# MAAKUNTIEN LIITTOJEN TAVOITTEET KOMISSION TIEDOKSIANTOON JA EHDOTUKSEEN EU:N MONIVUOTISEKSI RAHOITUSKEHYKSEKSI VUOSILLE 2028–2034

## Päijät-Hämeen liiton lisäys

Alueelliset kehityserot ovat suuria, eikä nykyinen koheesiorahoitus ole jakautunut tasapuolisesti maakuntien välillä. Esimerkiksi Päijät-Hämeen ongelmat korkean työttömyyden ja matalan bkt:n alueena on sivuutettu.

## Yhteiset viestimme

- Koheesiopolitiikan tulee jatkossakin perustua aluelähtöisyyteen ja alueilla täytyy olla vahva rooli koheesiopolitiikan suunnittelussa ja toimeenpanossa. Suomessa aluepolitiikan toimeenpano on maakunnissa (NUTS3) ja kunnalliseen itsehallintoon perustuvat maakuntien liitot vastaavat alueiden kehittämisen suunnittelusta.
- Alueelliset kehityserot ovat edelleen merkittäviä niin Suomessa kuin koko EU:ssa, ja siksi koheesiorahoitusta tarvitaan kaikilla EU:n alueilla.
- Suomen on valmistauduttava korvaamaan mahdolliset koheesiorahoituksen leikkaukset kansallisella aluekehittämisrahoituksella.
- Rahoituskehyksen joustavuutta ei tule toteuttaa pitkäjänteisen kehittämisen kustannuksella.
- Tulosperusteisten mallien käyttö voi lisätä rahoituksen vaikuttavuutta ja keventää hallinnollista taakkaa.

## EU:n koheesiorahoitus on tukea Suomen kasvulle ja kilpailukyvylle

Suomi ajaa harkitsemattomasti koheesiorahoituksen vähentämistä EU:n monivuotisessa rahoituskehyksessä. Koheesiorahoitus sijoitetaan Suomessa kasvua ja kilpailukykyä tuottaviin TKI-investointeihin yrityksissä ja tutkimusorganisaatioissa. Koheesiorahoituksen leikkauksilla olisi välitön kielteinen vaikutus innovaatiotoiminnalle, yritysten investoinneille ja kasvun kärkialoille.

Lähes 40 % Euroopan aluekehitysrahaston (EAKR) varoista kohdennetaan pk-yritysten tuottavuutta ja kilpailukykyä edistäviin investointeihin. Aluekehitysrahoitus toimii erinomaisena kasvun katalysaattorina: 20–40 % julkinen tuki moninkertaistaa yksityisen investointirahoituksen.

Suomen ammattikorkeakoulujen ulkopuolisesta T&K-rahoituksesta 38 % on koheesiorahoitusta. Ammattikorkeakoulut hyödyntävät rahoitusta TKI-yhteistyöhön yritysten kanssa, innovaatioiden käyttöön viemiseen sekä oppimis- ja tutkimusympäristöjen investointeihin. Koheesiorahoituksen leikkaukset vähentäisivät suoraan Suomen TKI-panostuksia ja kansallisen 4 % TKI-tavoitteen saavuttaminen vuoteen 2030 mennessä vaikeutuisi merkittävästi.

## Koheesiopolitiikan voima syntyy paikallisuudesta ja osallisuudesta

Suomessa aluekehitys on lähellä ihmistä. Maakuntien liitot toimivat alueidensa kehittäjinä aluekehittämislain (756/2021) nojalla. Ylintä päätösvaltaa käyttää kunnanvaltuutetuista koostuvat maakuntavaltuustot. Tämä tekee aluekehittämisestä demokraattista ja juurevaa – sellaista, joka perustuu alueen ihmisten ja yritysten todellisiin tarpeisiin.

Aluekehitys on Suomen kasvun ja kilpailukyvyn kannalta niin keskeinen kysymys, ettei sitä voida keskittää valtiovetoiseksi toiminnaksi. EU:n NRP-asetuksen artiklassa 6 on turvattava alueiden vahva rooli: paikallisdemokratiaa edustavien maakuntien liittojen tulee olla mukana neuvottelemassa, päättämässä ja toimeenpanemassa Suomen kumppanuussuunnitelmaa. Lisäksi artiklaan 21 on lisättävä vaatimus, että kumppanuussuunnitelma sisältää alueelliset kappaleet. Myös monitasoisen hallinnon periaatteen tulee olla selkeästi ja sitovasti määritelty asetuksessa, jotta alueiden ääni kuuluu kaikessa EU:n päätöksenteossa.

