Tiina Haapasalo, Penna Urrila
Vihreä kasvu

1.10.2026

HE 175/2026 vp Valtion talousarvio vuodelle 2027

Eduskunnan Liikenne- ja viestintävaliokunnalle

EK pitää tärkeänä, että vuoden 2027 talousarvio tukee alkaneen talouskasvun vahvistumista ja toimeenpanee johdonmukaisesti jo päätetyt kilpailukykyä, investointeja ja työntekoa vahvistavat uudistukset. Talousarvion yleislinja on tältä osin oikeansuuntainen.

Erityisen myönteisiä ovat yhteisöverokannan alentaminen 18 prosenttiin, työn verotuksen keventäminen ja indeksitarkistukset, yrittäjyyttä ja kasvuyrityksiä tukevat veromuutokset kuten osakeoptioiden verotuksen kehittäminen sekä sitoutuminen tutkimus- ja kehittämisrahoituksen tavoitteeseen.

Suomen julkisen talouden rakenteellinen alijäämä on kuitenkin edelleen vakava, eikä talouskasvu riitä kääntämään julkista taloutta kestävälle uralle. Valtiontalouden alijäämä on 12,4 miljardia euroa ja valtionvelan korkomenot kasvavat 4,4 miljardiin euroon. Vaikka alijäämä pienenee edellisvuodesta ja vuonna 2027 pannaan toimeen merkittävä määrä aiemmin päätettyjä sopeutustoimia, velkaantuminen jatkuu liian nopeana.

EK tukee voimakkaasti tavoitetta julkisen talouden tervehdyttämiseksi. Vakaa toimintaympäristö on yrityksille ensiarvoisen tärkeä. Siksi julkisen talouden hoidon tavoitteista ja pelisäännöistä saavutetusta yhteisymmärryksestä on pidettävä kiinni. EK:n näkemyksen mukaan tarvittava sopeutus on toteutettava ensisijaisesti menoja ja niiden kasvua hillitsemällä, julkisen sektorin tuottavuutta parantamalla ja talouden kasvupotentiaalia vahvistamalla.

Vuoden 2027 talousarvio sisältää useita kasvun ja kilpailukyvyn kannalta perusteltuja ratkaisuja. Keskeistä on toimeenpanna ne viivytyksettä ja ennakoitavasti. Samalla talousarvio osoittaa, ettei julkisen talouden velkaantumisongelmaa ole vielä ratkaistu. EK korostaa, että seuraavan hallituskauden talouspolitiikan tulee yhdistää määrätietoinen menojen sopeutus, julkisten palvelujen tuottavuusuudistukset ja yritysvetoisen kasvun edellytysten vahvistaminen. Vain riittävästi vahvistuva kasvu ja työllisyys voivat kestävästi turvata julkisen talouden rahoituspohjan.

Väylärahoitus

Perusväylänpidon rahoitus vuodelle 2027 on poikkeuksellisen alhaisella tasolla, alle 1,3 mrd.€. Rahoitus laskee edellisiin vuosiin verrattuna 170–320 M€. Samaan aikaan kustannustason nousu on syönyt väylärahoituksen ostovoimaa. Väyläviraston mukaan esimerkiksi teiden

päällystämiset vähenevät niin, että vilkkaat tiet päällystettäisiin keskimäärin 11,5 vuoden välein, ja keskivilkkaat peräti 70 vuoden välein, ellei rahoitusta nosteta heti seuraavana hallituskauden alussa.

Elinkeinoelämän näkemyksen mukaan perusväylänpidon rahoitusta tulisi lisätä vuodelle 2027 noin 500 M€/v, jotta teiden ja ratojen kuntoa voidaan ylläpitää, eikä korjausvelka kasvaisi.

Valtion liikenneverkkoon investoidaan 649 miljoonaa euroa, josta 595 miljoonaa euroa kohdistuu uusiin investointeihin ja elinkaarihankkeiden takaisinmaksuun käytetään 54 miljoonaa euroa. Edelliseen vuoteen verrattuna lisäystä on noin 100 miljoonaa euroa.

Elinkeinoelämän näkemyksen mukaan liikenneväylien kehittämisrahoitus on hyvällä tasolla ja taso tulisi pitää myös tulevina vuosina.

Meri- ja lentoliikenteen päästökauppatulot

Meri- ja lentoliikenne sisältyvät 100 %:sti EU:n yleiseen päästökauppaan. Meri- että lentoliikenteen kustannukset ovat kasvaneet merkittävästi päästökaupan ja muiden ilmastotoimien myöstä. Meriliikenteen kustannukset ovat nousseet 500–600 M€ ja lentoliikenteen noin 100 M€ vuodessa. Suomen logistisen sijainnin takia ilmastotoimien vaikutus on Suomeen suuntautuvan meri- ja lentoliikenteen hintakilpailukyvylle sekä ulkomaankaupalle ja matkailulle suhteellisesti suurempi kuin useimmissa muissa EU-maissa.

Samaan aikaan EU:n päästökauppa tuottaa valtiolle merkittävästi tuloa. Meri- ja lentoliikenteen päästökauppatulot ovat valtiolle vuonna 2027 lentoliikenteestä noin 45 M€ ja meriliikenteestä arviolta noin 100 M€.

EK:n näkemyksen mukaan meri- ja lentoliikenteen päästökauppatuloa tulee suunnata ilmastokustannusten alentamiseen, kilpailukyvyn parantamiseen ja vihreän siirtymän edistämiseen. Ensisijaista on kestävien polttoaineiden tuotannon ja käytön edistäminen. Suomeen on luotava kokonainen uusi kestävien polttoaineiden ekosysteemi, jotta mahdollistetaan energiasiirtymä kotimaisin tuottein, ja jotta lisätään omavaraisuuttaa polttoaineissa. Huomiota vaatii myös meriliikenteen sähköistyminen koko Itämerellä.