Logistiikkayritysten Liitto ry

Nuijamiestentie 7
00400 Helsinki
Puh. +358 40 1944776
logistiikkayritykset@logistiikkayritykset.fi
www.logistiikkayritykset.fi

LAUSUNTO
4.3.2026

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

VNS 10/2025 vp Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037

Logistiikkayritysten Liitto ry kiittää mahdollisuudesta lausua eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle otsikon mukaisesta aiheesta. Liiton 27 jäsentä ovat suuria logistiikkayrityksiä, joiden erikoisalaa ovat kuljetusjärjestelmät, terminaali- ja varastotoiminnot sekä logistiikan kokonaisjärjestelmät. Jäsenyritysten yhteenlaskettu liikevaihto vuonna 2024 oli yli miljardi euroa.

Tehokas logistiikka on kriittistä Suomelle. Logistiikan kilpailukyky edellyttää toimivaa liikennejärjestelmää ja raskaan liikenteen näkökulman huomioon ottamista liikennejärjestelmän kehittämisessä.

Koronapandemia ja Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan ovat entisestään korostaneet Suomen riippuvuutta kansainvälisistä markkinoista ja verkostoista, sekä toimivan logistiikan merkitystä Suomen kilpailukyvylle. Kriisit ovat muuttaneet Suomen sisäisiä ja ulkomaankaupan kuljetusvirtoja, ja merikuljetusten osuus vienti- ja tuontikuljetuksista on noussut jo yli 96 prosenttiin. Vuonna 2023 valmistuneen Logistiikkaselvityksen mukaan logistiikkakustannusten osuus bkt:sta vuonna 2022 oli 12,5 prosenttia, kun vuonna 2019 vastaava luku oli 10,7 prosenttia.

Selonteon tavoitekokonaisuus ja toimintaympäristön muuttuminen

Liikenne 12-selonteon tavoitteiksi on valittu toimivuus, turvallisuus ja kestävyys, sekä niitä yhdistäviksi näkökulmiksi tehokkuus, saavutettavuus ja resilienssi. Tavoitteiden priorisoinnissa on korostettu kustannustehokkuutta, ja erikseen nostettu esiin resursseista valtaosan suuntaaminen perusväylänpidon toimiin.

Logistiikkayritysten Liitto pitää tavoitekokonaisuutta ajantasaisena ja perusteltuna. On hyvä, että perusväylänpidon rahoituksen keskeinen merkitys suunnitelman konkretisoinnille kulkee punaisena lankana läpi selonteon.

Liikennejärjestelmän nykytila ja logistiikan toimintaympäristön muutokset ja vaikutukset Suomen liikennejärjestelmään on kuvattu selonteossa kattavasti. Suomen saavutettavuuteen ja raskaan liikenteen toimintaedellytyksiin vaikuttaviksi tekijöiksi on geopolitiikan ja kauppablokkien voimasuhteiden lisäksi tunnistettu talouskehitys, päästövähennystavoitteet ja työvoiman saatavuus/kuljettajapula.

Logistiikan ja liikenteen muita kehitystrendejä, kuten digitalisaation merkitystä liikennejärjestelmälle, on kuvattu riittävällä tarkkuudella. Selonteko nostaa hyvin esiin myös liikennejärjestelmän kyberturvallisuuden ja tietosuojan ylläpidon ja kehittämisen merkityksen.

Logistiikkayritysten Liitto pitää yleisesti tärkeänä on, että suunnitelmien ja sääntelyn vaikutukset elinkeinoelämälle ja yrityksille on perusteellisesti ja kattavasti arvioitu ennen päätöksentekoa. Liikennejärjestelmänäkökulmasta yksi esimerkki on liikenteen häiriöiden vaikutus kuljetusten sujuvuuteen ja viivästyksistä yrityksille koituvien kustannusten arviointi.

Kuten selonteossa on todettu, Suomen muuttunut asema heijastuu vahvasti myös liikennejärjestelmän ja -infran kehittämistarpeisiin. Selonteko käy perusteellisesti läpi eri kuljetusmuotojen roolia sotilaallisen liikkuvuuden ja huoltovarmuuden näkökulmista.

