Logistiikkayritysten Liitto ry

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

Eduskunta
Liikenne-ja viestintävaliokunta

LAUSUNTO
18.2.2026

Logistiikkayritysten Liitto ry:n lausunto: VNS 8/2025 vp Valtioneuvoston selonteko kansallisesta energia- ja ilmastostrategiasta

Tausta

Logistiikkayritysten Liitto kiittää mahdollisuudesta lausua eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle Valtioneuvoston selonteosta koskien kansallista energia- ja ilmastostrategiaa. Päähuomio energia- ja ilmastostrategiassa linjattavissa politiikkatoimissa sekä niihin perustuvissa skenaarioissa on EU:n vuodelle 2030 asettamien ilmasto- ja energiatavoitteiden ja -velvoitteiden täyttämisessä ja teollisuuden puhtaan siirtymän vauhdittamisessa. Strategia valmisteltiin koordinoidusti Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman (KAISU3) selonteon kanssa.

Logistiikkayritysten Liitto ry:n 27 jäsentä ovat suuria logistiikkayrityksiä, joiden erikoisalaa ovat kuljetusjärjestelmät, terminaali- ja varastotoiminnot sekä logistiikan kokonaisjärjestelmät. Jäsenyritysten yhteenlaskettu liikevaihto vuonna 2024 oli yli miljardi euroa. Logistiikkayritysten Liitto ry:n jäsenillä on keskeinen rooli Suomen yhteiskunnan toimivuuden turvaamisessa.

Logistiikan kilpailukyky ja yhteiskunnan eri sektoreiden tasapuolinen kohtelu

Tehokas ja toimiva logistiikka on kriittistä Suomelle. Koronapandemia ja Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan ovat entisestään korostaneet Suomen riippuvuutta kansainvälisistä markkinoista ja verkostoista, sekä toimivan logistiikan merkitystä Suomen kilpailukyvylle. Tuoreimman Logistiikkaselvityksen mukaan logistiikkakustannusten osuus bkt:sta vuonna 2022 oli 12,5 prosenttia, kun vuonna 2019 vastaava luku oli 10,7 prosenttia.

Logistiikkayritysten Liitto pitää ilmastotoimia tarpeellisina korostaen samalla, että päästövähennystavoitteista ja -toimista päätettäessä on tärkeä huolehtia Suomen kilpailukyvystä. Pääperiaate tulee olla, ettei Suomi aseta itselleen EU-vaatimuksia tiukempia kansallisia tavoitteita.

Kansallista energia- ja ilmastostrategiaa koskevassa selonteossa on kuvattu päästöjen yleistä kehitystä ja päästövähennystoimia, mukaan lukien taakanjakosektorin päästöt ja joustomekanismi. EU:n taakanjakoasetuksen mukaan Suomen taakanjakosektorin päästövähennysvelvoite vuodelle 2030 on 50 % verrattuna vuoteen 2005. Jäsenmaat voivat hyödyntää tavoitteiden saavuttamisessa myös joustokeinoja, kuten tasata päästöjä ajallisesti yksittäisten vuosien välillä, tai hankkia päästöyksiköitä muilta jäsenmailta. Päästöoikeuksia voidaan myös siirtää päästökaupan puolelta kattamaan taakanjakosektorin päästöjä kertaluontoisen joustomekanismin avulla. Maankäyttösektorin mahdollisia ylijäämäyksiköitä voidaan hyödyntää taakanjakosektorin velvoitteen täyttämiseen, mutta tätä mahdollisuutta ei pidetä todennäköisenä. Sen sijaan selvä riski on, että maankäyttösektorin laskennallinen vaje joudutaan kompensoimaan lisäpäästövähennyksillä taakanjakosektorilla ja/tai yksiköiden ostoilla muista jäsenmaista kaudella 2021–2025. Jos taakanjakosektorin päästökiintiötä ei jonain vuonna saavuteta, siirtyy vaje seuraavalle vuodelle kertoimella 1,08.

