Keskuskauppakamari

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

7.10.2026

Asia: VNS 175/2026 Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2027

Keskuskauppakamari kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto liikenne- ja viestintävaliokunnalle valtion talousarvioehdotuksesta vuodelle 2027. Lausuntomme keskittyy liikenneverkon rahoitukseen ja talousarvion liikennesektoria koskeviin esityksiin.

Perusväylänpidon rahoitustaso

Budjettiesityksessä väyläverkon perusväylänpidon rahoitus alenee huolestuttavan matalalle, noin 1,2 miljardin euron, tasolle. Perusväylänpidon kestävä rahoitustaso, jolla korjausvelan kasvu voitaisiin pysäyttää, on noin 1,8 mrd. euroa. Perusväylänpidolle on talousarvioesityksessä osoitettu noin 150 miljoonalla euroa vähemmän rahoitusta kuin vuonna 2026. Vähennykset koskevat erityisesti tienpidon rahoitusta, joka laskee talousarvioesityksessä noin 650 miljoonaan euroon. Tienpidon rahoitustaso laskee reaalisesti alimmalle tasolleen 2000-luvun aikana.

Perusväylänpidon määrärahojen niukkuus johtaa liikenneverkolla resurssipulaan, jonka seurauksena korjausvelka kasvaa koko tieverkolla vilkkaimmin liikennöityjä osuuksia lukuun ottamatta. Perusväylänpidon rahoitustason vähentäminen nostaa liikenneverkon ylläpito- ja kunnostustoimien yksikkökustannuksia, sillä mikäli korjaustoimia ei voida ajoittaa oikea-aikaisesti, rakenteellisten vaurioiden eteneminen johtaa yhä korkeampiin korjauskustannuksiin.

Asiantuntija-arvioiden mukaan rahoitustason aleneminen vuosina 2027–2029 johtaa väyläverkolla 2030-luvun alussa tilanteeseen, jossa lähes 40 prosenttia maantieverkosta on korjaustarpeessa. Esitämme, että perusväylänpitoon kohdistetaan vähintään sama rahoitustaso kuin vuonna 2026, ja että perusväylänpidon rahoitustaso nostetaan pysyvästi 1,8 mrd. euroon vuoden 2028 alussa.

Liikennesektorin energiasiirtymä

Keskuskauppakamari pitää liikennesektorin päästövähennystoimien rahoitustilannetta huolestuttavana. Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman mukaisiin liikenteen päästövähennystoimiin ei ole budjetissa osoitettu rahoitusta vuodelle 2027. Erityisen tärkeää olisi jatkaa 2020-luvulla aloitettujen raskaan kaluston hankintatukien ja latausinfratukien rahoitusta, jotta käyttövoimamurrosta voitaisiin nopeuttaa. Sähkö- ja kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintatuesta saatiin vuosilta 2019–2024 hyviä kokemuksia. Kaasukuorma-autojen rekisteröinnit kääntyivät tuen seurauksena kasvuun ja myös sähkökuorma-autojen määrä autokannassa kasvoi.

Esitämme ilmastosuunnitelman toimista sähkö- ja kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintatuelle 7,5 miljoonan euron ja julkisen lataus- ja jakeluinfran tukeen 10 miljoonan euron vuosittaista rahoitusta vuosille 2027–2030, jotta liikennesektorin energiamurrosta voitaisiin nopeuttaa. Energiasiirtymän nopeuttamiseen tähtäävät tuet ovat erityisen tärkeitä ajanjaksona, jolloin fossiilisten polttoaineiden hinnat ovat nousseet pitkäaikaisesti poikkeuksellisen korkealle tasolle. Nopeampi siirtymä sähköön ja biokaasuun vähentää lisäksi vuonna 2028 alkavasta polttoainejakelun päästökaupasta sekä uusiutuvien polttoaineiden jakeluvelvoitteen nousu-urasta liikennesektorille aiheutuvia kustannuksia.

Liikennesektorin päästökaupasta kertyvät tulot tulisi ohjata liikenteen käyttövoimamurroksen nopeuttamiseen, jotta päästökaupasta aiheutuvaa logistiikkakustannusten kasvua voitaisiin hillitä. Meri- ja lentoliikenteen päästökauppatulojen määrä kasvaa vuosina 2026–2027 ilmaisjaon vähentyessä ja meriliikenteen päästökaupan laajentuessa hiilidioksidin lisäksi metaani- ja dityppioksidipäästöihin. Meriliikenteessä kustannusten kasvu on vuonna 2026 ollut poikkeuksellisen suurta, sillä ympäristöregulaation (päästökauppa, FuelEU Maritime) lisäksi Lähi-Idän kriisin seurauksena merirahdin kustannuksia ovat nostaneet muun muassa polttoaineiden hinnan nousu ja vakuutuskustannusten kasvu.

Päästökaupan huutokauppatulojen käytöstä tulisi laatia laaja yli hallituskausien ulottuva investointiohjelma, joka loisi pitkäjänteisiä investointimahdollisuuksia liikenteen käyttövoimamurrosta nopeuttaviin investointeihin, kuten varikko- ja terminaalilatausinvestointeihin, vaihtoehtoisia polttoaineita hyödyntävien ajoneuvojen ja alusten hankintoihin, meri- ja lentoliikenteen uusiutuvien polttoaineiden laajempaan käyttöönottoon ja maasähköinvestointeihin. Suomessa tulisi valmistella ja ottaa käyttöön päästökauppatuloilla rahoitettava lentoliikenteen SAF-tukimekanismi, joka nopeuttaisi kestävien lentopolttoaineiden yleistymistä.

Kunnioittavasti,

Hanna Kalenoja
johtava asiantuntija, liikenne ja elinkeinopolitiikka

p. 050 5344 750
hanna.kalenoja@chamber.fi