

Komission ja korkean edustajan tiedonanto koskien sotilaallisen liikkuvuuden päivitettyä toimintasuunnitelmaa ja muut ajankohtaiset sotilaallisen liikkuvuuden asiat

Eduskuntatunnus

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Euroopan komissio ja unionin ulkoasioiden ja turvallisuuspolitiikan korkea edustaja antoivat 10.11.2022 yhteisen tiedonannon Euroopan parlamentille ja neuvostolle koskien sotilaallisen liikkuvuuden päivitettyä toimintasuunnitelmaa, Action plan on military mobility 2.0, (JOIN(2022) 48 final). Tiedonannossa tarkennetaan sotilaallista liikkuvuutta koskevia tavoitteita, toimia ja niiden tavoiteaikatauluja. Sotilaallisen liikkuvuuden päivitetty toimintasuunnitelma ohjaa sotilaallisen liikkuvuuden kehittämisen toimeenpanoa huomioiden strategisen kompassin antaman ohjauksen ja siinä asetetut tavoitteet.

Sotilaallisen liikkuvuuden kansallinen suunnitelma vuodelle 2023 on allekirjoitettu Puolustusministeriössä 5.1.2023. Suunnitelma on laadittu poikkihallinnollisessa yhteistyössä sotilaallisen liikkuvuuden kansallisen koordinaatioryhmän puitteissa. Ryhmä koordinoi ja valmistelelee Suomen kantoja sotilaalliseen liikkuvuuteen ja laatii vuosittain kansallisen suunnitelman. Suunnitelmassa kuvataan työn tavoitteet, työvaiheet ja kehitysnäkymät osakokonaisuuksittain.

EU:n puitteissa sotilaallisen liikkuvuuden tehostamista koskeva työ jatkuu edelleen Alan-komaiden johtamassa, pysyvään rakenteelliseen yhteistyöhön (PRY) liittyvässä sotilaallisen liikkuvuuden projektissa (*PESCO project Military Mobility*), Saksan johtamassa logistiikkakeskusverkkoprojektissa (*PESCO project Network of LogHubs*) sekä Euroopan puolustusvirasto EDA:n puitteissa toimivissa hankkeissa, kuten esimerkiksi rajanylityksiä koskevien lupamenettelyjen tehostamista koskevassa CBMP (*Optimizing Cross Border Movement Permission Procedures in Europe*) hankkeessa.

Suomi on allekirjoittanut CBMP -hankkeen maa- ja ilmaliikkuvuuden tekniset järjestelyasiakirjat sekä tukee aktiivisesti vastaavan meriliikkuvuutta koskevan teknisen järjestelyasiakirjan (CBMP Sea TA) käynnissä olevaa valmistelua. Meriliikkuvuutta koskeva järjestelyasiakirja on tavoitteena allekirjoittaa vuoden 2023 loppuun mennessä.

Euroopan unionin pysyvän rakenteellisen yhteistyön sotilaallisen liikkuvuuden projektiin hyväksyttiin keväällä 2021 kolmasmaajäseniksi Norja, Kanada ja Yhdysvallat. Turkki on ilmaissut huhtikuussa 2021 ja Iso-Britannia heinäkuussa 2022 halunsa liittyä projektin kolmasmaajäseneksi. Suomen ohella kaikki jäsenmaat ovat suhtautuneet myönteisesti Iso-Britannian kolmasmaajäsenyyteen ja tämänhetkisen suunnitelman mukaan liittymissopimusten allekirjoitusvalmius pyritään saavuttamaan maaliskuussa 2023. Suomi on Madridissa kesäkuussa allekirjoitetussa julkilausumassa yhdessä Ruotsin kanssa ilmaissut tukensa Turkin kolmasmaajäsenyyttä. Turkin kolmasmaajäsenyys ei ole toistaiseksi saanut kaikkien jäsenmaiden kannatusta.

Euroopan unionissa Sotilaallista liikkuvuutta koskevaa rahoitusta hallinnoidaan Verkojen Eurooppa –rahoitusvälineen (*Connecting Europe Facility, CEF*) kaksoiskäyttöhankkeisiin (TEN-T) osoitetun rahoituksen kautta. Vuoden 2021 hausta Suomelle myönnettiin 18,12 miljoonaa euroa kahdelle sotilaallisen liikkuvuuden CEF-hankkeelle. Meneillään on Suomen ja Ruotsin yhteishanke Laurila-Tornio-Haaparanta -radan sähköistämiseksi sekä Oritkarin kolmioraiteen rakentaminen Oulun satamaan. Vuoden 2022 hausta Suomelle myönnettiin 25,13 miljoonaa euroa Rissalan lentokentän tieyhteyksien parantamiseen valtatiellä 9.

Komissio on esittänyt, että vuoden 2023 hakukierroksen rahoitus kaksinkertaistettaisiin 660 miljoonaan euroon. Etupainotteisuuden seurauksena hankkeet pystyttäisiin saamaan nopeasti liikkeelle, mutta varoja ei jäisi tähän hakuprioriteettiin loppukaudelle 2024–2027. Vuoden 2023 CEF-liikennehaku avautuu toukokuussa 2023 ja sulkeutuu syyskuussa 2023. Komission informaation mukaan se harkitsee monivuotisen rahoituskehityksen (MFF) väliarvioinnissa kesällä 2023 tehtävän painopisteiden uudelleenarvioinnin yhteydessä sotilaallisen liikkuvuuden budjettimäärärahojen kasvattamista.

TEN-T-asetusuudistus on edelleen käynnissä. Neuvosto saavutti yleisnäkemyksen asetus ehdotuksesta liikenneministerineuvostossa joulukuussa 2022, mutta käsittely Euroopan parlamentissa on edelleen kesken. Ennakkotietojen mukaan trilogi-neuvottelut alkavat arviolta huhtikuussa 2023. Uusi asetus tulisi voimaan mahdollisesti aikaisintaan vuoden 2024 alusta. Komission heinäkuussa 2022 julkaiseman muutetun asetusehdotuksen johdosta rai-deleveyden muutosta koskeva selvitys on käynnistetty liikenne- ja viestintäministeriössä syksyllä 2022. Alustavan selvityksen määräaika on maaliskuussa 2023.

Suomi on allekirjoittanut Naton kanssa isäntämaatukea koskevan teknisen järjestelyasiakirjan (Nato HNS TA) toukokuussa 2022. Suomen ja Ruotsin välinen isäntämaatukea koskeva yhteisymmärryspöytäkirja (FISE HNS MOU) on allekirjoitettu kesäkuussa 2022. Isäntämaatuen kansallista toimintamallia on valmisteltu poikkihallinnollisesti usean vuoden ajan ja se on tarkoitus saattaa loppuun vuoden 2023 kuluessa.

