

1.10.2025

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta
LiV@eduskunta.fi

ASiantuntijalausunto

Liikenne- ja viestintävaliokunta torstai 02.10.2025 klo 12.20
HE 99/2025 vp / Lausuntopyyntö

Palvelualojen työnantajat PALTA ry (jäljempänä "Palta") kiittää liikenne- ja viestintävaliokuntaa 25.9.2025 sähköpostitse lähetetystä lausuntopyynnöstä, mikä koskee hallituksen esitystä eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2026. Lausunnossa keskitytään teemoihin, mitkä kuuluvat valiokunnan toimialaan.

Palta pitää hyvänä, että hallituksen esityksessä jatketaan toimenpiteitä julkisen talouden vakauttamiseksi hallituskauden loppuun mennessä, sillä ne ovat välttämättömiä Suomen talouden kestävyysnäkökulmasta. Ilman lisäsopeutus päätöksiä valtion velkaantumisen ja korkomenojen kasvu olisi vieläkin voimakkaampaa. Palta katsoo, että nykyisen ja seuraavienkin hallitusten on määrätietoisesti tehtävä toimenpiteitä, joilla maamme erittäin huolestuttava velkaantumiskehitys saadaan kuriin ja velkasuhde laskeutua EU:n vakaus- ja kasvusopimuksen mukaisen 60 prosentin maksimimäärän alle. Hallituksen esityksen mukaan budjettiesityksen mukaisilla toimilla Suomen velkasuhteen kasvu hidastuu ja julkisyhteisöjen velan ennustetaan olevan noin 88,5 prosenttia suhteessa BKT:hen vuonna 2026, eli kaukana ollaan vielä tavoitteesta.

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnon ala

Hallitus esittää liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalle noin 3,85 miljardin euron määrärahaa vuodelle 2026, mikä on noin 9,3 miljoonaa euroa enemmän kuin vuoden 2025 varsinaisessa talousarviossa. Merkittävä osa hallinnonalan määrärahoista osoitetaan väyläverkon kehittämiseen ja korjausvelan kasvun torjumiseen. Investoinnit kohdistetaan hallituksen esityksen mukaan väylähankkeisiin, joilla pyritään vahvistamaan talouden kilpailukykyä ja ihmisten sujuvaa liikkumista.

Palta pitää hyvänä, että valtion vuoden 2026 budjettiesityksessä ei esitetä leikkaustoimenpiteitä liikenne- ja viestintäministeriön hallinnon alan rahoitukseen, sillä toimivat ja tehokkaat liikenneyhteydet ovat keskeinen tekijä elinkeinoelämän kilpailukyvyille ja ihmisten päivittäiselle liikkumiselle.

Liikenne- ja viestintäverkoille esitetään 2,12 miljardia euroa, josta valtaosa eli noin 1,4 miljardia euroa kohdennettaisiin teiden, ratojen ja vesiväylien perusväylänpitoon. Väylänpidossa huolehditaan hallituksen esityksen mukaisesti ensisijaisesti verkosta, jonka liikennekäyttö on tärkeää elinkeinoelämälle ja yhteiskunnalle laajemmin.

Palta pitää erinomaisena, että hallituksen esityksessä vuonna 2026 jatketaan toimenpiteitä liikenneinfran korjausvelan kasvun torjumiseksi. Vaikka perusväylänpidon rahoitusosuus väheneekin vuonna 2026 noin 12 prosentilla vuoden 2025 tasosta, johtuu

1.10.2025

rahoitusosuuden lasku siitä, että vuosina 2024 ja 2025 liikenneinfran korjausvelan torjumiseen on käytetty hallitusohjelmassa päätetystä investointiohjelmasta isommat summat etupainotteisesti.

Palta toteaa, että viime vuosina liikenneinfran korjausvelan kasvua on lisärahoituksella saatu torjuttua, mutta valitettavasti väyläverkon korjausvelka tulee jatkamaan kasvuaan vuoden 2026 jälkeen, ellei vuosille 2027 ja 2028 osoiteta lisärahoitusta. Väyläverkon korjausvelkaa on vuoden 2026 jälkeenkin vähennettävä määrätietoisella ja yli vaalikausien kestäväällä korjausohjelmalla, josta toivottavasti päätetään syksyllä 2025 valmistuvassa parlamentaarisesti laadittavassa 12-vuotisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa.

