AUTOALAN KESKUSLIITTO

27.2.2026
Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta, VNS 10/2025 vp

Autoalan Keskusliiton (AKL) asiantuntijalausunto valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta

AKL kiittää mahdollisuudesta kommentoida Valtioneuvoston selontekoa valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037 (nk. Liikenne 12 suunnitelma).

Toimintaympäristön muutokset haastavat liikennejärjestelmää ja saavutettavuutta

Suunnitelmassa on perustellusti nostettu esille Suomen muuttunut turvallisuusympäristö ja kansainväliseen saavutettavuuteen liittyvät haasteet. Venäjän hyökkäyssodan ja globaalien konfliktien myötä turvallisuusympäristö on muuttunut koko Euroopassa. Suomen kansainvälistä liikenteellistä saavutettavuutta haastavat sijainti etäällä keskeisistä markkinoista sekä toimintaympäristön muutokset, kuten talouskehitys, työvoiman saatavuus ja geopoliittinen tilanne. Myös Euroopan laajuinen kuljettajapula tuo haasteita niin henkilö- kuin tavaraliikenteeseen. Suomessa liikennejärjestelmään haasteita tuovat myös pitkät välimatkat ja teollisuuden hajautuminen alueellisesti eri puolille maata.

Näkemyksemme mukaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esille tuodut strategiset linjaukset vastaavat valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita. Suunnitelman mukaisesti edessä on syvempi integraatio pohjoismaiseen ja eurooppalaiseen liikennejärjestelmään, ja liikenneinfran on myös vastattava sotilaallisen kaksoiskäytön vaatimuksiin. Huoltovarmuus ja varautuminen korostuvat.

Suomessa pääosa kaikista kotimaanmatkoista tehdään edelleen henkilöautolla ja maan sisäisistä kuljetuksista noin 90 % kulkee teillä. Vaikka kaupungistuminen jatkuu ja väestö keskittyy kasvukaupunkiseuduille, kohdistuu kasvu laajasti myös kaupunkiseutujen kehysalueille ja työssäkäyntialueet ovat laajentuneet. Kuten liikennejärjestelmäsuunnitelmassa mainitaan, henkilöauton arvioidaan säilyvän keskeisimpänä kulkutapana valtaosassa Suomea myös tulevina vuosikymmeninä.

Liikenteen merkitys logistisen kilpailukykymme vahvistamisessa

Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tuodaan perustellusti esille näkemys siitä, että Suomen kokonaisturvallisuutta vahvistava, taloudellisesti kestävä ja tehokas liikennejärjestelmä tukee koko Suomen saavutettavuutta ja kehitystä. Liikennejärjestelmän kehittämisessä on huomioitava eri alueiden vahvuudet, elinkeinoelämän kuljetustarpeet ja luonnon kantokyky.

- monipuoliset liikkumismahdollisuudet ovat suomalaisten hyvinvoinnin ja elinkeinoelämän kilpailukyvyn tärkeitä edellytyksiä.

- tehokas perusväylänpito on yrityksille tärkeä tavaraliikenteen saavutettavuutta parantava tekijä. Päätieverkon modernisointi pitkällä aikavälillä parantaa kuljetusten taloudellisuutta, turvallisuutta ja hiilineutraalisuutta. Korostamme, että rahoituksen taso tiestön kunnossapitämiseksi ja kehittämiseksi on varmistettava sitomalla tieliikenteestä kerättyjen verojen käyttö tieliikenneinfrastruktuurin rahoitukseen. Korjausvelka kasvaa etenkin vähäliikenteisellä tieverkolla.
- Perusväylänpidon lisäksi on tärkeää, että liikenteen verotuksella saatuja varoja kohdennetaan liikennejärjestelmän kehittämiseen laajasti, huomioiden myös tulevaisuuden haasteet ja mahdollisuudet kokonaisvaltaisesti ajoneuvoteknologian, liikenteen datajärjestelmien ja mm. autonomisen ajamisen kehittyessä. Nämä alat tarjoavat myös suomalaiselle tutkimukselle ja yritystoiminnalle laajasti uusia mahdollisuuksia sekä kotimaassa että kansainvälisestikin.
- Myös EU:n rahoitusinstrumentteja liikennejärjestelmän kehittämiseen, mm. digitalisaatio- ja automaatiokehitystä tukevien ratkaisuiden kokeiluihin ja käyttöönottoon tulee hyödyntää laajasti ja täysimääräisesti. Erityisen tärkeää on varmistaa, että EU-rahoituksen mahdollisuudet eivät jää hyödyntämättä sen takia, että kansallinen osuus jää budjetoimatta tai Suomen hankkeita ei ajeta proaktiivisesti ja tehokkaasti Brysselissä.
- Liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaan matka- ja kuljetusketjujen kehittyminen on osa laajempaa yhteiskuntapolitiikkaa, johon liittyy muun muassa maankäyttö-, talous-, verotus- ja ympäristöpoliittisia kysymyksiä. Digitalisaatiokehityksen edetessä datan jakamisen ja automaation mahdollisuudet eri toimijoiden kesken ovat nousemassa logistiikassa avainrooliin.
- Liikenteen verotuksella on tärkeä kustannuskilpailukykyyn liittyvä ulottuvuus. Liikenteen hinnoittelun muutokset vaikuttavat taloudelliseen ja yleiseen toimeliaisuuteen, ja esimerkiksi tavaraliikenteen verotus vaikuttaa suoraan yritysten logistiikkakustannuksiin ja siten yritysten kilpailukykyyn, sijoittumispäätöksiin ja toimitusketjuihin. Henkilöliikenteen kustannuksilla on laajat yhteiskuntataloudelliset ja hyvinvointivaikutukset, sillä liikenteen hinnoittelu ja liikkumismahdollisuudet vaikuttavat muun muassa työssäkäyntiin, asiointimahdollisuuksiin ja vapaa-ajan viettoon.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaisesti kannatamme Suomen pyrkimystä hyödyntää täysimääräisesti mahdollinen sotilaallisen liikkuvuuden EU-rahoitus

