

EU:n meriteollisuusstrategia

Kokous

Eduskuntatunnus

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Komissio julkaisi EU:n merenkulun teollisuusstrategiaa koskevan tiedonannon 4.3.2026 (COM(2026) 111 final).

Puheenjohtajamaa Kypros laatii strategiasta neuvoston päätelmät, joiden käsittely tapahtuu neuvoston merenkulkutyöryhmässä. Päätelmät on tarkoitus hyväksyä 8.6.2026 liikenneneuvostossa.

Yksittäisiin ehdotuksiin otetaan kantaa erikseen komission annettua ehdotuksensa. Komissio

Suomen kanta

Suomi näkee EU:n meriteollisuusstrategian perusteltuna ja ajankohtaisena kokonaisuutena. Suomen näkemyksen mukaan komissio on tunnistanut meriteollisuuden kannalta keskeiset teema-alueet, mukaan lukien strategisen kilpailukyvyyn, huoltovarmuuden, puhtaan siirtymän, turvallisuuden sekä osaavan työvoiman saatavuuden. EU-tason strategia toimii osaltaan myös Suomen kansallisen meriteollisuusstrategian valmistelun tukena.

Suomi korostaa, että Euroopan meriteollisen perustan vahvistaminen on tarpeen unionin strategisen autonomian, huoltovarmuuden ja teknologisen kilpailukyvyyn turvaamiseksi. Suomella on poikkeuksellisen vahva asema vaativien erikoisalusten, kuten jäänmurtajien, arktisten tutkimusalusten ja risteilyalusten suunnittelussa ja valmistuksessa. EU:n tavoite säilyttää kriittinen tuotantokapasiteetti korkeaa lisäarvoa tuottavissa laivanrakennussegmenteissä on siten Suomelle erityisen tärkeä.

Ottaen huomioon, että noin 95 prosenttia Suomen ulkomaankaupasta kulkee meritse ja että Suomen riippuvuus merikuljetuksista on korostunut nykyisessä ulko- ja turvallisuuspoliittisessa tilanteessa, Suomi näkee tärkeänä varmistaa eurooppalaisen varustamoalan kilpailukyky ja jäsenvaltioiden lippujen houkuttelevuus globaalien kilpailun kiristytessä.

Suomi näkee välttämättömänä meriteollisuuden digitaalisen, vähähiilisen ja kiertotalouteen perustuvan uudistumisen. Innovaatioiden pilotointia ja tekoälyn, automaation sekä robotiikan nykyistä laajempaa käyttöönottoa tarvitaan koko meriteollisuuden arvoketjussa. Ehdotetun meriteollisen allianssin osalta Suomen tavoitteena on, että se edistää korkean lisäarvon arktista sekä risteily- ja erikoisalusrakentamista, jossa suomalaisilla yrityksillä on vahva asema.

Euroopan laivanrakennuskapasiteetin kehittäminen tukisi osaltaan myös kaksikäyttökäytöntehtäviöiden edistämistä, mikä on keskeistä myös Suomen huoltovarmuudelle.

Eurooppalaista etusijaa koskevien määritelmien tulisi olla riittävän rajattuja, selkeitä ja täsmällisiä. Suomi korostaa, että eurooppalaista etusijan käyttöä tulisi kehittää harkitusti ja halitusti huomioiden EU:n kansainväliset sitoumukset. Eurooppalaisen etusijan käytössä tulisi huomioida EU:n tavoitteet haitallisten riippuvuuksien vähentämiseksi. (E 2/2026 vp)

Suomi pitää tärkeänä, että EU puuttuu meriteollisuuden kokonaisintressi huomioiden epäreiluihin kauppakäytäntöihin, valtiontukijärjestelmiin ja mahdollisiin teknologian siirtoa koskeviin vaatimuksiin, jotka heikentävät EU:n telakoiden ja meriteknologiayritysten tasapuolisia kilpailuolosuhteita.

Alusliikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien, energiatehokkuusratkaisujen ja uusiutuvien polttoaineiden käyttöönoton edistämisen osalta Suomi korostaa pohjoisen Itämeren talviolosuhteiden huomiointia ja tasavertaisia toimintaedellytyksiä. On tärkeää, että suomalaiset varustamot, satamat ja muut toimijat pysyvät alan käyttövoimasiirtymän edessä Itämeren alueen kilpailijoiden tahdissa.

Eurooppalaisen meriliikenteen turvaamisen ja kehittämisen osalta Suomi korostaa Itämeren lähimerenkulun sekä roro- ja ropax-liikenteen roolia. Lähimerenkulku, roro-alukset ja matkustaja-autolautat ovat keskeisiä etenkin unionin koillisilaidalla sijaitsevan Suomen huoltovarmuudelle ja ulkomaankaupalle. Suomi katsoo, että tämä liikenne ja sille tyypilliset lyhyemmät matkat tarjoavat myös hyviä mahdollisuuksia kokeilla akku-, akkuhybridi- ja muita vaihtoehtoisiiin uusiin käyttövoimiin pohjautuvia ratkaisuja koko EU:n päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi ja eurooppalaisen meriklusterin vientiponnistelujen vahvistamiseksi.

Suomelle on keskeistä, että EU:n päästökauppajärjestelmä ohjaa jatkossakin myös meriteollisuuden uudistumista ja puhdasta siirtymää kannustaen vähäpäästöisten teknologioiden investointeihin. Suomi korostaa EU:n roolia Kansainvälisessä merenkulkujärjestyksessä IMO:ssa neuvoteltavien hiilineutraalisuustavoitteiden ja -toimien edistämiseksi.

Suomi pyrkii edelleen siihen, että alusten kulku jäissä sekä jäävahvistetut alukset huomioidaan erikseen maailmanlaajuisessa taloudellisessa ohjauskeinossa ja polttoainestandardissa. Jos IMO:ssa edetään kohti maailmanlaajuisia polttoaineiden hiilisisältömaksua, Suomi pyrkii siihen, että merkittävä osa maksun tuotoista osoitetaan jäävahvistettujen alusten ja jäänmurtajien kasvihuonekaasupäästöjä vähentävien ratkaisujen kehittämiseen. (EJ 2/2024 vp)

Olisi myös tärkeää EU-toimin varmistaa, että EU:ssa on riittävästi aluskierrätyskapasiteettia, jotta aluskanta uudistuisi ja vanhat alukset purettaisiin käyttöikänsä päässä sen sijaan, että ne jatkaisivat liikennöintiä ympäristöriskejä aiheuttaen.

