

U 52/2025 vp

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi Verkkojen Eurooppa -välineen perustamisesta vuosiksi 2028–2034, asetuksen (EU) 2024/1679 muuttamisesta ja asetuksen (EU) 2021/1153 kumoamisesta

Perustuslain 96 §:n 2 momentin perusteella lähetetään eduskunnalle Euroopan komission 16.7.2025 antama ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi Verkkojen Eurooppa -välineen perustamisesta vuosiksi 2028–2034, asetuksen (EU) 2024/1679 muuttamisesta ja asetuksen (EU) 2021/1153 kumoamisesta (COM(2025) 547 final) sekä ehdotuksesta laadittu muistio.

Helsingissä 13.11.2025

Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne

Liikenneneuvos Kaisa Kuukasjärvi

13.11.2025

EHDOTUS EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEKSI VERKKOJEN EUROOPPA -VÄLINEEN PERUSTAMISESTA VUOSIKSI 2028–2034, ASETUKSEN (EU) 2024/1679 MUUTTAMISESTA JA ASETUKSEN (EU) 2021/1153 KUOMOAMISESTA (CEF-ASETUSEHDOTUS)

1 Tausta

Euroopan komissio antoi 16.7.2025 ehdotuksen asetukseksi, jolla perustettaisiin Verkkojen Eurooppa, Connecting Europe Facility (CEF) -ohjelma kaudelle 2028–2034 (COM(2025) 547 final, jäljempänä CEF-asetusehdotus ja ehdotus). Samalla ehdotetaan unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi, asetusten (EU) 2021/1153 ja (EU) N:o 913/2010 muuttamisesta sekä asetuksen (EU) N:o 1315/2013 kumoamisesta 13.6.2024 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2024/1679 muuttamista sekä Verkkojen Eurooppa -välineestä ja asetusten (EU) N:o 1316/2013 ja (EU) N:o 283/2014 kumoamisesta 7.7.2021 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2021/1153 kumoamista.

Ehdotus on osa tulevaa monivuotista rahoituskehystä vuosille 2028–2034 koskevaa ehdotuskokonaisuutta ja sisältää vuoden 2025 kiinteinä hintoina 72,25 miljardin euron investoinnit Euroopan laajuisiin verkkoihin liikenteen ja energian aloilla, mukaan lukien sotilaallinen liikkuvuus ja uusiutuvan energian rajat ylittävät hankkeet. Liikenteen toimiin, ml. sotilaallinen liikkuvuus ehdotetaan 45,752 miljardia euroa, josta sotilaallisen liikkuvuuden osuus olisi 15,752 miljardia euroa. Energia-alan toimiin ehdotetaan noin 26,5 miljardia euroa.

Asetuksella luotaisiin oikeusperusta Verkkojen Eurooppa -ohjelmalle vuosille 2028–2034 vauhdittamaan investointeja Euroopan laajuisiin liikenne- ja energiaverkkoihin (TEN-T ja TEN-E) sekä hyödyntämään sekä julkisia että yksityisiä rahoituslähteitä.

2 Ehdotuksen tavoite

Ehdotuksella pyritään luomaan rahoitusväline, joka mahdollistaa Euroopan laajuisen liikenne- ja energiaverkkojen (TEN-T ja TEN-E) kehittämisen helpottamaan rajat ylittäviä yhteyksiä, varmistamaan EU:n turvallisuutta, parantamaan sisämarkkinoiden toimivuutta, edistämään ilmastonmuutoksen torjuntaa ja lujittamaan taloudellista, sosiaalista ja alueellista yhteenkuuluvuutta. Lisäksi parannettaisiin EU:n häiriönsietokykyä ja puolustusvalmiutta.

Verkkojen Eurooppa -ohjelman avulla pyritään vastaamaan myös kasvaviin turvallisuusuuhkiin, luonnonkatastrofiriskeihin ja teknologisiin häiriöihin varmistamalla, että investoinnit olisivat riskitietoisia ja kriisinkestäviä. Ohjelman toteuttaisi Euroopan puolustuksen tulevaisuuden valkoisessa kirjassa tunnistettua sotilaallisen liikkuvuuden kokonaisuutta. Lisäksi ohjelma on linjassa EU:n varautumisunionistrategian kanssa, sillä sen tavoitteena olisi vahvistaa unionin kykyä reagoida häiriötilanteisiin ja turvata yhteiskunnan elintärkeät toiminnot kaikissa olosuhteissa.

Verkkojen Eurooppa -ohjelma täydentäisi muita EU:n rahoitusvälineitä ja kansallisia investointeja ja keskittyy erityisesti hankkeisiin, joilla on suurin lisäarvo EU:lle. Sen

tarkoituksena olisi katalysoida investointeja rajat ylittäviin hankkeisiin, mikä helpottaisi hankkeiden monialueisuudesta johtuvia koordinoitongelmia.

Liikenteen osalta Verkkojen Eurooppa -ohjelmalla pyrittäisiin edistämään Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) toteutumista painottaen ydinverkon ja laajennetun ydinverkon valmistumista vuosiin 2030 ja 2040 mennessä. Verkkojen Eurooppa -välineellä keskityttäisiin erityisesti infrastruktuurihankkeisiin, joilla on vahva rajat ylittävä ulottuvuus, kuten Rail Baltica -hanke ja Brennerin pohjatunneli sekä TEN-T-verkon satamien takamaayhteyksien kehittäminen. Verkkojen Eurooppa -ohjelman rahoitusta voitaisiin myös kohdistaa rajat ylittäviin yhteyksiin kolmansien maiden kanssa toteuttamalla TEN-T-käytävien laajentaminen ehdokasmaihin.

Verkkojen Eurooppa-ohjelmasta olisi kohdistettavissa rahoitusta myös kaksikäyttöisiin sotilaallisen liikkuvuuden hankkeisiin keskittyen neljään priorisoituun sotilaallisen liikkuvuuden käytävään.

Energia-alalla tavoitteena on vahvistaa energiaunionin toimintaa, energiamarkkinoiden yhdentymistä ja kilpailukykyä sekä varmistaa kohtuuhintainen ja turvallinen energiansaanti, edistäen samalla ilmasto- ja energiatavoitteiden saavuttamista vuoteen 2030 ja ilmastoneutraaliutta vuoteen 2050 mennessä.

