

9.3.2026

Eduskunta, Liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: U 1/2026 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission sotilaallisen liikkuvuuden tiedonannosta sekä komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi sotilasalan tarvikkeiden, tavaroiden ja henkilöstön kuljetuksia unionissa helpottavan toimenpidekehityksen perustamisesta

Suomen Satamat ry. kiittää mahdollisuudesta antaa lausuntonsa otsikkoasiassa ja esittää huomionsa alla.

Satamilla on liikenteen solmukohtana merkittävä rooli Suomessa ja Euroopan Unionissa sotilaallisen liikkuvuuden varmistamisessa. Satamat hoitavat sekä normaaliaikojen kuljetuksia kansalaisten, kaupan ja elinkeinoelämän tarpeisiin että huolehtivat erilaisissa häiriötilanteissa huoltovarmuuden kannalta kriittisistä ja sotilaallisen liikenteen kuljetuksista. **Meriliikenteen roolin ollessa Suomen ulkomaankaupan kuljetuksista hallitseva (95 %), on tärkeää, että myös poikkeus- ja kriisiaikoina satamien edellytyksistä huolehtia sotilaallisen liikenteen ohella myös muista kuljetuksista pidetään kiinni.**

EU-tasolla harmonisoitujen rajat ylittävien sääntöjen luominen sotilaalliselle liikenteelle on perusteltua. **Sotilaallisia kuljetuksia tulisi kuitenkin pyrkiä mahdollisimman pitkään kohtelemaan eri oloissa tasavertaisesti tavallisen rahdin kanssa**, jotta vältetään tarpeettomat häiriöt muissa toimitusketjuissa, jotka voivat itsessään olla kriittisen tärkeitä yhteiskunnan toiminnan ja siviilivalmiuden kannalta.

Satamien infrastruktuuriin ja palveluihin kohdistuu kehittämistarpeita sotilaallisen liikkuvuuden vaatimusten vuoksi. Nämä kehittämistarpeet on huomioitava täysimääräisesti valtion budjettiprosessissa tai varmistettava muutoin ulkopuolisen rahoituksen saatavuus EU:n ja NATOn rahoitusmahdollisuuksia hyödyntäen. EU-rahoituksen käyttökohteet määritellään käynnissä olevan MFF-ehdotuksen käsittelyn yhteydessä ja sen osana annettujen instrumenttien, erityisesti CEF ja Kilpailukykyrahasto, neuvotteluissa. Satamien ei voida odottaa itse rahoittavan investointeja, joiden ensisijaisena perusteena ovat huoltovarmuuden tai sotilaallisen liikkuvuuden tarpeet.

EU-rahoituksen saatavuuden ja käytettävyyden varmistamiseksi tulisi ennen uuden rahoituskauden alkua tehdä TEN-T-verkkoon kuuluvien verkon osien luettelon uudelleenarviointi, jotta voidaan varmistaa, että **satamat, joilla on sotilaallisen liikkuvuuden rooli, tunnustetaan TEN-T-satamiksi ja oikeutetuksi Verkkojen Eurooppa -välineen rahoitukseen, tai vaihtoehtoisesti muuten varmistetaan, että sotilaallisen liikkuvuuden keskeiset solmukohdat ovat EU-rahoituskelpoisia myös TEN-T-verkon ulkopuolella.** Suomen Satamat ry:n kokoama asiaa tarkasteleva taustamuistio on toimitettu LVM:lle joulukuussa 2025. Asia on erityisen tärkeä Suomessa, jossa ohuiden liikennevirtojen vuoksi kaikki kansallisesti merkittävät satamat ei nouse TEN-T-verkolle, TEN-T-verkon kuitenkin ollessa CEF-asetuksen mukaisen rahoituskelpoisuuden määrittävä verkosto. Vahva yhteinen EU-vaikuttaminen tässä asiassa on koko Suomen etu, tarjoten laajempia EU-yhteisrahoituksen mahdollisuuksia kansallisen rahoituksen rinnalle.