Suomi korostaa, että arktisen alueen geopoliittisen merkityksen kasvaessa EU:n tulee vahvistaa arktiseen merenkulkuun liittyviä kyvykkyyksiä ja kriittisen infrastruktuurin suojaa. Suomi katsoo, että jäänmurtajat ja talvimerenkulun infrastruktuuri mukaan lukien kauppamerenkulun jäävahvistetut alukset tulee tunnistaa EU:ssa kriittiseksi kapasiteetiksi. Suomi tukee EU-tason toimia merellisen tilannekuvan ja vedenalaisen valvonnan kehittämiseksi. Itämeri on alueena erityisen haavoittuva, ja Suomessa havaittujen kaapeli- ja putkilinjahäiriöiden perusteella EU-tasoisia investointeja ja valvontaratkaisuja tulisi vahvistaa.

Suomi pitää varjolaivastoa merkittävänä ja kasvavana uhkana merenkulun turvallisuudelle sekä merellisen ympäristön suojelulle. Suomi korostaa tarvetta vahvistaa kansainvälistä yhteistyötä ja valvontaa varjolaivaston toiminnan rajoittamiseksi.

Suomi näkee, että EU voi toimillaan tukea osaajapulan ratkaisemista, erityisesti tilanteessa, jossa Euroopan meriteollisuutta uhkaa laaja alainen eläköityminen ja kasvava osaajatarve. Suomi kannattaa EU laajuisten meriklusterin koulutus- ja osaamisverkostojen vahvistamista (esim. Pact For Skills, Centers of Vocational Excellence), joissa jäsenmaat voivat jakaa tietoa osaamistarpeista ja hyvistä käytännöistä osaamisen kehittämisessä sekä edistää yhdessä opiskelijoiden ja työntekijöiden liikkuvuutta. Suomi edistää osaajapolitiikkaa, jossa yhdistyvät kotimaisen osaajapohjan ja työvoiman vahvistaminen sekä hyvin hallittu ja eettinen kansainvälinen rekrytointi.

Pääasiallinen sisältö

Komission 4.3.2026 julkaisema EU:n meriteollisuusstrategia (COM(2026) 111 final) korostaa meriteollisuuden ja merenkulun kriittistä merkitystä osana Euroopan taloudellista strategista ja turvallisuuspoliittista perustaa. Meriklusteri tukee unionin kilpailukykyä, huoltovarmuutta, energiasiirtymää, puolustusta ja digitaalisen sekä vihreän siirtymän toteutumista. Ala on kuitenkin paineessa globaalin kilpailun, geopoliittisten jännitteiden, investointivajeen ja osaajapulan vuoksi, minkä vuoksi EU tarvitsee kokonaisvaltaisen politiikkakehyksen vahvistaakseen teollista kapasiteettiaan ja strategista autonomiansa.

EU:n meriteollisuusstrategia muodostaa toimenpidekokonaisuuden, jonka toteuttaminen edellyttää komission mukaan EU-instituutioiden, jäsenmaiden, teollisuuden, alueiden, työmarkkinaosapuolten ja kansalaisyhteiskunnan tiivistä yhteistyötä. Tätä varten komissio perustaa korkean tason Maritime Industries and Ports Board -elimen strategian toimeenpanon seurantaan.

Strategia perustuu kuuteen pilariin:

1. Rakentaminen, varustaminen ja korjaaminen

Komission mukaan EU tarvitsee vahvan ja teknisesti edistyneen meriteollisen tuotantopohjan turvatakseen energiaomavaraisuutta, huoltovarmuutta ja puolustuksellisia valmiuksia. Laivanrakennuksen kriittinen massa on tärkeä myös sotalaivanrakennuksen ja kaksikäyttökäytöntehtäviöiden kehitykselle. Keskitetty teknologia- ja toimitusketjuosaaminen tukee työllisyyttä ja investointeja koko unionissa. Alusten korjaus, huolto ja modernisointi ovat keskeisiä sekä turvallisuuden että päästövähennysten kannalta.

1.1. Kasvun ja kilpailukyvyn vahvistaminen edelläkävijämarkkinoilla

Tiedonannossa korostetaan, että EU on edelleen johtava toimija korkean teknologian aluksissa, kuten risteilijöissä, sota- ja tutkimusaluksissa sekä jäänmurtaajissa. Myös puhtaan propulsioteknologian ja kehittyneiden meriteollisten laitteiden valmistus on EU:n vahvuus. Risteilijärakentaminen ylläpitää osaamista ja kapasiteettia muissakin strategisesti merkittävissä alustuotannon segmenteissä.

Samaan aikaan Euroopan osuus kansainvälisillä markkinoilla on monilla muilla segmentillä pienentynyt. Kilpailua vääristävät tukimuodot, halvempi työvoima ja energian hinta sekä aggressiiviset investoinnit EU:n ulkopuolella ovat heikentäneet eurooppalaisten telakoiden asemaa erityisesti rahti- ja offshore-aluksissa.

Strategia korostaa, että EU:n ja jäsenvaltioiden tulisi keskittää teollisuuspolitiikkansa segmentteihin, joissa Euroopalla on parhaat edellytykset säilyttää teknologinen johtoasema. Tätä tavoitetta tukemaan komissio perustaa EU Industrial Maritime Value Chains -allianssin. Sen tehtävänä on mm. koordinoita investointiprioriteetteja, kehittää yhteisiä tiekarttoja ja projekteja sekä lisätä julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyötä.

1.2. EU:n meriteollisen tuotantokannan modernisointi

Strategia esittää, että vuoteen 2030 mennessä Euroopan meriteollisuuden on siirryttävä älykkäämpään ja vähäpäästöisempään tuotantoon. Tämä edellyttää digitalisaation, robotiikan, tekoälyn, modulaaristen valmistusmenetelmien, energiatehokkuuden ja kiertotalouden laajamittaista hyödyntämistä.

Pienissä ja keskisuurissa telakoissa teknologisen uudistumisen vauhtia on lisättävä erityisesti materiaalien, prosessien, automaation ja osaamisen osalta. Tämän tueksi komissio käynnistää Shipyards of the Future -ohjelman, jossa uusia ratkaisuja voidaan pilotoida aidossa telakkaympäristössä.

Merkittävä kehitystä hidastava tekijä ovat hitaat ja monimutkaiset lupamenettelyt, jotka vaikeuttavat telakoiden uudistamista ja vähähiilisten ratkaisujen, kuten puhtaan polttoaineen tankkausinfrastruktuurin tai maasähkön, käyttöönottoa. Komission ehdotukset ympäristöarviointien nopeuttamisesta, teollisten alueiden sähköistämisen vauhdittamisesta sekä uusi teollisuutta vauhdittava säädös (Industrial Accelerator Act) tähtäävät näiden hallinnollisten pullonkaulojen purkamiseen. Lisäksi komissio tarkastelee alan standardointia.

1.3. Julkisten hankintojen ja rahoituksen hyödyntäminen

Strategiassa korostetaan, että julkisia hankintoja voidaan käyttää strategisesti lisäämään kysyntää EU:ssa valmistetuille puhtaille ja innovatiivisille tuotteille ja palveluille, erityisesti aluksille, joilla on keskeinen merkitys unionin resilienssille ja taloudelliselle turvallisuudelle. Komissio kokoaa EU- ja ETA-maiden kanssa usean vuoden hankintakokonaisuuden, joka luo ennakoitavan kysynnän esimerkiksi lautoille, tutkimusaluksille, jäänmurtaajille ja drooneille sekä vahvistaa meriteollisuuden valmiuksia vastata tähän kysyntään.

EU:n hankintakehyksen uudistuksessa komissio ehdottaa strategiaan hankintoihin muihin kuin hintaan perustuvia kriteerejä, joilla tuetaan teollista resilienssiä ja vähennetään riippuvuutta EU:n ulkopuolisista toimijoista erityisesti merialan erikoisaluksissa. Julkisella rahoituksella voidaan vahvistaa myös yksityistä kysyntää älykkäille ja vähäpäästöisille tuotteille, mikä edistää innovaatioita ja arvonnluontia EU:ssa. Euroopan kilpailukykyrahastoa koskevaan ehdotukseen on sisällytetty kohdennettuja eurooppalaista etusijaa koskevia ehtoja, joilla suojellaan strategisia teknologioita ja osaamista.

1.4. Reilun kilpailun varmistaminen

Strategiassa painotetaan, että EU pyrkii turvaamaan meriteollisuudelleen reilut kilpailuolosuhteet torjumalla haitallisia kauppakäytäntöjä, kuten polkumyyntiä, vääristäviä valtiontukia, immateriaalioikeuksien loukkauksia ja pakotettuja teknologian siirtoja. Komissio vahvistaa alan tilannekuvaa aloittamalla rakenteellisen vuoropuhelun meriteollisuuden kanssa ja hyödyntämällä EU-delegaatioiden verkostoa sekä taloudellisen turvallisuuden tietokeskusta.

Komissio arvioi myös uusia välineitä meriteollisuuden suojaamiseksi ja voi tarvittaessa ehdottaa sektorikohtaisia kauppapoliittisia toimia, erityisesti segmenteissä, joissa EU:lla on strategisesti tärkeää tuotantoa, mutta joissa kilpailu kolmansien maiden kanssa on vääristynyttä. Lisäksi EU hyödyntää kauppaa- ja investointisopimuksia markkinoillepääsyn turvaamiseksi ja immateriaalioikeuksien suojelemiseksi sekä edistää kansainvälistä laivanrakennussopimusta reilujen toimintatapojen vahvistamiseksi.

Vientiluottojen alalla komissio kehittää tasapuolisia ehtoja ja valmistelee EU-tasoisien rahoitusvälineen, joka parantaa eurooppalaisten telakoiden ja laitevalmistajien kilpailuasemaa kolmansien maiden markkinoilla.

1.5. Kierrätyksen vahvistaminen ja merellisten kiertotalousratkaisujen edistäminen

Strategiassa korostetaan, että laivojen kierrätys mahdollistaa arvokkaiden materiaalien (mm. teräs, kupari, alumiini) talteenoton ja uudelleenkäytön vähentäen uuden raaka-aineen tarvetta. Seuraavan vuosikymmenen aikana yli 16 000 alusta arvioidaan poistuvan käytöstä ja kierrätettävän, mikä korostaa turvallisten ja ympäristön kannalta kestävien kierrätyskäytäntöjen merkitystä.

Komissio pyrkii vahvistamaan Hongkongin yleissopimusta ja yhdenmukaistamaan kansainväliset säännöt EU:n laivankierrätysasetuksen kanssa, jotta kierrätys olisi globaalisti vastuullista. Samalla se etsii keinoja kasvattaa EU:n omaa kierrätyskapasiteettia ja tekee yhteistyötä kierrätysmaiden kanssa korkeiden ympäristö- ja sosiaalisten standardien varmistamiseksi.

Kierrätettyjen materiaalien merkityksen kasvaessa vihreän teollisuuden tarpeissa komissio tukee ratkaisuja, jotka yhdistävät terästeollisuuden, telakat ja kierrätyslaitokset ja edistävät teollisia synergioita. Lisäksi komissio jatkaa merellisen kiertotalouden edistämistä tutkimus- ja innovaatorahoituksen avulla, ja vapaa-ajan veneiden kiertotalouden tiekartta ohjaa kehitystä vuoteen 2030 saakka.

Lippulaivatoimet:

- Perustetaan EU:n meriteollisten arvoverkkojen allianssi (EU Industrial Maritime Value Chains Alliance) vahvistamaan Euroopan johtajuutta keskeisillä markkinoilla.
- Tuetaan eurooppalaisten telakoiden digitaalista, vähähiilistä ja kiertotalouteen perustuvaa uudistumista (Shipyards of the Future).
- Hyödynnetään julkisia hankintoja ja EU-rahoitusta, kuten MFF-kehyksessä esitetyjä välineitä, teollisen johtajuuden vahvistamiseksi esimerkiksi julkisten tilausten koontien sekä kohdennettujen ei-hintaperusteisten ja taloudellista turvallisuutta tukevien kriteerien kautta.
- Varmistetaan reilu kansainvälinen kilpailu EU:n telakoille ja laitevalmistajille, muun muassa laivojen vientiluottojen ja tarvittaessa kohdennettujen sektorikohtaisten kauppapoliittisten toimien avulla.

2. Kuljetukset ja yhdistäminen

Merenkulku vastaa 75 % EU:n ulkomaankaupasta ja 30 % sisäisestä tavaraliikenteestä. Strategian tavoitteena on varmistaa tehokas, turvallinen ja vähäpäästöinen merenkulku. Energia- ja käyttövoimasiirtymä edellyttää sääntelyn ennakoitavuutta ja uusien polttoainetien käyttöönottoa.

Strategiassa painotetaan, että IMO:ssa tehtävä kansainvälinen työ on ratkaisevaa globaalien sääntöjen yhdenmukaistamiseksi. Turvallisuusriskit, kuten ”varjolaivasto”, edellyttävät valvonnan tehostamista. EU myös syventää yhteistyötä kolmansien maiden kanssa Global Gateway -hankkeiden puitteissa.

2.1. Omistajuus ja lippuvaltiot

Komissio korostaa, että EU:n on tärkeää säilyttää merkittävä osuus merellisistä varoista ja lisätä EU-lippujen houkuttelevuutta, jotta unionin asema globaalissa kaupassa ja meriyhteyksien jatkuvuus voidaan turvata. Komissio jatkaa valtiontukiohjeiden hyödyntämistä arvioidakseen jäsenmaiden merenkulun tukijärjestelmiä, kuten tonnistoveroa, jotka ovat keskeisiä kilpailukyvyyn ja EU-lippujen vetovoiman ylläpitämisessä.

Komissio perustaa myös rakenteellisen yhteistyöfoorumin jäsenmaiden ja teollisuuden kanssa kilpailukyvyyn vahvistamiseksi ja laadukkaan merenkulun edistämiseksi. Lisäksi EU jatkaa yhteistyötä IMO:ssa kansainvälisten lipunvaltiovelvoitteiden valvonnan vahvistamiseksi.

2.2. Energiasiirtymä ja vähähiilistämisen edistäminen

Strategiassa painotetaan, että merenkulun päästöjen vähentäminen edellyttää selkeää ja ennakoitavaa sääntelyä sekä EU- että globaalilla tasolla, jotta innovaatioita voidaan vauhdittaa ja puhtaiden polttoainetien sekä teknologioiden kysyntä kasvaa. EU:n kestävä liikenteen investointisuunnitelma tukee näiden polttoainetien laajaa tuotantoa ja käyttöä, ja komissio edistää myös yhtenäisiä biometaanimarkkinoita sekä kansallisten esteiden poistamista niiden rajat ylittävältä käytöltä.

FuelEU Maritime -asetus ja merenkulun sisällyttäminen EU:n päästökauppaan luovat selkeän polun kohti sektorin päästövähennystavoitteita. EU jatkaa aktiivista yhteistyötä IMO:ssa nettonollatavoitteen saavuttamiseksi vuoteen 2050 mennessä ja mukauttaa omaa sääntelyään tarpeen mukaan.

Lisäksi komissio kehittää eurooppalaista verkostoa vihreille merikaistoille ja satamasolmupisteille edistääkseen investointien ennakoitavuutta ja vähäpäästöisten ratkaisujen käyttöönottoa alusten operoinnissa, polttoainehuollossa ja satamainfrastruktuurissa.

2.3. Turvallisuus – korkealaatuisen ja kestävä merenkulun peruspilari

Strategiassa korostetaan, että turvallisuus on keskeinen edellytys laadukkaalle ja kilpailukykyiselle merenkululle. Vaihtoehtoisten polttoainetien, digitalisaation ja automaation käyttöönotto edellyttää turvallisuusjärjestelmien uudistamista vastaamaan uusia operatiivisia, teknologisia ja kyberturvallisuushaasteita. Samalla ikääntyvä matkustajalaivasto korostaa tarvetta nopeuttaa alusten modernisointia.

Kansainvälisesti IMO-standardien on pysyttävä teknologisen kehityksen tahdissa, ja EU vahvistaa vaikuttamistaan yhtenäisten globaalien sääntöjen varmistamiseksi. Komissio

päivittää matkustaja-alusten turvallisuus- ja merivarustedirektiivejä ja harkitsee vaatimusten laajentamista kaikkiin EU:n sisäisiin reitteihin sekä offshore-huoltoaluksiin.

Vakava uhka merenkulun turvallisuudelle on ”varjolaivasto”, joka koostuu vanhoista ja heikosti valvotuista aluksista ja aiheuttaa erityisiä riskejä herkille merialueille, kuten Itämerelle. Komissio aikoo yhdessä Euroopan ulkosuhdehallinnon ja Euroopan meriturvallisuusviraston (EMSA) kanssa tehostaa näiden alusten valvontaa, parantaa sääntöjen toimeenpanoa ja vahvistaa kansainvälistä yhteistyötä turvallisuusaukkojen paikkaamiseksi.

2.4. Hallinnollisten menettelyjen yksinkertaistaminen

Komissio korostaa, että merenkulkuun kohdistuu merkittävä hallinnollinen taakka, joka johtuu päällekkäisistä kansainvälisistä, EU-tasoisista ja kansallisista velvoitteista. Tämä aiheuttaa viivästyksiä ja lisäkustannuksia erityisesti lyhyen matkan merikuljetuksille ja pienille toimijoille, jotka kilpailevat maantiekuljetusten kanssa. European Maritime Single Window Environment (EMSWe) käyttöönoton myötä yhtenäistetään ja vähennetään alusten raportointivelvoitteita.

Komissio esittää tulliuudistuksen, jossa vuoteen 2032 mennessä otetaan käyttöön Customs Data Hub, yksi yhteinen tietolähde tulliprosesseihin. Tavoitteena on varmistaa järjestelmien yhteentoimivuus kansallisten yhden luukun ratkaisujen ja tulevan tullidatakeskuksen välillä.

Alusten on nykyisin toimitettava jopa 1 200 tietokenttää, joista suurin osa perustuu kansalliseen sääntelyyn. Komissio kehottaa jäsenmaita yksinkertaistamaan raportointia sekä EU- että kansallisella tasolla ja jatkaa vuoropuhelua alan toimijoiden kanssa lisätoimista hallinnollisen taakan keventämiseksi.