Energian siirtoverkkojen laajentaminen ja modernisointi on keskeinen edellytys uusiutuvan energian käyttöönotolle, teollisuuden sähköistämiseksi ja hiilestä irtautumiselle sekä sisämarkkinoiden toimivuudelle. Energia-infrastruktuurin kehittäminen tukee myös EU:n energiaomavaraisuutta, kilpailukykyä ja ilmasto- sekä energiatavoitteita.

Ohjelma tukisi yhteistä etua ja keskinäistä etua koskevia hankkeita Euroopan laajuisen energiainfrastruktuurien suuntaviivoista, asetusten (EY) N:o 715/2009, (EU) 2019/942 ja (EU) 2019/943 ja direktiivien 2009/73/EY ja (EU) 2019/944 muuttamisesta ja asetuksen (EU) N:o 347/2013 kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2022/869 (TEN-E-asetus) mukaisesti sekä edistäisi uusiutuvan energian rajat ylittävää yhteistyötä, joka on keskeistä energiamarkkinoiden yhdentämisessä ja toimitusvarmuuden turvaamisessa. Tavoitteena on mahdollistaa varojen siirto unionin uusiutuvan energian rahoitusmekanismiin ja varmistaa synergiat liikenne- ja energiasektorien välillä sekä yhteydet kolmansiin maihin.

3 Ehdotuksen pääasiallinen sisältö

Ehdotuksen mukaan asetuksella perustettaisiin Verkkojen Eurooppa-ohjelma ja vahvistettaisiin sen tavoitteet, talousarvio vuosille 2028–2034 sekä unionin rahoitusmuodot ja niiden myöntämissäännöt. Asetuksella kumottaisiin voimassa oleva Verkkojen Eurooppa -asetus, jolla Verkkojen Eurooppa -väline on perustettu vuosien 2021–2027 monivuotisen rahoituskehyksen ajaksi.

Ohjelman yleisinä tavoitteina olisi artiklan 3 mukaisesti rakentaa, kehittää, turvata, nykyaikaistaa ja täydentää Euroopan laajuisia liikenne- ja energiaverkkoja ja tukea sisämarkkinoiden toimintaa ja edistää koheesiota, tukea sotilaallista liikkuvuutta ja edistää uusiutuvan energiaan liittyvää rajat ylittävää yhteistyötä ja liikenne- ja energiasektorien synergioita.

Liikennealalla ohjelmalla olisi tarkoitus edistää yhteentoimivuutta, vähähiilisyyttä, älykkyyttä, turvallisuutta, kestävyyttä, häiriönsietokykyä sekä multimodaalisuutta parantavia liikennehankkeita unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi,

asetusten (EU) 2021/1153 ja (EU) N:o 913/2010 muuttamisesta sekä asetuksen (EU) N:o 1315/2013 kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2024/1679 (TEN-T-asetus) mukaisesti. Erityisesti edistettäisiin hankkeita, joilla on rajat ylittävä ulottuvuus, mukaan lukien asetuksen liitteessä olevassa suuntaa antavassa luettelossa esitetyt yhteydet sekä hankkeita, jotka liittyvät älykkään, häiriönsietokykyisen, vähähiilisen ja kestävän TEN-T-verkon valmiiksi saattamiseen. Näitä hankkeita voisivat olla esimerkiksi vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuuri tai eurooppalainen rautatieliikenteen hallintajärjestelmä ERTMS. Lisäksi rahoitusta kohdistettaisiin toimiin, joilla on rajat ylittävä ulottuvuus sellaisten kolmansien maiden kanssa, jotka ovat ottamassa käyttöön Euroopan laajuista liikenneverkkoa TEN-T-asetuksen 9 artiklan mukaisesti. Lisäksi ohjelmalla olisi tarkoitus kehittää liikenneinfrastruktuurin kaksoiskäyttöisyyttä keskittyen neljään EU:n ensisijaiseen sotilaallisen liikkuvuuden käyttävään.

Kansallisesti merkittävät hankkeet, joilla toimeenpannaan TEN-T-asetusta ja joilla ei ole rajat ylittävää tai sotilaallisen liikkuvuuden kehittämistä koskevaa ulottuvuutta, eivät kuuluisi CEF-asetusehdotuksen rahoituksen piiriin. Näiden kansallisten hankkeiden rahoittamista voitaisiin arvioida kansallisten kumppanuusohjelmien yhteydessä Euroopan taloudellisen, sosiaalisen ja alueellisen yhteenkuuluvuuden, maatalouden ja maaseudun, kalatalouden ja merielinkeinojen, vaurauden ja turvallisuuden rahaston perustamisesta vuosiksi 2028–2034 sekä asetuksen (EU) 2023/955 ja asetuksen (EU, Euratom) 2024/2509 muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (jäljempänä kumppanuusrahasto) mukaisesti. Euroopan kilpailukykyrahaston (ECF) perustamisesta, mukaan lukien puolustusalan tutkimus- ja innovointitoimia koskeva erityisohjelma, asetusten (EU) 2021/522, (EU) 2021/694, (EU) 2021/697, (EU) 2021/783 kumoamisesta, asetusten (EU) 2021/696, (EU) 2023/588 säännösten kumoamisesta ja asetuksen (EU) [EDIP] muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (jäljempänä kilpailukykyrahasto) 33 artiklassa on tunnistettu energiahankkeiden ja muiden käyttökohteiden lisäksi mm. puhtaat, multimodaalit ja digitalisoidut ja turvalliset liikenteen ja liikkumisen ratkaisut, kuten erilaiset liikennevälineet ja kalusto, sekä infra, kuten jakeluinfra, satamat ja suurnopeusradat ja erilaiset järjestelmät ja toiminnot. Lisäksi on tunnistettu älykkään liikenteen kehittäminen, ml. liikennevälineet, infrastruktuuri, automaattinen liikenne ja älykkäät liikenteenohjausjärjestelmät.

Energia-alalla ohjelman erityistavoitteena olisi edistää EU:n TEN-E-asetuksen mukaisia hankkeita, joilla vahvistetaan energian toimitusvarmuutta, edistetään sisämarkkinoiden yhdentymistä, varmistetaan rajat ja sektorit ylittävä verkkojen yhteentoimivuus, tuetaan talouden hiilestä irtautumista sekä parannetaan energiatehokkuutta.