Suomen kanta

Suomi tukee EU:n turvallisuus- ja puolustuspolitiikan vahvistamista maaliskuussa 2022 hyväksytyyn strategiseen kompassin mukaisesti. Strateginen kompassi sisältää tavoitteita yhteistyölle sotilaallisten suorituskykyjen kehittämiseksi, kriisinsietokyvyn vahvista-

miseksi, EU:n nopean toiminnan ja kriisinhallinnan tehostamiseksi, sotilaallisen liikkuvuuden parantamiseksi sekä EU:n yhteisen strategisen kulttuurin ja yhteistoimintakyvyn parantamiseksi. Sotilaallisen liikkuvuuden edistäminen vahvistaa Suomen puolustuskykyä ja tukee osallistumistamme kansainväliseen puolustusyhteistyöhön. Sotilaallisen liikkuvuuden edistäminen vahvistaa myös Naton puolustuskykyä ja pelotetta sekä Suomen puolustuskykyä tulevana liittokunnan jäsenenä.

Sotilaallisen liikkuvuuden kehittäminen on yksi Suomen ajamista EU-Nato-yhteistyön merkittävimmistä aloitteista.

Suomi tukee sotilaallisen liikkuvuuden edistämistä paitsi Euroopan unionissa, Natossa ja EU-Nato-yhteistyössä myös Nordefcon ja Pohjoisen ryhmän puitteissa sekä kahdenvälisesti erityisesti Ruotsin, Norjan ja Yhdysvaltojen kanssa. Sotilaallisen liikkuvuuden kahdenvälisen kehittämisen merkitys Yhdysvaltojen kanssa tulee kasvamaan valmisteilla olevan kahdenvälisen puolustusyhteistyösopimuksen (DCA) myötä.

Suomi pitää tärkeänä, että sotilaallista liikkuvuutta koskevien eri aloitteiden sisältö koordinoidaan.

Suomi tukee EU:n sotilaallisen liikkuvuuden päivitetyn toimintasuunnitelman (*Action plan on military mobility 2.0*) toimeenpanoa. Suomi pitää tarpeellisina suunnitelman sisältäviä lisätoimia, jotka tukevat entistä tiiviimmän sotilaallisen liikkuvuuden verkoston kehittämistä, reaktioaikojen lyhentämistä sekä entistä suorituskykyisemmän, turvallisemman ja kestävämmän liikenneinfrastruktuurin kehittämistä. Suomi pitää tarpeellisina suunnitelmaan lisättyjä uusia pilareja (*työlinjoja*) valmius ja häiriönsietokyky (*preparedness and resilience*) sekä kumppanuus (*partnerships*).

Suomi tukee uusien pilarien mukaisia toimia yhteiskäyttöisen liikenneinfrastruktuurin ja -järjestelmien häiriönsietokyvyn ja suojautumisen parantamiseksi kyberhyökkäyksiä ja hybridiuhkia vastaan, energiaturvallisuuden parantamista, resilienssin parantamista koskien ilmastonmuutosta sekä sotilaallista liikkuvuutta edistävien kumppanuksien sekä siihen liittyvän yhteistoiminnan ja liitettävyyden kehittämistä.

Suomi korostaa valmiuden, varautumisen ja huoltovarmuuden merkitystä sotilaallisen liikkuvuuden kehittämisessä. Sotilaallinen liikkuvuus parantaa myös sotilaallista huoltovarmuutta. Suomi on riippuvainen puolustusmateriaalin ja varaosien saatavuudesta ulkomailta.

Suomi tukee Iso-Britannian ja Turkin kolmasmaajäsenyyttä EU:n sotilaallisen liikkuvuuden PRY-projektissa (*PESCO project on Military Mobility*).

Suomi tukee Euroopan puolustusviraston EDA:n rajanylityksiä koskevien lupamenettelyjen tehostamista koskevaa (CBMP) hanketta sekä osallistuu aktiivisesti meriliikkuvuutta koskevan teknisen järjestelyasiakirjan (CBMP Sea TA) valmisteluun. Pinta- ja ilmaliikkuvuuden maahantulolupamenettelyjä koskevat tekniset järjestelyasiakirjat (CBMP SURFACE TA & CBMP AIR TA) ovat valmistuneet jo aiemmin.

Yleiseurooppalaisten liikenneverkkojen (TEN-T) toteuttamista tukeva Verkkojen Eurooppa-liikenneohjelman sotilaallisen liikkuvuuden kaksoiskäyttöhankehaku nähdään Suomen kannalta tärkeänä. Hakukohteiden tulee palvella sekä puolustushallinnon että

liikennesektorin TEN-T-verkolle kohdistuvia tarpeita. Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne 12) sekä sen toimeenpanoon liittyvä investointiohjelma, suunnitteluohjelma ja liikenneverkon strateginen tilannekuva määrittelevät ne liikenneinfrastruktuurin hankkeet, joiden pohjalta kansalliset talousarviovalmistelut tehdään. Liikenne- ja kuljetusjärjestelmän toimintavarmuus on taattava erilaisissa häiriötilanteissa. Suomen kannalta mm. häiriöt Itämeren liikenteessä voivat aiheuttaa voimakkaitakin kuljetusvirtojen ja -reittien muutoksia.

Suomi tukee digitalisaation hyödyntämistä sotilaallisen liikkuvuuden kehittämisessä sekä EU:n laajuista logistiikkatietoverkkoa koskevien yhteisten standardien kehittämistä. Suomen kannalta on tärkeää, että tietojärjestelmiä kehitetään kansainväliset standardit ja yhteentoimivuus huomioiden. EU:n sähköisiä rahtitietoja koskevan eFTI-sääntelyn kehitystyössä tulee huomioida sotilaallisen liikkuvuuden edellyttämät tullauksen ja logistiikan tietotarpeita koskevat vaatimukset.

Pääasiallinen sisältö

Sotilaallisen liikkuvuuden päivitetty toimintasuunnitelma (Action plan on military mobility 2.0)

Euroopan komissio ja unionin ulkoasioiden ja turvallisuuspolitiikan korkea edustaja antoivat 10.11.2022 yhteisen tiedonannon Euroopan parlamentille ja neuvostolle koskien sotilaallisen liikkuvuuden päivitettyä toimintasuunnitelmaa (JOIN(2022) 48 final). Päivitetty toimintasuunnitelma huomioi maaliskuussa 2022 vahvistetussa EU:n turvallisuus- ja puolustusyhteistyötä ohjaavassa strategisessa kompassissa todetun kiireellisen tarpeen vahvistaa merkittävästi asevoimien sotilaallista liikkuvuutta unionissa ja sen ulkopuolella:

“Russia’s military aggression against Ukraine has confirmed the urgent need to substantially enhance the military mobility of our armed forces within and beyond the Union.” In view of “new commitments with the aim to substantially enhance and invest in military mobility”, it called for an “ambitious, revised Action Plan by the end of 2022”. This Action Plan on Military Mobility 2.0 responds to this call.”