Myöhemmin valmisteltavassa kansallisessa lainsäädännössä on maakuntien liitoille määriteltävä vahva rooli kumppanuussuunnitelman laatimisessa, päätöksenteossa ja toimeenpanossa.

Kaupungit ja innovaatioekosysteemit ovat kilpailukykyisen Suomen edelläkävijöitä. Koheesiopolitiikalla on jatkossakin tuettava kestävää kaupunkikehittämistä sekä innovaatioekosysteemejä, jotka tarvittaessa toimivat myös yli aluerajojen.

## Kumppanuusrahasto ei ole kriisirahasto

Tehokkain kriisien hallinta perustuu ennakoivaan ja pitkäjänteiseen yhteiskunnan kriisinsietokyvyn vahvistamiseen. Kumppanuusrahaston varat on suunnattava rakenteellisten muutosten tukemiseen ja yhteiskunnan resilienssin vahvistamiseen pitkäjänteisesti ja tulevaisuuteen katsoen. Kumppanuusrahastoa ei saa muuttaa kriisirahastoksi, jolla vastataan jälkikäteen äkillisiin kriiseihin.

Euroopan komissio ehdottaa, että kumppanuussuunnitelman rahoituksesta 25 % jäisi ohjelmoimattomiksi, myöhemmin sidottaviksi joustovaroiksi. Tämä osuus on liian suuri, ja sen määrää tulisi alentaa 25 prosentista 10 prosenttiin. Sitomattomien varojen kohdentamisesta on päätettävä paikallisella tasolla, jotta varat voidaan ohjata tehokkaasti ja vaikuttavasti pitkäjänteisten rakenteellisten muutosten toteuttamiseen.

## Rahoituksen ehdollisuus ja tulosperusteisuus

Tulosperusteiset mallit ovat kannatettavia, kun ne palkitsevat vaikuttavuudesta ja kun niiden rinnalla turvataan alueiden vapaus valita kehittämisen painopisteet paikallisten tarpeiden mukaan. Komission esittämä tulosperusteisuus ja joustomekanismit voivat palkita alueita, jotka onnistuvat kehittämään elinkeinoelämää ja vahvistamaan TKI-toimintaa. Samalla on kuitenkin tunnistettava riskit:

- mittareihin keskittyminen voi ohjata toimia pois pitkäjänteisestä kehittämisestä
- alueiden erilaiset lähtökohdat voivat johtaa epäjohdonmukaiseen kohteluun ja
- hallinnollinen taakka pahimmillaan lisääntyy, jos raportointivelvoitteet jatkuvat liian yksityiskohtaisina.

Tulostavoitteiden ja niitä mittaavien indikaattorien tulee olla realistisia ja hankkeiden toteuttamiseen kannustavia.

On välttämätöntä, että kun Suomi vaatii Euroopan komissiolta säädösten purkua, se noudattaa sitä myös omassa toiminnassaan. Nykyisellä ohjelmakaudella välittävien toimielinten työ on moninkertaistunut kansallisen ylisäätelyn vuoksi.

## Sisäasioiden ja turvallisuuden rahoitusta alueiden elinvoimaan

Huomattavasti kasvavan sisäasioiden ja rajaturvallisuuden rahoitusta säätelee teemoja koskevat asetukset (COM(2025)540, COM(2025)541 ja COM(2025)542). Nämä asetukset rajoittavat merkittävästi rahoituksen käyttömahdollisuuksia.

Suomen tulee neuvotteluissa varmistaa, että itärajan turvallisuuteen osoitettua 1,4 miljardin euron rahoitusta voidaan hyödyntää itärajan turvallisuuden ja alueiden kehittämisen kaksoiskäyttökohteisiin. Pelkkä rajaturvallisuuden parantaminen ei yksin tuota sellaisia laaja-alaisia taloudellisia hyötyjä, joita alueellinen elinvoima tarvitsee.

## Puolustusinvestoinnit osana kestävää kasvua

Puolustukseen investoiminen on välttämätöntä Suomen tulevaisuuden ja kokonaisturvallisuuden kannalta. Merkittävästi kasvavat puolustusmenot tulee kuitenkin kohdentaa viisaasti, jotta ne tuottavat turvallisuuden lisäksi laajempia vaikutuksia Suomen kestävälle kasvulle ja kilpailukyvylle. Erityistä painoarvoa on annettava suomalaisille kaksikäyttöteknologioille, jotka palvelevat sekä puolustusta että siviilitarpeita. Tukea on tarjottava kaikenkokoisille yrityksille, ja panostusten on katettava koko innovaatioketju – ideasta suuren mittaluokan teolliseen tuotantoon saakka.