Lisäksi ohjelma tukisi rajat ylittäviä uusiutuvan energian hankkeita, tai kilpailuttaa uusia uusiutuvan energian hankkeita energiaunionin ja ilmastotoimien hallinnosta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 663/2009 ja (EY) N:o 715/2009, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivien 94/22/EY, 98/70/EY, 2009/31/EY, 2009/73/EY, 2010/31/EU, 2012/27/EU ja 2013/30/EU, neuvoston direktiivien 2009/119/EY ja (EU) 2015/652 muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 525/2013 kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1999 33 artiklalla perustetun unionin uusiutuvan energian rahoitusmekanismin puitteissa.

Ohjelman kokonaisrahoitukseksi on ehdotettu artiklassa 4 vuoden 2025 kiinteinä hintoina 72,3 miljardia euroa. Liikenteen toimiin, ml. sotilaallinen liikkuvuus ehdotetaan 45,8 miljardia euroa, josta sotilaallisen liikkuvuuden osuus olisi asetuksen yleisperustelujen mukaan 15,8 miljardia euroa. Asetusehdotuksen artikloissa tätä jakoa ei ole määritetty, jolloin se voisi olla alttiina muutoksille työsuunnitelmavaiheessa. Energia-alan toimiin ehdotetaan noin 26,5

miljardia euroa. Määrärahat voitaisiin jakaa usealle vuodelle ja käyttää myös tekniseen ja hallinnolliseen tukeen.

Ohjelmaan voitaisiin artiklan 5 mukaisesti lisätä rahoitusta jäsenvaltioilta, EU:n toimielimiltä ja kolmansilta mailta. Lisäksi jäsenvaltiot voisivat siirtää varoja ohjelmaan toisista ohjelmista. Lisäksi ohjelma voitaisiin toteuttaa artiklan 6 mukaan yhdessä muiden EU-ohjelmien kanssa, ja samaan hankkeeseen voitaisiin yhdistää useita rahoituslähteitä. Tällöin kustakin unionin ohjelmasta myönnettyyn rahoitusosuuteen sovellettaisiin asianomaisen ohjelman sääntöjä tai vaihtoehtoisesti voitaisiin soveltaa samoja sääntöjä kaikkiin ohjelman rahoitusosuuksiin, jolloin voitaisiin tehdä vain yksi oikeudellinen sitoumus. Unionin rahoitus ei kuitenkaan saisi ylittää hyväksyttäviä kokonaiskustannuksia.

Verkkojen Eurooppa-rahoitusta voitaisiin artiklan 10 mukaan myöntää enintään 50 % hankkeen hyväksyttävistä kustannuksista, ja erityistapauksissa, kuten toimitusvarmuuden kannalta kriittisissä energia-alan hankkeissa, tukitaso voisi olla 75 %. Sotilaallisen liikkuvuuden hankkeille ei ole omaa avustusprosenttiaan, vaan se on sama 50 %, kuten muillekin liikennehankkeille. Jäsenvaltioissa, joissa bruttokansantulo (BKTL) henkeä kohden on alle 90 % EU:n keskiarvosta, EU:n rahoitustuki voisi kattaa maksimissaan 75 % hankkeen kustannuksista. Unionin syrjäisiin alueisiin (maantieteellisesti kaukaiset alueet manner-Euroopasta, kuten Azurit, Kanarian saaret, Martinique) kohdistuvissa hankkeissa voitaisiin soveltaa 60 % tukitasoa.

Ohjelmaan voisivat liittyä artiklan 7 mukaisesti tietyt kolmannet maat kansainvälisten sopimusten mukaisesti edellyttäen tasapuolista hyötyä ja unionin taloudellisten ja turvallisuusetujen turvaamista.

Artiklan 11 mukaan komissio toteuttaisi vähintään kerran vuodessa uusiutuvan energian alalla rajat ylittävien hankkeiden valinnan asetuksessa, sen täytäntöönpanosäädöksessä ja työohjelmassa määriteltyjen kriteerien ja menettelyjen mukaisesti. Valittavien hankkeiden tulisi tuottaa kustannussäästöjä tai muita hyötyjä, kuten järjestelmäintegraatiota, toimitusvarmuutta, kilpailukykyä tai innovaatioita verrattuna siihen, että hanke toteutettaisiin vain yhdessä jäsenvaltiossa. Komissiolle ehdotetaan siirrettäväksi säädösvaltaa antaa delegoitu säädös, jossa määriteltäisiin tarkemmat valintaperusteet ja menettelytavat. Lisäksi komissio voisi siirtää osan ohjelman varoista unionin uusiutuvan energian rahoitusmekanismiin, kuitenkin enintään viisi prosenttia energia-alan budjetista.

Ehdotus jättäisi paljon merkittävää määrittelytyötä artiklan 9 mukaisesti mm. avustuskelpoisuuden, avustuskriteerien ja rahoitustasojen osalta työohjelmiin, mikä on selkeä muutos nykytilanteeseen ja hankaloittaa ennakoitavaa ja pitkäjänteistä näkymää erityisesti yleisen liikenteen rahoitukseen. Ehdotuksen perustella jää epäselväksi, millaiset hankkeet ja toimenpiteet tulevalla rahoituskaudella olisi Verkkojen Eurooppa -ohjelman piirissä. Sotilaallisen liikkuvuuden osalta tilanne on selkeämpi, koska EU:n sotilaallisen liikkuvuuden käytävät on määritelty ja jäsenmaat yhteistyössä komission kanssa ovat määritelleet merkittäviä sotilaallisen liikkuvuuden tarpeita näillä käytävillä.

Ohjelma ehdotetaan toteutettavaksi artiklan 12 mukaisesti voimassa olevaa sääntelyä vastaavasti työohjelmien avulla. Voimassa olevasta sääntelystä poiketen komissio sen sijaan ehdottaa, että työohjelmat hyväksyttäisiin jatkossa komission täytäntöönpanosäädöksillä yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä, annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011 (komitologia-asetus) mukaista neuvoa-antavaa menettelyä noudattaen. Nykyisin työohjelmat hyväksytään komitologia-asetuksen mukaista tarkastelumenettelyä noudattaen.

Tarkastelumenettelyssä jäsenvaltioilla on suuremmat vaikutusmahdollisuudet, koska jäsenvaltioista koostuvan komitean antama lausunto sitoo komissiota ja sen toimintamahdollisuus riippuu komitean lausunnon luonteesta.

