Suomen Vesitiet ry

Asia: VNS 10/2025 vp Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037

Suomen Vesitiet ry kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto ja pitää liikennejärjestelmäsuunnitelman varsin kattavana ja hyvänä. Suomen Vesiteiden antamat huomiot aiemmissa lausunnoissa oli otettu pääosin huomioon lopullisessa suunnitelmassa.

1) Toimintaympäristön muutokset

Suomen Vesitiet kannattaa väyläverkon kehittämisinvestointeja vesiväyliin ja satamiin.

Ulkomaankaupan tavaravirrat ovat muutoksessa. Valtion tulee turvata Suomeen kattavat logistiset väylät yhtenäisinä ja erityisesti priorisoiden innovatiivisin ratkaisuin huoltovarmuuskriittiset väylät ja sotilaallisen liikkuvuuden tarpeet kaikissa olosuhteissa.

Merikuljetukset merkittävä osa ulkomaankaupan kuljetuksista. Kuljetuskapasiteetin volyymi muuttuu ja taloudellisesti kannattavat alukset ovat isompia ja käyvät mahdollisesti harvemmin Suomessa. Aluskoon kasvu johtuu kannattavuustarpeesta ja uudet alukset tulevat käyttämään uusiutuvia polttoaineita. Tämä tulee edellyttämään satamaniin alusten uudenlaista vastaanottokapasiteettia, pitempiä laitureita ja polttoaineiden jakeluinfraa. Meriväylien kapasiteetti ja satamien infra, takamaayhteydet ovat osa tehokasta merilogistiikkaa.

Harkiten kohdennetut väyläverkon kehittämisinvestoinnit sekä korjausvelan kasvua torjuvat ylläpitotoimenpiteet ovat omiaan tuomaan elinkeinoelämän tarvitsemia logistiikan tehokkuutta ja kilpailukykyä.

Suomen Vesitiet ry pitää tärkeänä, että sisävesi- ja rannikkoliikennejärjestelmä kartoitetaan ja tehdä pitkän aikavälin kehityssuunnitelma huomioiden kaksoiskäytön mahdollisuudet. Pidämme tärkeänä, että vesiväylien priorisoiduille investoinneille, huoltovarmuuskriittisille ja sotilaallisen liikkuvuuden väylille pystytään varmistamaan riittävä vuosittainen rahoitus. Suomi on nyt korostuneen riippuvainen merikuljetuksista.

2) Toimenpideohjelma

2.1 Vesiväyläverkko ja talvimerenkulku (s. 53)

Valtio (liikenne- ja viestintävirasto ja Väylävirasto) selvittää sisävesien kuljetusten käyttäjätarpeita nyt ja tulevaisuudessa erityisesti Itä-Suomen elinkeinoelämän näkökulmasta ja niihin mahdollisesti liittyviä epävarmuustekijöitä muun muassa sisävesiväylien toimintavarmuuden ja käytettävyyden sekä liikennekauden pituuden näkökulmasta.'

Suomen Vesitiet ry pyytää Liikennejärjestelmäsuunnitelmaan sisällyttämään myös toimintaedellytysten turvaaminen sisävesillämme, mikä vaatii erityisesti laivakaluston uudistamista, vihreän siirtymän tukemista, ammattitaitoisen työvoiman saatavuuden turvaamista, liikennöintikauden pidentämistä sekä väyläverkoston ja infrastruktuurin ylläpitoa ja parantamista. Sisävesikuljetusten toimivuus Vuoksen vesistöalueella on varmistettava ympärivuotisena kuljetusreittinä teollisuuden tarpeisiin. Tämä edellyttää uutta aluskalustoa,

riittävää jäänmurtokalustoa ja rahoituksen tuki-instrumentteja kaluston uusimiselle. Sisävesiliikenteen toimintaedellytykset mm. luotsauspalveluiden saatavuus, on turvattava myös nykyliikenteen pohjalta.