Logistiikkayritysten Liitto korostaa toimivien tiekuljetusten keskeistä roolia osana Suomen huoltovarmuutta. Samalla liitto toteaa, että tärkeää on koko toimitusketjun toimivuuteen panostaminen. Tämän kokonaisuuden osia ovat liikenneväylien ja solmukohtien (satamat, terminaalit) lisäksi muun muassa raskaan liikenteen jakelu- ja latausinfra ja taukopaikkaverkosto.

Logistiikkayritysten Liiton jäsenyrityksillä on keskeinen rooli siviiliyhteiskunnan toimivuutta turvaavissa kuljetuksissa. On tärkeää, että elinkeinoelämän tarpeisiin koskien liikenneverkon kunnossapitoa ja kehittämistä kyetään vastaamaan myös sotilaallisen liikkuvuuden merkityksen korostuessa.

Alueelliset painotukset ja Suomen eri alueiden ominaispiirteet tulevat selonteossa esiin riittävällä tavalla. On tärkeää, että kuljetusvirtojen muututtua etenkin Venäjän hyökkäyssodan takia alueellisia tarpeita pystytään uudelleen arvioimaan ja rahoitusta tarvittaessa suuntaamaan uudelleen muuttunut tilanne huomioon ottaen.

Perusväylänpidon lisärahoitus ja korjausvelan hillitseminen

Oleellista on väylien, etenkin perusväylänpidon rahoitustason pysyvä nosto ja pitkäjänteisyys yli hallituskausien. Suomessa tieliikenteen osuus tavarankuljetuksista on noin 90 %.

Suomen tiestön kunto on rapistunut ja korjausvelka on kasvanut. Vuonna 2024 hallituksen investointiohjelman korjausvelkapaketilla saatiin korjausvelan kasvua jonkin verran taitettua ja esimerkiksi uutta päällystettä yli 4000 km. Myös vuosi 2025 oli kunnossapitorahoituksen osalta kohtuullinen, mutta vuonna 2026 on palattu vuosia 2024 ja 2025 alemmalle tasolle. Kuten selonteossakin on todettu, yritysten näkökulmasta tehokas perusväylänpito on tärkein keino parantaa tavaraliikenteen saavutettavuutta.

Tieverkon rakenteellisen kunnon jatkuva ylläpito on kriittistä. Tiestön rakenteen heikkeneminen tarkoittaa pintakunnon heikkenemiseen ja erilaisia vaurioita. Huono tienpinta vaikeuttaa myös talvikunnossapitoa, jonka haasteisiin onkin tärkeää pystyä vastaamaan nykyistä paremmin.

Tiestön ja siltojen kuntopuutteet voivat johtaa painorajoituksiin ja pakottaa raskasta liikennettä kiertoteille, mikä lisää päästöjä. Kunnossapidon yhteys päästöihin on todettu myös selonteossa.

On myös hyvä huomata, että keskeinen tavoite vuosina 2013 ja 2019 toteutuneissa mittojen ja massojen nostoissa oli kuljetusten energia- ja kustannustehokkuuden parantaminen. Tämän tavoitteen mahdollisimman hyvä toteutuminen edellyttää kunnossa olevaa tiestöä.

Selonteossa esitetään perusväylänpidon rahoitustasoon merkittävää, 460-580 miljoonan euron tasokorotusta vuosille 2030-2037. Lisäyksen myötä kunnossapidon rahoitustaso riittäisi tosin vain korjausvelan kasvun taittamiseen vuodesta 2030 alkaen. Vuosina 2027-2029 väylien kunnossapitorahoitus romahtaisi Julkisen talouden suunnitelman mukaiselle, noin 1,285 miljardin euron rahoitustasolle. Taso on matalin koko vuosikymmenen aikana.

Logistiikkayritysten Liitto pitää välttämättömänä, että **tiestön rahoitukseen saadaan pysyvä, 350 miljoonan euron vuotuinen tasokorotus.** Väyläviraston arvion mukaan ao. summalla korjausvelan määrä pysyisi kohtuullisena. Tasokorotuksen tulee koskea jo vuosia 2027-2029. Ilman lisäpanostuksia korjausvelan kasvu kiihtyy ja vajeen kiinni kurominen entisestään vaikeutuu. Jos lisärahaa saadaan esimerkiksi vain 100 miljoonaa euroa/vuosi, huonokuntoisten teiden määrä lisääntyy joka vuosi 1000 km.