Komissio voisi lisäksi antaa artiklan 13 mukaisesti delegoituja säädöksiä asetuksen liitteen muuttamiseksi hankkeiden ohjeellisen luettelon osalta. Ennen säädöksen antamista komissio kuulisi jäsenvaltioiden asiantuntijoita, ja säädös tulisi voimaan vain, jos parlamentti tai neuvosto ei vastustaisi sitä määräajassa. Menettelytapa vastaa voimassa olevaa sääntelyä vastaavanlaisten kattojen ja maantieteellisten listausten osalta.

Lisäksi voimassa olevaa sääntelyä vastaavasti komissio ehdottaa artiklassa 16, että komission täytäntöönpanosäädöksellä täsmennettäisiin kaksikäyttöisyysinfrastruktuurille kohdistuvia infrastruktuurivaatimuksia. Komissio ehdottaa asian huomioimista TEN-T-asetukseen tehtävällä muutoksella, kun aiemmin kyseinen toimivalta on osoitettu komissiolle CEF-asetuksessa. Täytäntöönpanoasetus hyväksyttäisiin komitologia-asetuksen mukaista tarkastelumenettelyä noudattaen.

Komissio saisi artiklan 15 mukaisesti tukea komitealta, joka toimisi komitologia-asetuksen mukaisesti. Komitea kokoontuisi eri kokoonpanoissa käsiteltävän tavoitteen mukaan. Kolmansien maiden edustajia voitaisiin kutsua tarkkailijoiksi, mutta he eivät osallistuisi tiettyihin käsittelyihin. Komitologia-menettelyä ehdotetaan muutettavan myös niin, että ehdotuksen mukaan rahoituspäätöksen hyväksyminen ei olisi jatkossa enää jäsenvaltioiden hyväksyttävissä komitologia-asetuksen mukaista tarkastelumenettelyä noudattaen, vaan komissio ilmoittaisi jäsenvaltioille rahoitusta saaneet hankkeet.

4 Ehdotuksen oikeusperusta ja suhde suhteellisuus- ja toissijaisuusperiaatteisiin

Oikeusperusta

Ehdotuksen oikeusperustana ovat Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 172 artiklan 1 kohta ja 194 artiklan 2 kohta. Ensiksi mainitun mukaan Euroopan parlamentti ja neuvosto vahvistavat Euroopan laajuisia verkkoja koskevat suuntaviivat ja muut toimenpiteet tavallista lainsäätämisyjärjestystä noudattaen sekä talous- ja sosiaalikomiteaa ja alueiden komiteaa kuultuaan. Jälkimmäiseksi mainitun mukaan Euroopan parlamentti ja neuvosto säättävät tavallista lainsäätämisyjärjestystä noudattaen unionin energiapolitiikan tavoitteiden saavuttamiseksi tarpeellisista toimenpiteistä, sanotun kuitenkin rajoittamatta perussopimusten muiden määräysten soveltamista. Nämä toimenpiteet hyväksytään, kun talous- ja sosiaalikomiteaa sekä alueiden komiteaa on kuultu. Unionin energiapolitiikan tavoitteena on energiamarkkinoiden toiminnan varmistaminen, energian toimitusvarmuuden turvaaminen, energiatehokkuuden ja uusiutuvien energialähteiden edistäminen ottamalla samalla huomioon ympäristön.

Oikeusperusta tulee määritellä ehdotuksen tarkoituksen ja sisällön perusteella. Lähtökohtaisesti tulisi käyttää vain yhtä edellä todetulla perusteella valittua oikeusperustaa. Useamman oikeusperustan käyttäminen vaikuttaa kuitenkin nyt kyseessä olevan ehdotuksen kohdalla perustellulta, koska ehdotetulla säädöksellä voidaan katsoa olevan useampi samanaikainen tarkoitus ja useita osatekijöitä, joista mikään ei vaikuttaisi olevan toiseen nähden toisarvoinen ja välillinen.

Oikeusperustojen yhdistäminen edellyttää lisäksi yhdenmukaista päätöksentekomenettelyä neuvostossa. Tämä edellytys täyttyy ehdotuksen osalta, sillä kummankin ehdotetun oikeusperustan nojalla neuvosto tekee ratkaisunsa määräenemmistöllä.

Valtioneuvosto katsoo, että ehdotettua oikeusperustaa on pidettävä asianmukaisena.

Toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteet

Toimenpiteet kuuluvat unionin ja jäsenvaltioiden välillä lähtökohtaisesti jaettuun toimivaltaan energia-alalla, mutta rajat ylittävien hankkeiden luonne ja niihin liittyvät koordinoitutarpeet edellyttävät EU-tason sääntelyä ja rahoitusta. Ehdotus on näin ollen toissijaisuusperiaatteen mukainen.

Ehdotus rajoittuu EU-ulottuvuuden omaaviin infrastruktuuri-investointeihin ja uusiutuvan energian yhteistyöhankkeisiin, joita ei voida toteuttaa yhtä tehokkaasti kansallisella tasolla. Siten ehdotuksessa noudatetaan myös suhteellisuusperiaatetta.

5 Ehdotuksen vaikutukset

Ehdotuksen vaikutukset EU:n tasolla

Verkkojen Eurooppa-ohjelman rahoitus kasvaisi ehdotuksen mukaan huomattavasti nykyisestä. CEF-ohjelman budjetti vuoden 2025 kiinteinä hintoina kuvaten (yleinen liikenne (ml. TEN-T-verkon toimeenpano), sotilaallinen liikkuvuus ja energia) nousisi reilusta 30 miljardista yli 72 miljardiin euroon. Sotilaallisen liikkuvuuden suhteellinen osuus kasvaisi eniten, 1,7 miljardista eurosta noin reiluun 15 miljardiin euroon. Myös energiahankkeiden osuus nousisi noin 6 miljardista noin 26,5 miljardiin euroon. Myös yleinen liikenteen rahoitus rajattuna jatkossa selkeästi rajat ylittäviin kohteisiin, satamiin ja niiden takamaayhteyksiin, kasvaisi lähes 10 miljardilla eurolla.

