



Keskuskauppakamari

Eduskunta

Liikenne- ja viestintävaliokunta

19.11.2025

Asia: 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

Lausunto

Keskuskauppakamari kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto Valtioneuvoston U-kirjelmästä, joka koskee Verkkojen Eurooppa eli CEF-ohjelman rahoitusvälinettä. Ehdotus on osa EU-komissiossa valmisteltua monivuotista rahoituskehystä (MFF) vuosille 2028–2034.

On tärkeää, että myös seuraavalla rahoituskehyskaudella kehykseen sisältyy liikenne- ja energiainfran kehittämiseen suunnattu erillinen rahoitusinstrumentti. Ilman erillistä liikenteeseen suunnattavaa rahoitusinstrumenttia maiden välisten yhteyksien ja energiaverkkojen kehittäminen ei ole mahdollista. Verkkojen Eurooppa (CEF) on ollut Suomelle vuosina 2014–2025 ylivoimaisesti tärkein EU-rahoitusmekanismi. Suomen saamasta CEF-rahoituksesta noin 80 prosenttia on liikennesektorille ja noin 20 prosenttia energiasektorille kohdennettua rahoitusta.

Liikenteen rahoitus jakaantuisi MFF-ehdotuksen mukaan tulevilla rahoituskaudella kolmeen instrumenttiin, jotka olisivat osittain päällekkäisiä. CEF-ohjelmasta rahoitettaisiin pääasiallisesti jäsenvaltioiden rajat ylittäviä ja yhteisiä hankkeita yleiseurooppalaisella liikenneverkolla (TEN-T). Muut TEN-T-verkolla sijaitsevat kansallisesti merkittävät hankkeet on suunniteltu rahoitettavan jäsenvaltiokohtaisista kumppanuusohjelmista. Liikennesektorin lataus- ja jakeluinfraan on mahdollista lisäksi hakea rahoitusta kilpailukykyrahastosta.

Liikennesektorin CEF-rahoituksen budjetti kasvaisi yli kaksinkertaiseksi ja sille tulisi painotus sotilaalliseen liikkuvuuteen ja rajat ylittäviin hankkeisiin. Liikenteeseen ja sotilaalliseen liikkuvuuteen ehdotetaan 45,6 mrd. euron budjettia, josta sotilaallisen liikkuvuuden osuus olisi 15,7 mrd. euroa. Energiasektorin investointeihin on budjetoitu 26,5 mrd. euroa. Liikennesektorin CEF-rahoituksen kasvu on toivottavaa, sillä Euroopan laajuisen TEN-T-verkon kehittämisen on seuraavan viidentoista vuoden aikana arvioitu EU-maissa edellyttävän yli 800 mrd. euron investointeja.

CEF-tuen enimmäisosuus olisi suunnittelulle ja rakentamiselle yleisesti 50 prosenttia, kun nykyisin rakentamishankkeissa osuus on ollut enimmillään 30 prosenttia. 50 prosentin enimmäisosuus koskisi myös sotilaallisen liikkuvuuden hankkeita. On perusteltua, että enimmäisosuus on myös rakentamisessa nostettu 50 prosenttiin.



Suomen kannalta tarkoituksenmukaisinta olisi, että TEN-T-ydinverkko ja kaupunkisolmukohtat sisällytettäisiin ehdotettua vahvemmin CEF-asetuksen soveltamisalaan. CEF:n liikenneinvestointien kohdentuminen pääasiassa rajat ylittäviin hankkeisiin on Suomen kannalta osin ongelmallista, sillä saarimaisen sijaintinsa takia Suomen ainoana EU:n ydinkäytävien kiinteänä yhteytenä EU-maihin on tunnistettu Uumaja-Luulaja-Oulu -yhteys, joka ei ole ulkomaan kuljetusten kannalta tärkeimpien reittien joukossa. Suomen liikenneinvestointitarpeiden kannalta on tärkeää, että satamat ja satamien maaliikenneyhteydet on nostettu esille rajat ylittävinä yhteyksinä, sillä noin 95 prosenttia Suomen ulkomaan kuljetuksista kulkee Itämeren satamien kautta. Verkkojen Eurooppa -asetuksen liitteessä kuvattujen yhteistä etua koskevien rajat ylittävien hankkeiden joukkoon tulisi nostaa Uumaja-Oulu-yhteyden lisäksi myös Suomen muut ydinverkkokäytävän osat, sillä ne palvelevat Suomen TEN-T-satamaverkkoa ja rajat ylittäviä yhteyksiä merialueiden kautta.