Strategisessa kompassissa todetaan tarve vahvistaa EU:n kykyä toimia erilaisissa kriisitilanteisiin aiempaa nopeammin ja päättäväisemmin sekä tahtotila kehittää EU:n nopean toiminnan kyky (EU Rapid Deployment Capacity), joka on mahdollista keskittää nopeasti erityyppisissä kriisitilanteissa. Kompassissa todetaan tarve sitoutua kasvattamaan sotilaalliseen liikkuvuuden kehittämiseen liittyviä investointeja sekä tarve kehittää sotilaallista liikkuvuutta mm:

- Vahvistamalla EU – Nato strategista kumppanuutta ja kahdenvälisiä kumppanuuksia erityisesti sotilaallisen liikkuvuuden kehittämisessä.
- Vahvistamalla kaksikäyttöistä liikenneinfrastruktuuria mahdollistamaan laajamittaiset joukkojen ja materiaalin nopeat siirrot.
- Harmonisoimalla rajanylittämisiin liittyvät menettelytavat 2025 mennessä.
- Kiihdyttämällä kaksoiskäyttöinfrastruktuurihankkeiden toimeenpanoa.
- Huomioimalla uusimman teknologian, kuten esimerkiksi tekoälyn mahdollisuudet, ilma- ja merikuljetuskyky, energiatehokkuus ja kybersietoisuuden kasvattaminen.

Toimintasuunnitelman johdannossa todetaan, että jäsenvaltioiden Ukrainan sodan yhteydessä saamat kokemukset osoittavat, että unioni on edistynyt sotilaallisessa liikkuvuudessa. Epätavallisten olosuhteiden vuoksi jäsenvaltiot ovat usein olleet valmiita tekemään poikkeuksia ja ratkaisemaan ongelmia tapauskohtaisesti kansallisten rajoituksiensa poistamiseksi, mutta myös ongelmia on tullut esiin. Näistä esimerkkinä on rautatiejärjestelmien erot EU:n jäsenvaltioiden ja Ukrainan välillä ja myös Euroopan unionin sisällä, mikä on haitannut optimaalisten kuljetusratkaisujen hyödyntämistä. Samassa yhteydessä on tullut ilmi myös voimakas riippuvuus siviilialihankkijoiden tarjoamista kuljetusratkaisuista.

Päivitetty toimintatoimintasuunnitelma asettaa sotilaallisen liikkuvuuden kehittämiseksi strategisen kompassin ohjauksen mukaisesti kunnianhimoiset tavoitteet. Suunnitelmaan sisältyy lisätoimia, jotka tukevat entistä tiiviimmän sotilaallisen liikkuvuuden verkoston kehittämistä, reaktioaikojen lyhentämistä sekä entistä suorituskykyisemmän, turvallisemman ja kestävämmän liikenneinfrastruktuurin kehittämistä:

“Building on the progress made since the military mobility initiative was launched in 2017, this new Action Plan opens the next chapter of work on military mobility for the period 2022-2026. Enlarged in scope and proposing additional measures, it will contribute to a well-connected military mobility network, with shorter reaction times and capable, secure, sustainable and resilient transport infrastructure and capabilities.”

Suunnitelman mukaan liikenneinfrastruktuuria on kehitettävä nopeaksi ja tehokkaasti mahdollistamaan tarvittaessa suurten joukkokokonaisuuksien siirrot. Kehittämisessä tulee huomioida raskaan ja ylipitkän sotilasmateriaalin kuljetukset sekä polttoaineiden toimitusketjulle asetettavat vaatimukset. Suunnitelman mukaan kansallisten menettelytapojen yhdenmukaistamista, yksinkertaistamista ja prosessien digitalisointia jatketaan. Tavoitteiden todetaan olevan linjassa marraskuussa 2020 julkaistussa CARD-raportissa (*Coordinated Annual Report on Defence*) todettujen suositusten kanssa.

Toimintasuunnitelmassa keskitytään tarpeeseen kehittää yhteyksiltään tiivis sotilaallisen liikkuvuuden verkko, joka koostuu:

- Multimodaaliliikennekäytävistä, kuten maanteistä, rautateistä, lentoreiteistä ja sisävesiväylistä, joissa on sotilaskuljetuksiin soveltuvaa kaksikäyttöistä liikenneinfrastruktuuria.
- Liikenteen solmukohdista ja logistiikkakeskuksista, jotka mahdollistavat tarvittavan isäntä- ja kauttakulkuvaltion tuen ja ylläpidon, joilla helpotetaan joukkojen ja materiaalin toimintavalmiuteen saattamista
- Yhdenmukaistetuista säännöistä, määräyksistä ja menettelyistä sekä digitalisoiduista hallinnollisista järjestelyistä.
- Siviili- ja sotilaskäyttöön tarkoitettujen kuljetus- ja logistiikkavalmiuksien paremmasta kestävydestä, häiriönsietokyvystä ja valmiudesta.

Suunnitelmassa tunnistetut toimenpidetarpeet on jaoteltu neljään pilariin (työlinjaan): multimodaalikäytävät ja logistiikkakeskukset (*multi-model corridors and logistical hubs*), sääntelyyn liittyvät tukitoimenpiteet (*regulatory support measures*), häiriönsietokyky ja valmius (*resilience and preparedness*) sekä kumppanuudet (*partnerships*). Työlinjoista kaksi ensin mainittua sisältyivät myös aiempaan toimintasuunnitelmaan ja kaksi jälkimmäistä ovat uusia.

Päivitetyn toimintasuunnitelman keskeisenä työlinjana on edelleen monikäyttöiset multimodaaliset liikennekäytävät ja logistiikkakeskukset. Sotilaallisen liikkuvuuden keskiössä on tarve parantaa kaksikäyttöistä liikenneinfrastruktuuria koko sotilaallisen liikkuvuuden verkossa, joka muodostuu logistiikkakeskusten yhdistämistä multimodaalisista kuljetusreiteistä siten, että myös raskaat ja laajamittaiset sotilaskuljetukset voivat käyttää verkkoa lyhyelläkin varoitusajalla. EU:n jäsenvaltiot käyttävät pääosin samaa liikenneinfrastruktuuria sekä siviili- että sotilastarkoituksissa tapahtuvaan liikkumiseen ja kuljetuksiin. Kaksikäyttöisen liikenneinfrastruktuurin vahvistaminen Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) kaikissa osissa edellyttää sen vuoksi multimodaalisten liikennekäytävien ja liikenteen solmukohtien kehittämistä. Näin ollen kaksikäyttöisen liikenneinfrastruktuurin kehittäminen Verkkojen Eurooppa -välineestä myönnettävän yhteisrahoituksen avulla on edelleen toimintasuunnitelman olennainen pilari.