Väyläverkon kehittämisen osalta budjetti sisältää kolme uutta investointihanketta:

- Rautatieliikenteen kulunvalvontajärjestelmän modernisointi ja peruskorjausinvestointi (Digiradan toteutusvaiheen jatko), valtuus 95 miljoonaa euroa
- Pääradan kehittäminen: kohtauspaikat Riihimäki—Tampere ja pääradan peruskorjauksen aloittaminen, valtuus 100 miljoonaa euroa (hallituksen investointiohjelma)
- Savon rata välillä Kouvola—Kuopio nopeuden ja kapasiteetin noston toteutus, valtuus 40,8 miljoonaa euroa (hallituksen investointiohjelma)

Palta katsoo, että esitetyt ratahankkeet rahoituksen saajiksi ovat perusteltuja, mutta samalla tulee varmistaa, että hankkeiden valtuudet ovat riittäviä kaikkien suunniteltujen kapasiteetin kehittämistoimien tekemiseksi. Esimerkiksi pääradalle myönnettävästä 100 miljoonan euron valtuudesta tulisi korvamerkitä noin 75 % uusille kohtauspaikoille (Kuurila 27 miljoonaa euroa, Leteensuu 27 miljoonaa euroa, Leppäkoski 19 miljoonaa euroa) ja vasta ylimenevä osa peruskorjauksen käynnistämiseen. Savon radalla vastaavasti tulisi korvamerkitä liikennepaikkojen (Vuohijärvi, Otava, Markkala, Kurkimäki) kehittämiselle noin 20 miljoonaa euroa eli puolet valtuussummasta.

Hallituksen esityksessä myös ehdotetaan maakuntalentoasemien ja Helsinki-Vantaan lentoaseman välille julkista tukea 10,6 miljoonaa euroa vuodelle 2026. Määräraha osoitetaan Joensuun, Jyväskylän, Kajaanin, Kemi-Tornion ja Kokkola-Pietarsaaren sekä Porin lentoasemien ja Helsinki-Vantaan lentoaseman välisten lentoyhteyksien tukemiseen 27.2.2028 asti. Hallitus päätti puoliväliriihessä keväällä 2025, että maakuntalentojen jatkuminen 28.3.2026 jälkeen turvataan alkuvuoteen 2028 saakka.

Palta toteaa, että valtion ostoliikenne ei-markkinaehtoisesti toimiville lentoliikenneyhteyksille aiheuttaa noin 20 miljoonan euron vuosittaiset kulut valtion omistamalle lentokenttäyhtiö Finavialle, mikä vähentää yhtiön mahdollisuuksien kehittää Suomen markkinaehtoisesti toimivien lentokenttien toimintaa ja sitä kautta heikentää Suomen lentoliikenteen kansainvälistä kilpailukykyä.

Palta katsoo, että tappiollisten maakuntalentojen tukeminen ei ole järkevää ja pitkäjänteistä liikennepolitiikkaa. Siellä missä ei ole edellytyksiä markkinaehtoiselle

1.10.2025

lentoliikennetoiminnalle, tulisi alueellisen saavutettavuuden kehittämiseksi valtion ja alueen ensisijaisesti panostaa sujuviin liikennepalveluihin ja matkaketjuihin lähimmille toimiville lentokentille bussien, junien tai taksien välityksellä. Koska ostoliikennettä on hallituksen päätöksellä päätetty jatkaa edelleen, Palta katsoo, että valtion tulisi osallistua ei markkinaehtoisten lentoreittien osalta myös kyseisten lentoasemien rahoituksen tukemiseen ja tappioiden kattamiseen, jotta hallitus ei päätöksellään heikennä markkinaehtoisesti toimivien lentokenttien kehittämistarpeita ja kilpailukykyä. Käytännöstä tämä tarkoittaa, että Finavian ostoliikennelentoasemien operointiin tulee valmistella 20 miljoonan euron vuosittainen lisätuki tuettujen maakuntalentojen synnyttämän palveluvelvoitteen operointikustannusten kattamiseksi.

Liikenteen päästövähennystoimenpiteet ja niiden budjetissa varattu rahoitus

Hallituksen esityksen mukaan Suomi on osana Euroopan unionia sitoutunut Pariisin ilmastopöytäkirjaan. Suomen ilmastolain tavoitteena on varmistaa, että Suomi saavuttaa hiilineutraaliuden viimeistään vuonna 2035. Hiilineutraaliustavoitteen saavuttaminen kokonaan kotimaisin toimin tulee edellyttämään huomattavasti nykyistä suurempia nettonieluja vuonna 2035 maankäyttösektorilla sekä suurempia päästövähennyksiä ja teknisiä nieluja päästökauppa- ja taakanjakosektorilla.

