Lausunto

24.11.2025

Talousvaliokunta

TaV@eduskunta.fi

Etelä-Suomen maakuntien liittojen asiantuntijalausunto U 52/2025 vp Valtioneuvoston kirjelmästä U 52/2025 vp 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

Etelä-Suomen maakunnat kiittävät mahdollisuudesta antaa asiantuntijalausunto U-kirjelmästä koskien Verkkojen Eurooppa (CEF) -välinettä. Suomen kanta CEF-välineeseen on oikeansuuntainen, mutta haluamme kiinnittää huomiota Suomen ja Etelä-Suomen erityisolosuhteisiin.

Yleiset huomiot

CEF on keskeinen EU-tason rahoitusväline, joka täydentää kansallista budjettirahoitusta ja mahdollistaa merkittävien infrastruktuurihankkeiden toteuttamisen. Komission esityksessä CEF-välineen budjetti kasvaisi huomattavasti noin 72 miljardiin euroon, josta liikenteen osuus on noin 46 miljardia euroa (vuoden 2025 hinnoin). Sotilaallisen liikkuvuuden hankkeiden rahoitus kasvaa suhteellisesti eniten, mutta myös muihin liikennehankkeisiin varatun rahoituksen kasvu on merkittävää. Jatkossa CEF-ohjelma painottuisi nykyisestä poiketen selvästi rajat ylittävien hankkeiden edistämiseen ja sotilaalliseen liikkuvuuteen. Komission mukaan TEN-T-ydinverkon ja laajennetun ydinverkon kansalliset liikennehankkeet tulisi jatkossa rahoittaa aluekehitysresurssein kansallisen ja alueellisen kumppanuussuunnitelman kautta.

Ohjelman painopisteet eli rajat ylittävät yhteydet ja sotilaallinen liikkuvuus ovat perusteltuja, mutta niiden yksipuolinen korostaminen voi johtaa Suomen maantieteellisten erityisolosuhteiden jäämiseen huomioimatta. Suomi on liikenteen osalta saari: meillä on lännessä pitkä meriraja ja idässä maaraja hyökkäyssotaa käyvän valtion kanssa. Maayhteydet muihin EU-maihin ja yhteistyökelpoisiin kolmansiin maihin ovat rajatut: käytännössä komissio on tunnistanut CEF-esityksessään yhden tällaisen yhteyden (ns. Botnian käytävän Uumaja-Luulaja-Oulu –osuus). CEF:n rajautuminen pelkästään rajat ylittäviin hankkeisiin ja

sotilaalliseen liikkuvuuteen on Suomen kannalta ongelmallista, sillä se voi tarkoittaa Suomen saavutettavuuden ja kilpailukyvyn heikkenemistä suhteessa eurooppalaisiin kilpailijoihin ja ennen kaikkea Suomen kokonaisaannon pienenemistä nykytasosta. Lisäksi keskittyminen rajat ylittäviin yhteyksiin rajoittaisi mahdollisuutta hyödyntää rahoitusta valtakunnallisen liikennejärjestelmän kannalta merkityksellisiin hankkeisiin TEN-T-verkolla.

Alueet ovat tällä hetkellä haastavassa asemassa, sillä sotilaallisen liikkuvuuden käytäväkartat eivät ole julkisia – tämä tekee niiden kommentoinnista ja alueellisen näkökulman tuomisesta vaikeaa.

Suomen erityisolosuhteet ja kansalliset hankkeet

Olemme tyytyväisiä siihen, että valtioneuvoston kannassa on tunnistettu Suomen erityisolosuhteet, kuten maayhteyksien vähyys muuhun Eurooppaan. Komissiolta on edellytettävä, että Suomen kannalta kriittisten, laajennetun ydinverkon kansallisten hankkeiden CEF-rahoituskelpoisuus turvataan, viime kädessä esimerkiksi jäsenvaltiokohtaisella poikkeamalla. Tämä takaisi hankkeillemme tasaveroisesti mahdollisuudet kilpailla liikenteen EU-rahoituksesta.

On ymmärrettävää, että muuttuneessa turvallisuustilanteessa rahoitusta kohdennetaan puolustuksen ja huoltovarmuuden kannalta kriittisiin kohteisiin. Samalla on kuitenkin varmistettava, että rahoitus ei rajaa pois TEN-T-verkon kansallisia hankkeita, jotka ovat välttämättömiä Suomen saavutettavuuden ja kilpailukyvyn kannalta. Suomen sisäiset yhteydet tulisi nähdä osana rajat ylittävää kokonaisuutta.

Näkemyksemme mukaan TEN-T-verkon puuttuvien yhteyksien loppuunsaattaminen ja verkon täydentäminen on välttämätöntä. Strategisesti merkittävät kansalliset hankkeet ovat edellytys tuleville rajat ylittäville yhteyksille. Jos näitä hankkeita ei huomioida CEF-rahoituksessa, vaarana on, että Suomi jää EU:n liikenneinvestointien ulkopuolelle ja etäisyys muuhun Eurooppaan kasvaa entisestään.

On tärkeää huomioida, että ydinverkon ja laajennetun ydinverkon valmistumisen määräajat 2030 ja 2040 ovat jatkossakin voimassa, ja on kansallinen etu, että ydinverkolla ja laajennetulla ydinverkolla sijaitsevat merkittävät hankkeet ovat edelleen CEF-tukikelpoisia.