## Maatalous ja maaseudun kehittäminen

Suomen luonnonolosuhteet huomioon ottaen maatalouspolitiikan rahoituksen tulee sisältää riittävät erityisjärjestelyt, joilla turvataan kannattava ja kestävä maatalous koko Suomessa. Tämä on välttämätöntä myös huoltovarmuuden näkökulmasta. Perheviljelmäpohjainen maatalous ja suorien tukien kohdentaminen aktiivisille tuottajille varmistaa tuotannon jatkuvuutta ja viljelijöiden toimeentuloa haastavissa olosuhteissa.

Kumppanuussuunnitelman avulla alueiden ja maaseudun kehittämistyö täydentävät entistä paremmin toisiaan, sillä innovaatioita ja yritystoimintaa on sekä keskuksissa että maaseudulla. Tavoitteen saavuttaminen edellyttää, että rahoitus koordinoidaan alueellisella tasolla, maakunnissa.

Suomen on neuvotteluissaan varmistettava, että molempien politiikkalohkojen vahvuudet säilyvät:

- investoinnit innovaatioihin ja pk-yritysten kilpailukykyyn
- yhteisölähtöinen ja paikallinen kehittäminen Leader-toiminnan avulla.

## Kilpailukykyrahasto täydentää alueiden kasvua

Kilpailukykyrahaston osuus EU:n rahoituskehyksessä kasvaa merkittävästi, ja sen edunsaajina ovat erityisesti kilpailukykyiset suuryritykset ja yliopistot. Suomella on erinomaiset mahdollisuudet lisätä saantoaan, mutta kilpailukykyrahasto ei voi toimia aluekehittämisrahoituksen korvaajana. Koheesiorahoitusta saavat pk-yritysten ja TKI-kumppaneiden hankkeet eivät useinkaan täytä kilpailukykyrahaston kriteerejä. Siksi on tärkeää, että vaikka excellence-perusteisuus säilytetään, kilpailukykyrahastossa huomioidaan myös alueelliset innovaatioekosysteemit ja pk-yritykset. Esimerkkinä toimivat veturiyrityksiin perustuvat rahoitusmallit, joissa suuret ja pienet yritykset kehittävät ratkaisuja yhdessä.

## Suomen asema EU:n liikennerahoituksessa turvattava

Komission esityksessä liikenneinfrastruktuuria rahoittavan CEF-ohjelman budjetti kaksinkertaistuu 80 miljardiin euroon. Jatkossa CEF-rahoitus keskittyisi nykyisestä poiketen ainoastaan rajat ylittävien hankkeiden ja sotilaallisen liikkuvuuden edistämiseen. Komission mukaan TEN-T-ydinverkon ja laajennetun ydinverkon kansalliset liikennehankkeet tulisi jatkossa rahoittaa jäsenvaltion kumppanuussuunnitelmasta.

Vaarana on, että Suomi jää ilman osuuttaan EU:n liikennerahoituksesta, ellei liikennepolitiikkaa toteuteta entistä strategisemmin. Suomen on aktiivisesti edistettävä mahdollisuutta kohdentaa EU-rahoitusta myös sellaisiin merkittäviin eurooppalaisiin hankkeisiin, jotka tukevat TEN-T-liikenneverkon viimeistelyä ja/tai liittyvät TEN-T-kaupunkisolmuihin. Näin Suomi pysyy osana Euroopan yhteistä liikennejärjestelmää ja varmistaa, että sen yhteydet tukevat kasvua, turvallisuutta ja kestävää liikkumista.

Suomi on liikenteen suhteen maantieteellisesti saari. Etäisyys muuhun Eurooppaan kasvaa entisestään, mikäli EU:n liikenneinvestoinnit kohdentuvat Keski- ja Etelä-Eurooppaan ja Suomi jää eurooppalaisen liikennejärjestelmän pussinperäksi. Suomen edun mukaista on, että satamiin johtavat kansalliset hankkeet määritellään rajat ylittäviksi, jotta ne olisivat CEF-rahoituskelpoisia. Lisäksi TEN-T-ydinverkon ja laajennetun ydinverkon kansalliset liikennehankkeet olisi pidettävä CEF-rahoituksen piirissä esimerkiksi jäsenvaltiokohtaisen poikkeaman avulla. Näin varmistetaan Suomen yhteydet Euroopan liikenneverkkoon sekä turvataan saavutettavuus, huoltovarmuus ja kilpailukyky pitkällä aikavälillä.