

Suomen hankkeet Verkkojen Eurooppa -liikenneohjelman vaihtoehtoisten polttoaineiden hakuohjelman vuoden 2025 hakukierroksella

Verkkojen Eurooppa (CEF) -rahoituksella toteutetaan TEN-T-verkon toimeenpanemista. Rahoitusta suunnataan sekä Verkkojen Eurooppa (EU 2021/1153), yleiseurooppalaisia liikenneverkkoja koskevan TEN-T (EU 2024/1679) että vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskevan AFIR (EU 2023/1804) -asetusten mukaisesti. CEF-liikenneohjelman rahoitusta on osoitettu liikenne-, digi- ja energiasektoreille yhteensä 33,7 mrd. euroa vuosille 2021–2027. Liikenteen osuus kokonaisuudesta on 25,8 mrd. € (koheesiomaille 11 mrd., sotilaallisen liikkuvuuden osuus 1,69 mrd.). CEF-liikenneohjelmasta on jaettu suurin osa käytettävissä olevasta rahoituksesta tällä rahoituskaudella, jäljellä on ainoastaan vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfrastruktuuria koskevat haut vuonna 2025 ja 2026. Tässä muistiossa esitetään vuoden 2025 hakua koskeva rahoitusesitys.

CEF-asetusta täydentää liikenneohjelman monivuotinen työohjelma, jonka mukaan perinteisen CEF-tuen lisäksi on haettavissa EU-tuen ja lainan yhdistävä sekamuotoinen rahoitusmalli liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfrastruktuuriin (Alternative Fuels Infrastructure Facility, AFIF) hauissa. CEF-tuki jaetaan lainan ja avustuksen yhdistelmänä. Edellytyksenä on joko Euroopan investointipankin (European Investment Bank, EIB), kansallisen välittäjäorganisaation takaus tai laina tai vaihtoehtoisesti kaupallisen rahoituslaitoksen antama laina. Lainaosuus on vähintään 10 % hankkeen kokonaiskustannuksista. Tavoitteena on rahoittaa hankkeita, jotka ovat lähes markkinakelpoisia, mutta jotka tarvitsevat edelleen CEF-avustuksia hankkeen käynnistämiseen. Projekti voi hakea CEF-tukea, kun siihen on valmius (esim. pankkien asianmukaisen riskien tarkistuksen, ns. due diligence –selvityksen jälkeen). Lainarahoituksen voi myöntää komission hyväksymänä toteuttajapartnerina (Implementing Partner) toimiva rahoituslaitos tai julkinen tai yksityinen EU:ssa perustettu rahoituslaitos. Suomessa Finnveralla on Implementing Partner -status. Hakuun osallistumisen edellytyksenä on rahoituslaitoksen myöntämä hyväksymiskirje lainarahoituksen osalta. Rahoitussopimus tulee tehdä 12 kuukauden kuluessa haun päättymispäivästä. Tuen saaminen edellyttää hakijan omaa rahoitusta.

Komissio avasi 29.2.2024–11.6.2025 väliseksi ajaksi AFIF-ohjelman vuoden 2024–2025 vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuuria koskien, nyt kyseessä on toinen hakukierros. Haun budjetti on kokonaisuudessaan 1 mrd. € ja se jakaantuu yleiseen määrärahaan (General Envelope) 780 M€ ja koheesiomaiden määrärahaan (Cohesion Envelope) 220 M€. Haussa rahoitetaan projekteja, jotka tähtäävät vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuuriin käyttöönottoon TEN-verkolla tie-, meri, sisävesi- ja lentoliikenteessä. Haussa rahoitetaan suurtehoisten sähkölatausasemien ja vetytankkausasemien rakentamista, megawattitehoisten sähkölatausasemien rakentamista raskaalle liikenteelle, sähkön ja vedyn jakeluinfrastruktuuria lentoasemilla sekä sähkön jakelua ja ammoniakkin ja metanolin tankkauskalustoa satamissa. Haussa on mahdollista hakea EU-tukea yksikköavustettaviin kohteisiin (unit contributions) tai prosentuaalisena tukena (co-funding rate). Hankkeen kesto voi olla enintään 36 kuukautta alkaen kulloisenkin haun sulkeutumispäivämäärästä. Vuoden 2024 AFIF-hakukierroksen jälkeen rahoitusta on jäljellä noin 570 M€ kahdelle jäljellä olevalle hakukierrokselle eli vuoden 2025 ja 2026 hakuihin.