Saimaan sisävesiliikenteessä on ollut kasvua 50 % vuosina 2020–2023. Nykyiset resurssit ovat lähes täydessä käytössä, ja uusien alusten saaminen nyt suljettuna olevalle vesistöalueelle on tarpeen. Vuoksen vesistöalueella 40 % kuljetuksista tapahtuu uittamalla ja 60 % laivakuljetuksina.

Tässä yhteydessä tulisi arvioida ja selvittää, miten Saimaan sisävesiliikenne voidaan palauttaa osaksi Suomen kansainvälistä meriliikennettä.

2.2 Muiden hallinnoimat verkot (s.54-)

Suomen Vesitiet ry pitää tärkeä liikennejärjestelmien pitkäjänteistä suunnitelmallisuutta ja sitoutumista EU:n tasoisesti yhteisiin tavoitteisiin.

s.60
Satamat: *Valtio vaikuttaa EU-rahoituksen suuntaamiseen nykyisellä ja tulevalla rahoituskaudella siten, että satamien sotilaallisen liikkuvuuden, huoltovarmuuden ja energiamurrosta vauhdittavien investointien EU-rahoitusmahdollisuudet varmistetaan, ml. niiden takamaayhteydet.*

Suomen Vesitiet ry: Parhaillaan EU-instituutiossa käsittelyssä oleva komission ehdotus Verkkojen Eurooppa -välineestä (CEF) monivuotisessa rahoituskehyksessä vuosiksi 2028–2034 on myönteinen. Verkkojen Eurooppa -väline (CEF) on ollut keskeisin julkisen sektorin rahoitusinstrumentti Suomen satamien toteuttaessa näihin infrastruktuuri- ja puhtaan siirtymän investointejaan. Vesiliikennealalle on tärkeää, että TEN-T-satamien ja eurooppalaisen merialueen rooli rajat ylittävän liikenteen ja logistiikan mahdollistajina on tunnistettu CEF-asetuksessa ja sen keskeisessä liitedokumentissa.

Vaikka tällä hetkellä on tarve kiireellisesti varmistaa, että satamat pystyvät vastaamaan niille asetettuihin odotuksiin erityisesti sotilaallisen liikkuvuuden osalta, on rahoituksen mitoituksessa ja allokoinnissa huomioitava myös satamien normaaliin toimintaan liittyvät, ihmisten ja tavaroiden liikkuvuutta parantavat investointitarpeet, jotka edistävät kilpailukykyä ja toimivia EU:n sisämarkkinoita.

s.61
Satamat yhteistyössä valtion kanssa arvioivat TEN-T-verkon ulkopuolisten satamien edellytyksiä nousta TEN-T-verkolle, esimerkiksi uusia energiasatamia. Valtio muodostaa kokonaisnäkemyksen komissiolle esitettävistä muutosehdotuksista vuoden 2026 aikana huoltovarmuuden, sotilaallisen liikkuvuuden ja yhteiskunnan energiamurroksen tarpeiden pohjalta. Työssä huomioidaan EU-sääntelyn erilaiset velvoitteet esimerkiksi ydinverkon ja kattavan verkon satamille.

Suomen Vesitiet ry pitää tärkeänä, että komission olisi viipymättä, ennen uuden rahoituskauden alkua toteutettava TEN-T-verkkoon kuuluvien verkon osien luettelon uudelleenarviointi ja eurooppalaisten satamien geostrategisten ja energiaroolien tunnustaminen. Ennen kaikkea tulee varmistaa, että satamat, joilla on sotilaallisen liikkuvuuden rooli, tunnustetaan TEN-T-satamiksi ja oikeutetuksi Verkkojen Eurooppa -välineen rahoitukseen. Asia on erityisen tärkeä Suomessa, jossa ohuiden liikennevirtojen vuoksi kaikki kansallisesti merkittävät satamat ei nouse TEN-T –verkolle, TEN-T –verkon kuitenkin ollessa CEF-asetuksen mukaisen rahoituskelpoisuuden määrittävä verkosto. Suomen Satamat ry ja Vesitiet katsoo, että sotilaallisen liikkuvuuden keskeisten solmukohtien kehittämisen tulee olla EU-rahoituskelpoisia myös TEN-T-verkon ulkopuolella. Vahva yhteinen EU-vaikuttaminen asiassa on koko Suomen etu, tarjoten laajempia EU-yhteisrahoituksen mahdollisuuksia kansallisen rahoituksen rinnalle. Suomen Satamat ry.:n kokoama asiaa tarkasteleva taustamuistio on toimitettu LVM:lle joulukuussa 2025.