Logistiikkayritysten Liitto huomauttaa Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmaa koskevaan selontekoon viitaten, että taakanjakosektorilla eniten päästöt ovat vähentyneet liikenteessä. On erittäin tärkeää, että päästövähennyksiä edellytetään tasapuolisesti yhteiskunnan eri sektoreilta, maankäyttösektori mukaan lukien.

Uusiutuvan energian edistämisen tukeminen: tuki raskaan liikenteen jakelu- ja tankkausinfraan ja kalustoinvestointeihin

Raskaiden maantiekuljetusten vaihtoehtoisten käyttövoimien lisääntymisen keskeinen este on puutteellinen tankkaus- ja latausinfrastruktuuri. Myös EU:n vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfra-asetuksen (AFIR) Suomelle asettamien velvoitteiden täyttäminen vuoteen 2030 mennessä tulee varmistaa. Kansallisen energia- ja ilmastostrategian selonteossa on ehdotettu julkisen jakeluinfran rakentamisen tuen jatkamista, jotta raskaan liikenteen siirtyminen vaihtoehtoisiin käyttövoimiin (sähkö, biometaani, vety) nopeutuisi ja AFIR-asetuksen tavoitteet saavutetaan.

Logistiikkayritysten Liitto pitää erittäin tarpeellisena julkisen jakeluinfratuen jatkamista. Samalla tuen riittävä taso on tärkeä varmistaa.

On hyvä, että puhtaiden (sähkö-, vety- ja metaanikäyttöisten) kuorma-autojen hankintatukia esitetään jatkettavaksi vuosina 2026-2030. Hankintatuille on tarvetta, koska uusien sähkö-, vety- ja kaasukuorma-autojen hankintahinta on merkittävästi dieselkuorma-autokalustoa korkeampi. Diesel säilyy raskaan kaluston pääasiallisena käyttövoimana vielä pitkään. Tämä tulee ottaa huomioon päätöksenteossa. Samalla päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi tärkeää on mahdollistaa vaihtoehtoiset käyttövoimat myös raskaalle liikenteelle.

Yksi toimenpide-ehdotus on raskaan kaluston hankintatuet mikroyrityksille EU:n sosiaalisen ilmastorahaston (SCF) kautta. Logistiikkayritysten Liitto pitää ehdotusta SCF:n säännöt huomioon ottaen perusteltuna todeten samalla, että päästökaupan aiheuttama hinnannousu vuodesta 2028 eteenpäin koskee koko kuljetus- ja logistiikka-alaa yrityskoosta riippumatta.

Yleisesti Logistiikkayritysten Liitto pitää erittäin tärkeänä, että yrityksille luodaan tukipolitiikan suhteen jatkuva, ennakoitavissa oleva näkymä.

Uusiutuvan energian edistämisen tukeminen: raskaan liikenteen taukopaikat ja MAL-sopimukset

Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma -selonteon toimenpiteiden joukossa on maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL)-sopimusten toteuttamisen jatkaminen vuosina 2024–2035. Osana MAL-sopimuksia valtio ja kunnat edistävät myös raskaan liikenteen taukopaikkojen toteutumista elinkeinoelämän kuljetusten tarpeisiin. Taukopaikoilla myös mahdollistetaan vaihtoehtoisten käyttövoimien jakelu.

Raskaan liikenteen tarpeita palveleva taukopaikkaverkosto on tärkeä osa toimivaa infrastruktuuria mm. mahdollistaen kuljettajien lakisääteisten tauot ja vuorokausilevon. Taukopaikat mahdollistavat pitkien ajoneuvoyhdistelmien pysäköintiin, ja niillä on keskeinen rooli kuljetustehtävien koordinoinnissa. Ajoneuvojen ja kuormayksiköiden käsittelyalueita tarvitaan etenkin kaupunkien ja terminaalien lähellä. Kattavalla taukopaikkaverkostolla voidaan tehostaa kuljetuksia ja edistää osaltaan kaluston mittojen ja massojen maksimaalista hyödyntämistä.