Aiempi vuoden 2021 CEF-Liikenneohjelman AFIF-haku toteutettiin järjestämällä viisi hakukierrosta vuoden 2023 loppuun saakka. Hauissa jaettiin EU-tukea 1,3 mrd. € yhteensä 131 hankkeelle. Suomalaiset toimijat saivat yhteensä 19,6 M€ neljälle sähkölatausasemahankkeelle ja yhdelle hankkeelle vetytankkausasemien rakentamiseksi. Vuosien 2024–2025 AFIF-haun ensimmäisellä hakukierroksella EU-tukea myönnettiin EU:n laajuisesti 433 milj. euroa 39 hankkeelle, joista kaksi suomalaista hanketta sai ehdollisen tukipäätöksen. Toinen näistä hankkeista ei kuitenkaan toteudu ja tukisopimusneuvottelut ovat sen osalta rauenneet. Toinen suomalainen yksityinen toimija sai 3,3 milj. euroa raskaan ja kevyen hyötyajoneuvoliikenteen sähkölatausasemahankkeelle ja hanke etenee.

Verkkojen Eurooppa -välineen perustamisesta annetun asetuksen (EU)1153/2021 säännökset edellyttävät, että CEF-rahoitustukihakemuksiin sisältyviä ehdotuksia voivat tehdä joko yksi jäsenvaltio tai useampi jäsenvaltio tai asianomaisten jäsenvaltioiden suostumuksella kansainväliset organisaatiot, yhteisyritykset tai jäsenvaltioihin sijoittautuneet julkiset tai yksityiset yritykset tai elimet. Suomessa jäsenvaltion hyväksynnän CEF-rahoitushankkeille antaa valtioneuvoston raha-asiainvaliokunta asioiden käsittelystä valtioneuvoston raha-asiainvaliokunnassa annetun valtioneuvoston määräyksen 2.8.2 kohdan ("Suomen unionille esittämät ohjelmat sekä hakemukset rahoitus- tai muun tuen saamiseksi taikka kansallisen tuen hyväksymisestä.")

perusteella. Kaikki suomalaiset CEF-hakemukset tarvitsevat kansallisen hyväksynnän. Kansallinen hyväksyntä tarvitaan myös kansainvälisille CEF-hakemuksille, joissa on mukana suomalainen tuensaaja.

Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfra hallitusohjelmassa ja EU:n jakeluinfra-asetuksessa (nk. AFIR)

Pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelman mukaan hallitus jatkaa arjen kustannuksia lisäämättömiä toimia liikenteen päästöjen vähentämiseksi, kuten kaasu- ja sähköautolatausverkoston kehittämistä ja käyttövoimamuutoksen helpottamista erityisesti raskaassa liikenteessä.

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöön otosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta (2023/1804/EU, jäljempänä AFIR-asetus) sovelletaan 13. päivästä huhtikuuta 2024. AFIR-asetuksen tarkoituksena on edistää vaihtoehtoisin käyttövoimiin siirtymistä kaikissa liikennemuodoissa. AFIR-asetuksessa esitetään sitovia kansallisia vähimmäisvaatimuksia sekä tieliikenteen ajoneuvojen, vesiliikenteen alusten, että ilma-alusten vaihtoehtoisten käyttövoimien lataus- ja tankkausinfrastruktuurille.

AFIR-asetuksen mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että TEN-T ydinverkko olisi vuoden 2025 loppuun mennessä katettu 60 kilometrin välein asetuksen vähimmäisvaatimukset täyttävällä henkilö- ja pakettiautojen latausinfraalla. Vaatimukset kiristyvät vuoden 2027 loppuun mennessä. TEN-T kattavan verkon tulisi puolestaan olla katettuna henkilö- ja pakettiautojen latausinfrastruktuurilla 60 kilometrin välein vuoden 2030 loppuun mennessä. TEN-T kattavan verkon on vuoden 2027 loppuun mennessä oltava 50-prosenttisesti katettu henkilö- ja pakettiautojen latausinfrastruktuurilla ja vaatimukset kiristyvät vuoden 2035 loppuun mennessä.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom (20.5.2025) mukaan nykyinen yleisesti saatavilla olevalla latausinfrastruktuuri täyttää jakeluinfra-asetuksen henkilö- ja pakettiautojen latausinfra tavoitteet vuosien 2025 ja 2027 vaatimukset koko ydinverkon tiepituudella vuoden 2023 keskimääräisen liikennemäärän perusteella. Ydinverkon ulkopuolisella kattavalla verkolla latauskenttäverkoston tiepituudesta 82 % (noin 4 150 km) toteuttaa vuosina 2027 ja 2030 voimaan tulevat jakeluinfra-asetuksen teho- ja latauspistelukumäärävaatimukset ja 18 % (noin 890 km) ei täytä vaatimuksia. Nykyinen latausinfrastruktuuri siis kattaa vuonna 2027 ydinverkon ulkopuolisella kattavalla verkolla voimaantulevat jakeluinfra-asetuksen vaatimukset mutta ei 2030 voimaantulevia vaatimuksia. Yksityiset toimijat investoivat henkilö- ja pakettiautojen sähkölatausinfraan, ja erityisesti nopeiden yli 150 kW:n latauspisteiden määrän kasvu on viime vuosina ollut vauhdikasta.

