LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

Lausunto

Päivämäärä: 12.5.2025

Eduskunnan ympäristövaliokunnalle

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

Ympäristövaliokunta on pyytänyt liikenne- ja viestintäministeriöltä asiantuntijalausuntoa otsikkoasiassa. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa asiassa kunnioittavasti seuraavaa:

Kehyskaudella 2026–2029 liikenne- ja viestintäministeriön pääluokan määrärahat ovat keskimäärin 3,53 miljardia euroa vuodessa. Määrärahataso on hieman edellistä kehyspäätöstä korkeampi puoliväliriihen päätöksistä johtuen. Suurimmat yksittäisten erien lisäykset kohdentuvat väylähankkeiden kehittämiseen (momentti 31.10.77).

Väyläverkon kehittämismomentin kehystaso on keskimäärin 431 milj. euroa vuosina 2026–2029. Momentille tehdään aikaistuksia vuosilta 2026–27 vuodelle 2025 koskien hallituksen investointiohjelmasta rahoitettavia MAL-hankkeita ja jo käynnissä olevien ns. tavallisten väylähankkeiden rahoitusta. Lisäksi määrärahoista tehdään yhteensä 90 miljoonan euron siirto vuosien 2026–2027 sitomattomasta hankevarauksesta hallituksen investointiohjelman laajennukseen. Sitomattomasta hankevarauksesta varataan yhteensä 70 milj. euroa vuosille 2026–2029 Digiradan toteutusvaiheen jatkamiseen.

Liikenne- ja viestintäverkkojen osalta perusväylänpidon määrärahataso (momentti 31.10.20) on edellisen kehyksen mukaisella hieman alle 1,3 miljardin euron vuositasolla vuotta 2026 (runsas 1,4 miljardia euroa) lukuun ottamatta. Väyläverkon korjausvelan ennustetaan kasvavan nykyisestä 4,2 miljardista eurosta yli 5 miljardiin euroon vuoden 2029 loppuun mennessä.

Julkisen henkilöliikenteen ostojen momentille (31.20.21) tehdään vuosittainen 2,5 miljoonan euron lisäys vuosille 2027–2029 henkilöjunaliikenteen käynnistämiseen Tampere-Rauma yhteysvälillä.

Liikenteen ja viestinnän palveluiden avustusmomentille (31.20.51) siirretään pääluokan sisältä määrärahat kansallisen yhteyspisteen ja liikennejärjestelmän perustietopalvelun perustamiseen.

Puoliväliriihen päätöksellä hallintoon tehdään pysyvä 130 milj. euron lisäsäästö vuodesta 2026 alkaen. Hallinnonalakohtaiset säästöosuudet päätetään tämän vuoden aikana.

Puoliväliriihen pöytäkirjaan sisältyy merkinnät maakuntalentojen jatkamisesta alkuvuoteen 2028, maantielauttojen ja -lossien sekä yhteysalusten liikenteen turvaamisesta, päästökauppakulujen korvaamisesta Merenkurkun laivaliikenteelle sekä tietoverkkoyhteyksien kehittämisestä. Näihin toimiin ei ole osoitettu vielä 2026–29 kehyksessä määrärahaa.

Hallitus on riihitiedotteen mukaan päättänyt laajentaa hallitusohjelman mukaista noin 4 miljardin euron investointiohjelmaa yhteensä 300 miljoonalla eurolla. Laajennuksesta 100 miljoonaa euroa rahoitetaan valtion omaisuustuloilla ja kohdennetaan jo aiemmin päätettyjen hankkeiden kohonneiden kustannusarvioiden kattamiseen. Loput 200 miljoonaa euroa rahoitetaan kehyksen puitteissa ja kohdennetaan mm. joukkoon maanteihin, risteyksiin ja siltoihin liittyviä infrainvestointeja. Lisäksi riihipöytäkirjassa mainitaan useita ratahankkeita, joista kehyspäätökseen 2026–29 on toistaiseksi sisällytetty 40,8 milj. euron valtuus vuodelle 2026 ja vastaavat määrärahat vuosille 2026—2029 Savon radan nopeuden ja kapasiteetin noston toteuttamiseksi.

