

Valtiovarainvaliokunnan liikennejaostolle

Asiantuntijalausunto HE 99/2025 vp

Kuntaliiton lausunto hallituksen esityksestä valtion talousarvioksi vuodelle 2026

Kuntaliitto kiittää mahdollisuudesta lausua liikennejaostolle asiasta. Lausunnon liitteessä kuvataan kuntatalouden yleisnäkymiä.

Valtion vastuut liikenteessä edellyttävät suunnitelmallista rahoitusta

Suomessa tarvitaan **pitkäjänteiset linjaukset** perusväylänpidon ja korjausvelan sekä kehittämisen ja palveluiden rahoitukseen. Perusväylänpidon rahoituksen jatkuvuutta tulisi vahvistaa, jotta korjausvelkaa voidaan hoitaa suunnitelmallisesti ja vaikuttavasti. Sotilaallinen liikkuvuus on noussut tärkeäksi painopisteeksi, ja siihen liittyviin hankkeisiin on mahdollista saada EU-tukea. Tarpeelliset sotilaallisen liikkuvuuden hankkeet eivät kuitenkaan yksinään riitä väyläverkon tasapainoiseen kehittämiseen, vaan myös kehittämiselle tarvitaan pitkäjänteinen rahoitus. Kehittämisrahoituksen näkymät ovat huolestuttavat. Kertaluonteinen investointiohjelma tarjoaa helpotusta lyhyellä aikavälillä, mutta ei ratkaise tulevien hallituskausien tarpeita.

Kehittämisrahoituksen niukkuus luo riskin myös MAL-sopimusten vaikuttavuudelle. MAL-sopimusten rahoitus ja rooli kaupunkiseutujen kehittämisessä on turvattava.

Valtion ja kuntien **yhteistyön perustana tulee olla lakisääteiset tehtävät** ja rahoitusperiaatteen noudattaminen uusissa tehtävissä. Liikenneviranomais-ten ja kuntien neuvotteluissa lähtökohdaksi on asetettava valtion ja kuntien vastuut liikennetehtävissä, ei pyrkimys siirtää lisää rahoitusvastuuta kunnille, kuten viime vuosina on ollut havaittavissa kaikenkokoisten kuntien osalta. Rahoitusvastuiden siirto valtiolta kunnille on julkisen sektorin sisäistä osaoptimointia, joka ei paranna julkisen talouden kokonaistilannetta. Se vaarantaa samalla kuntien peruspalvelut ja taloudellisen kantokyvyn, sillä yksittäisten kuntien resurssit ovat valtiota rajallisemmat.



Kannatamme kilpailun edellytysten vahvistamista henkilöjunaliikenteessä. Orpon hallitus päätti kesäkuussa 2025, että **ostoliikenteen kilpailutuksen** lähtökohtana on nykyinen valtion ostoliikenne. Kuntien tulisi tammikuun 2026 loppuun mennessä päättää, haluavatko ne rahoittaa lisäliikennettä alueellaan. Kunnat vastaisivat tällöin sekä lisäpalvelun että junakaluston vuokratustannuksista. Päätöksenteon aikataulu on kunnille erittäin haastava. Kalustokustannuksia ajoittuu jo 2020-luvulle, mutta liikennöinnin kustannukset realisoituvat vasta 2030-luvulla. Valtion kalustoyhtiön pääomitus vaikuttaa riittämättömältä suhteessa tuleviin investointitarpeisiin, mikä voi heijastua kaluston vuokratustannuksiin. Tiedossa ei myöskään vielä ole, millainen junakaluston kokonaisuus yhtiölle muodostuu (nykyisen kaluston elinkaaren jatkaminen, uusi kalusto). **Junaliikenteen kilpailutus ja kehittämisen edellyttävät** valtiolta vahvaa rahoitusta, kalustoyhtiön riittävää pääomitusta, tukea kunnille, jotka haluavat panostaa lähijunaliikenteeseen, sekä realistista aikataulua kunnalliselle päätöksenteolle.

EU:n CEF-asetukseen mukaan TEN-T-ydinverkko kaupunkisolmukohtineen

Kuntaliitto pitää erittäin myönteisenä, että Connecting Europe Facility (CEF) säilyy itsenäisenä osana tulevaa EU:n rahoituskehystä. CEF-rahoitusinstrumentin jatkuvuus on ratkaisevan tärkeää alueiden saavutettavuuden ja elinvoiman kannalta sekä TEN-T asetuksen tavoitteiden saavuttamiseksi. Tämä edellyttää kuitenkin, että **CEF-asetus ja -rahoitus** kattavat vähintään **TEN-T-ydinverkon kaupunkisolmukohtineen** ja asetusta tulisikin tältä osin täydentää.