AFIR-asetus edellyttää koko TEN-T-tieverkon kattamista raskaan liikenteen latausinfraalla vuoteen 2030 mennessä. Ydinverkokolla latauspisteiden enimmäisvälimatka on 60 km ja latauskentän vähimmäisantoteho 3600 kW (min 2 kpl 350 kW pisteitä), kattavalla verkolla 100 km ja 1500 kW (min 1 kpl 350 kW pisteitä). Lisäksi asetus asettaa prosentuaalisia välitavoitteita raskaan liikenteen latausinfraalle vuosille 2025 ja 2027. Infraa edellytetään myös TEN-T-asetuksen mukaisille turvallisille ja valvotuille pysäköintialueille sekä kaupunkisolmukohtiin.

AFIR-asetus mahdollistaa vähäliikenteisillä teillä joustoja. Raskaan liikenteen osalta latauskentän tehon puolittamisen mahdollistava jousto sekä yhden latauskentän lukeminen molempia kulkusuuntia palvelevaksi on mahdollista noin 80 prosentilla ydinverkon ja 93 prosentilla kattavan verkon teistä.

Suomessa on toistaiseksi viisi raskaalle liikenteelle tarkoitettua julkista sähkölatausasemaa.

Maasähkönsyöttöjärjestelmän rakentaminen HaminaKotkan satamaan

HaminaKotka Satama Oy hakee CEF-tukea maasähkönsyöttöjärjestelmän (onshore power supply, OPS) tekemiseen HaminaKotkan sataman Mussalon satamansa. HaminaKotkan satama on Suomen suurin yleis- ja konttisatama ja TEN-T -ydinverkon merisatama Skandinavian-Välimeren liikennekäytävällä, joka toimii tärkeänä solmukohtana Euroopassa ja Itämeren alueella.

Hanke vastaa haun tavoitteita modernisoida TEN-T ydinverkon liikenneinfrastruktuuria toteuttamalla alusten maasähkönsyöttö merisatamassa vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuuriasetuksen vaatimusten mukaisesti. Hankkeen tuloksena konttialuksilla on mahdollisuuden käyttää satamassaoloaikana apukoneiden sijaan maasähköä. Maasähkö vähentää merenkulun kasvihuonekaasu- ja hiukkaspäästöjä sekä melua. Hanke edistää vähä- ja nollapäästöistä merenkulkua Itämerellä ja vastaa EU:n päästövähennystavoitteisiin sekä tavoitteeseen maasähkön käyttöönoton lisäämisestä meriliikenteessä.

Hankkeessa varustetaan Mussalon C-laiturin neljä laivapaikkaa kahdeksalla kiinteällä maasähköliittymällä konttilaivoja koskevan kansainvälisen standardin mukaisesti. Maasähkölaitteisto tulee tarjoamaan jokaiselle laivapaikalle 4 megavoltiampeerin (MVA) sähkötehon 6,6 kV jännitteellä kahdella eri taajuudella, 50 ja 60 hertsiä (Hz). Koko C-laiturin maasähkölaitteiston maksimiteho tulee olemaan 10 MVA. Neljä alusta pystyy liittymään maasähkölaitteistoon yhtäaikaaisesti. Maasähkölaitteistoa varten hankitaan uusi 20 kV sähköliittymä. Hanke kattaa kaiken tarvittavan infrastruktuurin rakentamisen, asentamisen ja käyttöönoton sekä kaikki vaadittavat kaapeloinnit ja maadoitukset. Hankkeessa rakennetaan maasähkölaitteistoille uusi tekninen tila, joka varustetaan viilennys-, lämmitys-, ilmanvaihto-, automaatio-, rakennussähköistys- ja palohälytysjärjestelmillä. Tekniseen tilaan asennetaan muuntajat, keski-jännitekojeistot ja taajuusmuuttajat. C-laiturille asennetaan kahdeksan maasyöttökotelo pistorasioineen. Kotelot sijoitetaan kiinteästi laiturikannen pinnalle siten, että jokaista laivapaikkaa kohden on kaksi maasyöttökotelo, jotta mahdollisimman moni alus pystyy hyödyntämään järjestelmää yhtä aikaa. Hankkeessa rakennettava infrastruktuuri on kaikkien toimijoiden avoimesti hyödynnettävissä.