2.3 Muiden hallinnoimat verkot
- Päästökaupan tuottojen kohdentaminen (s.52),
- Vaihtoehtoiset käyttövoimat ja päästöjen vähentäminen (s.61-)

s. 52:
”Valtio käynnistää työryhmän arvioimaan mahdollisuuksia kohdentaa päästökaupan huutokauppatuloja meri- ja lentoliikenteen puhtaan siirtymän edellytysten ja kilpailukyvyn sekä huoltovarmuuden parantamiseksi”

s.56
Meriliikenteessä on samankaltainen tilanne kuin lentoliikenteessä, vaihtoehtoisten polttoaineiden heikosta saatavuudesta ja korkeasta hinnasta johtuen IMO:n päästövähennystoimet ja EU:n toimet nostavat merkittävästi meriliikenteen kustannuksia, mikä voi vaikuttaa kilpailukykyyn. Suomi pyrkii varmistamaan jäävahvistettujen alusten ja jäissä kulun huomioinnin kansainvälisessä sääntelyssä. Meriliikenne on huoltovarmuuden kannalta Suomelle hyvin keskeinen sektori.

s.57
Politiikkatoimilla olisi mahdollista esimerkiksi edistää polttoaineiden saatavuutta tai vaikuttaa varustamojen ja sitä kautta asiakkaiden kustannuksiin.
Meri- ja lentoliikenne kuuluvat molemmat päästökaupan piiriin. Suomelle kertyi vuonna 2023 tuloja päästöoikeuksien huutokaupoista noin 581,6 miljoonaa euroa, josta noin 10,1 miljoonaa euroa oli tuloja lentoliikenteen huutokaupoista. Päästökaupan huutokauppatulot menevät yleiskatteellisina valtion budjettiin. Jäsenmaiden huutokauppatulojen käyttökohteita koskevat vaatimukset tiukentuivat vuoden 2024 alusta alkaen: jäsenmaiden tulee käyttää huutokauppatulot tai niitä vastaava summa päästöjä vähentäviin toimiin. Toimet voivat kohdentua lento- ja meriliikenteeseen, mutta jäsenmaat eivät ole velvoitettuja käyttämään tietyn sektorin huutokauppatuloja saman sektorin politiikkatoimiin.

s.62
Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkkoa kehitetään vaihtoehtoisten
käyttövoimien jakeluinfraohjelman mukaisesti huomioiden EU-velvoitteet.
Valtio (liikenne- ja viestintäministeriö) sisällyttää meri- ja lentoliikenteen toimenpiteet hallitusohjelman ja jakeluinfra-asetuksen vaatimusten pohjalta laadittavaan vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfraohjelmaan. Samassa yhteydessä arvioidaan myös vaihtoehtoisten käyttövoimien kehitysnäkymiä.
Valtio arvioi mahdollisuuksia kohdentaa päästökaupan huutokauppatuloja meri- ja lentoliikenteen puhtaan siirtymän edellytysten ja kilpailukyvyn sekä huoltovarmuuden parantamiseksi.

Suomi edistää kansainvälisessä yhteistyössä ja EU:ssa meri- ja lentoliikenteen päästöjen vähentämistä määrätietoisin kansainvälisin toimin, jotka huomioivat Suomen erityispiirteet. Mahdollisesti syntyvää kaksinkertaista taakkaa tulee EU:n toimissa estää ja purkaa.

Suomen Vesitiet ry painottaa, että päästökauppatulojen kohdentamista liikenteen käyttövoimamurrokseen valmisteleva työ olisi käynnistettävä ministeriöiden yhteistyössä välittömästi ja saatava toimeenpantavaksi.