Selonteossa todetaan, että käytettävissä oleva tienpidon rahoitus kohdennetaan pääosin vilkkaimmin liikennöidylle tieverkolle, joten korjausvelka kasvaa pääosin vähäliikenteisellä tieverkolla.

Tarve kunnossapitokohteiden priorisointiin liikennemäärien perusteella on sinänsä looginen. Logistiikkayritysten Liitto muistuttaa kuitenkin, ettei alempiasteisen tieverkon merkitystä osana teollisuuden ja kaupan toimitusketjujen alkupäätä ei pidä unohtaa. Tästä näkökulmasta on hyvä, että Väylävirasto kehittää työkaluja vähäliikenteisen tieverkon kunnossapitokohteiden priorisointiin mm. paikkatiedon menetelmin.

Hyvä periaate on, että osa rahoituksesta pidetään sitomattomana. Tämä mahdollistaa sen, että tarvittaessa rahoitusta voidaan kohdentaa myös äkillisiin, ennakoimattomiin tarpeisiin.

Vuosina 2024 ja 2025 tiestön osuus perusväylänpidon määrärahoista oli noin 58 %. Tämän tulee jatkossakin olla vähimmäistavoite.

On hyvä, että erikoiskuljetuksiin soveltuvan tieverkon kehittämistarpeita on tarkoitus selvittää vuoden 2026 aikana.

EU:n ja Naton rahoitusmahdollisuudet

Liikenne 12-selonteossa on käyty perusteellisesti läpi EU:n rahoitusmahdollisuuksia kansallisen liikenneinfran rahoitukseen, mukaan lukien CEF ja sotilaallisen liikkuvuuden rahoituksen hyödyntäminen, sekä EAKR:n koheesiotuki. Myös mahdollisuuksia hyödyntää Naton turvallisuusturvallisuusinvestointiohjelman rahoitusta on selonteon mukaan tarkoitus selvittää.

On myönteistä, että sotilaallisen liikkuvuuden rahoituksen kohdentamisessa on mukana myös merkittävien maantieyhteyksien kehittäminen ja parantaminen koko maassa, siltojen kantavuus sekä liikenneverkon kaksikäyttöisyyteen liittyvät tarkastelut.

Logistiikkayritysten Liitto pitää tärkeänä, että EU-rahoitusmahdollisuudet hyödynnetään täysimääräisesti Liikenne 12-selonteon toimeenpanossa. EU:ssa valmistaudutaan parhaillaan seuraavaan, vuosien 2028-2034 budjettikauteen. Tällä hetkellä näkymä on, että liikenneväylien rahoitukseen on jatkossakin käytössä CEF-rahoituksen kaltainen instrumentti. Myös rahoitustasoon on ehdotettu merkittävää korotusta verrattuna nykytilanteeseen.

Suomen tulee selontekoon kirjatun mukaisesti vaikuttaa siihen, että EU:n budjettikausi palvelee täysimääräisesti kansallisia rahoitustarpeita ja liikennepoliittisia tavoitteita, ja että valtio, kunnat ja liikennealan toimijat voivat hyödyntää EU:n rahoitusinstrumentteja liikennejärjestelmän kehittämiseen.

Raskaan liikenteen käyttövoimat

Selonteossa on omana osionaan kuvaus liikennejärjestelmän ympäristöllisestä kestävyydestä. Osiossa on käyty läpi raskaan liikenteen sähköistymisen tilannetta ja muita käyttövoimavaihtoehtoja.

Logistiikkayritysten Liitto pitää välttämättömänä logistiikka- ja kuljetusalan kilpailukyvyn turvaamista ympäristösääntelyn kiristyessä. Dieselin asema raskaan kaluston keskeisenä käyttövoimana on säilymässä vielä pitkään. Päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi oleellista on mahdollistaa vaihtoehtoisten käyttövoimien (sähkö, biopolttoaineet, biokaasu, vety) edellytykset myös raskaalle liikenteelle.

