

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Lausunto Valtioneuvoston selonteosta julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2026-2029

Liikenne- ja viestintävaliokunnassa on käsiteltävänä Valtioneuvoston selonteko julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2026-2029 (VNS 2/2025 vp). Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:ltä on pyydetty asiassa asiantuntijalausuntoa. SKAL esittää lausuntonaan seuraavaa.

Yleistä

Julkisen talouden suunnitelma vastaa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (473/2013) vaatimukseen keskipitkän aikavälin budjettisuunnitelmasta ja perustuu sen mukaisesti valtiovarainministeriön kansantalousosaston riippumattomaan makrotalouden ja julkisen talouden ennusteeseen. Julkisen talouden suunnitelma sisältää samalla Suomen keskipitkän aikavälin suunnitelman vuotuisen edistymisraportin

Julkisen talouden lähtökohdat ovat haastavat. Selonteon mukaan Valtiovarainministeriö arvioi talouskasvun olevan 1,3 % v. 2025 ja 1,5 prosentin tuntumassa v. 2026—2029. Geopoliittinen epävarmuus ja kauppapoliittiset jännitteet ovat kuitenkin lisänneet huomattavasti epävarmuutta tulevaisuuden näkymiin. Kauppasodan ja asetettujen tullien kestosta ja mittakaavasta riippuen talouden kasvu voi jäädä tänä ja ensi vuonna ennustettua heikommaksi.

Globaalit muutokset kuten korona, Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan, ilmastonmuutoksen torjunta ja digitalisaatio vaikuttavat kaikki tavalla tai toisella kuljetusyritysten toimintaan. Itärajan sulkeuduttua Suomi on entistä enemmän saarimainen maa ja logistisilta kustannuksiltaan takamatkalla muuhun Eurooppaan verrattuna. Suomen liittyttyä Naton jäseneksi tulee Suomelle uusia vaatimuksia ja mahdollisuuksia mm. väylien kunnon näkökulmasta.

Tiestön rahoitus

Hallitus on päättänyt laajentaa hallitusohjelman mukaista noin 4 miljardin euron väylien investointiohjelmaa yhteensä 300 miljoonalla eurolla. Tien kunnossapidon pitkäjänteinen rahoitus on osa logistista kilpailukykyä ja saavutettavuutta. Hallituksen ennestään mittavan investointiohjelman kasvattaminen haastavassa tilanteessa ansaitsee reippaan kiitoksen. SKAL toteaa, että tarvitaan kuitenkin useiden vuosien investointiohjelma, jolla tieverkko saadaan kestävälle tasolle.

Tiestön korjausvelan purkuun kohdennetaan aiemmasta investointipaketista jäljellä olevien 70 miljoonan euron lisäksi 50 miljoonan euron lisärahoitus, jolloin summa on 120 miljoonaa euroa. SKAL katsoo lisärahoituksen tarpeelliseksi, sillä Suomen tieverkon korjausvelka on kasvanut 10 vuodessa 1,5 miljardista eurosta jo 2,5 miljardiin euroon. Päättös vahvistaa kuljetusalan toimintaedellytyksiä. SKAL kuitenkin joutuu toteamaan, että päätös on oikeansuuntainen, mutta riittämätön rapistuvalla tiestöllämme.

Erityisesti tulevat vuodet 2027 ja siitä eteenpäin huolettavat, korjausvelan poistamiseen varattavaa lisärahoitusta ei voi lopettaa vuoden 2026 jälkeen.

SKAL esittää Suomen teiden rapistumisen estämiseksi, että rahoitusta tulee korottaa seuraavasti:

- 300 miljoonan euron tasokorotus perustienpidon rahoitustasoon siten, että asfaltointimäärät nostetaan pysyvästi 4 000 kilometrin tasolle.
- 300 miljoonaa euroa vuosittain tiestön korjausvelan poistamiseen
- 400 miljoonaa euroa, tiestön kehittämisinvestointeihin.