Toimintasuunnitelmassa jäsenvaltioita kehoitetaan ylläpitämään ja kehittämään kansallista sotilaallisen liikkuvuuden yhteyspisteiden verkostoa sekä laatimaan ja toimittamaan ehdotuksia kaikilla liikenteen aloilla toteutettavista kaksikäyttöisistä infrastruktuurihankkeista Verkkojen Eurooppa -välineen (*Connecting Europe Facility, CEF*) mukaisesti ja erityisesti tekemään toimenpiteitä, joissa kiinnitetään huomiota myös ilmastotoimiin ja energiaturvallisuuden parantamiseen.

Toimintasuunnitelman mukaan soveltamisalaa olisi laajennettava kattamaan myös polttoaineiden toimitusketjun infrastruktuuri. Fossiilista polttoaineista riippuvuuden vähentäminen myös sotilaallisen liikkuvuuden osalta nähdään olevan EU:n geostrategisen edun mukaista. Jäsenmaita pyydetään myös tutkimaan energiatehokkuuteen liittyviä synergioita kansallisissa strategioissaan, joilla parannetaan asevoimien valmistautumista ilmastomuutokseen.

Toimintasuunnitelman mukaan vuonna 2020 päivitetyn puuteanalyysin perusteella on arvioitava, missä määrin EU:n sotilaallinen liikenneverkko ja fyysinen infrastruktuuri käytännössä täyttävät sotilaalliset vaatimukset. Jäsenmaita pyydetään lisäksi esittämään vuoden 2023 puoliväliin mennessä kansalliset arvionsa fyysisten verkkojen kyvystä täyttää sotilaallisissa vaatimuksissa määritetyt infrastruktuuria koskevat vaatimukset.

Toimintasuunnitelman toisella Säätelyyn liittyvät tukitoimenpiteet (*regulatory support measures*) –työlinjalla jatketaan jäsenvaltioiden menettelytapojen, kuten esimerkiksi rajojen ylittämistä koskevien lupamenettelyjen, yhdenmukaistamista ja hallinnollisten prosessien digitalisointia. Toimenpiteissä tulee edelleen kunnioittaa EU:n jäsenvaltioiden suvereniteettia. Kansallisten logistiikkajärjestelmien ja prosessien eroavaisuuksien todetaan olevan suuri haaste ja tästä syystä EDA tukee EU:n laajuisista tietoverkkoa koskevien standardien kehittämistä.

Uuden resilienssi ja valmius (*resilience and preparedness*) -työlinjan tarkoituksena on arvioida sotilaalliseen liikkuvuuteen liittyviä uhkia, riskejä ja kehittämistarpeita sekä parantaa varautumista kyberhyökkäyksiin, hybridiuhkiin ja ilmastomuutokseen. Työlinjalla pyritään parantamaan sotilaallisen liikkuvuuden ja sotilaallisen infrastruktuurin energiaturvallisuutta huomioiden vihreä siirtymä ja tarve vähentää riippuvuutta fossiilisista polttoaineista. Työlinjalla selvitetään myös strategisen kuljetuskyvyn parantamista sekä avaruudellisten järjestelmien ja harjoitusten hyödyntämistä sotilaallisen liikkuvuuden kehittämisessä.

Hyvin toimivan sotilaallisen liikkuvuuden verkon on kyettävä selviytymään muun muassa kyberuhkista, ilmastonmuutoksesta ja muista hybridiuhkista, jotka voivat kohdistua asevoimien käyttämän liikennejärjestelmän kriittisiin solmukohtiin. Näin ollen prosessien ja menettelyjen digitalisointi, mukaan lukien tarvittava siviili- ja sotilasyhteistyö, edellyttää viestintä- ja tietojärjestelmien suojan tehostamista kyberuhkia vastaan.

Suunnitelman mukaan EU:n on tunnistettava logistisen kapasiteettinsa puutteet esimerkiksi maa-, meri- ja ilmakuljetusvalmiuksissa sekä parannettava mm. ylimittaisen tai erikoisrahdin strategisia ilmakuljetusvalmiuksia. Lisäksi on kyettävä ottaman käyttöön menettelyjä, joiden avulla EU:n tasolla tunnustetussa turvallisuuskriisitilanteessa asevoimat voivat saada etuoikeuden käyttää liikenneinfrastruktuuria, kuljetuskapasiteettia ja –reittejä.

Uuden kumppanuus (*partnerships*) –työlinjan tarkoituksena on vahvistaa dialogia, yhteistoimintaa ja liitettävyyttä laajasti eri kumppanitahojen kanssa. Kumppanuus Naton kanssa on olennainen osa toimintasuunnitelmaa. Tavoitteena on varmistaa johdonmukainen lähestymistapa ja synergiat EU:n ja Naton välillä ja puuttua tehokkaasti olemassa oleviin esteisiin, myös oikeudellisiin sekä infrastruktuuriin ja menettelyihin liittyviin.

Suunnitelmassa todetaan Ukrainan sodan nostaneen esiin uusia kysymyksiä tarpeesta yhdistää kuljetusreitit naapurimaiden ja –alueiden välillä. Tähän liittyen toimintasuunnitelmassa mukaan komission yksiköt ja EUH tutkivat mahdollisuuksia liittää jäsenvaltioiden pääasialliset kuljetusreitit entistä kiinteämmin erityisesti Ukrainaan ja Moldovaan.

Suunnitelmaan on kirjattu työlinjoittain eriteltynä lukuisia tavoitteiden edellyttämiä toimenpiteitä EU-tasolla sekä toimenpidesuosituksia jäsenmaille.

EU-tasolla tehtäviä toimia ovat mm:

- EUH yhdessä komission palvelujen ja EDA:n kanssa jatkaa strukturoitua sotilaallista liikkuvuutta koskevaa dialogia Naton kanssa koherenssin varmistamiseksi eri työlinjoilla.
- EÜH ja komission palvelut tutkivat pääliikenneväylien kaksikäyttöisyyden kehittämismahdollisuuksia, jotka parantaisivat EU-maiden liikenneyhteyksiä avainkumppanimaihin, erityisesti Ukrainaan ja Moldovaan.
- EDA tutkii vuoteen 2023 mennessä mahdollisuutta mukauttaa ylimittaisen rahdin siviilikuljetuskalusto sotilaallisiin tarkoituksiin.
- Komissio arvioi osana MFF väliarviointia tarvetta CEF- välineen sotilaallisen liikkuvuuden rahoituksen kasvattamiseen.
- Komissio määrittelee Euroopan puolustusrahaston (EDF) työohjelmissa aiheita, jotka parantavat sotilaallista liikkuvuutta.
- EDA laatii vuoteen 2024 mennessä mallin EU:n laajuisesta logistiikkatietoverkosta, joka mahdollistaa logistiikkatietojen vaihdon eri osallistujien välillä.
- Komission yksiköt, EDA ja EUH tutkivat kiireellisiä toimenpiteitä, joilla asevoimille annettaisiin tarvittaessa etuoikeus käyttää liikenneinfrastruktuuria, kuljetusvalmiuksia ja kuljetusreittejä, kun käynnissä on EU:n tasolla tunnustettu kriisitilanne.

