

19.12.2025 D/722/04.07.02/2024

Tarkastuskertomus 1/2026 Toimivien logistiikka- ja kuljetusketjujen varmistaminen

Yhteenveto kertomusluonnoksen lausunnoista

Valtiontalouden tarkastusvirasto on pyytänyt ja saanut viitekohdassa mainitun tarkastuskertomuksen luonnoksesta palautetta seuraavasti:

- liikenne- ja viestintäministeriö 8.12.2025
- maa- ja metsätalousministeriö 8.12.2025 (kommentit sähköpostitse, ei varsinaista lausuntoa)
- työ- ja elinkeinoministeriö 10.12.2025
- valtiovarainministeriö 8.12.2025 (ei lausuttavaa)
- ympäristöministeriö 10.12.2025
- Huoltovarmuuskeskus 8.12.2025
- Liikenne- ja viestintävirasto 8.12.2025
- Puolustusvoimat 9.12.2025 (kommentit sähköpostitse, ei varsinaista lausuntoa)
- Väylävirasto 7.12.2025

Lausuntoa pyydettiin myös puolustusministeriöltä, joka ei antanut lausuntoa.

Lausunnonantajilla on ollut tilaisuus

- lausua näkemyksensä tarkastuskertomusluonnoksessa esitetyistä tarkastusviraston kannanotoista sekä
- esittää kertomusluonnoksen tekstiin korjaus- ja täsmennysehdotuksia.

Ennen lopullisen tarkastuskertomuksen antamista tarkastusvirasto on kertomusta viimeisteltäessä ottanut huomioon palautteen seuraavasti:

Lausunnonantajien näkemykset kannanotoista

Lausunnonantajat pitivät kertomusluonnosta kattavana sekä hyvin ja perusteellisesti laadittuna. Lausunnoissa muun muassa todettiin, että kertomukseen on hyvin tiivistetty keskeisiä havaintoja varsin monimutkaisesta ja laajasta aihepiiristä. Luonnoksessa esitettyjen havaintojen ja niistä tehtyjen johtopäätösten todettiin olevan ovat oikeaan osuvia ja perusteltuja. Palautteen antajat olivat lausunnoissaan pääosin samaa mieltä kertomusluonnoksen kannanotosta. Kaikki lausunnonantajat pitivät tarkastuskertomuksessa annettuja suosituksia perusteltuina ja kannatettavina.

Liikenne- ja viestintävirasto mainitsi lausunnoissaan luonnoksen pieninä puutteina kertomuksen tiiviin esitystavan vuoksi yleistasoiseksi jäävän raportoinnin sekä lentorahdin ja kaupunkiseutujen pienet roolit tarkastuksessa.

Liikenne- ja viestintäministeriö esitti lausunnoissaan, että suosituksen 1 vastuuministeriöiden joukkoon lisätään myös työ- ja elinkeinoministeriö, koska se valmistelee niin kutsutut AFIR-tuet.

Kertomusluonnoksen suositukseen 2 liittyen lausunnonantajat kommentoivat seuraavaa:

- Väylävirasto on aikaisemminkin tunnistanut tarpeen kehittää sotilaalliseen liikkuvuuteen ja huoltovarmuuteen liittyvää vaikutusarviointia väylänpitäjän näkökulmasta ja tähän liittyvää kehitystyötä on käynnissä. Väylävirasto korosti, että vaikutusarvioinnin (sisältäen taloudelliset vaikutukset) kehittäminen koordinoidaan yli hallinnonalojen
- Liikenne- ja viestintäministeriö totesi, että väylähankkeiden arvioinnissa käytetään aina hyötykustannusanalyysia ja laajaa vaikuttavuuden arviointia ja täten varautumisen sopivan määrän arviointia voidaan tehdä taloudelliselta pohjalta. Ministeriön mukaan haasteen muodostaa hyöty-

kustannusanalyysin eri tilanteisiin soveltamisessa tarvittava asemointi ja tietopohja. Yleisesti vaikutusarvioinnin kehittämiseen on viime vuosina panostettu valtioneuvoston ja virastojen tasolla, ja kehittämistyö LVM:n hallinnonalalla jatkuu.

- Puolustusvoimat mainitsi palautteessaan, että yhteistyö Puolustusvoimien, eri hallinnonalojen ja virastojen välillä on toimivaa. Esimerkiksi liikenneväylien investointiesitysten valmistelussa sotilaallisen maanpuolustuksen tarpeet on otettu huomioon hyvin. Väylästäjien kaksoiskäyttöisyyden varmistaminen on otettu huomioon ja sitä pidetään tärkeänä, jotta väylästäjien ylläpitorahoitus tulevaisuudessa voidaan varmistaa.

Suosituksen 3 liittyen lausunnonantajat totesivat seuraavaa:

- Liikenne- ja viestintäministeriö korosti, että merkittävä osa hallinnonalan lainsäädännöstä on peräisin EU-säätelystä tai kansainvälisistä sopimuksista
- Liikenne- ja viestintäministeriö myös totesi, että logistiikka- ja kuljetusalaan vaikuttaa myös muiden kuin suosituksessa mainittujen LVM:n, valtiovarainministeriön ja valtioneuvoston kanslian hallinnonalojen lainsäädännöt
- Ympäristöministeriö totesi, että tällä hetkellä päivitettävänä olevassa merialuesuunnitelmassa käsitellään satamaverkkoa.