3) Muita huomioita

3.1 Logistiikan kilpailukyky ja väylämaksu

Suunnitelma on väyläinfrastruktuurikeskeinen, eikä tunnista valtion roolia logistiikan kustannuksiin ja kilpailukykyyn vaikuttavissa päätöksissä. Esimerkkinä tästä on väylämaksut. Suomen Vesitiet katsoo, että pitkällä aikavälillä suuntana tulisi olla se, että kansallisesti luovutaan niistä veroluonteisista maksuista, kuten väylämaksu, jotka rasittavat merikuljetuksista riippuvaista teollisuutta ja matkustajaliikennettä. Tätä vaihtoehtoa arvioitaessa tulisi ottaa huomioon valtiontaloudellisten vaikutusten ja edellytysten ohella vaikutukset toimijoille kohdistuvaan kustannusrasitteeseen sekä Suomen logistiseen ja kokonaiskilpailukykyyn. Suomen Vesitiet ry. toivoo, että väylämaksulakia tarkasteltaisiin tämän tiedon valossa mahdollisimman pian, huolellisen valmistelun pohjalta

3.2 Vesistömatkailun huomioiminen

Suomen matkailun erityinen vahvuus on vesistöissä, mutta vesistömatkailun kehittäminen on vielä lapsenkengissä. Puhtaat sisävesistöt ovat vetovoimaisia, mutta infra ja palvelut kaipaavat pitkäjänteistä kehittämistä, strategisia tavoitteita ja yksityisiä investointeja laivakalustoon ja muuhun palveluinfraan (ravintola- ja majoituspalvelut, ohjelmapalvelut jne.). Julkisten investointien tarve suhteessa tarvittaviin kokonaisinvestointeihin on varsin rajallinen. Kansantaloudellisesti matkailu on tärkeä painopistealue ja vesistömatkailu sen osana.

3.3 Liikennejärjestelmän päästövähennyksiin potentiaali

Suomen Vesitiet ry pyytää ympäristöarvioinneissa huomioimaan, että vesikuljetukset ovat ympäristöystävällisin kuljetusmuoto ja vesiväylien rakentaminen nopeampaakin kuin esimerkiksi rautateiden.

3.4 Eco-bonus järjestelmän käyttöönotto

EU on linjannut merenkulun tavoitteet: sisävesikuljetusten ja lähimerenkulun osuutta tulee kasvattaa 25 % vuoteen 2030 mennessä ja 50 % vuoteen 2050 mennessä. Siihen pääsemiseksi kannusteeksi Ekobonus-järjestelmä eli ympäristöbonus tulisi ottaa käyttöön myös Suomessa (kuten Ruotsissa ja Norjassa). Se myöntää ympäristökorvausta maanteiltä vesiteille siirtymisestä. Tämä on tärkeää, kun Suomi on nyt entistäkin riippuvaisempi vesikuljetuksista, kun maareitti Venäjän kautta on hiljentynyt ja tullut epävarmaksi. Samalla tulee varmistaa merenkulun kilpailukyky, kun mm. päästökauppa koskee myös merenkulkua.

Suomen Vesitiet ry:n puolesta

Merja Salmi-Lindgren
toiminnanjohtaja
Suomen Vesitiet ry
merja.salmi-lindgren@vesitiet.fi
+358 40 5160054

Suomen Vesitiet ry on voittoa tavoittelematon yhdistys, jonka tavoitteena on edistää vesiliikenteen kilpailuetuja, ympäristötietoutta ja liiketoimintamahdollisuuksia, kehittää Suomen vesiliikennettä ja sen toimintaedellytyksiä osana koko maan kattavaa liikenneverkkoa. Suomen Vesitiet ry on Suomen arvostetuin rahti- ja matkustajaliikenteen vaikuttaja, edistäjä ja asiantuntija. Vaikutamme Suomen vesiväyläverkoston kunnon ja läpäisykyvyn ja aluskaluston käytettävyyden parantamiseen