Jäsenmaita suositellaan mm:

- Tekemään ehdotuksia sotilaallista liikkuvuutta edistävästä kaksikäyttöisen infrastruktuurin hankkeista huomioiden Verkkojen eurooppa -välineen prioriteetit.

- Laatimaan vuoden 2023 puoliväliin mennessä kansallisen arvion miten fyysiset liikenneverkot ja niiden infrastruktuuri vastaavat sotilaallisiin vaatimuksiin.
- Pyrkimään vuoden 2023 loppuun mennessä saamaan aikaan energiatehokkuuteen liittyviä synergioita kansallisissa strategioissaan, joilla parannetaan asevoimien valmistautumista ilmastonmuutokseen
- Saavuttamaan 2023 kuluessa tavoite sotilasjoukkojen ja -materiaalin rajanylitystä koskevien lupien käsittelemiseksi viiden työpäivän kuluessa ja tutkimaan mahdollisuuksia lyhentää tätä määräaika nopean toiminnan yksiköiden osalta kolmeen työpäivään.
- Varmistamaan EDAn työn pohjalta tulevien digitaalisten prosessien ja menettelyjen kyberuhkien sietokyky.

Suunnitelman toteutumista koskeva ensimmäinen seurantaraportti tullaan julkaisemaan marraskuussa 2023.

Nato liittoutumisen vaikutuksista sotilaalliseen liikkuvuuteen

Suomi ja Ruotsi hakivat puolustusliitto Naton jäsenyyttä 17.5.2022 ja hallitus antoi 5.12.2022 eduskunnalle esityksen Pohjois-Atlantin sopimuksen sekä Pohjois-Atlantin liiton, kansallisten edustajien ja kansainvälisen henkilöstön asemasta tehdyn sopimuksen hyväksymiseksi ja voimaansaattamiseksi. Pohjois-Atlantin sopimus sitoo Naton jäsenvaltiot yhteistyöhön ja keskinäiseen avunantoon tilanteessa, jossa yhteen tai useampaan jäsenvaltioon kohdistuu aseellinen hyökkäys.

Pohjois-Atlantin liiton yhteinen puolustus edellyttää joukkovahvistusten ja materiaalin tehokasta perille saamista ja operointia kohdealueella asettaen vaatimuksia sekä lupamennettelyille, konkreettiselle liikenneinfrastruktuurille että isäntämaatukitoimille. Sotilaallinen liikkuvuus on edellytyksenä Naton suorituskykyjen ja joukkojen käytettävyydelle ja siten välttämätön edellytys yhteisen puolustuksen toimeenpanolle. Sotilaallisen liikkuvuuden edistäminen vahvistaa Naton puolustuskykyä ja pelotetta sekä myös Suomen puolustuskykyä tulevana liittokunnan jäsenenä.

Suomi tulee jäsenenä osallistumaan täysimääräisesti Naton työhön joukkojen ja kaluston liikkuvuuden parantamiseksi sekä muiden yhteisen puolustuksen toimeenpanoedellytysten kehittämiseksi. Liittoutumisen myötä muodostuvia uusia sotilaallista liikkuvuutta koskevia tarpeita ja vaatimuksia on arvioitava laaja-alaisesti ja ennakoivasti osana Naton puolustussuunnitteluprosessia (*NATO Defence Planning Process, NDPP*), johon Suomi osallistuu jo tarkkailijajäsenenä, ja jäsenyyden toteuduttua osana operatiivista suunnittelua. Uusia vaatimuksia ja tavoitteita voidaan tunnistaa myös Naton kriisivastejärjestelmän (*Nato Crisis Response System, NCRS*) suunnittelun kautta.

Uudet vaatimukset voivat liittyä mm. Suomelle NDPP-prosessin myötä määritettävien Naton yhteisiin suorituskykyihin kuuluvien joukkojen keskittämiseen tai operointiin Suomen ulkopuolelle tai alueellisen operatiivisen tarpeen mukaisen operointikyvyn luomiseen Naton yhteisten suorituskykyjen joukoille tai liittolaismaiden muille joukoille Suomessa.

Sotilaallista liikkuvuutta ja isäntämaatukea koskevia asioita tullee tarkasteltavaksi myös Nato SOFA (*Nato Standing of Forces Agreement*) –sopimusta laadittaessa. Suomi on si-

toutunut voimaansaattamaan Nato SOFA –sopimuksen vuoden kuluessa jäsenyyden alkamisesta. Nato SOFA –sopimusta koskevaa valmistelutyötä ollaan parhaillaan käynnistämässä.

Sotilaallisen liikkuvuuden tarpeita ja vaatimuksia tullaan arvioimaan laaja-alaisesti ja ennakkoivasti huomioiden mm. infrastruktuuria koskevien rakentamishankkeiden toimeenpanon vaatima aika sekä mahdollisuudet hyödyntää kollektiivisia rahoitusmekanismeja, kuten esimerkiksi EU:n Verkkojen Eurooppa välineen (CEF) kaksoiskäyttöhankeisiin osoitettu rahoitus ja Naton turvallisuusinvestointiohjelmaa (*Nato Security Investment Program, NSIP*).

Ajankohtaista isäntämaatuen käytännön valmiuksien kehittämisen osalta

Suomi on allekirjoittanut Naton isäntämaatukea koskevan teknisen järjestelyasiakirjan (NATO HNS TA) toukokuussa 2022. Naton HNS yhteisymmärryspöytäkirja allekirjoitettiin vuonna 2014. Suomen ja Ruotsin välinen isäntämaatukea koskeva yhteisymmärryspöytäkirja (FISE HNS MOU) allekirjoitettiin kesäkuussa 2022. Kaikki kolme asiakirjaa ovat tärkeä osa isäntämaatuen sopimusjärjestelyiden ja käytännön valmiuksien kehittämistä.

Suomen ja Ruotsin isäntämaatukijärjestelyjä koskevaa työtä jatketaan 2023. Vastavuoroisia liittymisiä (NATO HNS MOU) yhteisymmärryspöytäkirjoihin pyritään jatkamaan. Samoin tarkastellaan jäsenmaiden liittymistä Nato HNS TA-asiakirjaan. Lisäksi arvioidaan Suomen Nato-jäsenyyden ja Naton isäntämaatukijärjestelyiden kehittämisen vaikutuksia.