Kertomusluonnokseen on edellä esitetyn palautteen perusteella lisätty suosituksen 1 vastuuministeriöihin työ- ja elinkeinoministeriö. Kertomuksen kohtaan 3.1 on lisätty tieto satamaverkon käsittelystä merialuesuunnitelman päivityksessä. Vaikutusarvointeihin ja lainsäädännön perustaan liittyvää havaintolukujen tekstiä on tarkennettu.

Lausunnonantajien näkemykset havaintoluvuista

Liikenne- ja viestintävirasto esitti, että luonnokseen lisätään maininta tarpeesta vahvistaa päätöksenteon tietopohjaa erityisesti toimenpiteiden vaikuttavuuden näkökulmasta, ja siitä, että viraston tilanne ja ennakoitavuuskuvat työ pyrkii tukemaan tätä tarvetta.

Ympäristöministeriö piti satamaverkon tiivistämiseen liittyviä havaintoja oikeina, mutta tarkensi vielä, että satamatoimintojen keskittyminen toisi skaalaetuja kuljetusten käsittelykustannuksissa ja parantuneessa alusyhteystarjonnassa. Ministeriö myös korosti, että harvempi satamaverkko kasvattaisi joidenkin yritysten maakuljetusmatkoja. Tämä puolestaan saattaisi edellyttää liikenneinfrastruktuurin ja -palvelujen kehittämistä korvaaviin satamiin ja heikentää näiden yritysten kustannuskilpailukykyä ja pitkällä aikavälillä johtaa tuotannon tai tuotantolaitosten supistumiseen.

Ympäristöministeriö totesi, että raskaan liikenteen jakeluinfrastruktuurin kehittämisen yhdistäminen raskaan liikenteen taukopaikkaverkoston parantamiseen on hyvä tavoite, mutta samalla on tarpeen huomioida taukopaikkojen kehittämisen haasteet. Ministeriö tuo esiin, että muun muassa hitaat kaavoitus- ja lupaprosessit sekä kuntien haluttomuus kehittää taukopaikkoja voivat osaltaan hidastaa myös jakeluinfrastruktuurin kehittämistä, jos ne kytketään vahvasti osaksi taukopaikkojen kehittämistä. Lisäksi latausinfrastruktuuria tulisi ministeriön mukaan kehittää huomattavasti tiheimmällä verkolla kuin taukopaikkoja.

Ympäristöministeriö ehdotti launnossaan, että Digirata-hankkeen nostamista toimenpiteeksi, jonka avulla on pyritty vähentämään kriisitilanteen ja kyberturvallisuuden riskejä, tulisi vielä pohtia. Ministeriö perustelee, että vaikka Digirata voi lisätä kulunvalvonnan luotettavuutta, se toisaalta tuottaa uudenlaisia haavoittuvuuksia kyberturvallisuuden näkökulmasta. Ympäristöministeriö tuo myös esiin, että Digiradan avulla pyritään paremman luotettavuuden lisäksi parantamaan ratakapasiteetin käyttöä, minkä vaikutukset painottuvat etenkin kaksi- tai useampiraiteisille rataosille, joita on etenkin Etelä-Suomessa.

Liikenne- ja viestintävirasto kommentoi launnossaan, että elinkeinoelämän kilpailukykyyn ja toimivuuteen vaikuttaa laaja joukko tekijöitä, joista logistiikka on vain yksi, vaikkakin keskeinen. Virasto totesi, että Suomen sijainnista johtuvaa rakenteellista takamatkaa ei voida kokonaisuudessaan poistaa

väyläinvestoinneilla tai digitalisaatiolla. Virasto korostaa, että kansainvälisen kaupan logistiset ketjut sijoittuvat pääosin Suomen ulkopuolelle, minkä takia Suomen valtion toimijoiden vaikutusmahdollisuudet niihin ovat hyvin rajalliset ja että elinkeino- ja työvoimapolitiikan olisi tarkoituksenmukaista tukea yritysten suuntautumista korkeampaan jalostusasteeseen, jossa kuljetuskustannusten suhteellinen merkitys on pienempi.

Kertomusluonnokseen on lausuntojen perusteella lisätty tietoa liikenne- ja viestintäministeriön tilannekuvatyöstä, satamaverkon tiivistämisen mahdollisista vaikutuksista ja latausinfrastruktuurin kytkemisen raskaan liikenteen taukopaikkojen kehittämiseen haasteista. Myös Digirata-hankkeen vaikutusten kuvausta on päivitetty.

Teknisluonteiset täsmennys- ja korjausehdotukset

Kaikki lausunnoissa ja palautteissa esitetyt teknisluonteiset korjaus- ja täsmennysehdotukset on otettu tekstimuutoksina huomioon lopullisessa tarkastuskertomuksessa.

Lisätietoja: Johtava tuloksellisuustarkastaja Katja Estlander, p. 09 432 5855