Myönteistä on, että uusi CEF-aloite tukee sotilaallista liikkuvuutta ja rajat ylittäviä hankkeita. Sotilaallisen liikkuvuuden hankkeissa tulee huomioida kaksoiskäyttö (siviili- ja sotilaskäyttö), jotta investointien kokonaishyöty maksimoituu.

Komission esityksessä liikenteen rahoitus jakautuu CEF:n, kansallisten/alueellisten kumppanuusohjelmien ja kilpailukykyrahaston kesken. Olemme huolissamme siitä, että liikenteen rahoitus hautautuu muiden sektoreiden tarpeiden alle osana ns. kansallista kuorta.

Päästökaupan tulot ja sosiaalinen ilmastorahasto tukemaan reilua siirtymää

Vuonna 2027 käynnistyvä **uusi päästökauppa** (ETS2) kattaa tieliikenteen ja rakennusten erillislämmityksen. Suomen arvioidaan saavan siitä vuosittain **satoja miljoonia euroja huutokauppatuloja**. EU edellyttää, että nämä tulot käytetään ilmastotavoitteiden ja vihreän siirtymän edistämiseen.

Kuntaliitto esittää, että tulot ohjataan liikenteen käyttövoimamurroksen vauhdittamiseen sekä vähäpäästöisten liikkumismuotojen kuten joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn tukemiseen. Joukkoliikenteen tukeminen on tärkeää, sillä ala on kärsinyt koronapandemian vaikutuksista, kustannusten noususta sekä ilmastoperusteisen valtionavustuksen lakkauttamisesta ja arvonnäkökulman korotuksesta. Joukkoliikenteellä on keskeinen rooli alueiden ja palveluiden saavutettavuudessa, työssäkäynnin mahdollistamisessa, ilmastotavoitteiden saavuttamisessa sekä sosiaalisen kestävyysedistämisen edistämässä. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen tukee arkiliikkumisen terveyshyötyjä, kaikenikäisten esteettömän ja turvallisen liikkumisen mahdollistamista sekä ilmastotavoitteiden toteutumista.

Päästötulojen käytöstä **tulisi laatia kansallinen ohjelma**, eikä niitä tule siirtää valtion yleiseen budjettiin. Tukea tarvitaan koko maassa puhtaan siirtymän vauhdittamiseen, myös suurilla kaupunkiseuduilla, jotka saattavat jäädä sosiaalisen ilmastorahaston kestävä liikumisen toimien ulkopuolelle.

Sosiaalinen ilmastorahasto on osa ETS2-järjestelmää ja sen tavoitteena on lieventää siirtymän ja polttoaineiden hinnannousun sosiaalisia vaikutuksia erityisesti haavoittuville kotitalouksille, mikroyrityksille ja liikenteen käyttäjille. Suomen osuus rahastosta on noin 60 miljoonaa euroa vuodessa vuosina 2026–2032. Jäsenvaltioiden on laadittava suunnitelma rahoituksen käytöstä.

Myönteistä on, että Suomen **suunnitelmaluonnoksessa** esitetään erilaisiin käyttäjäryhmiin kohdennettuja toimia kuten raskaan kaluston hankintatukea mikroyrityksille, romutuspalkkiota pienituloisille, kävelyn ja pyöräilyn valtionavustusta sekä alueellisen joukkoliikenteen ja kutsuliikenteen tukea.

Kuntaliitto ei kuitenkaan kannata sitä, että suurimmat kaupunkiseudut on rajattu pois kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen tukitoimista. Liikenneköyhyys ja liikkumistarpeet eivät noudata hallinnollisia rajoja tai kunnan kokoa. Tuen kohdentamisessa tulisi huomioida alueet ja väestöryhmät, joilla on matala sosioekonominen asema, segregaaion riski ja tarve parantaa saavutettavuutta kestäväillä kulkutavoilla. Liikenneköyhyys on laajempi ilmiö kuin päästökaupan aiheuttama hintojen nousu. Se voi olla myös esimerkiksi heikkoja joukkoliikenneyhteyksiä tai eri syistä johtuvaa pakotettua autottomuutta.

Suunnitelman tulisi olla joustava ja mahdollistaa toimenpiteiden vaikuttavuuden arviointi ja päivitys. Liikenneköyhyyttä tulisi seurata ja tukea suunnata vaikutusten mukaan.

Työsuhdepolkupyörän verovapauden poisto olisi lyhytjänteistä veropolitiikkaa

Hallitus on esittänyt työsuhdepolkupyörien verovapaan edun poistamista. Siirtymäsäännöksenä lakiluonnoksessa on esitetty, että kehysriihen päätösten julkaisemista ennen sovitut edut nauttisivat verovapaasta edusta leasing-sopimuskauden loppuun tai viiden vuoden ajan työnantajan omassa taaseessa olevien pyörien osalta. Tämän mukaan polkupyöraedut, joista on sovittu 24.4.2025 tai sen jälkeen ovat veronalaisia etuja koko käyvästä arvostaan.

Polkupyöraedun verovapaus on toteuttanut sille asetetut tavoitteet: se on lisännyt käyttäjiensä arki- ja työmatkaliikuntaa sekä vähentänyt autolla liikkumista. Etu on käytössä yli 10 000 työnantajalla, ja sen piirissä on jo yli 100 000 työntekijää. Myös kunnat ovat ottaneet laajasti edun käyttöön. Neljän suurimman operaattorin kautta työsuhdepyörän tarjoaa työntekijöilleen 172 kuntaa.

Verovapaus tukee hallitusohjelman ja Suomi liikkeelle -ohjelman tavoitteita edistämällä aikuisten liikkumista arjessa. Edun poistaminen vain neljä vuotta sen käyttöönoton jälkeen ei ole linjassa pitkäjänteisen ja ennakoitavan veropolitiikan kanssa. Lisäksi muutos heikentäisi alalle syntynyttä liiketoimintaa ja sen kehitysedellytyksiä.

Esitämme, että työsuhdepolkupyöraedun **verovapaus säilytetään** nykyisellään. Mikäli verovapauteen kuitenkin halutaan tehdä muutoksia, niiden tulisi olla **hallittuja ja ennakoitavia**. Tällöin vaihtoehtona tulisi olla edun maltillinen alentaminen siten, että saavutetut terveys- ja ympäristöhyödyt voidaan suurelta osin säilyttää ja verotuksen ennustettavuus turvata.

Liikenteen digitalisaatio edistäminen edellyttää valtion tukea

Kuntien digivelvoitteet liikennejärjestelmän digitaalisissa tietopalveluissa (HE 105/2025 vp) edellyttävät toimijoiden yhteiskehittämistä ja valtion tukea toimeenpanoon. Liikenteen data-avaruustyö on kannatettava kokonaisuus, joka mahdollistaa laadukkaasti toteutettuna datan hyödyntämisen eri toimijoille. Kunnille esitetyt digivelvoitteet ovat kuitenkin mittavia, eikä kuntien nykyisiä prosesseja ole suunniteltu tietopalvelujen tuottamiseen, vaan kunnan omiin tarpeisiin. Velvoitteiden toteuttaminen edellyttää lisäresursseja sekä ohjelmistojen, tiedonhallinnan ja rajapintojen kehittämistä.

Yhteiskehittämishankkeet ovat tehokas ja resursseja säästävä tapa rakentaa yhtenäisiä digiprosesseja koko kuntakenttään. Ympäristöministeriön hallinnonalan RYHTI-hanke osoittaa, että pilottikuntien kautta kehitetyt ratkaisut

voidaan skaalata tehokkaasti eri kokoisille kunnille. Vastaavaa mallia tulisi soveltaa myös liikenteen data-avaruustyössä.

Kuntaliiton arvion mukaan **kunnille tulisi osoittaa noin 2–2,5 miljoonan euron avustus neljän vuoden ajalle yhteiskehittämishankkeisiin**. Tämä mahdollistaisi vaiheistetun hankehaun ja suunnitelmallisen toimeenpanon. Ilman taloudellista tukea digivelvoitteiden toteuttaminen ei ole realistista, erityisesti jos tavoitteena on yhteentoimivuus ja kestävä toteutus.

Kuntien resurssit ovat rajalliset ja taloudellinen tilanne haastava. Digivelvoitteiden toimeenpano kuormittaa samoja kuntien asiantuntijoita, joita tarvitaan samanaikaisesti eri ministeriöiden hankkeissa, kuten RYHTIssä, liikenteen data-avaruustyössä, gigabittiasetuksen toimeenpanossa ja muussa uudessa sääntelyssä.

Kuntaliitto korostaa, että liikenteen digitalisaation edistämisessä tarvitaan valtion tukea, suunnitelmallisuutta ja yhteistyötä, jotta yhtenäisten prosessien rakentaminen ja automaattinen tiedonsiirto valtakunnallisiin järjestelmiin voidaan toteuttaa. Kuntaliitto tukee mielellään tällaista yhteistyötä.