2.5. EU:n etujen edistäminen kansainvälisellä tasolla

Komissio painottaa, että EU on merkittävä toimija kansainvälisessä merenkulussa, ja sen aktiivinen rooli on tärkeä sekä unionin talouskasvulle että globaalien meripolitiikkojen ohjaamiselle kohti tasapuolista kilpailua, kestävyyttä ja turvallisuutta. Komissio vahvistaa yhteistyötä jäsenmaiden kanssa IMO:ssa ja laajentaa kumppanuuksia kolmansien maiden kanssa EU:n vaikutusvallan lisäämiseksi.

Strategisesti tärkeät logistiset solmukohdat ja uudet reitit, kuten arktiset väylät, edellyttävät vahvempaa EU-tason läsnäoloa. Komissio kannustaa jäsenmaita syventämään yhteistyötä näillä alueilla ja turvaamaan merireittien jatkuvuuden.

EU pyrkii parantamaan merikuljetusten markkinoillepääsyä kauppasopimuksilla ja varmistamaan tasapuoliset toimintaedellytykset erityisesti maita kohtaan, jotka rajoittavat EU-toimijoita syrjivillä käytännöillä. Lisäksi komissio valmistelee sääntelyä, joka varmistaa jäsenmaiden kahdenvälisen merisopimusten EU-oikeudenmukaisuuden.

Globaalin kilpailukyvyn turvaamiseksi EU edistää varustamoiden pääsyä puhtaisiin polttoaineisiin ja kestävään infrastruktuuriin. Global Gateway -aloitteen vihreät merikaistat tukevat vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönottoa, ja komissio vahvistaa kumppanuuksien turvallisuusvaatimuksia sekä kehittää tehokkaita ja kestäviä liikenneverkkoja erityisesti Välimeren alueella.

2.6. Tuki sisävesiliikenteelle, risteilyalalle ja veneilysektorille

EU pyrkii hyödyntämään sisävesiliikenteen vielä käyttämätöntä potentiaalia jatkamalla NAIADES III -ohjelmaa. Tavoitteena on parantaa alan kilpailukykyä modernisoimalla

sisävenesatamia, vahvistamalla infrastruktuurin kestävyttä ja edistämällä innovatiivisia teknologioita.

EU:n tuleva kestävä matkailustrategia tukee risteily- ja veneilyalan kasvua osana matkailuekosysteemiä, jossa korostetaan ympäristövastuullisuutta ja pitkän aikavälin elinvoimaa.

Lippulaivatoimet:

- Jatketaan työtä IMO:ssa globaalien ratkaisujen edistämiseksi ja tarkistetaan asiaankuuluvaa EU-lainsäädäntöä siten, että IMO:ssa sovitut toimet voidaan huomioida ja kaksoismaksuilta välttyään.
- Arvioidaan mahdollisuuksia yksinkertaistaa EU:n päästökauppajärjestelmän ja FuelEU Maritime -järjestelmien seuranta, raportointia ja todentamista sekä keventää merenkulun hallinnollisia menettelyjä.
- Edistetään EU:n globaalia kunnianhimoa vahvistamalla osallistumista IMO-työhön, rakentamalla strategisia kumppanuuksia kolmansien maiden kanssa ja varmistamalla kansainvälisten merimarkkinoiden sujuva toiminta.

3. Turvaa ja suojaa

Komissio korostaa, että meriympäristöön kohdistuvat uhat lisääntyvät sekä pinnalla että merenpohjassa, mikä korostaa tarvetta vahvoin sotilaallisiin, jäissäkulkuun soveltuviin, vedenalaisiin ja kaksikäyttöisiin kyvykkyyksiin. Näitä tarvitaan EU:n puolustuksen, arktisen turvallisuuden, kriittisen infrastruktuurin suojelun ja sotilaallisen liikkuvuuden turvaamiseksi. Samalla haasteet luovat uusia mahdollisuuksia Euroopan meriteollisuudelle erityisesti kaksikäyttöisten alusten, alustojen ja teknologioiden kehittämisessä ja tuotannossa.

3.1. Euroopan meripuolustusteollisen ja teknologisen perustan vahvistaminen

Strategiassa korostetaan, että Euroopan muuttuva geopoliittinen ympäristö edellyttää kehittyneitä merivoimajärjestelmiä ja alustoja, jotka toimivat integroidusti monialaisissa ja vaativissa, myös arktisissa olosuhteissa. Tämän vuoksi EU:n ja jäsenmaiden on vahvistettava meripuolustustuotantoaan saavuttaakseen vuoden 2030 valmiustavoitteet.

ReArm Europe -suunnitelma tarjoaa rahoitus- ja investointivälineitä merivoimien teollisen ja teknologisen kyvykkyyden vahvistamiseen. Lisäksi Euroopan puolustusrahasto tukee keskeisiä merijärjestelmien tutkimus- ja kehityshankkeita.

Euroopan puolustusteollisuusohjelma (EDIP) puolestaan auttaa siirtymään prototyyppi-vaiheesta sarjatuotantoon ja vähentää yhteishankintojen koordinoitukustannuksia, mikä nopeuttaa uusien merivoimaratkaisujen käyttöönottoa.

3.2. Merellisen tilannekuvan teknologisen johtajuuden varmistaminen

Komissio korostaa, että kriittisen vedenalaisen, satama- ja offshore-infrastruktuurin suojaaminen edellyttää kehittyneitä teknologisia ratkaisuja, kuten vedenalaisia ja pintadroonijärjestelmiä, sensoreita, varoitus- ja viestintäteknologioita sekä integroitavia komentojärjestelmiä, ja niiden kehittäminen vaatii tiivistä jäsenvaltioiden ja teollisuuden yhteistyötä, jotta voidaan rakentaa kattavia ja yhteen toimivia merellisen tilannekuvan järjestelmiä ja vahvistaa EU:n teollista asemaa tällä strategisesti tärkeällä alueella.

Strategiassa korostetaan, että EU:n kaapeliturvallisuuden toimenpiteet sekä drooni- ja vastadrooniratkaisut parantavat uhkien havaitsemista ja reagointia, ja unionin tavoitteena

on laajentaa merellistä tilannekuvaa avaruudesta merenpohjaan muun muassa Ocean Pact -aloitteen avulla, mikä edellyttää TKI-panostuksia komentoon, valvontaan ja tiedusteluun liittyviin kaksoiskäyttöteknologioihin, meridroonien ja viestintäjärjestelmien yhteishankintoihin sekä investointeja kyberturvallisuuteen ja integroituihin valvontajärjestelmiin.

3.3. Sotilaallisen liikkuvuuden ja kriisivalmiuden tukeminen

Komissio korostaa, että sotilaallisen liikkuvuuden yhteisviestintä korostaa kaksikäyttöisten kuljetusratkaisujen, myös merikuljetusten, merkitystä EU:n puolustus- ja kriisivalmiudelle, ja erityisesti eurooppalaisten lauttayhteyksien roolia joukkojen, ajoneuvojen ja kaluston nopeassa siirrossa sekä evakuointi- ja hätätilanteiden tukena. Komissio valmistee tätä tarkoitusta varten tukimekanismia Euroopassa rakennettujen kaksikäyttöisten lauttojen investointien rahoittamiseksi yhteistyössä Euroopan puolustusviraston, mahdollisesti EMSA:n sekä EU:n sotilasesikunnan kanssa. Lisäksi komissio edistää sitovien IMO-tason kyberturvallisuussääntöjen kehittämistä siviilialuksille vahvistaakseen merenkulun kyberturvallisuutta ja yhdenmukaistaakseen EU-sääntelyä.

Lippulaivatoimet:

- Tuetaan meripuolustusteollisuuden tuotantokapasiteetin kasvattamista, mukaan lukien uuden Euroopan puolustusteollisuusohjelman (EDIP) ja ReArm Europe -suunnitelman kautta.
- Ehdotetaan kaksikäyttöisten lauttojen rakentamisen tukiohjelmaa, joka vahvistaa sotilaallisia ja siviilikuljetuksia palvelevan lauttakaluston kehittämistä Euroopassa.

4. Innovaatioiden saatavuus

Komissio korostaa, että innovaatiot ja investoinnit edistyneisiin teknologioihin — kuten puhtaisiin ratkaisuihin, kiertotalouteen, digitalisaatioon, automaatioon, tekoälyyn ja älykkääseen laivasuunnitteluun — ovat välttämättömiä EU:n meriteollisuuden ja merenkulun kilpailukyvyyn, kestäväyyden ja kriisinsietokykyyn vahvistamiseksi. Alan kehitystä hidastavat kuitenkin sääntelyn epävarmuus, julkisten ja yksityisten TKI-panostusten hajanaisuus sekä rajallinen testaus- ja demonstraatiokapasiteetti.

4.1. Poliittikkakehyksen vahvistaminen EU:n teknologiajohtajuuden edistämiseksi

Strategiassa korostetaan, että EU:n merellisen ekosysteemin tulevaisuus edellyttää kykyä tunnistaa ja skaalata puhtaita, digitaalisia ja automatisoituja teknologiaratkaisuja, kuten polttokennoja, sähkö- ja tuulipropulsiota, hiilidioksidin talteenottoa, maasähköä ja offshore-uusiutuvan energian ratkaisuja. Komissio tukee erityisesti tuuliavusteista propulsiota sekä kehittää sääntely- ja laskentamenetelmiä myös ydinvoimaisen meripropulsion, kuten SMR- ja AMR-reaktorien, kaupallisen käyttöönoton mahdollistamiseksi.

Teknologioiden valmiusastetta ja turvallisuutta arvioidaan yhdessä EMSA:n kanssa, ja lupaavia ratkaisuja sisällytetään EU-lainsäädäntöön, kuten FuelEU Maritime -asetukseen ja EU-taksonomiaan, samalla kun sisämarkkinakehystä päivitetään esimerkiksi vedyn käytön mahdollistamiseksi sisävesialuksissa. Autonomisen merenkulun osalta EU kehittää kattavan sääntely- ja teknisen kehyksen, mukaan lukien testaus- ja riskiarviointiohjeet.

4.2. Synergioiden ja koordinoinnin vahvistaminen sekä innovaatioiden skaalaamisen esteiden poistaminen

Strategiassa painotetaan, että EU vahvistaa meritekniikan innovaatiojohtajuutta laajentamalla julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyötä tulevassa Horisontti Eurooppa -ohjelmassa (2028–2034), erityisesti Zero Emission Waterborne Transport -kumppanuuden

pohjalta, ja lisäämällä vähähiilisyteen, digitalisaatioon, automaatioon ja kiertotalouteen liittyviä yhteisiä toimia koko vesiliikenteen ekosysteemissä.

Komissio rohkaisee jäsenvaltioita tukemaan uusien teknologioiden käyttöönottoa testialustojen, pilotointien ja sääntelykokeilujen avulla, ja valmisteilla oleva Ocean R&I -strategia vahvistaa meriteknologioiden, kuten vedenalaisten robottijärjestelmien, testaus- ja demonstraatiokapasiteettia. EU kartoittaa ja kehittää tutkimus- ja teknologiainfrastruktuureja sekä varmistaa niiden saavutettavuuden startupeille, pk-yrityksille ja kasvuyrityksille, samalla kun se vahvistaa tutkimus- ja innovaatioturvallisuutta estääkseen EU-rahoitetun teknologian vuotamisen unionin ulkopuolelle. Lisäksi EU käynnistää OceanEye -aloitteen osana Ocean Pactia vahvistaakseen valtamerien havainnointia ja siihen liittyvien teknologioiden kehitystä, mikä avaa uusia kasvumahdollisuuksia eurooppalaiselle meriteollisuudelle.

Lippulaivatoimet:

- Päivitetään sääntelykehystä, jotta EU voi vahvistaa johtosemaansa innovatiivisissa teknologioissa, kuten tuuliavusteisessa propulsiossa, ydinvoimaisessa laivapropulsiossa ja autonomisissa aluksissa.
- Vahvistetaan ja laajennetaan vesiliikennesektorin tutkimus- ja innovointitukea, hyödyntäen nykyisen Zero-Emission Waterborne Transport -kumppanuuden saavutuksia.
- Käynnistetään OceanEye-aloite, joka parantaa valtamerien havainnointia ja meriteknologioiden kehitystä osana EU:n Ocean Pactia.

5. Rahoitus ja investoinnit

EU:n aluskaluston vähähiilistämisen rahoitustarpeen arvioidaan tiedonannossa olevan vuosittain noin 2,4–8,5 miljardia euroa. Merkittäviä investointeja tarvitaan myös sisävesialuksiin sekä erikoisaluksiin, kuten offshore-tuulivoiman tukialuksiin, kaapelilaivoihin ja uusiin meriteknologioihin. Lisäksi EU:n telakoiden digitaalinen murros edellyttää arviolta 3–7,5 miljardin euron investointeja. Tiedonannon mukaan näiden tarpeiden täyttäminen vaatii EU-rahoituksen, kansallisten toimenpiteiden ja yksityisen pääoman yhteensovittamista koko investointipolun ajan. Käytettävissä olevia tukivälineitä ovat muun muassa EU Ship Financing Portal, BlueInvest, Enterprise Europe Network, EIB Advisory (InvestEU) sekä Innovation Fundin projektivalmistelutuki. Tiedonannossa komissio ei ehdota uusia rahoitusvälineitä.

Komissio kehottaa jäsenmaita, rahoituslaitoksia ja kansallisia investointipankkeja vahvistamaan vesiliikenteeseen liittyvien hankkeiden rahoitusta, myös takausten muodossa, alusten rakentamisessa ja hankinnassa, kuitenkin valtiontukisääntöjä noudattaen.

5.1. EU-rahoitusinstrumenttien hyödyntäminen

Nykyisen rahoituskehyskauden aikana vuosina 2026–2027 komissio aikoo hyödyntää laajasti EU:n käytössä olevia rahoitusvälineitä vesiliikennealan investointien tukemiseksi koko investointisyklin ajan. Kohdennetut avustukset, riskinjakomekanismit ja innovatiiviset rahoitusmallit ovat keskeisiä yksityisten investointien vauhdittamisessa.

Verkkojen Eurooppa -välineen (CEF) puitteissa tuettaisiin erityisesti laivaston uudistamista ja vähähiilistämistä, painopisteenä lautat ja rannikkoliikenne. Lisäksi Verkkojen Eurooppa -välineen digitaalisesta työohjelmasta ohjattaisiin rahoitusta strategisiin merikaapelihankkeisiin ja Euroopan korjauskapasiteetin vahvistamiseen. InvestEU:n kautta komissio arvioi saavansa liikkeelle noin 1–1,5 miljardia euroa vesiliikennesektorin investointeihin vuoteen 2027 mennessä. Myös Atlante Marine -rahasto sekä Blue Economy

-rahoitustuotteet tarjoavat pääomaa startupeille, pk-yrityksille ja sinisen talouden kasvaville toimijoille.

Innovaationrahasto tukee merellisen sektorin päästövähennyksiä ja pilotointihankkeita. Komissio on osoittanut rahaston kautta 20 miljoonaa EU:n päästökauppajärjestelmän päästöoikeutta vuoteen 2030 saakka (arviolta 1,5 mrd €), ja vuonna 2027 avataan merialalle oma hakukierros.

Horisontti Eurooppa -ohjelmasta on jo myönnetty 345 miljoonaa euroa vesiliikenteen tutkimukseen ja innovaatioihin, ja vuoteen 2027 mennessä lisätään 184,5 miljoonaa euroa, muun muassa Zero-Emission Waterborne Transport -kumppanuuteen ja polttokennoteknologioihin. Euroopan puolustusrahasto rahoittaa merivoimien järjestelmiä ja vedenalaista infrastruktuurisuojausta.

Tulevassa EU:n monivuotisessa rahoituskehityksessä (2028–2034) komission ehdottama kilpailukykyrahasto voisi tiedonannon mukaan tukea puhtaiden ja digitalisoitujen alusten sekä meriteollisuuden modernisaation investointeja. Lisäksi EIP-ryhmä on edelleen sitoutunut tukemaan alan rahoitustarpeita mukaan lukien TechEU -ohjelman kautta.

5.2. EU:n, kansallisten ja alueellisten tukitoimien hyödyntäminen

Tiedonannon mukaan jäsenvaltioiden ja alueiden hallinnoimat EU-rahastot voisivat tukea vesiliikennealan investointeja uuden rahoituskehityksen puitteissa kansallisilla ja alueellisilla kumppanuussuunnitelmilla. Lisäksi merenkulun laajennettu sisällyttäminen EU:n päästökauppaan toisi jäsenmaille merkittäviä uusia tuloja, jotka on lakisääteisesti suunnattava ilmastotoimiin. Komissio kannustaa ohjaamaan osan näistä tuloista merenkulun päästövähennyksiin, kuten puhtaiden polttoaineiden tuotantoon, alusten energiatehokkuuteen, kaluston uudistamiseen ja satamien vähähiiliseen infrastruktuuriin.

Komissio harkitsee myös uutta EU-tasoisia mekanismeja, joka tukisi varustamoja suoraan päästöoikeuksilla puhtaiden polttoaineiden ja käyttövoimateknologioiden käyttöönotossa. Lisäksi jäsenmaita kannustetaan hyödyntämään uutta puhtaan teollisuuden valtiontukiehdettä, jotta meriteollisuuden tuotantolaitokset voivat investoida sekä teolliseen vähähiilistymiseen että nettonollateknologioiden tuotantokapasiteetin laajentamiseen.

Sisävesiliikenteen osalta tulevat maaliikenne- ja monimuotoisten kuljetusten suuntaviivat sekä uusi ryhmäpoikkeusasetus mahdollistavat investointituen alusten uudistamiseen ja varustamiseen sekä tukevat siirtymistä ympäristöystävällisempiin kuljetusmuotoihin, kuten lyhyen matkan merikuljetuksiin ja sisävesiin.

5.3. Laivarahoituksen sääntelykysymysten ratkaiseminen

Eurooppalaisten pankkien osuus maailman laivarahoituksesta on laskenut merkittävästi, 72 prosentista vuonna 2013 alle 50 prosenttiin vuoteen 2023 mennessä. Tämä on johtanut siihen, että yhä useammat EU-varustamot hakevat rahoitusta kolmansien maiden pankeilta ja leasing-yhtiöiltä, joiden ehdot voivat sisältää EU:n taloudellista turvallisuutta heikentäviä riskejä, kuten alusten omistuksen siirtymistä ulkomaisille rahoittajille tai paikallisen tuotannon vaatimuksia. Ennakoitava ja johdonmukainen sääntely-ympäristö on välttämätön, jotta laivarahoitusta voidaan vahvistaa EU:ssa ja houkuttaa investointeja vihreään merenkulkuun.

