3.10.2017

Vaikuttaminen monivuotiseen rahoituskehykseen 2021 - Verkkojen Eurooppa – välineen uudistaminen

Suomi ei kannata EU:n budjetin kasvattamista seuraavalla rahoituskaudella. Iso-Britannian EU-eron vaikutus tulee ottaa huomioon myös budjetissa.

TEN-T -liikenneverkko on Euroopan laajuisen liikkuvuuden perusedellytys. Se yhdistää jäsenvaltiot ja alueet. TEN-T -verkko varmistaa vapaan liikkuvuuden ja syrjimättömän markkinoille pääsyn. Liikennemarkkinoita koskevan lainsäädännön soveltamisala on minimissään TEN-T-verkko. Verkon kehittäminen on korostetun tärkeää Suomen kaltaisille syrjäisille seuduille. Verkkojen Eurooppa -tuki on välttämätön edellytys TEN-T-verkolle, jotta se kyetään pitämään riittävän kattavana. Ellei tukimahdollisuutta ole, pyrkisivät jäsenvaltiot minimoimaan verkkonsa mahdollisimman pieneksi, sillä mitään muuta kannustinta ei ole. TEN-T –verkosta johtuvat sitoumukset olisivat tässä tilanteessa pelkästään rasite.

Verkkojen Eurooppa-välineen liikenneverkkoja koskevaan osuuteen on kuluvalla kaudella käytetty tähän mennessä 21,3 mrd. €. Siitä 11,3 mrd. € on siirretty yleisestä koheesiorahastosta, joka kohdistetaan ainoastaan koheesiomaille. Koheesio-osakin on myös Suomelle tärkeä, koska sillä rahoitetaan esimerkiksi Rail Baltica -hanketta, jota voi pitää Suomelle merkittävimpänä tuen kohteena.

Verkkojen Eurooppa -budjetista Suomen on mahdollista saada rahoitusta yleisestä osasta, joka on kaikille avoin (myös koheesiomaille). Yleisen budjetin varoja on jaettu tähän mennessä yhteensä 10 mrd. €, josta Suomi on saanut noin 136 milj. €. Saantomme on tasapainossa arvioituun maksuosuutemme verrattuna. Niin sanotussa blending -haussa on Suomesta haettu tukea noin 21 milj. €. Odotettavissa on, että tällä budjettikaudella järjestetään ainakin yksi hakukierros ja mahdollisesti lisäksi blending -hakukierros. Vaikka tuen kokonaiskäyttö vielä hieman kasvaa, on olettavaa, että Suomi hyötyy suhteessa tätä kasvua enemmän ja saantomme saavuttaa tasapainon maksujen suhteen.

Saantomme olisi tällä kaudella ollut suurempi, jos Suomi olisi käynnistänyt tukikelpoisia suuria rakennushankkeita heti budjettikauden alussa ratavälillä Turusta Vainikkalaan ja Helsingin solmukohdassa (Skandinavian-Välimeren ydinverkkokäytävällä).

Suomen tavoitteena on parantaa saantoa seuraavalla kaudella. Tätä varten valmistellaan tukikelpoisia toteutushankkeita käynnistysvalmiiksi vuoden 2021 alkuun. Verkkojen Eurooppa-asetuksen mukaan nyt sellaisia ovat Skandinavian-Välimeren ydinverkkokäytävän rautatiehankkeet. Niistä merkittävin on ns. tunnin junan rakentaminen. Tätä pienempiä, mutta suurehkoja investointikohteita voisivat olla kaikkien liikennemuotojen ITS-järjestelmien rakentaminen, mukaan lukien rautateiden ERTMS-kulunvalvontajärjestelmät (taso 3). Pienillä hankkeilla ei saantoa voida kasvattaa.

Lisäksi saantoa pyritään kasvattamaan laajentamalla Verkkojen Eurooppa-asetuksen soveltamisalaa. Liikenne- ja viestintäministeriö on valmistellut aloitetta Pohjanmeren-Itämeren -ydinverkkokäytävän jatkamisesta Helsingistä Tornioon. Jos tässä menestytään, saadaan päärata tukikelpoisuuden piiriin. Vaikuttaminen tämän tavoitteen saavuttamiseksi on aloitettu vuonna 2016. Onnistuminen edellyttää yhteistyötä Ruotsin kanssa, koska aloite on tehtävä yhteisaloitteena.

Tukikelpoisen verkon laajentaminen Tornioon ja Haaparantaan tapahtuisi Verkkojen Eurooppa -asetuksen uudistamisen yhteydessä eli Multiannual Financial Framework, MFF -prosessissa. Muiden

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite
Eteläesplanadi 16
(kirjaamo)
Helsinki
Postiosoite
PL 31
00023 Valtioneuvosto
Puhelin
029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

jäsenvaltioiden näkökulmasta tällä on kustannusvaikutus Verkkojen Eurooppa -budjettiin. Jotta voimme kasvattaa mahdollisuuttamme Verkkojen Eurooppa -tukeen, tulee Suomen kannassa olla riittävä joustavuus Verkkojen Eurooppa -määrärahaan. Koska kaikkien jäsenvaltioiden liikenneministerit kannattavat Verkkojen Eurooppa -rahoitustason säilyttämistä tai jopa sen kasvattamista, Suomen hyvin kireä kanta estäisi tukikelpoisen verkon laajentamisen.

TEN-T –politiikkaa kehitettäessä on painopiste rajat ylittävissä verkon osissa. Suomen hankkeet palvelevat myös rajat ylittävää liikennettä, mutta niitä on usein vaikeaa toteuttaa yhtäaikaisesti rajanaapurin kanssa eli Ruotsin kanssa. Suomi tukee rajat ylittävien hankkeiden priorisointia, mutta uudistettaessa Verkkojen Eurooppa-asetusta tulisi Suomen kaltaisten maiden erityisasema ottaa huomioon.

Suomen tavoitteena on pitää Verkkojen Eurooppa -tukimuoto nykyisellä tasollaan ja laajentaa tuen piirissä olevaa väylästöä. Painopiste on tukikelpoisen verkon laajentamisessa. Koko yleisen jaon Verkkojen Eurooppa -rahoituksen osuus on ollut EU:n budjetista noin 2 prosenttia. Brexitin huomioon ottaminen Verkkojen Eurooppa -rahoitusta vastaavasi kiristämällä ei vaikuta EU:n kokonaisbudjettiin mitenkään. Seurausvaikutukset TEN-T -politiikan mitätöitymisenä ovat yhteismarkkinoiden ja liikkuvuuden kannalta merkittävät.

Yleisestä koheesiobudjetista on tulevalla budjettikaudella välttämätöntä siirtää rahoitusta Verkkojen Eurooppa -sateenvarjon alle. Tässä puitteessa koheesiorahoitus tulee käytetyksi tehokkaasti ja kilpailua mahdollisimman vähän vääristävästi. Jos Verkkojen Euroopan -koheesiorahoituksen taso laskisi tulevalla rahoituskaudella, jäisi Rail Baltica toteutumatta ja tehdytkin panostukset menisivät hukkaan.

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite
Eteläesplanadi 16
(kirjaamo)
Helsinki
Postiosoite
PL 31
00023 Valtioneuvosto
Puhelin
029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi