Logistiikkayritysten Liitto ry

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

LAUSUNTO
6.10.2026

Eduskunta, liikenne- ja viestintävaliokunta
liv@eduskunta.fi

Lausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2027, HE 175/2026 vp

Logistiikkayritysten Liitto ry haluaa antaa eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle näkemyksensä hallituksen esityksestä vuoden 2027 talousarvioksi erityisesti LVM:n hallinnonalan osalta. Liiton 23 jäsenyritystä ovat alan suurempia toimijoita, joiden ydinosaamista ovat logistiikan kokonaisjärjestelmät, kuljetukset ja terminaali- ja varastotoiminnot. Jäsenyritysten käytössä on yli 3 000 kuorma-autoa ja ajoneuvoyhdistelmää, ja omistuksessa noin 100 kpl, yhteensä 550 000 m2 terminaalia ja varastotilaa eri puolilla Suomea. Jäsenyritysten yhteenlaskettu liikevaihto vuonna 2025 oli yli miljardi euroa.

Liiton jäsenyritykset palvelevat kaikkia yhteiskunnan sektoreita, ja osalla jäsenyrityksiä on toimintaa Suomen lisäksi Pohjoismaissa, Baltian maissa sekä Keski- ja Etelä-Euroopassa. Logistiikkayritysten Liiton jäsenyrityksillä on keskeinen rooli siviiliyhteiskunnan toimivuutta turvaavissa kuljetuksissa.

Logistiikan toimintaympäristön muuttuminen

Koronapandemia ja Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan ovat entisestään korostaneet Suomen riippuvuutta kansainvälisistä markkinoista ja verkostoista, sekä toimivan logistiikan merkitystä Suomen kilpailukyvylle. Suomen muuttunut asema heijastuu vahvasti myös liikennejärjestelmän ja -infran kehittämistarpeisiin.

Tuoreimman, kesällä 2026 valmistuneen Logistiikkaselvityksen mukaan logistiikkakustannusten osuus yritysten liikevaihdosta 2025 oli 14,4 prosenttia, kun vuonna 2022 vastaava luku oli 13,9 prosenttia. On lisäksi huomattava, että selvityksen tiedonkeruun aikataulu tehtiin ennen kevään 2026 energiakriisin aiheuttamaa, edelleen jatkuvaa kustannuspiikkiä.

Suomen kansainvälisten toimitusketjujen sujuvuutta tulee parantaa. Elinkeinoelämän liikenneverkkoa koskeviin tarpeisiin tulee kyetä vastaamaan myös sotilaallisen liikkuvuuden merkityksen korostuessa. Logistiikkayritysten Liitto ehdottaa kansallisen logistiikan resilienssistrategian luomista vahvistamaan Suomen taloutta ja toimintakykyä normaali- ja poikkeusoloissa.

Toimivat tiekuljetukset ovat osa Suomen huoltovarmuutta. Samalla on tärkeä panostaa koko toimitusketjun toimivuuteen. Tämän kokonaisuuden osia ovat liikenneväylien ja solmukohtien (satamat, terminaalit) lisäksi raskaan liikenteen jakelu- ja latausinfra sekä taukopaikkaverkosto.

Yleisesti on tärkeää, että suunnitelmien ja sääntelyn vaikutukset elinkeinoelämälle ja yrityksille on perusteellisesti ja kattavasti arvioitu ennen päätöksentekoa. Liikennejärjestelmän näkökulmasta yksi esimerkki on liikenteen häiriöiden vaikutus kuljetusten sujuvuuteen ja viivästyksistä yrityksille koituvien kustannusten arviointi.

Perusväylänpidon lisärahoitus ja korjausvelan hillitseminen

Kriittistä on väylien, etenkin perusväylänpidon rahoitustason pysyvä nosto ja pitkäjänteisyys yli hallituskausien. Suomessa tieliikenteen osuus tavarankuljetuksista on 90 %. Yritysten näkökulmasta tehokas perusväylänpito on tärkein keino lisätä tavaraliikenteen saavutettavuutta.

Suomen tiestön kunto on rapistunut ja korjausvelka on kasvanut. Ilman lisäpanostuksia perusväylänpidon rahoitustaso on vuonna 2027 (ja vuosina 2028-2029) romahtamassa JTS:n mukaiselle, noin 1,285 mrd. euron tasolle. Vuosien 2024-2026 panostusten jälkeen korjausvelan kasvu on jatkumassa ja kiihtymässä. Vuoden 2025 lopussa korjausvelkaa oli talousarvioesityksen mukaan noin 4,3 miljardia euroa. Väyläviraston ohjelmakokonaisuuden mukaan korjausvelan taso lähestyy 2030-luvun puolivälissä jo 5 miljardia euroa, kun nk. tavoitetaso on n. 2,5 miljardia euroa. Korjausvelka uhkaa kasvaa vähäliikenteisen tieverkon lisäksi myös keskivilkkaalla väyläverkolla, eikä rahoitustaso mahdollista ennakoivan kunnossapidon edellyttämiä oikea-aikaisia toimia. Tämä on vastoin Liikenne 12- selonteon tavoitteita liikennejärjestelmän pitkäjänteisestä kehittämisestä.

Talousarvioesityksessä on perusväylänpidon osalta viitattu Liikenne 12-selonteon tavoitteisiin, jotka ovat toimivuus, turvallisuus ja kestävyys, sekä yhdistävinä näkökulmina tehokkuus, saavutettavuus ja resilienssi. Tavoitteet ovat kannatettavia, mutta Logistiikkayritysten Liiton näkemyksen mukaan niiden saavuttaminen ehdotetulla niukalla rahoitustasolla on haastavaa.

Liikenne 12 -selonteossa on ehdotettu perusväylänpitoon 460-580 miljoonan euron vuotuista lisärahaa vuosille 2030-2037. Logistiikkayritysten Liitto pitää välttämättömänä, että tiestön perusväylänpitoa rahoitetaan vuosittain 1 miljardilla eurolla. Tämä tarkoittaa pysyvää, noin 350 miljoonan euron vuotuista tasokorotusta, jonka tulee koskea jo vuosia 2027-2029. Ilman lisärahaa korjausvelan kasvu uhkaa kiihtyä hallitsemattomaksi ja vajeen kiinni kurominen vain vaikeutuu. Jos lisärahaa saadaan esimerkiksi vain 100 miljoonaa euroa/vuosi, huonokuntoisten teiden määrä lisääntyy Väyläviraston asiantuntija-arvion mukaan joka vuosi 1000 km.

Tiestön rakenteen heikkeneminen tarkoittaa pintakunnon heikkenemistä ja erilaisia vaurioita. Huono tienpinta vaikeuttaa myös talvikunnossapitoa, jonka haasteisiin tulee pystyä vastaamaan nykyistä paremmin. Tiestön ja siltojen kuntopuutteet voivat johtaa painorajoituksiin ja pakottaa raskasta liikennettä kiertoteille, mikä lisää päästöjä.

Yksi 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.

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

Nykyiset kokonaismassat ja mitat riittävät

Liikkeellä on ollut ehdotuksia raskaan kaluston kokonaismassojen nostosta ainakin osalla tieverkkoa nykyisestä 76 tonnista 86 tonniin. Ottaen huomioon väylien rahoitustaso ja kunto, Logistiikkayritysten Liitto pitää ehdotusta epärealistisena ja perusteettomana.

Väylänpidon kehittämisrahoitus

Logistiikkayritysten Liitolla ei ole kantaa yksittäisiin tieverkon kehittämishankkeisiin Suomen sisällä. Liitto pitää tiestön kehittämishankkeiden tavoiteltavana rahoitustasona 500 miljoonaa euroa/vuosi.

On tärkeää, että alueellisia tarpeita pystytään tarvittaessa arvioimaan ja rahoitusta suuntaamaan uudelleen muuttunut tilanne huomioon ottaen.

EU:n ja Naton rahoitusmahdollisuuksien hyödyntäminen

EU-sääntelyn tulee ottaa ennakoivasti huomioon Suomen logistiset erityispiirteet ja turvata tasapuolinen pelikenttä suomalaisille logistiikkatoimijoille kansainvälisessä kilpailussa.

Suomen on tärkeä vaikuttaa siihen, että EU:n tuleva budjettikausi 2028-2034 palvelee täysimääräisesti kansallisia rahoitustarpeita ja liikennepoliittisia tavoitteita. Myös Naton rahoitus tulee mahdollisuuksien mukaan hyödyntää.

On myönteistä, että Liikenne 12 -selonteossa sotilaallisen liikkuvuuden rahoituksen kohdentaminen kattaa myös merkittävien maantieyhteyksien kehittämisen ja parantamisen koko maassa, siltojen kantavuuden sekä liikenneverkon kaksikäyttöisyyteen liittyvät tarkastelut.

Raskaan liikenteen käyttövoimien edistäminen osana liikennejärjestelmää

Ympäristösääntelyn kiristyessä tulee turvata logistiikka-alan kilpailukyky. Vaihtoehtoiset käyttövoimat yleistyvät vähitellen, mutta diesel säilyy raskaan kaluston keskeisenä käyttövoimana vielä pitkään. Päästövähennysten saavuttamiseksi tärkeää on mahdollistaa teknologianeutraalisti vaihtoehtoisten käyttövoimien (sähkö, biopolttoaineet, biokaasu) edellytykset myös raskaalle liikenteelle.

Raskaan liikenteen sähköistymisen haasteita ovat latausinfran puute, kaluston korkea hinta (2-2,5 -kertainen) verrattuna polttomoottorikalustoon, ajoneuvojen rajallinen tarjonta isommassa kokoluokassa, sekä akkujen lyhyt kantama.