Komissio aikoo päivittää vesiliikennesektoria koskevat EU:n kestävä rahoituksen taksonomiakriteerit, jotta ne vastaisivat paremmin alan teknologisia erityispiirteitä ja päästövähennyspolkuja. Uusia kriteerejä voidaan hyödyntää myös valtiontukivälisissä esimerkiksi laivaston uudistamisen ja jälkiasennusten tukemiseksi. Lisäksi EU:n Säästämisen ja

investointien unioni pyrkii helpottamaan pääomavirtoja poistamalla markkinaesteitä, parantamalla arvopaperistamisen edellytyksiä ja tukemalla rajat ylittävää sijoittamista. Näin pyritään vahvistamaan pääoman saatavuutta koko EU:n merisektorille.

Lippulaivatoimet:

- Tuetaan laivaston uudistamista ja vähähiilistämistä nykyisen CEF-välineen kautta, samalla kun vahvistetaan Euroopan omaa teollista kapasiteettia ja Made-in-EU-tekniologioiden kehitystä.
- Harkitaan tulevassa ETS-järjestelmän tarkistuksessa EU-tasoista mekanismia, joka tukisi kestävien polttoaineiden ja puhtaiden käyttövoimatekniologioiden käyttöönottoa esimerkiksi päästöoikeuksien kohdennetun jaon avulla.
- Kannustetaan jäsenmaita ohjaamaan osa ETS-tuloistaan merenkulun päästövähennyksiin, kuten puhtaiden polttoaineiden tuotantoon, energiatehokkaisiin aluksiin, laivaston uusiutumiseen ja vähähiiliseen satamainfrastruktuuriin.
- Päivitetään EU-taksonomian kriteerejä, jotta kestävä rahoitus olisi paremmin saavutettavissa ja jotta investoinnit vähähiilisiin, energiatehokkaisiin ja puhtaisiin meritekniologioihin lisääntyisivät.

6. Osaaminen ja laadukkaat työpaikat

Komission strategian mukaan EU:n meriklusterin houkuttelevuuden vahvistaminen on välttämätöntä, jotta alalle riittäisi osaavaa ja motivoitunutta työvoimaa. Korkea osaaminen parantaa komission mukaan tuottavuutta, tukee teknologiseen muutokseen sopeutumista ja varmistaa tiedon siirtymisen sekä edistää kestävän kehityksen tavoitteita ja koko merellisen ekosysteemin kilpailukykyä.

6.1. Uudelleen koulutus ja osaamisen vahvistaminen

Teknologinen murros, vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönotto sekä automaation ja digitalisaation lisääntyminen lisäävät merkittävästi korkeasti koulutetun työvoiman tarvetta meriteollisuudessa ja merenkulussa, mikä edellyttäisi mittavia osaamisinvestointeja työvoimapulan ehkäisemiseksi ja osaamis pohjan vahvistamiseksi.

Laivanrakennuksessa jopa 40 % työvoimasta arvioidaan komission mukaan eläköityvän vuoteen 2030 mennessä, mikä korostaa uudelleen- ja lisäkoulutuksen kiireellisyyttä; alan toimijat ovat sitoutuneet kouluttamaan vuosittain 7 % henkilöstöstään ja houkuttelemaan noin 234 000 uutta työntekijää vuoteen 2030, ja merenkulussa arviolta 250 000 merimiehen osaamista on päivitettävä vastaamaan uusia teknologia- ja polttoainevaatimuksia.

Komissio tukee oppilaitoksia ja työmarkkinaosapuolia osaamisvajeiden tunnistamisessa sekä uudelleen koulutus- ja täydennyskoulutusohjelmien kehittämisessä, jotta ala kykenee vastaamaan muuttuvan meriteollisuuden tarpeisiin.

6.2. Liikkuvuus, alan houkuttelevuus ja laadukkaat työpaikat

Merenkulkualan vetovoiman ja osaavan työvoiman turvaaminen on komission mukaan EU:ssa keskeinen haaste. Komissio tukee jäsenmaita urapolkujen kehittämisessä, työvoiman liikkuvuuden parantamisessa ja merialan ammattirakenteen kartoittamisessa sekä naisten osallistumisen lisäämisessä edelleen miesvaltaiselle alalle. Samalla vahvistetaan eurooppalaista merikoulutus aluetta, tutkintojen vastavuoroista tunnustamista ja oppilaitosten verkostoja muun muassa Erasmus+-ohjelman kautta. Viimeaikaiset kriisit ovat korostaneet merialan työntekijöiden ratkaisevaa roolia, mikä edellyttää laadukkaita työoloja ja EU-työlainsäädännön johdonmukaista täytäntöönpanoa.

Lippulaivatoimet:

- Luotaisiin EU:n laajuinen verkosto merialan korkeakouluista ja ammatillisen koulutuksen keskuksista, jotka tarjoavat koulutusta ja osaamisen kehittämistä koko meriklusterin tarpeisiin – mukaan lukien uudelleen- ja lisäkoulutusohjelmat.
- Kannustetaan ja tuetaan jäsenmaita lisäämään merialan korkeakoulujen osallistumista Erasmus+-ohjelmaan ja siihen liittyviin aloitteisiin, helpottamalla menettelyjä ja poistamalla oppimisliikkuvuuden esteitä.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

Tiedonantoon ei sisälly oikeusperustaa.

Käsittely Euroopan parlamentissa

Kansallinen valmistelu

EU8-jaosto (kilpailukyky); kirjallinen menettely 15.-21.4.2026
EU22-jaosto (liikenne); kirjallinen menettely 15.-21.4.2026

Eduskuntakäsittely

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

Tiedonanto ei sisällä suoraan velvoittavia toimia.

Taloudelliset vaikutukset

Tiedonannosta ei johdu suoraan taloudellisia vaikutuksia.

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

Asiakirjat

COM(2026) 111 Final

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

neuvotteleva virkamies Leila Vilhunen, TEM (leila.vilhunen(at)gov.fi, p. 029 504 7120)
liikenneneuvos Eero Hokkanen, LVM (eero.hokkanen(at)gov.fi, p. 029 5342021)

VAHVA-tunnus

EU/505/2026

Liitteet Napsauta tähän ja kirjoita liitteet

Viite Napsauta tähän ja kirjoita viite