Vuoden 2026 talousarvioesityksessä hiilineutraalisuuteen liittyviä tavoitteita edistetään yhteensä noin 2,3 mrd. eurolla. Liikenneteeman osalta määrärahasoksi esitetään 405,2 miljoonaa euroa. Liikenneteeman rahoitustasoa korottavat aiempiin vuosiin verrattuna useat raideliikennehankkeet, joita rahoitetaan hallituksen investointiohjelmasta. Investointiohjelmasta on sovittu rahoitettavaksi mm. isojen kaupunkien vuosien 2024—2035 maankäyttöä, asumista ja liikennettä (MAL) koskevien sopimusten toimenpiteet, jotka sisältävät mm. useita raitiotiehanketta. Vuoden 2026 talousarvioesitykseen sisältyy myös 20 milj. euron määrärahakohdennus romutuspalkkioon, mitä Palta pitää hyvänä toimenpiteenä.

Tosiasia on, että mikäli Suomi aikoo olla vuonna 2035 hiilineutraali ja saada osana tätä kehitystä liikenteen päästöt laskemaan merkittävästi, tällöin liikenteen päästövähennyksiin kohdistettavat toimenpiteet edellyttävät huomattavasti suurempaa rahoitusta, kuin edellä mainittu.

Palta toteaa, että tammikuussa 2024 voimaan tulleen päästökauppalain 45 §:ään on kirjattu velvoite käyttää päästökaupan huutokauppatulot lain liitteessä IV mainittuihin kohteisiin. Palta ja sen useat liikenne- ja logistiikka-alan jäsenyritykset ovat johdonmukaisesti esittäneet, että lento- ja meriliikenteeltä kerätyt päästökauppatulot tulee käyttää takaisin näillä toimialoilla puhtaan siirtymän toimiin ja kestävien polttoaineiden hinnan alentamiseen. Esimerkiksi lentoliikenteeltä kerättyjä päästökauppatuloja tulisi käyttää päästökauppalain mukaisesti esimerkiksi hintatukena fossiilisen kerosiinin ja uusiutuvan lentopolttoaineen (SAF) hintaeron kattamiseksi lentoliikenteen päästöjen vähentämisen ja päästövähennystavoitteiden saavuttamisen tueksi. Vuoden 2026 hallituksen budjettiesitykseen ei sisälly tällaisia toimia, mitä Palta pitää epäkohtana.

1.10.2025

Palta haluaa lisäksi nostaa esille, että talousarvioesitykseen sisältyy esitys liikennepolttoaineiden hiilidioksidiveron alentamiseksi, mikä on valtiolle kallis ja epälooginen. Hiilidioksidiveron pienentäminen alentaa valtion verotuloja vuonna 2027 noin 96 miljoonaa euroa ja vuonna 2029 noin 80 miljoonaa euroa. Veron alennuksella hallitus pyrkii edistämään liikenne- ja logistiikka-alan kilpailukykyä ja kotitalouksien ostovoimaa, mutta ehdotettu veronalennus on kuitenkin ongelmallinen, sillä se ei edistä lainkaan liikenteen ja logistiikan puhdasta siirtymää, vaan päinvastoin ja budjettiesityksen mukaisesti se alentaa liikennepolttoaineiden päästöohjausta, mikä johtaa polttoaineiden päästöohjauksen kokonaistason lievään alenemaan.

Palta onkin esittänyt, että liikenne- ja logistiikkatoimialan osalta valtion tulisi mieluummin käyttää veronalennusta vastaava summa esimerkiksi puhtaiden ajoneuvojen hankintatukiin sekä lataus- ja jakeluinfran edistämiseen. Hankintatukia tulisi myöntää sähkö-, kaasu- ja vetykäyttöisille kuorma-autoille, pakettiautoille ja huoltoajoneuvoille. Valtion tulisi myös korottaa raskaan liikenteen lataus- ja jakeluinfran tukemiseksi varattua vuotuista budjettia sekä laajentaa soveltamisalaa julkisista latauspisteistä myös rajoitetussa käytössä olevaan latausinfraan. Lataustarve on usein merkittävä paikoissa, joissa kuorma-autoja lastataan ja puretaan, kuten logistiikkakeskuksissa, lentoasemilla, satamissa ja teollisuusalueilla. Kotitalouksien osalta valtion tulisi veronalennuksen sijasta käyttää vastaava summa julkisen liikenteen toimintaedellytysten parantamiseen. Kansalaiset kokevat tämän kaikkein oikeudenmukaisimmaksi keinoksi kompensoida ilmastotoimista aiheutuvaa liikkumisen kustannusten nousua.

Palvelualojen työnantajat PALTA ry

Elinkeinopoliittinen yksikkö

Tatu Rauhamäki
Johtaja

Petri Laitinen
Liikenne- ja logistiikkajohtaja