Uusi 12-vuotinen liikennejärjestelmäsuunnitelma oli lausuttavana ja on tulossa eduskuntaan päätettäväksi syksyllä. SKAL esittää, että sitä ennen on tehtävä linjaukset tiestön määrärahatasojen nostamisesta. SKALin näkemyksiä liikennejärjestelmäsuunnitelmaan laajemmin

[skal_suomen_tiet_kuntoon_liikenne12_julkaisu_36s_WEB_20240311_lr.pdf](#)

Myös jatkossa Julkisen talouden suunnitelman ja Liikennejärjestelmäsuunnitelman rahoitustasojen on oltava riittävät ja yhdenmukaiset.

EU- ja NATO rahoitusta saatava Suomeen

Globaalit muutokset kuten korona, Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan, ilmastonmuutoksen torjunta ja digitalisaatio vaikuttavat kaikki tavalla tai toisella kuljetusyritysten toimintaan. Itärajan sulkeuduttua Suomi on entistä enemmän saarimainen maa ja logistisilta kustannuksiltaan takamatkalla muuhun Eurooppaan verrattuna. Suomen liittyttyä Naton jäseneksi tulee Suomelle uusia vaatimuksia ja mahdollisuuksia mm. väylien kunnon näkökulmasta.

EU:ssa valmistaudutaan parhaillaan 2028 alkavaan uuteen budjettikauteen, minkä yhteydessä unionin budjettirakennetta ja infrarahoitusta uudistetaan. SKAL pitää tärkeänä, että jatkossakin on käytettävissä CEF-rahoituksen kaltainen rahoitusmenetelmä, jolla varmistetaan väyliin ja tieverkostoon kohdistuva rahoitus. Tästä rahoituksesta on saatava Suomen tiestölle aiempaa suurempi osuus.

Perinteinen taloudelliselta kehitykseltään heikompien koheesiomaiden suosiminen ei ole enää perusteltua. Muuttuneen ulko- ja turvallisuuspolitiikan takia myös liikenneinfrainvestoinneissa tulisi katsoa entistä enemmän jäsenmaiden sijaintia Euroopan kartalla. Suomen tulisi pyrkiä hyödyntämään entistäkin vahvemmin geopoliittinen tilanne. Tämä vaatii EU:n rahoitusinstrumenttien merkittävää kohdentamista pohjoiseen Eurooppaan.

Logistiikka ja kuljetukset huomioitava

Suomen kilpailukyky syrjäisenä ja ”merentakaisena” maana perustuu monilta osin logistiikan ja kuljetusten tehokkuuteen. Suomeen tehtävissä investoinneissa kuljetus- ja logistiikkakustannuksilla on iso merkitys. Kilpailukykyiseen logistiikkaan vaikuttavat useat politiikan sektorit.

Maantiekuljetusten merkitys korostuu erityisesti kansainvälisen kilpailukyvyn ja huoltovarmuuden takia. Kuljetusyritykset takaavat sen, että hyvät suomalaiset tuotteet saadaan vietyä maailmanmarkkinoille. Vallitsevassa geopoliittisessa tilanteessa on huoltovarmuudella entistäkin suurempi rooli. Esimerkiksi säiliöautokuljetusyrityksillä on varautumisemme kannalta aivan olennainen merkitys.

Kuljetusyritykset yleisemminkin turvaavat yhteiskunnan toimivuuden myös häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa. Ne takaavat sen, että kaupassa on ruokaa ja juomaa, sähkö- ja vesilaitokset pysyvät käynnissä, tehtaot toimivat ja palvelut pelaavat. Maanteiden tavaraliikenne on olennainen osa koko Suomen menestystä, 90 prosenttia maamme tavarakuljetuksista liikkuu kumipyörillä.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Anssi Kujala
toimitusjohtaja

Ari Herrala
edunvalvontajohtaja