Rajat ylittävät yhteydet

Yhdymme vahvasti valtioneuvoston näkemykseen siitä, että liikennerahoitusta ohjaava liite on riittämätön. Ainoa Suomesta tunnistettu yhteys ei voi olla Uumaja – Luulaja – Oulu -yhteys. Komission ehdotus ei huomioi Suomenlahden muuttunutta geopoliittista tilannetta. Tarvitaan joustavuutta arvioida uusia yhteyksiä, kuten Rail Baltican ja Uudenmaan alueen välisen linkin vahvistamista sekä laajennetun ydinverkon pullonkauloja purkavia hankkeita kuten Länsirata.

Suomen on myötävaikutettava siihen, että Suomen osalta rajat ylittäviksi ja siten rahoituskelpoisiksi voitaisiin määritellä kansalliset, eurooppalaiselta lisäarvoltaan merkittävät hankkeet, jotka edesauttavat TEN-T-liikenneverkon valmiiksi saattamista ja linkittyvät TEN-T-kaupunkisolmuihin. Esimerkiksi Lentorata on väylä koko Suomesta Helsinki-Vantaalle ja tulevaisuudessa Rail Balticaan.

Rajat ylittävien hankkeiden määritelmän laajentaminen vahvistaisi edellytyksiä myös tulevaisuuden rajat ylittäville hankkeille, kuten kiinteälle Turku-Tukholma –yhteydelle.

Suomi on liikenteen suhteen maantieteellisesti saari. Siksi rajat ylittävinä yhteyksinä tulee huomioida myös eurooppalaiset merialueet, TEN-T-satamat ja keskeiset yhteydet lentokentille. Satamiin johtavat hankkeet on nähtävä rajat ylittävinä, kuten myös yhteys Helsinki-Vantaan lentokentälle.

Korostamme Itämeren ja erityisesti Suomenlahden ratkaisevaa merkitystä Suomen saavutettavuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden, energian ja ulkomaankaupan ja huoltovarmuuden kannalta. Suomen tuonnista ja viennistä yli 95 prosenttia kulkee satamien kautta. Suomen kaikki suurimmat satamat sijaitsevat Suomenlahdella (Kilpilahti, Hamina-Kotka, Helsinki). Varjolaivaston liike, GPS-häirintä ja kaapelivauriot osoittavat konkreettiset riskit huoltovarmuudelle ja ympäristölle Suomenlahden alueella.

Sotilaallisen liikkuvuuden rahoituksen tehokas hyödyntäminen Suomessa edellyttää rahoituskriteerien tarkistamista satamien laituripituuden ja syväyksen osalta. Sotilaallisen liikkuvuuden rahoitus ei nykyisillä kriteereillä ole esimerkiksi merkittävien tavara- ja matkustajasatamien (Turku ja Naantali) ulottuvissa.

EU:n ulkoraja-alueiden erityisolosuhteet

Geopoliittisen tilanteen muutos on aiheuttanut merkittäviä logistisia haasteita ja liikenteen pullonkauloja itärajan ylittävän liikenteen loputtua ja joidenkin liikenneväylien, esimerkiksi Saimaan kanavan, liikennöinnin estyttyä.

Näkemyksemme mukaan Suomen tulee löytää EU:n ulkoraja-alueita koskeva erillisratkaisu, jossa CEF-tukea voitaisiin kohdentaa Suomessa "rajalta rajalle" ulottuville TEN-T ydinverkon, laajennettu ydinverkon sekä kattavan verkon hankkeille raiteilla, teillä ja vesitse. Suomen tulee muistaa myös TEN-T-verkolle kuuluvan Saimaan kanavan ja sisävesisatamien rooli osana kilpailukyvyn vahvistamista.

Etelä-Karjalan näkemyksen mukaan osana Suomen sijaintiin liittyvää erillisratkaisua itärajan alueiden sähkön kantaverkkoa tulisi voida vahvistaa CEF-rahalla.

Kestävät liikennemuodot ja kaupunkisolmukohdat

Kannatamme EU-rahoituksen ohjaamista vähähiiliseen liikenteeseen ja käyttövoimamurroksen edistämiseen. TEN-T-verkon kehittäminen tukee ilmastotavoitteita, mutta myös tieliikenteen kehittäminen on tärkeää Suomen erityisolosuhteet huomioiden. Kaupunkisolmukohdat ja multimodaaliset terminaalit tulee sisällyttää rahoitusprioriteetteihin.

Liikenneinfrastruktuurin kehittämistä ei voida laskea Suomen kansallisen ja alueellisen kumppanuussuunnitelman varaan, sillä sen rahoitusvolyymi uhkaa jäädä jo lähtökohtaisesti kokonaisuuteen nähden liian pieneksi.

Vaikuttavuus ja rahoituksen selkeys

Rahoituksen tulee kohdistua vaikuttavimpiin kohteisiin, ja jäsenvaltioille on annettava riittävät vaikutusmahdollisuudet rahoituksen kohdentamiseen huomioiden kehittämistoimenpiteet, kuten Lentorata ja poikittaisyhteys valtatie 12.

Rahoitussääntöjen tulee olla selkeitä, jotta myös muut kuin puolustukseen liittyvät hankkeet voivat olla CEF:n piirissä.

Digitaaliset liikennejärjestelmät

Suomen kanta tukee digitaalisten liikennejärjestelmien kehittämistä CEF-rahoituksella. Erityistä huomiota tulee kiinnittää digitaaliseen saavutettavuuteen alueilla, jossa puhelin- ja tietoliikenneyhteyksissä on puutteita.

Satu Sikanen, Etelä-Karjalan liiton maakuntajohtaja

Jaakko Mikkola, Kymenlaakson liiton maakuntajohtaja

Tuija Telén, Uudenmaan liiton maakuntajohtaja

Jyri Arponen, Varsinais-Suomen liiton maakuntajohtaja

Juha Hertsi, Päijät-Hämeen liiton vt. maakuntajohtaja, pj. maakunta 2025