Isäntämaatuen kansallista toimintamallia on valmisteltu poikkihallinnollisesti usean vuoden ajan. Valmistelu on tarkoitus saattaa loppuun vuoden 2023 kuluessa. Puolustusvoimien sisäisen ohjeen valmistelua on jatkettu, siinä tullaan huomioimaan vuoden 2022 kokemukset ja se määrä ottaa käyttöön kansallisen toimintamallin käyttöönoton jälkeen.

Ajankohtaista rajanylityksiä koskevien lupamenettelyjen tehostamisesta

Kesäkuun 2018 neuvoston turvallisuutta ja puolustusta koskevissa päätelmissä linjattiin ja niitä seuranneissa kesäkuun Eurooppa-neuvoston päätelmissä peräänkuulutettiin toimenpiteitä, joita jäsenvaltioiden tulee sotilaallisen liikkuvuuden osalta toteuttaa vuoteen 2024 mennessä. Neuvoston päätelmien mukaisesti EU-maiden tulisi nopeuttaa rajanylitysmenettelyitä ja pyrkiä rajanylityslupien käsittelemiseen viiden työpäivän kuluessa.

Aluevalvonnasta annetun valtioneuvoston asetuksen (971/2000) mukaan hakijavaltion sotilaan, sotilasosaston, sotilasajoneuvon, valtionilma-aluksen ja valtionaluksen Suomen alueelle tuloa koskeva lupahakemus toimitetaan Pääesikunnalle viimeistään kuusi työpäivää ennen suunniteltua Suomen alueelle saapumista. Asetusmuutosta, jolla edellä mainittu kuuden työpäivän käsittelyaika lyhennettäisiin viiteen työpäivään, on valmisteltu mutta toistaiseksi se on jäänyt hallinnonalan kiireellisempien lakiuudistusten vuoksi odottamaan. Käytännön esteitä käsittelyajan lyhentämiselle ei ole, ja yhdenmukaiset menettelytavat Euroopan maiden kesken ovat lupaviranomaisen näkökulmasta perustellut.

Suomen Nato-jäsenyyden myötä on arvioitava myös muut aluevalvontalainsäädäntöä koskevat muutostarpeet koskien esimerkiksi toistuvaan maahantuloon oikeuttavia lupia ja

lisääntyvää kansainvälistä operatiivista yhteistoimintaa. Suomen liittyessä Natoon toistuvaan maahantuloon oikeuttava lupa on tarpeellista myöntää aiemmin kirjattujen Euroopan talousalueeseen kuuluvien valtioiden tai Schengenin säännöstöä soveltavien valtioiden lisäksi myös kaikille Nato-jäsenmaille. Nato-jäsenmaiden lisäämisellä toistuvaan maahantuloon oikeutettujen maiden joukkoon yksinkertaistettaisiin lupamenettelyjä ja vähennettäisiin lupahallinnon työmäärää niiden maiden osalta, joiden kanssa Suomi tekee tiivistä puolustusyhteistyötä. Pääosa Nato-jäsenmaista kuuluu jo aiemmin toistuvaan maahantuloon oikeuttavan luvan piiriin ETA-jäsenyyden tai Schengen-säännöstön soveltamisen kautta.

Euroopan puolustusviraston EDA:n johtamassa CBMP-hankkeessa (*Optimizing Cross Border Movement Permission Procedures in Europe*) hankkeessa pyritään yhdenmukaistamaan ja yksinkertaistamaan rajanylitystä koskevia lupamenettelyjä.

Puolustusministeriö allekirjoitti 15.11.2021 pinta- ja ilmaliikkuvuuden maahantulolupamenettelyjä koskevat tekniset järjestelyasiakirjat (CBMP SURFACE TA & CBMP AIR TA).

Pintaliikkuvuuden (Surface TA) teknisen järjestelyasiakirjan ovat allekirjoittaneet seuraavat EDA-maat: AT, BE, BG, HR, CY, CZ, EE, FI, FR, DE, EL, HU, IT, LV, LT, LU, NL, NO, PL, PT, RO, SK ja ES. Slovenian odotetaan allekirjoittavan asiakirjan lähiaikoina. Ruotsi on kansallisen lainsäädännön uudistamishaasteisiin vedoten ilmoittanut jättäytyvänsä toistaiseksi pois.

Ilmaliikkuvuuden (Air TA) teknisen järjestelyasiakirjan ovat allekirjoittaneet seuraavat EDA-maat: AT, BE, BG, HR, CY, CZ, EE, FI, FR, DE, EL, IT, LV, LT, LU, NL, NO, PL, PT, RO, SK ja ES. Slovenian odotetaan allekirjoittavan asiakirjan lähiaikoina. Ruotsi ja Unkari ovat ilmoittaneet jättäytyvänsä toistaiseksi pois.

CBMP-hankkeessa on aloitettu meriliikkuvuuden teknisen järjestelyasiakirjan (CBMP SEA TA) valmistelu. CBMP SEA TA:n luonnos on tarkoitus saada valmiiksi 2023 vuoden loppuun mennessä.

Valtionilma-alusten osalta Suomi on liittynyt EDA:n DIC TA (*Diplomatic Clearance Technical Arrangement*) -menettelyn option 2. Lisäksi Suomi voi myöntää ETA/Schengen-maille vuosilupia hakemuksesta. Vuosiluvan piirissä olevilta valtion ja sotilasilma-aluksilta edellytetään kahden vuorokauden notifikaatiota ennen suunniteltua Suomen alueille saapumista.

Nordefco-yhteistyön puitteissa on Pohjoismaiden puolustusministeriöiden kesken laadittu Easy Access –yhteisymmärryspöytäkirja (*Memorandum of Understanding on the Establishment of an Easy Access Framework Applicable in Peacetime*) vuonna 2016 sekä kansalliset toimeenpanoasiakirjat.

Ajankohtaista Verkkojen Eurooppa -välineen sotilaallisen liikkuvuuden hankekokonaisuudesta

Heinäkuussa 2021 hyväksytty CEF-2 -asetus ((EU) 2021/1153)) sisältää ensimmäistä kertaa sotilaallisen liikkuvuuden ohjelmakokonaisuuden, johon on osoitettu 1,69 miljardia euroa vuosille 2021-2027 (1,5 miljardia vuoden 2018 hinnoissa). CEF-tukea voidaan myöntää liikennesektorin sotilaallisen liikkuvuuden hankkeisiin, jotka palvelevat sekä

sotilaallisen liikkuvuuden että liikenteen siviili-infrastruktuurin tarpeita perustuen Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon, TEN-T. Sotilaallisen liikkuvuuden CEF-hankkeisiin voidaan myöntää rahoitusta, jotta erot siviili- ja sotilaskäyttöön tarkoitettun infrastruktuurin osalta saadaan poistetuksi. Tätä on kuvattu erillisellä kriteeristöllä sotilas-siviili-infrastruktuurivaatimuksia koskevassa asetuksessa (EU) 2021/1328.