Keskuskauppakamari korostaa, että kansainvälisten yhteyksien kehittämiseksi Suomi tarvitsee määrätietoisien yhdessä muiden Pohjoismaiden ja Baltian maiden kanssa muodostettavan vision Euroopan maita yhdistävän TEN-T-verkon rakentumisesta Pohjoismaissa. Esillä olleet kiinteät yhteydet, kuten Tallinnan tunneli, Vaasan ja Uumajan välinen yhteys tai Turun ja Tukholman välinen yhteys ovat mittavia investointeja, jotka vaativat toteutuakseen vuosikymmeniä. Suomella ei tällä hetkellä ole yhteistä näkemystä läntisen ja eteläisen yhteyden kehittämisestä ja hankkeiden priorisoinnista, joten mahdollisuudet hakea EU-rahoitusta kansainvälisen saavutettavuuden parantamiseen rajoittuvat tällä hetkellä lähinnä sotilaallisen liikkuvuuden hankkeena etenevään Rail Nordicaan. Jotta läntisen tai eteläisen yhteyden suunnittelussa ja toteutuksessa olisi mahdollista edetä, vaihtoehtoiset yhteydet tulisi arvioida ja priorisoida. Satamien maaliikenneyhteyksien merkitys on Suomelle jatkossakin olennaisen tärkeä, vaikka kiinteä läntinen tai eteläinen yhteys toteutuisikin.

Suomen tulisi esittää myös kansainvälisesti tärkeiden lentoasemien ja niiden maaliikenneyhteyksien luokittelemista yhteistä etua koskevien rajat ylittävien hankkeiden joukkoon. Saarimaisen sijainnin takia lentoliikenne on Suomelle olennaisen tärkeä kansainvälisen saavutettavuuden linkki, sillä maitse ja meritse yhteydet EU-maihin venyvät ajallisesti pitkiksi. Matka-aikaa lentoasemille lyhentävät raideinvestoinnit, kuten Lontorata, tulisi nähdä ensisijaisesti Suomen kansainvälistä saavutettavuutta parantavina investointeina.

Valtioneuvoston kannassa on nostettu esille mahdollisuus rahoittaa CEF-ohjelmasta sotilaallisen liikkuvuuden kannalta tärkeitä TEN-T-verkon ulkopuolisia kehittämiskohteita. On erittäin tärkeää, että sotilaallisen liikkuvuuden kannalta kriittiset yksittäiset kehittämiskohteet, kuten esimerkiksi satamat, siirtokuormaustermiinaalit, lentotermiinaalit ja tieverkon kriittiset sillat olisivat rahoituskelpoisia, vaikka ne eivät sijaitsisikaan TEN-T-verkolla.

Kuten valtioneuvosto kannassaan toteaa, on tärkeää, että CEF-ohjelmassa on otettu huomioon talvimerenkulun vaatimukset ja pohjoisen ulottuvuuden asettamat erityisvaatimukset. Suomen ulkomaan kuljetusten huoltovarmuuden ja vientiteollisuuden kilpailukyyn kannalta on erittäin tärkeää, että CEF-rahoitusta voitaisiin jatkossakin käyttää tuleviin jäänmurtajainvestointeihin.

Liikennesektorin energia- ja digitalisaatiomurroksen edistämiseksi on tärkeää, että CEF-ohjelmasta voidaan myös tulevalla kaudella rahoittaa liikenteen digitalisaatiota sekä liikennesektorin vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelu- ja latausinfrainvestointeja, satamien ja lentoasemien maasähköninvestointeja ja päästöttömien työkoneiden investointeja. Liikennesektorin digitalisaation ja lataus- ja jakeluinfrainvestointien rahoittaminen on mahdollista myös kilpailukykyrahasen kautta, mutta liikennesektorin hankkeet eivät todennäköisesti menestyisi kilpailukykyrahasen rahoitushauissa, joissa rahoituksesta kilpailevat eri sektorien hankkeet.



Ehdotuksen mukaan CEF-työohjelmissa määriteltäisiin tarkemmin hankkeiden avustuskelpoisuudesta, avustuskriteereistä ja rahoitustasoista. CEF-asetus jättää näin ollen vielä auki monia yksityiskohtia rahoituskelpoisuuden ja kriteerien osalta, mikä heikentää rahoitusvälineen ennakoitavuutta ja vaikuttavuutta. Työohjelmat ehdotetaan jatkossa hyväksyttäväksi täytäntöönpanosäädöksillä. Työohjelmat olisi perusteltua hyväksyä jatkossakin nykyiseen tapaan tarkastelumenettelyllä, mikä lisäisi jäsenmaiden vaikutusmahdollisuutta työohjelmiin.

Yhdymme valtioneuvoston kantaan siitä, että CEF-rahoituksella ei tulisi tukea jäsenmaiden sisäisiä energiainfrastruktuuri-investointeja. CEF-energiaverkkojen rahoitusta tulisi suunnata ensisijaisesti maiden välisen vedyn jakeluinfran ja EU-maiden välisten sähköverkkojen toteuttamiseen.

Kunnioittavasti

Hanna Kalenoja
johtava liikenneasiantuntija
Keskuskauppakamari