Ympäristönäkökohdat

Julkisen talouden suunnitelman mukaan hiilineutraaliutta ja vihreää siirtymää liikenteessä edistävät määrärahat ovat vuonna 2026 yhteensä 389,2 miljoonaa euroa, vuonna 2027 yhteensä 330,1 miljoonaa euroa, vuonna 2028 yhteensä 310,1 miljoonaa euroa ja vuonna 2029 yhteensä 149,32 miljoonaa euroa. Näihin summiin sisältyy raideliikennehankkeita, julkisen henkilöliikenteen palvelujen ostojen ja kehittämisen määrärahoja sekä kävelyn ja pyöräilyn edellytysten parantamisen määrärahoja. Näillä voidaan odottaa olevan myönteisiä ilmastovaikutuksia siltä osin, kun ne edistävät kulkutapasiirtymää. Henkilöliikenteen palvelujen oston ja kehittämisen sekä kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuurin määrärahat ovat vuoden 2025 tasolla yllä mainittua Tampere-Rauma henkilöjunaliikenteen lisäystä lukuun ottamatta. Tieliikenteen käyttövoimasiirtymää (ajoneuvokannan uusiutuminen, vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfra) edistävää uutta rahoitusta näihin määrärahoihin ei sisälly.

Liikenne- ja viestintäministeriön pääluokan määrärahojen lisäksi on huomioitava, että vähäpäästöiseen liikkumiseen ja liikenteen energiamurrokseen liittyviä toimia tehdään usealla hallinnonalalla. Tärkeää olisi osoittaa rahoitusta mm. työ- ja elinkeinoministeriön ja ympäristöministeriön hallinnonalalla toteutettaviin liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran tukiin.

Julkisen talouden suunnitelmaan sisältyy liikenteen ja viestinnän alaa koskevia verotuksellisia muutoksia. Näistä esimerkiksi nollapäästöisten työsuhdeautojen verotuen voimassaolon jatkamisen vuoteen 2029 saakka odotetaan nopeuttavan autokannan uusiutumista ja auttavan siten liikenteen päästöjen vähentämisessä. Toisaalta liikennepolttoaineiden hiilidioksidiverokomponentin alentaminen kehyskaudella todennäköisesti kasvattaa liikenteen päästöjä.

Datakeskusten sähköveron tuki poistetaan kehyskaudella, mikä kasvattaa valtiontalouden tasapainottamiseksi tarvittavia verotuottoja. Liikenne- ja viestintäministeriö tuo kuitenkin esiin, että datakeskusten alempi sähköveroluokka on ollut sidottu energiatehokkuuteen ja hukkalämmön hyödyntämiseen.

Julkisen talouden suunnitelmaan sisältyy uutena toimena EU:n laajuisen polttoaineiden jakelijoiden päästökaupan käynnistyminen vuonna 2027. Tässä yhteydessä liikenne- ja viestintäministeriö nostaa esiin, että ennen päästökauppatulojen tulouttamista jäsenvaltioille niistä otetaan osuus EU:n sosiaaliseen ilmastorahastoon, jonka käytöstä jäsenvaltioiden on linjattava kansallisessa sosiaalisessa ilmastosuunnitelmassa. Suunnitelmiin on sisällytettävä tieliikenteen ja rakennusten erillislämmityksen vähähiilistymistä edistäviä ja energia- ja liikenneköyhyyden riskiä vähentäviä toimia. Suomen suunnitelmaa valmistellaan parhaillaan ympäristöministeriön johdolla.

Jäsenmaille tuloutettavien päästökaupan huutokauppatulojen osalta liikenne- ja viestintäministeriö huomauttaa, että jatkossa yhä suurempi määrä päästökauppatuloja kerätään liikenteestä (meri-, lento- ja tieliikenne). Jäsenvaltioiden on käytettävä päästöoikeuksien huutokaupasta saamansa tulot tai niitä vastaava määrä yhteen tai useampaan päästökauppadirektiivissä (2003/87/EY) luetelluista toimista, joihin kuuluvat myös liikenteen vähähiilistymistä edistävät toimet. Liikenne- ja viestintäministeriö pitää tärkeänä, että huutokauppatulojen/vastaavan summan käyttöä koskevan vaatimuksen täyttäminen suunnitellaan hyvissä ajoin ja osoitetaan rahoitusta myös päästökaupan piirissä olevan liikenteen puhtaaseen siirtymään.

Lopuksi liikenne- ja viestintäministeriö huomioi, että kotimaan liikenteen päästöjen vähentämisellä on keskeinen rooli EU:n taakanjakosektorin päästövähennysvelvoitteiden täyttämisessä, sillä noin kolmasosa taakanjakosektorin päästöistä tulee liikenteestä. Riittävän toimenpidevalikoiman osoittaminen kulkutapa- ja käyttövoimasiirtymän edistämiseen parhaillaan valmisteilla olevassa keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa on siten välttämätöntä.

Tuuli Ojala
liikenneneuvos

Jyrki Tanskanen
budjettineuvos

Maria Torttila
johtava erityisasiantuntija