Euroopan komissio on arvioinut rajat ylittävien hankkeiden osalta kahta vaihtoehtoa: täytäntöönpano kansallisesti ennalta jaettujen määrärahojen puitteissa (kansalliset kumppanuusohjelmat) ja rajat ylittäviä hankkeita koskevan erityisen välineen puitteissa. Tämän arvion mukaan suoraan hallinnoidulla EU:n tuella varmistettaisiin monimutkaisten rajat ylittävien hankkeiden edellyttämä ennustettavuus ja vakaus. Rahoituksen myöntäminen suoraan EU:n tasolla mahdollistaisi pitkän aikavälin poliittisen sitoutumisen strategisiin hankkeisiin, jotta muille sijoittajille saataisiin luotua riittävästi varmuutta, ennustettavuutta ja vakautta. Suora hallinnointi myös helpottaisi sotilaallista liikkuvuutta koskevien hankkeiden koordinoitua täytäntöönpanoa ja siten joukkojen ja sotilastarvikkeiden saumatonta ja nopeaa kuljetusta EU:ssa.

Avustusten kohdentaminen kilpailullisesti ja vaihteeltaisesti suorassa hallinnoinnissa varmistaisi rahoituksen ennakoitavuuden ja mahdollistaisi keskittymisen kaikkein kypsimpiin hankkeisiin (tai hankkeiden kypsimpiin vaiheisiin). Lisäksi, jos täytäntöönpanossa ilmenee merkittäviä viivästyksiä tai jos hankkeen kustannukset ovat ennakoitua pienemmät (esimerkiksi onnistuneiden julkisten hankintamenettelyjen vuoksi), kaikki määrät, joita avustusten saajat eivät käytä, voidaan kohdentaa uudelleen muihin hankkeisiin.

Verkkojen Eurooppa -välineen ”käytä tai menetä” -periaatteella on varmistettu, että varat optimoidaan ohjelman puitteissa ja kohdennetaan uudelleen muihin hankkeisiin, joilla saavutetaan paras EU:n tason lisäarvo. Verkkojen Eurooppa -välineen kauden 2014–2020 osalta

Monimutkaisten rajat ylittävien hankkeiden suora hallinnointi myös vähentäisi hallinnollisia kustannuksia jäsenvaltioiden viranomaisilla. Kustannusperusteisella täytäntöönpanomallilla saavutettavat mittakaavaedut pitävät suoran hallinnoinnin kokonaiskustannukset alhaisena.

Vaikutukset lainsäädäntöön

Taloudelliset vaikutukset

Eurooppalaisen raideleveyden jatkaminen Suomeen on Euroopan komission ja Naton arvioiden mukaan yksi Euroopan laajuisen sotilaallisen liikkuvuuden hankelistan prioriteeteista.

Kyseinen yhteys Uumaja-Luulaja-Oulu on tunnistettu erityisesti sotilaallisen liikkuvuuden tarvelistalla eurooppalaisen raidelevyeyden Suomeen jatkamisen näkökulmasta. On syytä olettaa, että kyseinen hanke menestyisi potentiaalisemmin sotilaallisen liikkuvuuden rahoitushauissa kuin yleisen liikenteen hauissa, joissa hankkeen hyöty-kustannussuhde määrittelee pitkälle hankkeen rahoitusmahdollisuuksia. Satamien ja satamien takamaayhteyksien kehittämistarpeet Suomessa liittyvät erityisesti energiamurrokseen ja sotilaallisen liikkuvuuden tarpeisiin. Tältä osin on hyvä, että satamat on huomioitu myös yleisen liikenteen rahoituksessa.

8

kattavan verkon raideinfrastruktuurin parantamiseen, liikenteen tieto- ja viestintätekniisiin järjestelmiin, satamien infrastruktuuria parantaviin eurooppalaisen merialueen (entinen Merten moottoritiet) hankkeisiin, vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfrastruktuurin hankkeisiin sekä liikenneinfrastruktuurin resilienssin parantamiseen. Sotilaallisen liikkuvuuden hankkeissa rahoitusta on saatu myös tiehankkeisiin, mikä ei ole yleisessä CEF-ohjelmassa ollut pääsääntöisesti rahoituskelpoista ns. vauraammissa jäsenvaltioissa muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta.

CEF-Digitaaliohjelmassa Suomi on saanut CEF-tukea vuosina 2021–2027 noin 50,4 M€. CEF-digitaaliohjelma katettaisiin jatkossa kilpailukykyrahastosta.

CEF-Energiaohjelmasta Suomi on saanut tukea valtioiden rajat ylittävälle energiainfrastruktuuri hankkeille aiemmin Balticconnector-kaasuputkelle 98 miljoonaa euroa ja Estlink2-merikaapelille 100 miljoonaa euroa yhdessä Viron kanssa. Kuluvalla kaudella Suomi on saanut Aurora Line -sähkönsiirtoyhteydelle 127 miljoonaa euroa yhdessä Ruotsin kanssa. Suomessa on suunnitteilla useita rajat ylittäviä energiahankkeita myös tuleville vuosille, joihin CEF-tukea voitaisiin hakea.

Vaikutukset viranomaisten toimintaan ja menettelytapoihin

Liikenteen rahoitus jakaantuisi MFF-ehdotusten seurauksena kolmeen eri välineeseen, mikä lisäisi viranomaisten hallinnollista taakkaa. Asetusehdotus mahdollistaa eri rahoitusvälineiden samanaikaisen hyödyntämisen, mikä voi myös lisätä koordinoitutarpeita jäsenvaltioissa. Lisäksi eri välineiden epäselvä suhde toisiinsa voi aiheuttaa hallinnollista taakkaa jopa päällekkäisen työn muodossa.

Yleispiirteinen asetus yhdistettynä komitologiamenettelyn keventämiseen vähentää selkeästi jäsenvaltioiden vaikutusmahdollisuuksia Verkkojen Eurooppa – ohjelman sisältöön. Tämän voi arvioida vaikuttavan negatiivisesti rahoituksen vaikuttavuuteen. On myös riskinä, että yhteistyön väheneminen komission ja jäsenvaltioiden kesken aiheuttaa hakuja, joihin jäsenvaltioilla ei ole valmiuksia vastata.