HaminaKotka Satama Oy vastaa hankkeen kustannuksista 100 %. Hankkeen arvioitu kokonaiskustannus ajanjaksolla 11/2025–08/2028 on 10,02 M€. Hankkeelle haetaan CEF-tukea yhteensä 3,006 M€. Hanke rahoitetaan EU-rahoituksella, rahoituslaitoksen lainalla, sekä omalla rahoituksella. Rahoitusehtojen vaatima laina on neuvoteltu Finnveran kanssa (minimissään 10 % projektin kokonaiskustannuksista).

Hanke tai sen aikaisemmat vaiheet eivät ole hakeneet aikaisemmin EU-tukea. Hanke on osa samaa Mussalon satamanosan kehittämisen globaalihanketta kuin vuosina 2018–2023 toteutettu CEF-hanke ”Eastern Baltic Hub – Improving port access and hinterland connection of the Port of HaminaKotka in the ScanMed Corridor” (2017-FI-TM-0123-W).

Helsinki-Vantaan lentoaseman toimintojen sähköistäminen maasähkön ja esikäsitellyn ilman avulla nollapäästöjen saavuttamiseksi (HELZERO)

Finavia hakee CEF-tukea Helsinki-Vantaan lentoaseman toimintojen sähköistämiseen maasähkön ja esikäsitellyn ilman avulla. Hankkeessa toteutetaan esikäsitellyn ilmansyötön (pre-conditioned air, PCA) järjestelmät pysäköityjen ilma-alusten lämmitykseen ja jäähdytykseen sekä tehdään maasähkön syöttöjärjestelyt ilma-alusten pysäköintipaikalle, joista se vielä puuttuu. Lisäksi hankkeessa lisätään uusiutuvan energian omaa tuotantoa aurinkovoimalla sekä tehdään sähkön varastointia.

Uusi TEN-T-asetus (2024/1679) velvoittaa lentoasemanpitäjän tarjoamaan ilma-aluksille esikäsiteltyä ilmaa yli neljän miljoonan matkustajan lentoasemien siirtopaikoilla vuoden 2030 loppuun mennessä. Tämä muutos edellyttää toimia myös Helsinki-Vantaan lentoasemalla, jossa hankkeen avulla toteutetaan sähköllä toimiva PCA-syöttöjärjestelmä, jolloin paikoillaan seisovien ilma-alusten viilennykseen tai lämmitykseen ei tarvitse käyttää dieselpolttoaineella toimivia lämmittämiä tai ilma-alusten kerosiinilla toimivia APU-moottoreita (Auxiliary Power Unit). PCA-laitteita asennetaan 40 kpl, kaikille Helsinki-Vantaan lentokentän matkustajasilloille. Lisäksi hankkeessa tehdään pieniä PCA-laitteiden edellyttämiä muutoksia, kuten päällysteiden korjaamista, aitojen siirtämistä ja maalausta.

Tämän lisäksi hankkeessa varustetaan neljä konepaikkaa kiinteällä maasähköyhteydellä AFIR-asetuksen vaatimusten mukaisesti. AFIR edellyttää, että suurilla lentoasemilla on tarjolla maasähköä, jotta ilma-alusten ei tarvitse pysäköitynä ollessaan käyttää kerosiinilla käyviä APU-moottoreita. Suomessa tämä vaatimus koskee Helsinki-Vantaan lentoasemaa, jossa maasähköä on tarjottava joko sähköverkosta tai paikan päällä tuotettuna ei-fossiililla energialähteillä vuoden 2029 loppuun mennessä. Lisäksi hankitaan viisi akkukäyttöistä maavirtalaitetta sekä kaksi latausasemaa, mikä mahdollistaa maasähkön tarjoamisen myös niillä konepaikoilla, joille kiinteän maasähkölaitteiston rakentaminen ei ole tarkoituksenmukaista. Maasähkön käyttöönotto edellyttää vähäisiä maankaivuutöitä kaapeloinnin toteuttamiseksi lentokentän alueella kiinteiden konepaikkojen läheisyydessä. Hankkeessa laajennetaan myös Helsinki-Vantaan lentoaseman uusiutuvan energian tuotantoa asentamalla aurinkopaneeleita nykyisen tuotannon läheisyyteen sekä hankkimalla akkuvarasto. PCA-laitteiden ja maasähkön käytön lisääminen kasvattaa lentokentän sähkönkulutusta, minkä vuoksi uusiutuvan energian kapasiteettia on tarpeen lisätä. Tämä mahdollistaa omavaraisemman ja tehokkaamman energiankäytön sekä vähentää riippuvuutta ulkopuolisesta sähköverkosta.