Turvallisuusympäristö on muuttunut Venäjän hyökkäyssodan vuoksi, mikä lisää painetta kehittää Suomen kansainvälisiä liikenneyhteyksiä ja logistista varautumista. Venäjän hyökkäyssota on korostanut liikennejärjestelmän huoltovarmuuden, varautumisen ja sotilaallisen liikkuvuuden huomioimisen merkitystä. Suomella on sotilasstrategisen sijaintinsa takia erityisiä sotilaallisen liikkuvuuden kehittämistarpeita. Liikenneväylien, rajanylityspaikkojen ja logistiikan solmukohtien tulee vastata sotilaallisen kaksoiskäyttöisyyden vaatimuksia, jotka liittyvät esimerkiksi raskaisiin sotilaskuljetuksiin.

On kannatettavaa, että valtio pyrkii toteuttamaan sotilaallisen liikkuvuuden varmistamiseksi kiireellisimmät väyläverkon parantamis- ja kehittämishankkeet, sekä maksimoimaan niihin mahdollisesti saatavan EU-tuen. On varmistettava, että EU-rahoituksen kansallinen osuus budjetoidaan ja suunnitellaan ennakoitavasti.

Autokannan uusiutuminen on keskeistä liikenneturvallisuuden parantamisessa sekä ympäristönäkökulmasta strategisten tavoitteiden saavuttamisen edistämisessä. Uudet autot ovat vanhoja autoja huomattavasti vähäpäästöisempiä ja turvallisempia. Uusissa autoissa on turvallisuusteknologiaa, joka aktiivisesti ehkäisee onnettomuuksia.

- Liikenneturvallisuuden osalta liikennejärjestelmäsuunnitelmassa painotetaan kannatettavasti toimenpiteitä, joilla voidaan kokonaisvaltaisesti ehkäistä ihmisten virheistä johtuvia onnettomuuksia ja niiden seurauksia, jotta vakavilta loukkaantumisilta ja hengen menetyksiltä vältyttäisiin
- AKL painottaa, että autokannan kierron nopeuttaminen on tärkeää liikenteen päästövähennysten nopeuttamiseksi. Huolimatta siitä, että ladattavien autojen osuus ensirekisteröinneistä on Suomessa suhteellisen korkea, autokannan hidas kierto hidastaa liikenteen päästövähennysten etenemistä.
- Autokannan vähähiilistämisessä oleellista on kuluttajakysynnän vahvistaminen vähäpäästöisten ajoneuvojen hankinnassa, latausinfran kehittäminen, teknologianeutraalisuus päästötavoitteiden saavuttamisessa sekä mm. yritysten ajoneuvokannan päästöjen alentamisen tukeminen.

Liikenteen energiatehokkuuden parantaminen on keskeisessä roolissa päästötavoitteiden saavuttamiseksi

Nykyisten ajoneuvojen energiatehokkuutta on jatkuvasti kehitettävä samalla kun otetaan käyttöön uusia energiatehokkaampia käyttövoimia. Sähkön osuuden kasvaessa ja nykypolttomoottoriteknologian parantuessa liikenteen energiankulutus pienenee.

- Liikenteen sähköistyminen ja mm. vedyn ja biopolttoaineiden käytön lisääntyminen paitsi tehostaa energian käyttöä tieliikenteessä myös parantaa Suomen omavaraisuutta ja huoltovarmuutta, kun riippuvuus fossiilisista polttoaineista vähenee.
- Energiankulutuksen merkittävä vähentäminen liikenteessä on tärkeä myös kilpailukyvyn vahvistamisen kannalta, kun kuljetuksissa energiankäyttö vähenee ja tieliikennekuljetusten kustannustehokkuus paranee.
- VTT on arvioinut liikenteen energiankulutuksen vähentyvän Suomessa noin 40 prosenttia vuoden 2022 tasosta vuoteen 2050 mennessä *(VTT 2023: Scenarios for greenhousegas emissions and energy consumption on road transport in Finland).*