Vaikutukset ympäristöön

EU:n monivuotiseen rahoituskehykseen (MFF) liittyvä Do No Significant Harm – periaate eli 'ei merkittävää haittaa' -periaate (DNSH) on suuntaviiva, joka edellyttää, etteivät rahoitusaloitteet vaikuta kielteisesti EU:n ilmasto - ja ympäristötavoitteisiin. Näin ollen monivuotisesta rahoituskehyksestä rahoitettavissa hankkeissa on vältettävä aiheuttamasta merkittävää haittaa millekään EU:n taksonomia-asetuksen kuudelle ympäristötavoitteelle, kuten ilmastonmuutoksen hillinnälle, sopeutumiselle, veden kestäväälle käytölle, kiertotaloudelle, pilaantumisen ehkäisemiselle ja luonnon monimuotoisuuden turvaamiselle. Tavoitteena on varmistaa, että EU-varoja käytetään kestävyystavoitteiden mukaisesti ja yksinkertaistaa niiden noudattamista eri rahoitusvirroissa. DNSH-kriteereihin on esitetty laajasti myös kritiikkiä, sillä ne ovat välillä niin tiukat, että rajoittavat kehittämistoimenpiteitä tarpeettomasti.

TEN-T-politiikka ja CEF-asetusehdotus painottuvat vahvasti kilpailukykyyn edistämisen lisäksi kestävyteen ja kulkumuotosiirtymän edistämiseen kestäviin liikennemuotoihin. CEF-asetusehdotuksessa on voimakas painotus nimenomaan raidehankkeisiin. Muun muassa liitteenä oleva suuntaa antava listaus rajat ylittävistä yhteyksistä on rakennettu raideyhteyksien pohjalta. Rahoitusta Suomen maantiehankkeisiin olisi saatavilla arvion mukaan pääsääntöisesti lähinnä vain sotilaallisen liikkuvuuden tarpeisiin.

Ehdotuksen muut yhteiskunnalliset vaikutukset

Asetusehdotuksen voidaan katsoa lisäävän alueellista epätasa-arvoa liitteessä tunnistettujen rajat ylittävien yhteyksien osalta. Vaikka yleisen liikenteen rahoitukseen esitetään lisäystä, on potentiaalisia avustuskelpoisia hankkeita rajoitettu nykyisestä. Maantieteellisesti liitteessä tunnistetut yhteysvälit keskittyvät Keski-Eurooppaan unionin ulkorajavaltioiden, erityisesti maantieteellisen sijaintinsa takia Suomen, kohteiden jäädessä vähäisemmiksi, miltei olemattomiksi. Myös saarivaltioilla on vastaavia haasteita.

Sotilaallisen liikkuvuuden rahoituksen osalta asetusehdotuksen voidaan odottaa kiihdyttävän merkittävästi sotilaallisen liikkuvuuden hankkeiden toteuttamista ja EU:n laajuisten sotilaallisen liikkuvuuden käytävien toimeenpanoa. Sotilaallista liikkuvuutta koskevien puutteiden ja pullonkaulojen poistaminen on Naton pelotteen ja puolustuksen sekä Euroopan turvallisuuden kannalta välttämätöntä. Suurten joukkojen nopea keskittäminen ja operaation tehokas ylläpito edellyttää ennalta valmisteltuja rajojen yli jatkuvia sotilaallisia liikennekäytäviä, sotilaalliset erityisvaatimukset täyttäviä kaksikäyttöisiä ja varmennettuja maa-, meri- ja ilmaliikenneväyliä, logistisia solmuja ja –keskuksia.

6 Ehdotuksen suhde perustuslakiin sekä perus- ja ihmisoikeuksiin

Asetusehdotuksen arvioidaan olevan perustuslain mukainen.

7 Ahvenanmaan toimivalta

Ahvenmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n 21 kohdan mukaan Ahvenanmaan maakunnalla on lainsäädäntövalta teitä ja kanavia, tieliikennettä, raideliikennettä, veneliikennettä sekä paikallisia meriliikenteen väyliä koskien sekä 22 kohdan mukaan elinkeinotoimintaa koskien. Lain 27 §:n 13 ja 14 kohtien mukaan valtakunnalla on lainsäädäntövalta ilmailua sekä kauppamerenkulkua ja kauppamerenkulun väyliä koskien. Ehdotuksen katsotaan kuuluvan maakunnan lainsäädäntövaltaan tie- ja raideliikennettä koskien sekä valtakunnan toimivaltaan lentoasemia koskien. Satamien ja meriliikenteen osalta ehdotuksen katsotaan kuuluvan valtakunnan toimivaltaan, sillä ehdotus koskee Ahvenanmaalla TEN-T-verkolle kuuluvia Eckerön ja Maarianhaminan satamia, jotka ovat kauppamerenkulun satamia. TEN-T-verkon satamien laajentamisen ja kehittämisen voidaan katsoa kuuluvan Ahvenanmaan lainsäädäntövaltaan ja kytkeytyvän esimerkiksi itsehallintolain mukaiseen elinkeinotoimintaan. Lisäksi TEN-T-sääntelyn on katsottava kohdistuvan rajat ylittävään kauppamerenkulkuun.

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n 22 kohdan perusteella Ahvenanmaan maakunnalla on lainsäädäntövaltaa energiaa koskien.

8 Ehdotuksen käsittely Euroopan unionin toimielimissä ja muiden jäsenvaltioiden kannat

Asetusehdotuksen käsittely käynnistyi EU:ssa neuvoston liikennetyöryhmässä 23.7.2025. Asetusehdotuksen käsittelyä varten on luotu erillinen väliaikainen ryhmä käsittelemään kahden eri neuvoston työryhmän asioita koskevaa asetusehdotusta. Neuvoston puheenjohtajan Tanskan tavoitteena on edistää neuvotteluita Verkkojen Eurooppa-asetuksesta kaudellaan ja osittainen yleisnäkemyks on hyvin todennäköinen.

Neuvottelut ovat edenneet neuvostossa nopeasti. Keskustelu on keskittynyt asetuksen yleispiirteisyyteen ja hankkeiden avustuskelpoisuuden määrittelyyn, rajat ylittävien yhteyksien

määritelmään ja mahdolliseen laajentamiseen sekä jäsenvaltioiden vaikutusmahdollisuuksiin komitologiamenettelyssä.

Euroopan parlamentissa ehdotuksen käsittelystä vastaa ITRE- ja TRAN-valiokunta.

Neuvostossa rahoituskehysneuvottelut käydään yleisten asioiden neuvostossa. MFF-kokonaisuuden valmistelu on käynnistynyt neuvoston työryhmässä (Ad hoc Working Party on MFF). Kyseisessä työryhmässä käydään neuvottelut rahoituksen kohdentumisesta kaik-kien MFF-liitännäisten asetusten osalta. Tämä tarkoittaa CEF-asetuksen osalta mm. rahoitustasoja ja EU:n rahoitusosuuksia.