Suomi on saanut CEF:n vuosien 2021 ja 2022 sotilaallisen liikkuvuuden hauista yhteensä 43,25 miljoonaa euroa kolmelle hankkeelle. Päätökset ensimmäisestä v. 2021 sotilaallisen liikkuvuuden hausta saatiin 7.4.2022, jolloin Suomelle myönnettiin 18,12 miljoonaa euroa kahdelle sotilaallisen liikkuvuuden CEF-hankkeelle. Yhteensä rahoitusta jaettiin 339 miljoonaa euroa. Meneillään on Suomen ja Ruotsin yhteishanke Laurila-Tornio-Haaparanta -radan sähköistämiseksi sekä Oritkarin kolmioraitteen rakentaminen Oulun satamaan. Suomi sai joulukuussa vuoden 2022 hausta rahoituksen Rissalan lentokentän tieyhteyksien parantamiseen valtatiellä 9, yhteensä 25,13 miljoonaa euroa.

CEF2 -asetusta täydentävässä liikenteen vuosien 2021-2023 monivuotisessa työohjelmassa sotilaallisen liikkuvuuden hakuprioriteettiin osoitettiin 330 miljoonaa euroa vuosien 2021, 2022 ja 2023 hakukierroksille. Ukrainan sodan ja Euroopan muuttuneen turvallisuuspoliittisen tilanteen johdosta komissio päätti aikaistaa vuoden 2022 hakukierrosta ja esitti samalla, että hakuun allokoitua rahoitusta lisättäisiin käyttäen hyväkseen työohjelman joustavuuslauseketta, joka mahdollistaa 20 prosentin lisäyksen työohjelman kehyksen puitteissa v. 2021-2027. Tämän mukaisesti komissio esitti, että sotilaalliseen liikkuvuuteen siirrettäisiin v. 2022 ja 2023 hakuihin kumpanakin vuonna 330 M€ lisää. CEF-liikennekomitean kokouksessa 20.12.2022 komission esitys vuoden 2022 haun osalta hyväksyttiin ja 35 hankkeelle myönnettiin yhteensä 616 miljoonaa euroa.

Komissio on esittänyt, että vuoden 2023 hakukierros toteutettaisiin samalla periaatteella ja rahoitus kaksinkertaistettaisiin 660 miljoonaan euroon. Etupainotteisuuden seurauksena hankkeet pystyttäisiin saamaan nopeasti liikkeelle, mutta varoja ei jäisi tähän hakuprioriteettiin loppukaudelle 2024-2027. Hankkeiden kansallinen rahoitus tulee varmistaa ennen tukihakemuksen jättämistä. Hankehakemusten laatimisesta vastaa valtion väyläomaisuuden osalta Väylävirasto yhteistyössä Puolustusvoimien kanssa, mutta myös muut toimijat, kuten satamat tai lentokenttätoimijat, voivat hakea rahoitusta. Kansallisesti hakemuksia on valmisteltu puolustushallinnon ja liikenneviranomaisten yhteistyönä. Vuoden 2023 CEF-liikennehaku avautuu toukokuussa 2023, ja haku sulkeutuu syyskuussa 2023. Komission informaation mukaan se harkitsee monivuotisen rahoituskehiksen (MFF) väliarvioinnissa kesällä 2023 tehtävän painopisteiden uudelleenarvioinnin yhteydessä sotilaallisen liikkuvuuden budjettimäärärahojen kasvattamista.

Muuta ajankohtaista sotilaallisessa liikkuvuudessa

Pohjoismaisen puolustusyhteistyön (NORDEF) puitteissa on laadittu sotilaalliseen liikkuvuuteen liittyvä yhteisymmärryspöytäkirja. Myös muun muassa ns. Pohjoisen ryhmän (*Northern Group*) kokouksissa on sotilaallinen liikkuvuus ollut käsiteltävänä aiheena.

Eduskunnan käsittelyssä on hallituksen esitys laiksi vaarallisten aineiden kuljetuksesta ja siihen liittyviksi laeiksi (HE 220/2021 vp), jota on täydentänyt (HE 231/2022 vp). Esityksen mukaisesti uuden kansallisen VAK-lain on tarkoitus koskea vain vaarallisten ai-

neiden siviilikuljetuksia. Puolustusministeriö perusti 31.3.2021 työryhmän, jonka tehtävänä on selvittää Puolustusvoimien vaarallisten aineiden kuljetusta koskevien säännösten nykytila ja valmistella ehdotus tarvittaviksi säädöksiksi hallituksen esityksen muotoon.

EU:ssa on luotu tullauslomake 302 sotilaallisen toiminnan yhteydessä siirrettävien tai käytettävien tavaroiden tullauksen yksinkertaistamiseksi ja helpottamiseksi. Euroopan puolustusvirasto on käynnistänyt hankkeen, jonka tarkoituksena on selvittää sotilaalliseen toimintaan liittyvien tullimenettelyiden digitalisoimista sekä tietojen hyödyntämistä tullin järjestelmissä.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

Toimintasuunnitelman sisältävä tiedonanto ei ole oikeudellisesti sitova, eikä sillä näin ollen ole varsinaista oikeusperustaa. Tiedonannossa kuvattuja toimenpiteitä on EU:n tasolla toteutettu, ja tullaan toteuttamaan, erityisesti seuraavien perussopimusten määräysten nojalla: SEU 42 artiklan 6 kohta, SEU 45 ja 46 artiklat sekä SEUT 171 artikla.

Lisäksi toimintasuunnitelman kannalta merkityksellisiä ovat etenkin neuvoston päätös (YUTP) 2015/1835 puolustusvirasto EDA:n perussäännöstä sekä neuvoston päätökset (YUTP) 2017/2315 ja (YUTP) 2020/1639 pysyvästä rakenteellisesta yhteistyöstä ja kolmansien valtioiden osallistumisesta siihen.

Käsittely Euroopan parlamentissa

Parlamenttikäsittelystä ei ole vielä saatavilla tietoa.

Kansallinen valmistelu

Suomen sotilaallisen liikkuvuuden kansallinen tavoitetila pohjautuu EU-ministerivaliokunnassa linjattuihin Suomen kantoihin (E 6/2018 vp, UTP 5/2018 vp, EJ 17/2018 vp E 67/2018 vp, EJ 10/2019 vp, UTP 32/2021 vp).

Puolustusjaoston kirjallinen menettely 6.-9.2.2023.

EU-ministerivaliokunta linjaa Suomen kannoista liittyen sotilaallisen liikkuvuuden kysymyksiin Euroopan unionissa. Muodostettaessa kantaa merkittäviin ulko- ja turvallisuuspoliittisiin unioniasioihin valtioneuvoston tulee kuitenkin toimia läheisessä yhteistyössä tasavallan presidentin kanssa Suomen ulkopolitiikan yhtenäisyyden ja johdonmukaisuuden turvaamiseksi.