Liikennejärjestelmän kehityksen tulee tukea liikennesektorin käyttövoimamurrosta siirryttäessä fossiilisista polttoaineista hiilineutraaleihin käyttövoimiin

Liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaan vuonna 2024 kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt muodostivat ennakkotietojen mukaan noin 25 % Suomen kokonaispäästöistä (ilman maankäyttösektoria) lisääntyen edellisvuoteen nähden noin 4 %. Vuoteen 2005 nähden päästöt ovat vähentyneet noin 24 %. Päästöjen vähenemiseen on vaikuttanut erityisesti nestemäisten liikennepolttoaineiden

bio-osuuden kasvu. Päästöjä tulee kuitenkin edelleen vähentää. Näkemyksemme mukaan toimivia ja liikennejärjestelmässä huomiotavia päästövähennyskeinoja ovat muun muassa seuraavat:

- Liikenteen verotus on jakeluvelvoitteen ohella vaikuttavin tieliikenteen päästötoimi. Liikenteen verotuksen uudistamisessa on säilytettävä vahva ympäristötavoitteiden mukainen ohjaus. Erityisen tärkeää on, ettei vähä- ja nollapäästöisille ajoneuvoille aseteta uusia verorasitteita.
- Täyssähköisten työsuhdeautojen verokannusteen jatkuminen vuoden 2029 jälkeen vahvistaisi tehokkaasti yritysautokannan sähköistymistä.
- Myös yritysten tuotantokäytössä olevien vähä- ja nollapäästöisten autojen päästöjenvähentämistavat, esim. alv-vähennysoikeus, voisi olla toimiva tapa vähentää erityisesti liikenteen päästöjä
- Säännölliset romutuspalkkio-ohjelmat, jotka ohjaavat nollapäästöisten autojen hankintaa, ovat kustannustehokas toimi vähentää tieliikenteen päästöjä.
- Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfra on keskeisessä roolissa uusiutuvan energian käytön edistämisessä. Lataus- ja jakeluverkostosta tarvitaan riittävän tiheä, jossa yritysten on kannattavaa investoida kaluston uudistamiseen. Lisäksi tulee tukea varikkolatausinvestointeja sekä ammattiliikenteelle suunnattuja latauspisteinvestointeja.
- Vuonna 2028 alkavan polttoaineen jakelun päästökaupan ETS2 tulot tulee kohdentaa liikenteen päästövähennyksiä tukeviin toimenpiteisiin, liikenteen energiasiirtymän vauhdittamiseen ja siihen liittyvien kustannusten alentamiseen tieliikenteessä.
- Päästökaupasta aiheutuu Suomen liikenteelle arviolta merkittävät vuosittaiset lisäkustannukset, ja esimerkiksi nestemäisten polttoaineiden hintoihin kohdistuu paineita. Tieliikenteessä on huomioitava, ettei päästöihin saa kohdistua moninkertaisia maksuja. Liikennekustannusten nousu heijastuu koko Suomen talouteen, elinkeinoelämään ja ostovoimaan yleisesti. On varmistettava, että päästökauppatulot käytetään saman sektorin hyväksi, joka päästöoikeudet on maksanut. Yritysten kustannusrasitus ei saa nousta kohtuuttomaksi Suomen syrjäisen sijainnin, pitkien etäisyyksien tai haastavien talvisääolosuhteiden vuoksi.
- On tärkeää, että kuljetusalan kilpailukyky turvataan ympäristösääntelyn kiristyessä. Päästökauppatuloja ja sosiaalisen ilmastorahaston tuloja on ohjattava myös kattavaan tankkaus- ja latausinfrastruktuuriin, mikä on edellytys vaihtoehtoisten käyttövoimien yleistymiselle raskaassa liikenteessä.

AKL pitää tärkeänä, että liikenteen käyttövoimasiirtymässä huomioidaan teknologianeutraali lähestymistapa

Etenkin raskaan liikenteen käyttövoimasiirtymässä teknologianeutraalius on oleellista. Kaasu ja uusiutuvat polttoaineet ovat sähkön ja vedyn lisäksi potentiaalisia käyttövoimavaihtoehtoja raskaassa liikenteessä. Diesel tulee todennäköisesti säilymään raskaan liikenteen käyttövoimana vielä pitkään, mikä on hyvä huomioida suunnitelmassa.

Suomessa tavaroiden, palveluiden ja henkilöiden liikkuminen perustuu vahvasti kumipyöräliikenteeseen, mikä on merkittävä osa Suomen kilpailukykyä. Suomi on pitkien etäisyyksien maa, jossa

täyssähköistyminen ei ole kaikkialla välttämättä taloudellisesti kannattavaa. Paikallisesti tuotetut bio-pohjaiset polttoaineratkaisut olisivat järkeviä ja tukisivat paikallista elinkeinon harjoittamista useilla toimialoilla.

Kunnioittavasti,

Tero Lausala, toimitusjohtaja

Autoalan Keskusliitto