9 Ehdotuksen kansallinen käsittely

U-kirjelmä on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä sekä työ- ja elinkeinoministeriössä yhteistyössä puolustusministeriön kanssa. Luonnos U-kirjelmäksi on käsitelty liikennejaoston suppean ja energia- ja Euratom -jaoston laajan kokoonpanojen kirjallisessa menettelyssä 20.10.-22.10.2025 ja EU-ministerivaliokunnassa 7.11.2025.

Komission tulevaa monivuotista rahoituskehystä koskevasta tiedonannosta sekä ehdotuksista vuosia 2028–2034 koskevaksi EU:n monivuotiseksi rahoituskehyykiseksi samoten kuin Suomen ensivaiheen kannoista on annettu eduskunnalle E-kirje E 73/2025 vp.

10 Valtioneuvoston kanta

Liikenneala ja horisontaaliset artikkelit

Suomen kantoja komission ehdotukseen EU:n seuraavaksi rahoituskehyykiseksi vuosille 2028–2034 on muodostettu selvityksessä E 73/2025 vp, jossa nyt kyseessä olevan ehdotuksen näkökulmasta olennaisia kirjauksia ovat seuraavat:

Yleistä

Komission ehdottama kokonaistaso on liian korkea. Hallitusohjelman mukaisesti Suomi katsoo, että EU-budjetin taso tulee säilyttää kohtuullisena välttämällä Suomen nettomaksuosuuden kasvua. Suomi pitää tärkeänä, että tulevaa rahoituskehystä tarkastellaan yhtenä kokonaisuutena.

Suomi pitää välttämättömänä EU-rahoituksen painopisteiden priorisointia ja korostaa Suomen tavoitteiden arviointia kokonaisvaltaisesti ja strategisesti. On välttämätöntä löytää taso, joka ei kasvattaisi maksutaakkaamme kohtuuttomasti, mutta mahdollistaisi keskeiset painotukset, kuten puolustuksen ja kilpailukyyn vahvistamisen, ja turvaisi merkittävimpiä saantojamme, kuten maatalouden rahoituksen.

Komission esittämät rahoituskehyysehdotuksen yleiset painopisteet ovat kannatettavia ja yhdensuuntaisia Suomen EU-avaintavoitteiden kanssa. Suomi korostaa rahoituksen kohdentamista nykyistä vahvemmin keskeisiin poliittisiin prioriteetteihin kuten puolustuksen ja kilpailukyyn vahvistamiseen.

Joustavuus

Suomi korostaa, että muuttuvassa toimintaympäristössä rahoituskehyyksen joustavuutta tulisi lisätä, jotta kehyskauden aikana kyettäisiin oikea-aikaisesti ja tehokkaasti vastaamaan

mahdollisiin kriiseihin ja muihin ennakoimattomiin tarpeisiin, mukaan lukien mahdollisten uusien painopisteiden rahoittaminen.

Suomi pitää myönteisenä komission esittämää joustavuuden lisäämistä rahoituskehyksen sisällä. Niin ikään rahoituskehyksen ulkopuolisten erityisrahoitusvälineiden määrän vähentäminen ja käytön yksinkertaistaminen olisi Suomen tavoitteiden mukaista.

Suomi kuitenkin korostaa, että em. toimet tulisi toteuttaa siten, että löydetään riittävä tasapaino yhtäältä joustavuuden ja toisaalta ennakoitavuuden ja kurinalaisen budjetoinnin periaatteen välillä.

Puolustus

Suomi tukee komission ehdotusta kasvattaa puolustuksen (ml. sotilaallinen liikkuvuus), kriisivarautumisen ja rajaturvallisuuden rahoituksen osuutta tulevassa rahoituskehyksessä.

Suomi on avoin erilaisille rahoitusratkaisuille Euroopan kokonaisturvallisuuden vahvistamiseksi.

Suomi pitää välttämättömänä Euroopan puolustuskyvyn nopeaa vahvistamista erityisesti Venäjän muodostamaan pitkäaikaiseen uhkaan vastaamiseksi.

Suomi tukee puolustusrahoitusratkaisuja, joilla tosiasiallisesti vahvistettaisiin Euroopan puolustusta. Suomen tavoitteena on, että tukea suunnataan nimenomaisesti itäisen etulinjan maille.

Ukrainan tuki

Hallitusohjelman mukaisesti Suomi sitoutuu voimakkaasti tukemaan Ukrainaa ja sen jälleenrakentamista ja on avoin erilaisille rahoitusratkaisuille Ukrainan tukemiseksi.

Kilpailukyky/CEF

Suomi katsoo, että Euroopan liikenneinfrastruktuurin olisi jatkossa edistettävä entistä tehokkaammin liikenneverkon kaksikäyttöisyyttä, edistäen unionin kokonaisturvallisuutta, erityisesti sotilaallista liikkuvuutta. Rahoituksessa tulisi huomioida Suomen saavutettavuuteen ja asemaan EU:n ulkorajavaltiona liittyvät erityishaasteet.

Suomelle on keskeistä, että sotilaallisen liikkuvuuden rahoitusta kohdennettaisiin Euroopan turvallisuuden ja puolustuksen kannalta kriittisimpiin kohteisiin, etenkin itäisen etulinjan maille.

Suomelle on erittäin tärkeää, että tulevalla rahoituksella voitaisiin vastata mahdollisimman laajasti sekä sotilaallisen liikkuvuuden kansallisiin että rajat ylittäviin tarpeisiin yhtenäisellä ja nyt esitettyä korkeammalla EU-rahoitusosuudella. Tämän lisäksi Suomen tavoitteena on, että myös muihin kuin sotilaallisen liikkuvuuden liikennehankkeisiin sovellettaisiin yhtä, yhtenäistä EU-rahoitusosuutta.

Sotilaallisen liikkuvuuden osalta Suomen keskeisin tavoite on, että tulevaa rahoitusta voitaisiin kohdentaa siirtymään yleiseurooppalaiseen raideleveeyteen.

Liittyen kilpailukykyrahoitukseen Suomi tunnistaa kansallisten, maansisäisten verkkojen kehittämisen merkityksen Euroopan kilpailukyvyille, mutta korostaa rahoituksen markkinaehtoisuutta.

Kokonaisuudesta

Valtioneuvosto tarkastelee komission ehdotuksen yksityiskohtia osana rahoituskehyksen kokonaisuutta ja tarkentaa kantaansa neuvottelujen edetessä. Suomen lopulliset kannat muodostetaan neuvottelujen loppuvaiheessa muodostumassa olevan kokonaisuuden perusteella Suomen kokonaisuuden huomioiden.