SUOMEN KUNTALIITTO

Johanna Vilkuna
Kehittämispäällikkö

LIITE

Kuntatalouden näkymät

LIITE: Kuntatalouden näkymät

Yleistä valtion talousarvioesityksestä vuodelle 2026: valtion toimenpiteiden vaikutus heikentää kuntataloutta

Vaikka hyvinvointialueuudistuksesta on kulunut vain vähän aikaa niin kuntien toimintaa ja lakisääteisten tehtävien rahoittamista muutetaan vuonna 2026 jälleen lukuisilla eri tarkoituksella palvelevilla päätöksillä. Julkisen sektorin palvelulupausta laajennetaan lisäämällä kuntien tehtäviä, mutta yleiskatteelliseen valtionosuusrahoitukseen ohjataan useita leikkauksia indeksijarrun, normien keventämisen ja kotoutumiskorvausten tehostamisen nimissä.

Vuonna 2026 kuntien valtionosuuksiin kohdistetaan suora 75 miljoonan euron valtionosuusleikkaus. Toisaalta kuntien taloutta vahvistettiin vuoden 2025 alussa sote-siirtolaskelman tarkentumiseen liittyvän 277 miljoonan euron valtionosuuslisäyksen muodossa. Maapohjan kiinteistöveron pakkokorotuksen kuntataloutta vahvistava vaikutus vuonna 2025 rajautui vain harvoihin kuntiin.

Erityisen voimakkaasti kuntien toimintaan ja talousnäkymiin vaikuttaa kuluvan vuoden alussa käynnistynyt TE-palvelu-uudistus. Työttömyyden rajun kasvun myötä työllisyysalueiden asiakasmäärät ja kuntien rahoittamat työttömyysturvamenot ovat lisääntyneet odotettua voimakkaammin.

Kuntaliiton arvion mukaan työttömyyden hoidon palvelut ja kuntien työttömyysturvaan liittyvä uusi rahoitusmalli siirtyivät kuntiin vuoden alussa noin 200 miljoonaa euroa alirahoitettuna. Lisäksi hallituksen muut säästöpäätökset, kuten asumistuen ja työttömyysetuuksien leikkaukset, ovat lisänneet kotitalouksien toimeentulotuen tarvetta. On todennäköistä, että kuntien ja valtion puoleksi rahoittamat perustoimeentulotuen kustannukset nousevat kuluvana vuonna miljardiin euroon. Tämä tarkoittaisi kunnille noin 100–150 miljoonan euron kustannusten nousua vuonna 2027.

Kuntien taloutta rasittavat vuosina 2025–2027 tosiasiallisesti myös 231 miljoonan euron suuruiset sote-siirtolaskelman jälkikäteisperinnät valtiolle. Kun nämä kaikki kuntien talouteen keskeisesti vaikuttavat tekijät huomioidaan niin voi todeta, että **valtion toimet heikentävät kuntataloutta sekä vuonna 2026 että koko hallituskauden aikana**. Tämä on ristiriidassa sen suhteen, että Orpon hallituksen tavoitteena on ohjata kuntahallintoa lähelle tasapainoa. Kuntahallinnon rahoitusasemaksi vuonna 2026 ennustetaan -0,5 prosenttia suhteessa bruttokansantuotteeseen.

Julkisen talouden tila on vakava

Verotulot kasvavat kunnissa ja valtiolla parhaillaan erittäin vaimeasti, mutta menot lisääntyvät ripeästi uusien lakisääteisten tehtävien, heikon suhdan-
netilanteen ja julkisen sektorin kasvavien investointitarpeiden myötä. Valtio-
varainministeriön talousennusteen mukaan valtion ja paikallishallinnon ra-
hoitusali jäämä (nettoluotonotto) yltää lähivuosina 13 miljardiin euroon. Jul-
kisen velan arvioidaan kasvavan kuluvana vuonna poikkeuksellisen runsaasti,
yli 20 miljardilla eurolla.

Myös kuntien talousnäkymät vaikeutuvat parhaillaan nopeasti. Kuntien ja
kuntayhtymien tilikauden tulos painuu jo kuluvana vuonna lähelle nollaa ja
toiminnan ja investointien rahavirta heikkenee miljardiluokan alijäämään.
Kuntatalouden tila pysyy vaikeana koko kehyskauden. Yksittäisten kuntien
taloudellisia lähtökohtia vaikeuttavat tuntuvat valtion rahoitusleikkaukset,
työttömyyden nousu, sote-uudistuksen tasauserät sekä hallitusohjelmaan
kirjattujen kuntauudistusten yllä leijuva epävarmuus.

Lisäksi väestökehitys ja taloudellisen kasvun erilainen jakautuminen maan
sisällä eriyttävät kuntia voimakkaasti. Kriisikuntamenettelyyn on joutumassa
lähivuosina useita, asukasluvultaan pieniä kuntia. Valtiovarainministeriön
mukaan vaikeassa taloudellisessa asemassa on myös 20 001–40 000 asuk-
kaan kuntakokoryhmä.