Logistiikkayritysten Liitto pitää tärkeänä MAL-sopimusten toteutumista tukemaan tarvittavan jakelu- ja latausinfran sekä taukopaikkaverkoston rakentumista. Raskaan liikenteen taukopaikkaverkon kehittämissuunnitelmaraportin laatimista ohjannut asiantuntijatyöryhmä ehdotti taannoin valtakunnallisen taukopaikkaverkoston kehittämisryhmän muodostamista. On myönteistä, Väyläviraston koordinoiman verkoston työ on nyt käynnistynyt, tavoitteenaan yhteinen toimintasuunnitelma kehittämään raskaan liikenteen taukopaikkojen saatavuuden, palvelujen ja turvallisuuden kehittäminen sekä taukopaikkahankkeiden priorisointi. Logistiikkayritysten Liitto osallistuu työryhmän työhön.

Liikenteen energiatehokkuuden edistäminen: tiestön kunnolla merkitystä päästöihin

Liikennejärjestelmän energiatehokkuuden osalta Logistiikkayritysten Liitto korostaa tiestön riittävän ja oikea-aikaisen kunnossapidon merkitystä päästövähennystavoitteiden saavuttamisessa. Tiestön huono kunto lisää päästöjä, kun polttoaineen kulutus kasvaa johtuen huonokuntoisen tien aiheuttamasta suuremmasta vierintävastuksesta sekä ylimääräisestä hidastusten ja kiihdytysten tarpeesta. Vierintävastuksen aleneminen 10-20 prosentilla voisi arvioiden mukaan alentaa raskaiden ajoneuvojen polttoaineenkulutusta 3,6 prosenttia.

Vuosina 2013 ja 2019 voimaan tulleiden mitta- ja massauudistusten yksi tavoite oli kuljetusten energia- ja kustannustehokkuuden parantaminen. Tavoitteen mahdollisimman hyvä toteutuminen edellyttää kunnossa olevaa tiestöä. Tämä puolestaan edellyttää väyläinfran riittävää ja pitkäjänteistä rahoitustasoa.

Vuosina 2024 ja 2025 saadaan lisärahoituksella esimerkiksi uutta päällystettä n. 7000 km, ja ainakin hillittyä korjausvelan kasvua. Tätä kehitystä tulee jatkaa.

Logistiikkayritysten Liitto pitää erittäin tärkeänä väylien, etenkin tiestön ja siltojen korjausvelan vähentämistä ja rahoitustason pitkäjänteisyyttä yli hallituskausien. Väyläviraston arvio lisärahoitustarpeesta tieverkon korjausvelan kääntämiseksi laskuun on 350 miljoonaa euroa per vuosi. Lähtökohta tulee olla tämän tason saavuttaminen.

Verotus: polttoaineverojen taso pidettävä kohtuullisena

Energia- ja ilmastostrategiassa ei linjata uusista veromuutoksista.

Polttoainejakelun päästökaupan laajenee tammikuussa 2028 tieliikenteeseen ja nostaa fossiilisten polttoaineiden kuluttajahintoja. Arvio on, että päästökaupasta voi aiheutua liikenteelle yli miljardin euron vuotuiset lisäkustannukset. Suomen tulee olla valmis alentamaan polttoaineveroa ja/tai muuten täysimääräisesti kompensoimaan tiekuljetuksille päästökaupasta koituvaa kustannusnousua. Yksi hyvä keino tähän on ammattidiesel.

Nykytilanne ja arviot politiikkatoimien vaikutuksista

Kansallista energia- ja ilmastostrategiaa koskevaa selontekoa laadittaessa on arvioitu vaikutukset kansantalouteen, valtiontalouteen ja ympäristöön. Logistiikkayritysten Liitto pitää yleisesti tärkeänä, että suunnitelmien ja sääntelyn vaikutukset yrityksiin ja elinkeinoelämälle arvioidaan perusteellisesti ennen päätöksentekoa.

Yleisesti on tarpeen tarkastella taakanjakoasetuksen tarpeellisuutta polttoaineiden jakelun päästökaupan voimaantullessa. Lähtökohta tulee olla päällekkäisen sääntelyn välttäminen.

Yhteistyöterveisin

Logistiikkayritysten Liitto ry

Outi Nietola
toimitusjohtaja