Komission ehdotusten rahoituksen mitoitukseen otetaan kantaa erikseen osana rahoituskehysneuvottelujen kokonaisuutta.

Valtioneuvoston kantoja tarkennetaan seuraavasti:

Horisontaaliset artikkelit

Valtioneuvosto suhtautuu lähtökohtaisen myönteisesti Verkkojen Eurooppa -ohjelmaehdotukseen. Valtioneuvosto katsoo, että ohjelma tukee EU:n prioriteetteja ja sillä on olennainen merkitys kansallista budjettirahoitusta täydentävänä EU-tason rahoitusvälineenä. Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että rahoitus kohdentuisi kilpailuun perustuen vaikuttavimmille hankkeille.

Valtioneuvosto korostaa joustavuuden tärkeyttä myös Verkkojen Eurooppa -ohjelmassa, mutta kiinnittää samalla huomioita asetusehdotuksen yleispiirteisyyteen ja korostaa ennakoitavuuden tärkeyttä liikenteen EU-rahoituksessa. Valtioneuvosto katsoo, että ohjelman toimenpiteet ja rahoitusta koskevat säännöt tulisi määritellä asetuksessa riittävän selkeästi.

Valtioneuvosto katsoo, että asetuksen valmistelussa ja EU-varojen käytössä tulisi seurata EU:n varainhoitoasetuksen (EU, Euratom) 2024/2509 mukaisia menettelyjä ja periaatteita.

Valtioneuvosto katsoo, että olisi tarkoituksenmukaista vahvistaa jäsenvaltioiden roolia EU-välineen toimeenpanossa. Tämän osalta jäsenvaltioille tulisi mahdollistaa riittävät vaikutusmahdollisuudet rahoituksen kohdentamiseen.

Liikenneala

Liikenne- ja rahoituksen osalta valtioneuvosto pitää tärkeänä, että rahoituskehyksen eri instrumentit täydentävät toisiaan tarkoituksenmukaisesti, jotta EU-rahoitusta voitaisiin Suomessa hyödyntää valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämisen kannalta merkittäviin tarpeisiin myös osana jäsenvaltiokohtaista kumppanuussuunnitelmaa.

Valtioneuvosto on tyytyväinen sotilaallisen liikkuvuuden painotukseen. Suomen kannalta olisi keskeistä, että EU-rahoitusta ohjattaisiin puolustuksen ja turvallisuuden kannalta kriittisimpien puutteiden korjaamiseen EU:n määrittelemien sotilaallisen liikkuvuuden käytävien lisäksi myös laajemmin TEN-T-verkolle.

Sotilaallisen liikkuvuuden osalta valtioneuvosto korostaa, että muuttuneessa turvallisuustilanteessa jäsenvaltioiden erityisolosuhteet huomioiden TEN-T-verkon haavoittuvimmissa kohdissa varmentavien yhteyksien (esimerkiksi kriittisten siltojen

kiertoreittien) ja sotilaallisen liikkuvuuden keskeisten solmukohtien, mm. satamien, kehittämisen tulisi olla EU-rahoituskelpoisia myös TEN-T-verkon ulkopuolella.

Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että ehdotuksessa huomioidaan Suomen erityisolosuhteen ja sijainti itälaidalla, jossa rajat ylittäviä maayhteyksiä muiden jäsenvaltioiden kanssa on hyvin vähän.

Valtioneuvosto pitää hyvänä, että asetusehdotuksen liitteessä tunnistetut rajat ylittävät yhteydet huomioivat myös eurooppalaisen merialueen sekä TEN-T-satamat.

Sen sijaan valtioneuvosto pitää riittämättömänä liikennerahoitusta ohjaavassa liitteessä Suomen ainoana yhteytenä tunnistettua rajat-ylittävää osuutta Uumaja-Luulaja-Oulu.

Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että rajat ylittävä ulottuvuus laajennetaan koskemaan Suomen osalta laajemmin eurooppalaisia liikennekäytäviä, jotta valtakunnallisen liikennejärjestelmän kannalta kriittisimmät tarpeet olisivat Verkkojen Eurooppa -ohjelman rahoituksen piirissä ja näin Suomi olisi rahoituksen osalta mahdollisimman tasavertaisessa asemassa suhteessa muihin EU maihin.

Valtioneuvosto pitää tärkeänä jäänmurron huomioimista Verkkojen Eurooppa -ohjelmassa Euroopan huoltovarmuuden, turvallisuuden ja sisämarkkinoiden toiminnan näkökulmasta.

Valtioneuvosto pitää myös tärkeänä, että tuleva rahoituskehys edistäisi digitaalisten liikennejärjestelmien kehittämistä. Lisäksi valtioneuvosto pitää tärkeänä, että tulevassa liikennerahoituksessa varmistettaisiin liikenneinfrastruktuurin modernisointia koskeva riittävä rahoitus.

Valtioneuvosto korostaa, että EU:n strategisen kilpailukyvyn ja päästövähennysten kannalta on tärkeää ohjata jatkossakin EU-rahoitusta liikenteen vähähiilistämiseen ja käyttövoimamurroksen edistämiseen. Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin sisällyttäminen CEF-asetukseen on kannatettavaa.

Energia-ala

Valtioneuvosto pitää Verkkojen Eurooppa -välineen energiarahoituksen ehdotettu määrärahojen kasvua huomattavana. Lähtökohtaisesti energiainfrastruktuuriin tehtävät investoinnit tulisi tehdä markkinaehtoisesti.

Valtioneuvosto pitää myönteisenä Verkkojen Euroopan energia-alan rahoituksen jatkamista EU:n rajat ylittävien sähkön ja vedyn siirtoyhteyksiin ja älyverkkohankkeisiin. Lisäksi on hyvä, että tukea uusiutuvan energian rajat ylittäviä hankkeille jatketaan. Valtioneuvosto pitää hyvänä, että unionin uusiutuvan energian rahoitusmekanismiin osoitettavien määrärahojen määrä on rajattu viiteen prosenttiin ohjelman määrärahoista.

Valtioneuvoston ensisijaisena tavoitteena on, että CEF-rahoituksella ei tulisi tukea jäsenvaltioiden sisäisiä energiainfrastruktuuri-investointeja.