Finavia Oyj vastaa hankkeen kustannuksista 100 %. Hankkeen arvioitu kokonaiskustannus ajanjaksolla 07/2025–08/2028 on 18,75 M€. Hankkeelle haetaan CEF-tukea yhteensä 5,625 M€. Hanke rahoitetaan EU-tuella, omalla pääomalla ja Finnvera Oyj:n lainalla. Hankkeelle ei ole aiemmin haettu EU-tukea.

Plugit Finland Oy:n hakemus sähköisen liikenteen suuritehoisten latausasemien verkoston rakentamiseksi Suomeen (Plugit Net Megawatt Charging System, MCS)

Plugit Finland Oy hakee CEF-tukea Suomen ensimmäisen raskaalle ajoneuvoille suunnatun suuritehoisten latausasemien verkoston tekemiseen. Hanke koostuu neljästä raskaalle liikenteelle suunnatusta latausasemasta. Kussakin asemassa on neljä yli 1 megawatin tehoista MCS-latauspistoketta, joilla on 4 MW:n kokonaisteho, 4000 kVA:n sähköliittymä sekä 1250 kWh:n akkuvarasto. Hankkeen tavoitteena on luoda vahva suuritehoisten latausasemien verkosto ympäri Suomen, joka parantaa merkittävästi raskaiden sähköajoneuvojen latausinfrastruktuuria. Hankkeelle haetaan CEF-tukea prosentuaalisena tukena.

Hankkeen latausratkaisut ovat linjassa AFIR-asetuksen kanssa. Hankkeen tavoitteena on edistää EU:n ilmastotavoitteita kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi. Latausasemien strateginen sijoittuminen TEN-T-verkon keskeisten ydin- ja kattavan verkon teiden varsille parantaa sekä Suomen eri alueiden välisiä yhteyksiä, että rajat ylittäviä liikenneyhteyksiä Ruotsin, Norjan ja Baltian maiden kanssa.

Hanke on jaettu kolmeen päätyövaiheeseen, jossa ensimmäisessä varmistetaan megawattitehon MCS-latausasemien ostaminen ja suunnitelman mukainen toimitus. Toisessa vaiheessa varmistetaan synergisten elementtien eli sähköliittymän ja akkuvaraston (Battery Energy Storage System, BESS) tilaaminen ja hankinta latausasemien infran täydentämiseksi. Kolmannessa vaiheessa suoritetaan asemien sähköinfra-, maanrakennus- sekä asennustyöt, varmistaen latausaseman täysi toimivuus sekä käyttöönotto suunnitellusta aikataulussa. Projektin odotetaan valmistuvan 36 kuukauden kuluessa, jolloin kaikki suunnitellut latausasemat sekä niihin liittyvät synergiset elementit on otettu käyttöön ja asemat ovat täysin toiminnassa. Projektin budjetti kattaa latauslaitteiden ja niiden osien, sekä synergisten elementtien, eli sähköliittymien ja akkuvarastojen hankinnan, sekä latausasemien vaadittavat asennustyöt sekä käyttöönotot.

Plugit Finland Oy vastaa hankkeen kustannuksista 100 %. Hankkeen arvioitu kokonaiskustannus ajanjaksolla 06/2025–06/2028 on noin 8,137 M€. Hankkeelle haetaan CEF-tukea noin 2,128 M €. Hanke rahoitetaan EU-rahoituksella, rahoituslaitoksen lainalla, sekä omalla rahoituksella. Rahoitusehtojen vaatima laina neuvotellaan Finnveran kanssa. Hanke ei ole aiemmin saanut EU-tukea.

1. Esitys

Esitetään, että raha-asiainvaliokunta hyväksyisi muistiossa esitetyt hankkeet Suomen CEF-rahoitushakua koskeviksi hankkeiksi ja puoltaisi Suomen suostumuksen antamista hakemuksille.