Yleisenä kommenttina Suomen Satamat ry. tuo esille sen, että sotilaallisen liikkuvuuden teemaan liittyy käytännön tasolla dokumentteja (mm. sotilaallisen liikkuvuuden käytävät ja hotspot –projektit, kuten ne on määritetty neuvoston toimesta 17.3.2025), jotka eivät ole julkisia ja alan toimijoiden tutustuttavissa. **Näin ollen normaali edunvalvonta ja huolellinen asiaan perehtyminen ei ole mahdollista tiedon asymmetrisyyden vuoksi.**

9.3.2026

Artiklakohtaiset huomiot:

- **Artikla 21:** Suomen Satamat ry huomauttaa, että EMERSin aktivoinnilla on välittömiä seurauksia satamatoimijoille infrastruktuurin osoittamisessa ja satamapalvelujen tarjoamisessa sotilaallisen liikenteen tarpeisiin. EMERSin myötä muut käynnissä olevat tai suunnitellut kuljetuspalvelut ja -toiminnot satama-alueella voidaan keskeyttää, siirtää tai jopa peruuttaa. Korostamme tarvetta ennakoinnille, tiiviille yhteistyölle viranomaisien ja satamanpitäjien välillä sen varmistamiseksi, että EMERS-tilanteissa sotilaallisen liikenteen kuljetusten ohella satamat voivat hoitaa parhaalla mahdollisella tavalla myös muita, mm. yhteiskunnan huoltovarmuuden kannalta kriittisiä kuljetuksia. **Artiklaan 21 sisältyy periaate, että sotilaskuljetukselle myönnetty etuoikeutettu pääsy ei luo edellytyksiä korvata sataman hallinnollisille tahoille ja muille liikenteen käyttäjille tästä aiheutuvia taloudellisia vahinkoja. Ehdotukseen tulee tarkentaa periaatteet ja mekanismi sen varmistamiseksi, että satamatoimijat eivät myöskään joudu tällaisessa tilanteessa vastuuseen suhteessa niihin kolmansiin osapuoliin, joiden kuljetukset mahdollisesti myöhästyvät tai estyvät.** Lisäksi satamien ja logistiikkatoimijoiden vakuutusturvan saatavuus EMERS-tilanteissa tulisi varmistaa ennalta.
- **Artiklat 32, 33 ja 34:** Suomen Satamat ry. toteaa, että ehdotuksen artikloissa 32-34 ehdotettu strategisten kaksoiskäyttöinfrastruktuurikohteiden (*strategic dual-use infrastructure, SDI*) määrittely luo uuden lisäkerroksen eurooppalaisia liikenneverkkoja koskevaan tarkastelukehikoon. Liikenneverkkoja ja niiden osia on aiemmin EU-tasolla luokiteltu erityisesti kolmitasoisien TEN-T-verkon määrittelyn avulla, ja sittemmin lisäksi sotilaallisen liikkuvuuden verkoston määrittämisellä. Kotimaassa taas toimijoiden roolia osana yhteiskunnan huoltovarmuutta ja sotilaallista liikkuvuutta on aiemmin tarkasteltu mm. Määrittämällä huoltovarmuuskriittiset toimijat ja toisaalta satamat, joilla on roolia NATO-kyvykkyyksien tarjoamisessa liittolaisten tarpeisiin. Lisäksi liikenneinfrastruktuurin haltijoita, esim. satamia, voi koskea CER-toimijoiden määritelmä. **Ehdotettu SDI-määritelmä luo uuden tarkastelukehikon erillisine vaatimuksineen, jonka lisäarvoa liikenneverkon ja yhteiskunnan kriittisten toimijoiden ja toimintojen vahvistamisen tukena on vaikea suoraan nähdä. Tässä Suomen Satamat ry. yhtyy U-kirjelmän luvun 5 arvioon.**
- **Artikla 40:** Ehdotus sisältää ajatuksen uuden kansallisen koordinaattoritoimen perustamisesta rajat ylittävän sotilaallisen liikkuvuuden parantamiseksi. **Pidämme tärkeänä sitä, että koordinaattori tehtävässään huomioi ja varmistaa tiedonkulun myös satamanpitäjien suuntaan ja varmistaa asianmukaisesti näiden osallistumisen koordinoitiprosessiin, erityisesti kriisitilanteessa, kun EMERS aktivoidaan.**

Suomen Satamat ry
Piia Karjalainen, toimitusjohtaja