On myönteistä, että selonteossa korostetaan fossiilisia polttoaineita korvaavien käyttövoimavaihtoehtojen osalta teknologianeutraaliutta. Selonteossa on käyty läpi myös raskaan kaluston sähköistymiseen liittyviä haasteita. Näitä ovat latausinfran puute, kaluston korkea hinta verrattuna polttomoottorikalustoon, ajoneuvojen rajallinen tarjonta isommassa kokoluokassa, sekä akkujen lyhyt kantama.

Selonteossa todetaan valtion rooli AFIR-asetuksen mukaisen raskaan liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon rakentamisessa infrastruktuurituella jakeluinfraohjelman mukaisesti. Uusiin käyttövoimiin siirtyminen raskaassa liikenteessä edellyttää tavaraliikenteen tarpeisiin sopiva jakeluinfraa ja energian saatavuuden varmistamista. Raskas kalusto tarvitsee riittävästi tankkaus- ja latausasemia kuljetusreittien varrella kaikkialla Suomessa. Selkeä suunnitelma jakeluinfran toteutumisesta on yksi lähtökohta kalustoinvestoinneille ja raskaan liikenteen päästöjen vähentämiselle. Jakeluinfran tarpeet tulee ottaa huomioon maankäytön ja liikennejärjestelmän alueellisessa suunnittelussa. Samalla on tärkeä varmistaa, ettei jakeluinfran rakentaminen eriydy alueittain ja että kokonaisuus palvelee myös valtakunnallisen tavaraliikenteen tarpeita.

Logistiikkayritysten Liitto pitää tärkeänä, että julkiseen jakeluinfraan, terminaalilatauksiin sekä vaihtoehtoisella käyttövoimalla kulkevan raskaan kaluston hankintoihin mahdollistetaan julkinen tuki. Yrityksille tulee luoda tukipolitiikan osalta jatkuva, ennakoitavissa oleva näkymä.

Lisäksi tärkeää on, että logistiikkayritysten terminaalien yhteydessä olevan jakelu- ja latausinfran kehittämistä edistetään muun muassa kaavoitusratkaisuin.

Raskaan liikenteen taukopaikat

Selonteossa on nostettu esiin TEN-T -asetuksen mukaiset raskaan liikenteen taukopaikat.

Raskaan liikenteen taukopaikkojen osalta puutetta on sekä niiden määrässä, palvelutarjonnassa että aukioloajoissa. HCT-kaluston myötä vaatimukset taukopaikoille ovat lisääntyneet. Taukopaikat mm. mahdollistavat kuljettajien lakisääteiset tauot ja vuorokausilevon. Taukopaikoilla on keskeinen rooli myös logistiikan koordinoinnissa. Kattavalla taukopaikkaverkostolla voidaan tehostaa kuljetuksia ja edistää osaltaan kaluston mittojen ja massojen maksimaalista hyödyntämistä.

Taukopaikkoihin liittyvät haasteet korostuvat pääkaupunkiseudulla ja muilla suurilla kaupunkiseuduilla. Taukopaikkojen puute vaikeuttaa etenkin maakuntien ja pääkaupunkiseudun välisten logistiikkaketjujen sujuvuutta. Ruuhkainen metropolialue heikentää kuljetusten ennustettavuutta, jolloin vuorokausilepo pitäisi pystyä pitämään mahdollisimman lähellä määränpäätä ja kaupungin sisäänmenoväyliä. Ajoneuvojen ja kuormayksiköiden käsittelyalueita tulee olla riittävästi etenkin kaupunkien ja terminaalien lähellä. TEN-T-vaatimukset täyttävistä taukopaikoista tulee myös olla tieto saatavilla verkossa.

Liikenne12 -selonteon mukaan taukopaikkojen odotetaan syntyvän ensisijaisesti markkinaehtoisesti, huomioiden mahdollisuuksien mukaan myös vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelua koskevat EU-velvoitteet ja raskaan liikenteen jakeluinfran kehittyminen teknologianeutraalisti.

Logistiikkayritysten Liiton näkemyksen mukaan raskaan liikenteen taukopaikkaverkostolle tarvitaan myös julkista tukea.