Valtion rooli raskaan liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon rakentamisessa on keskeinen. Uusiin käyttövoimiin siirtyminen raskaassa liikenteessä edellyttää tavaraliikenteen tarpeisiin sopiva jakeluinfraa ja latausasemia kuljetusreittien varrella kaikkialla Suomessa. Selkeä suunnitelma jakeluinfran toteutumisesta on yksi lähtökohta kalustoinvestoinneille. On tärkeä ottaa jakeluinfran tarpeet huomioon maankäytön ja liikennejärjestelmän valtakunnallisessa ja alueellisessa suunnittelussa.

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.

Erikseen liitto korostaa, että logistiikkayritysten terminaalien yhteydessä olevan jakelu- ja latausinfran kehittämistä tulee edistää muun muassa kaavoitusratkaisuin.

TEN-T -asetuksen edellyttämä raskaan liikenteen taukopaikkaverkosto kuntoon

Jakeluinfraan kytkeytyy kysymys raskaan liikenteen taukopaikkaverkostosta. Taukopaikat ovat iso osa kuljettajan työympäristöä ja työkyvyn ylläpitämistä. Jos turvallista levähdyspaikkaa ei ole tai siellä ei ole mahdollisuutta WC-käyntiin, ruokailuun, liikkumiseen ja palautumiseen, kuljettajan mahdollisuus huolehtia omasta ajokunnostaan jää käytännössä rajalliseksi tai jopa mahdottomaksi. Tämä altistaa väsymykselle sekä myöhemmin erilaisille sairauksille. Taukopaikkoihin liittyvät haasteet korostuvat pääkaupunkiseudulla ja muilla suurilla kaupunkiseuduilla.

Taukopaikkaverkostolla on oma roolinsa kuljetustehtävien koordinoinnissa. Isomman HCT-kaluston yleistyminen ja mitoitus tulee ottaa huomioon taukopaikkaverkoston kehittämisessä.

Liikenne12 -selonteon mukaan taukopaikkojen odotetaan syntyvän ensisijaisesti markkinaehtoisesti, mahdollisesti huomioiden 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 myös tärkeää huomioida synergiaedut taukopaikkaverkoston

ja uusien käyttövoimien jakeluinfran yhdistämisessä. Ao. alueiden sijoittumisen yhteensovitus on kuljetustaloudellisesti järkevää ja tehostaa maankäyttöä.

Raskaan liikenteen taukopaikkaverkostolle tarvitaan strateginen, pitkän aikavälin näkemys, jonka toteutusta seurataan, ja kehittämiseen ja rahoitukseen sitoudutaan. Verkoston merkityksen ymmärtämistä osana toimivaa logistista järjestelmää, ja kehittämiseen sitoutumista tarvitaan sekä valtakunnan että alue- ja kuntatasolla.

Väylävirastovetoisesti on vuoden 2026 alusta ollut koolla taukopaikkaverkoston kehittämistyöryhmä, jolla on keskeinen rooli strategisen näkemyksen luomisessa. Logistiikkayritysten Liitto on mukana työryhmässä, jossa on laaja edustus tahoja lähinnä liikennesektorilta. Tärkeää olisi saada työryhmään mukaan ministeriötason (YM) kaavoituksen ja maankäytön edustus. Kaavoituksen ja maankäytön kysymykset ovat taukopaikkaverkoston valtakunnallisen ja alueellisen kehittämisen kannalta kriittisiä.

Erikseen Logistiikkayritysten Liitto nostaa esiin maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-sopimusten toteutumisen tärkeyden osana taukopaikkaverkoston rakentumista.

Polttoainejakelun päästökauppatulojen käyttö infran rahoittamiseen

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 tiestön ja siltojen kunnossapito eri puolilla Suomea on erinomainen kohde päästökauppatulojen käytölle. Muita tärkeitä kohteita ovat vaihtoehtoisten käyttövoimien jakelu- ja latausinfrastruktuuri (ml. tuki biokaasun tankkausasemille), sähkö- ja kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintatuki, sekä liikenteen päästöihin liittyvään t & k -toiminta.

Liikenteen verotuksen ja rahoituksen uudistaminen

Kuluvalla hallituskaudella kesken jäänyt hanke liikenteen verotuksen ja rahoituksen uudistamiseksi on välttämätön. On tärkeää toteuttaa uudistus tavalla, joka turvaa logistiikan kilpailukyvyn. Raskaan liikenteen tarpeet tulee ottaa huomioon ja varmistaa, ettei raskas liikenne joudu uudistuksen maksajaksi.

Yhteistyöterveisin

Logistiikkayritysten Liitto ry
Outi Nietola
Toimitusjohtaja
p. 0401944776
outi.nietola@logistiikkayritykset.fi