päätöstä käynnistää suunnitteluhanke eurooppalaisen raideleveyden toteutuksesta Torniosta Kemiin. Hanke edistää huoltovarmuutta ja sotilaallista liikkuvuutta, mutta vahvistaa samalla myös elinkeinoelämän liikenneyhteyksiä länteen. Rail Nordican avulla Suomi kytkettäisiin eurooppalaiseen raitatieverkkoon pohjoisesta alkaen. Kyse on merkittävistä pitkän aikavälin investoinneista. EU-rahoitus on keskeisessä roolissa ja sen neuvottelemisessa Suomi painottaa sotilaallisen liikkuvuuden merkitystä.

Hankkeelle on monta perustetta – niin talouteen kuin turvallisuuteen liittyen. Geotalouden muutokset ja Itämeren haavoittuvuus ovat nostaneet kansainvälisen saavutettavuuden elinkeinoelämän ykköstavoitteiden joukkoon. Suomi tarvitsee vahvemmat liikenneyhteydet muualle Eurooppaan ja maailmalle, jotta talous voi kasvaa ja ulkomaankauppa menestyä. Yhtenäisellä raideleveydellä Suomi pääsee osalliseksi

läntisen Euroopan rautatiemarkkinoista ja Suomen voitaisiin pitkällä aikavälillä saada myös uusia rautatieoperaattoreita.

Liikenteen päästökauppatulot ilmastokustannusten alentamiseen

Elinkeinoelämän keskusliitto EK pitää hyvänä, että kehysriihessä linjattiin polttoainejakelun EU:n laajuisen päästökaupan (ETS2) hyvitysjärjestelmän pikaista valmistelua. Hallitus ei ole tarkentanut, mitä tällä järjestelmällä tarkoitettaisiin.

EK pitää valitettavana, ettei kehysriihessä linjattu laajemmin menettelyjä liikenteen päästökauppatulojen kohdentamiseksi ilmastokustannusten alentamiseen, kilpailukyvyn parantamiseen ja vihreän siirtymän edistämiseen.

Valtio saa satojen miljoonien eurojen tulot päästökaupasta vuosittain. Meri- ja lentoliikenteestä tulot kasvavat portaittain vuoteen 2026 saakka, jolloin tulo meriliikenteestä on arvioilta 100 M€/v ja lentoliikenteestä 45 M€/v. Tieliikenteestä tulee valtiolle tuloja noin 300 M€/v vuodesta 2027 alkaen.

EU:n ilmastotoimet aiheuttavat yrityksille ja kuluttajille yli miljardin euron lisäkustannukset, meriliikenne 500–600 M€, lentoliikenne 100 M€, ja tieliikenne noin 600 M€ t vuodesta 2027 alkaen.

Liikenteen päästökauppatulot tulisi kohdentaa esimerkiksi kestävien polttoaineiden tuotanto- ja jakeluinfran kehittämiseen tie-, meri- ja lentoliikenteessä. Kestävien polttoaineiden yleistyminen edellyttää hyvää saatavuutta ja hintaeron kaventumista verrattuna fossiilisiin polttoaineisiin. Satojen miljoonien päästökauppatulot tarjoavat tähän tulolähteen ilman tarvetta lisäveroihin tai -velkaan.

EK:n esimerkkejä liikenteen päästökauppatulojen kohdentamiseen:

Tieliikenteen päästökauppatulot tulisi kohdentaa

- tukiin ja kannusteisiin, jotka liittyvät päästöttömien tai vähäpäästöisten ajoneuvojen hankintaan
- lataus- ja tankkausinfran investointien tukemiseen
- ilmastomuutoksen vaikutuksiin sopeutumiseen panostamalla väyläinfran ja liikenteen TKI-toimiin.

Meriliikenteessä päästökauppatulot tulisi kohdentaa

- kestävien polttoaineidentuotantoon ja käyttöön niin, että kestävän polttoaineen hintaero pienenee verrattuna fossiiliseen polttoaineeseen
- tukeen polttoaineen kuljettamiseksi, varastoimiseksi ja jakelemiseksi satamissa.

Lentoliikenteessä päästökauppatulot tulisi kohdentaa

- kestävien lentopolttoaineen tuotannon ja käytön edistämiseen
- jakelu- ja latausinfran rakentamiseen lentoasemille
- uusien polttoainetoimittajien pääsyn helpottamiseen Suomen markkinoille
- vedyn käytön edistämiseen pidemmällä aikavälillä, kun kysyntää alkaa muodostua.