Kansallinen sotilaallisen liikkuvuuden koordinaatioryhmä (LVM, PLM, SM, STM, TEM, UM, VM, VNK sekä Huoltovarmuuskeskus, Pääesikunta, Rajavartiolaitos, Trafficom, Tulli ja Väylävirasto) käsittelee sotilaallisen liikkuvuuden kysymyksiä poikkiallinnollisesti ja valmistelee vuosittain sotilaallisen liikkuvuuden kansallisen suunnitelman.

Eduskuntakäsittely

Eduskuntaa on aiemmin informoitu E-kirjeillä: E 6/2018 vp, 30.1.2018; EJ 17/2018 vp, 12.6.2018; E 67/2018 vp 3.7.2018; EJ 10/2019 vp, 3.7.2019. UTP 32/2021 vp, 20.10.2021.

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

Sotilaallisen liikkuvuuden hankkeilla ei ole vaikutusta Ahvenanmaan demilitarisoituun ja neutralisoituun asemaan.

Taloudelliset vaikutukset

Koordinaatioryhmä on arvioinut työlinjoittain sotilaallisen liikkuvuuden vaikutuksia, ml. taloudelliset vaikutukset ja viranomaisvaikutukset. Arviointityössä tunnistettiin, että hankkeiden vaikutukset voivat olla erilaisia pitkällä aikajänteellä tarkasteltuina, ja että niillä voi olla taloudellisten vaikutusten lisäksi vaikutusta myös toimintaan ja toimintatapoihin.

Useiden työlinjojen on todettu, että sotilaallisen liikkuvuuden hankkeiden myötä syntyvät hallinnonalojen sisäiset, poikkihallinnolliset sekä kansainväliset järjestelyt vähentävät hallinnollista työkuormaa ja että työmäärän väheneminen voi tuoda myös työaikakustannuksellisia säästöjä.

Suunnitteilla oleva EDF Digitalisation -hanke sotilaallisen liikkuvuuden maahantuloon liittyvien toimintojen digitalisoimiseksi toteutuessaan vähentänee välillisiä kustannuksia. Maahantuloon liittyvien järjestelyiden digitalisointi tulee vähentämään byrokratiaa ja siten tuottamaan kustannussäästöjä. Mikäli hankkeeseen päätetään osallistua, sen toteuttamisesta tulee aiheutumaan kustannuksia järjestelmän rakentamisessa ja sovelluttamisessa kansallisiin toimintoihin ja järjestelmiin. Nämä kustannukset eivät kuitenkaan muodostu merkittäviksi.

Sotilaallisen liikkuvuuden rahoitusta saavat kaksoiskäyttöhankkeet aiheuttavat liikenneinfrastruktuurikustannuksia. CEF 2-rahoitusmekanismiin sotilaallisen liikkuvuuden rahoituksen yksi kriteeri on, että kaksoiskäyttöhankkeiden tulee olla sellaisia, jotka joka tapauksessa toteutettaisiin. Sotilaallisen liikkuvuuden rahoitusta saavat hankkeet eivät tule olemaan kokonaisuudessaan EU -rahoitteisia, vaan niissä on kansallinen omarahoitusosuus. EU:n enimmäistuki on 50%. Näin ollen voitaneen tulkita sotilaallisen liikkuvuuden aiheuttavan välillisiä kustannuksia. Välillisiksi vaikutuksiksi voitaneen nähdä myös hankkeiden työllistävät vaikutukset yksityisen sektorin yrityksille, jotka suunnittelevat ja toimeenpanevat hankkeita.

Tullausmenettelyjen osalta EDA Customs -hanke sotilastullauksen digitalisoimiseksi saattaa vähentää välillisiä kustannuksia. Tullausjärjestelmän digitalisoinnin arvioidaan vähentävän hallinnollista taakkaa ja siten tuottavan kustannussäästöjä. Itse hankkeen toteuttamisesta tulee aiheutumaan joitakin kustannuksia järjestelmän sovelluttamisessa kansallisiin toimintoihin ja järjestelmiin. Hankkeesta Suomelle koituvia taloudellisia vaikutuksia on vaikea tässä vaiheessa arvioida. Niiden arvioidaan kuitenkin jäävän melko vähäisiksi.

Puolustushallinnolle luotavalla vaarallisten aineiden kuljetusta koskevalla lailla tulee olemaan toimintoja helpottava ja sujuvoittava vaikutus sekä kansallisella että monikansallisella tasolla. Näin ollen taloudellinen vaikutus tulee olemaan byrokratian vähentymisen johdosta säästöjä muodostava.

Suomen tuleva Nato-jäsenyys tulee asettamaan uusia sotilaallista liikkuvuutta koskevia tarpeita ja vaatimuksia, joiden täyttämistä syntyy kustannuksia. Muodostuvia tarpeita on pyrittävä arvioimaan huomioiden mahdollisuudet hyödyntää kollektiivisia EU:n (CEF) ja Naton (NSIP) rahoitusmekanismeja.

EU:n ja Naton puolustustoimien verokohtelun yhdenmukaistamiseksi EU:n neuvosto antoi 16.12.2019 direktiivin ((EU) 2019/2235). Sen mukaan EU:n jäsenvaltion puolustusvoimien hankinnat ja maahantuonnit vapautetaan tietyin edellytyksin arvonlisäverosta ja valmisteveron alaisten tuotteiden luovutukset valmisteverosta, kun nämä puolustusvoimat osallistuvat puolustustoimintaan yhteiseen turvallisuus- ja puolustuspolitiikkaan kuuluvien unionin toimien toteuttamiseksi oman valtionsa ulkopuolella. Arvonlisä- ja valmisteverodirektiiviä koskevien kansallisten lainsäädäntömuutosten yhteydessä arvioitiin myös niiden taloudellisia vaikutuksia.

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

-

Asiakirjat

JOIN/2022/48 final
(EU) 2021/1153 INIT
(EU) 2021/1328 INIT

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Pasi Seppälä/PLM, (pasi.seppala@gov.fi) p. 0295 140025
Meiju Keksi/PLM, (meiju.keksi@gov.fi) p. 0295 140027
Matti Sirkkola/PLM (matti.sirkkola@gov.fi) p. 0295 140012
Anton Staffans/PLM (anton.staffans@gov.fi) p. 0295 140053
Nelli Mikkola/UM (nelli.mikkola@formin.fi) p. 0295 350330
Marjukka Vihavainen-Pitkänen/LVM (marjukka.vihavainen-pitkanen@gov.fi) p. 0295 342685
Anna Kemppi/VNK (anna.kemppi@gov.fi) p.0295 160164

VAHVA-tunnus

EU/1230/2022

Liitteet -

Viite -