On tärkeää huomioida synergiaedut taukopaikkaverkoston ja uusien käyttövoimien jakeluinfran yhdistämisessä. Ao. alueiden sijoittumisen yhteensovitus on kuljetustaloudellisesti järkevää ja tehostaa maankäyttöä.

Selonteossa on viitattu Väyläviraston koordinoimaan yhteistyöryhmään, joka mm. pyrkii edistämään raskaan liikenteen tauko- ja latauspaikoiksi sopivien maa-alueiden kaavoitusta ja rakentamista, seuraa taukopaikkojen kehittymistä ja tarkastella mahdollisia lisätoimenpidetarpeita, sekä tarkastelee taukopaikkojen kustannusjakoperiaatteita valtakunnallisesti. Logistiikkayritysten Liitto osallistuu työryhmään. Edellä mainittujen, taukopaikkojen tarpeeseen liittyvien perustelujen lisäksi liitto pitää tärkeänä, että taukopaikkaverkoston kehittämiseen syntyy strateginen, pitkän aikavälin näkemys ja että verkoston toteutumista myös seurataan.

Erikseen Logistiikkayritysten Liitto toteaa maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-sopimusten toteutumisen tärkeyden osana taukopaikkaverkoston rakentumista. Sopimusten jatkaminen vuosina 2024-2026 mukana keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmaa koskevan selonteon keinovalikoimassa.

Polttoainejakelun päästökauppa ja päästökauppatulojen käyttö

Liikenne 12 -selonteossa on käyty läpi meri- ja lentoliikenteen päästökauppatulojen käyttöä. Logistiikkayritysten Liitto muistuttaa, että polttoainejakelun päästökauppa alkaa vuonna 2028. Voimaantulo uhkaa nostaa merkittävästi raskaan liikenteen kustannuksia. Kustannusten kompensointikeinojen lisäksi on tärkeä miettiä kohteita polttoainejakelun päästökauppatulojen käytölle. Logistiikkayritysten Liiton näkemyksen mukaan päästökauppatuloja tulisi kohdentaa tiestön ja siltojen kunnossapitoon eri puolilla Suomea, vaihtoehtoisten käyttövoimien jakelu- ja latausinfrastruktuuriin (ml. tuki biokaasun tankkausasemille), sähkö- ja kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintatukiin, sekä liikenteen päästöihin liittyvään t & k -toimintaan.

Liikenteen verotuksen ja rahoituksen uudistaminen

Liikenne 12 -selonteossa on viitattu liikenteen verotuksen ja rahoituksen uudistustarpeeseen. ja siihen, että esille voi nousta uusia keinoja liikennejärjestelmän rahoitustarpeisiin vastaamiseksi. Kuluvalla hallituskaudella valmistelussa oleva uudistus on viivästynyt.

Logistiikkayritysten Liitto pitää tärkeänä uudistuksen läpivientiä tavalla, jolla logistiikan kilpailukyky turvataan.

Valmisteluprosessi ja vuorovaikutus

Selonteossa on kuvattu yksityiskohtaisesti Liikenne 12-suunnitelman valmisteluprosessia ja vuorovaikutusta eri sidosryhmien kanssa, sekä tarvetta päivittää valmisteluprosessia jatkossa.

Selonteko käy läpi turvallisuusympäristön muuttumisen ja Suomen tiivistyneen yhteistyön muiden pohjoismaiden kanssa mm. liikennejärjestelmän varautumiseen liittyen (NTPC-yhteistyö). On hyvä ja tarpeellista, että ennen seuraavan Liikenne 12 -suunnitelman valmistelua mahdollisuudet yhtenäistää valmisteluprosessia muiden pohjoismaiden kanssa käydään läpi.

Logistiikkayritysten Liitto ry on pitänyt Liikenne 12-suunnitelmaan liittyvää sidosryhmävuoropuhelua toimivana ja riittävänä. Elinkeinoelämän kanssa käytävä vuoropuhelu läpi suunnitteluprosessin on tärkeä osa prosessia jatkossakin.

Yhteistyöterveisin

Logistiikkayritysten Liitto ry
Outi Nietola
Toimitusjohtaja