Muistio

Tiina Haapasalo
Vihreä kasvu

6.10.2025

HE 99/2025 vp Valtion talousarvio vuodelle 2026

Eduskunnan Valtiovarainvaliokunnan liikennejaostolle

EK pitää tärkeänä, että Suomen julkista taloutta tasapainotetaan niin, että samalla vahvistetaan talouskasvun edellytyksiä. Kevään 2025 kehysriihessä päätetyn kasvupaketin toimeenpano aikaisempien suunnitelmien mukaan on hyvin myönteistä.

Väylärahoitus

Perusväylänpidon rahoitus vuodelle 2026 on noin 1,4 mrd.€, jossa näkyy lähes 200 M€ vähennys vuoteen 2025 verrattuna. Hallituksen investointiohjelman osalta päällystyksiin varattu rahoitus on pääosin käytetty etupainotteisesti vuosina 2024 ja 2025. Vuodelle 2026 korjausvelan vähentämiseen kohdennetaan noin 120 miljoonaa euroa.

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.

Valtion liikenneverkkoon investoidaan 572 miljoonaa euroa, josta 474 miljoonaa euroa kohdistuu uusiin investointeihin ja elinkaarihankkeiden takaisinmaksuun käytetään 98 miljoonaa euroa. Edelliseen vuoteen verrattuna lisäystä on noin 70 miljoonaa euroa.

Kustannustason nousu on syönyt perusväylänpidon ja kehittämishankkeiden rahoituksen ostovoimaa. Hallitusohjelman investointiohjelmassa on väylärahoitukseen kohdennettu noin 3 miljardia euroa, jota laajennettiin kevään 2025 kehysriihessä noin 300 miljoonalla eurolla. Summasta 100 miljoonaa euroa käytetään jo aiemmin päätettyjen hankkeiden kohonneiden kustannusarvioiden kattamiseen. Loput 200 miljoonaa kohdennettiin valikoituihin infrainvestointeihin tie- ja rataverkolla.

Liikenneolosuhteiden kehittäminen on valtion pitkäjänteinen tehtävä, ja muutoksia elinkeinoelämän toimintaympäristössä on harvoin nähtävissä lyhyellä aikavälillä. Infrainvestoinnit ovat vuosikausien prosesseja ja edellyttävät vakaata rahoitusta, sekä investointiohjelmaa, 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. Liikenne12-ohjelmalla voisi olla tämä vaikutus, jos sen rahoitustasoon ja väyläviraston investointiohjelmaan sitouduttaisiin parlamentaarisesti ja ylihallituskautisesti.

Meri- ja lentoliikenteen päästökauppatulot

Meri- ja lentoliikenne sisältyvät EU:n yleiseen päästökauppaan. Meri- ja lentoliikenteen päästökaupan kattavuus nousee 100 %:iin vuonna 2026. Lisäksi vuonna 2025 tuli voimaan meriliikenteelle uusiutuvien ja vähäpäästöisten polttoaineiden velvoite (2 %) ja lentoliikenteelle vaihtoehtoisten polttoaineiden velvoite (2 %). Meri- että lentoliikenteen kustannukset tulevat lähivuosina kasvamaan 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 hintakilpailukyvylle 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 päästökauppalain vaikutuksista erityisen tärkeitä juuri Suomen ulkomaankaupalle. Teollisuusviennin 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 keskemmällä Eurooppaa olevaa lentoliikennettä, jossa matkat ovat lyhyempiä.

EU:n päästökauppa tuottaa valtiolle merkittävästi uusia tuloja. Meri- ja lentoliikenteen päästökauppatulot ovat valtiolle vuonna 2026 lentoliikenteestä noin 45 M€ ja meriliikenteestä arviolta noin 100 M€.

Liikenne- ja viestintäministeriö selvittää parhaillaan meri- ja lentoliikenteen vihreän siirtymän tukitarvetta ja tekee sen ohessa vertailun EU-maihin. Lentoliikenteessä noin kymmenellä eurooppalaisella lentoasemalla on käytössä tai suunnitteilla tukijärjestelmä kestävän ja fossiilisen lentopolttoaineen hintaeron kattamiseksi.

EK kiirehtii liikenne- ja viestintäministeriön selvitystä ja esittää, että hallitus käynnistää pikaisesti valmistelun, jossa luodaan menettelyt liikenteen päästökauppatulojen kohdentamiseksi ilmastokustannusten alentamiseen, kilpailukyvyn parantamiseen ja vihreän siirtymän edistämiseen.