LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
12.6.2018

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle

EU:n vuosia 2021-2027 koskeva Euroopan unionin monivuotinen rahoituskehys ja asetusehdotus Verkkojen Eurooppa –rahoitusvälineeksi

Komissio antoi 6.6.2018 ehdotuksensa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi Verkkojen Eurooppa -välineen perustamiseksi sekä asetusten (EU) No 1316/2013 ja (EU) No 283/2014 kumoamiseksi.

Komissio on aiemmin, 2.5.2018 antanut ehdotuksen neuvoston asetukseksi vuosia 2021—2027 koskevan monivuotisen rahoituskehyksen vahvistamisesta (rahoituskehysasetus). Nyt annetussa Verkkojen Eurooppa -ehdotuksessa esitetään rahoituksen jakautuminen liikenne-, energia- ja digitaalialoille.

Komissio esittää Verkkojen Eurooppa –rahoitusvälineelle yhteensä 37,6 miljardia euron rahoitusta (vuoden 2018 hintataso). Ehdotetut määrärahat vuosiksi 2021–2027 ja vertailu kauden 2014–2020 lukuihin ovat alla olevassa taulukossa:

	Kausi 2014-20 (EU28, mrd euroa)	**Kausi 2021-27 (EU27, mrd euroa)**	**Muutos**
Liikenne yhteensä	24,4	**27,2**	
- yleinen osa	12,9	**11,4**	**-12%**
- koheesiomaiden hankkeisiin	11,5	**10,0**	**-13 %**
- sotilaallisen liikkuvuuden hankkeisiin	-	**5,8**	**uusi**
Energia	4,8	**7,7**	**+61%**
Digitaaliala	1,1	**2,7**	**+154%**
Yhteensä	30,3	**37,6**	

Asetusehdotuksessa määritellään edellytykset, menetelmät ja menettelyt, joiden mukaisesti Euroopan laajuisiin verkkoihin myönnetään unionin rahoitustukea liikenteen, energian ja digitaalialan infrastruktuurihankkeiden tukemiseksi.

<u>Liikenneala</u>

Keskeisenä Verkkojen Eurooppa -välineen tavoitteena on yleiseurooppalaisen liikennekäytävistä muodostuvan TEN-T -verkon tukeminen ja kehittäminen. TEN-T –verkon tärkeimpien yhteyksien, ns. ydinverkon on määrä olla valmis kokonaisuudessaan vuoteen 2030 mennessä. Koko TEN-T –verkon tavoitevuosi on 2050. Verkkojen Eurooppa –välineestä tuetaan myös erityisesti lento- ja rautatieliikenteen hallintajärjestelmiä.

Komission esittämästä Verkkojen Eurooppa -välineestä on monivuotisen rahoituskehyksen puitteissa ehdotettu osoitevaksi liikenteen alalle 27,2 miljardia euroa rahoituskaudelle 2021–2027. Tästä 10

miljardia euroa on varattu koheesiomaille ja noin 5,8 miljardia euroa sotilaallisen liikkuvuuden hankkeisiin.

Rahoitus esitetään kohdennettavaksi niin että 60 prosenttia käytetään perinteisiin infrastruktuurihankkeisiin (mm. ydinverkkokäytävät) ja 40 prosenttia merten moottoriteihin, telemaattisiin järjestelmiin sekä uusiin teknologioihin ja innovaatioihin. Lisäksi rahoitusvälineen varoista noin 75 prosentilla on tarkoitus tukea ydinverkkokäytävillä sijaitsevia hankkeita.

Ehdotuksen liitteessä on lista yhdeksästä ydinverkkokäytävästä. Näistä kaksi on Suomen alueella. Pohjanmeren – Itämeren käytävä on aiemmin Suomessa ulottunut vain Helsinkiin. Nyt komissio ehdottaa Suomen kautta kulkevan haaran ulottamista Tornion kautta Luulajaan (Luulaja – Helsinki – Tallinn – Riika). Skandinavian-Välimeren ydinverkkokäytävällä Suomessa säilyy osuus Venäjän raja – Hamina/Kotka – Helsinki – Turku/Naantali. Komissio esittää myös, että Ruotsissa Skandinavian-Välimeren ydinverkkokäytävää jatketaan Tukholmasta pohjoiseen Uumajan ja Luulajan kautta Ouluun ja Narvikiin Norjassa.

Nykyisellä rahoituskaudella Suomen valtion saannon kannalta haasteena on ollut pula suurista ratahankkeista. Ainoalla tukikelpoisella rataosalla Turusta Helsingin kautta Vainikkalaan ei ole voitu käynnistää tarpeeksi rakennushankkeita (ratahankkeiden tuki tällä kaudella on jäämässä alle viidesosaan edellisestä rahoituskaudesta). Ratahankkeisiin tukea on toistaiseksi saatu noin 17,7 miljoonaa euroa. Noin puolet Suomen tällä rahoituskaudella saamasta tuesta (noin 153 miljoonaa euroa) on kohdennettu muiden kuin valtion teknologia-, terminaali ja satamahankkeisiin. Valtion osuus saadusta tuesta on pienentynyt edelliseen rahoituskauteen verrattuna.

Asetusehdotus on Suomen saannon näkökulmasta erittäin myönteinen. Pohjanmeri-Itämeri –ydinverkkokäytävän jatkaminen Helsingistä Tornioon lisäisi tukikelpoisten ratahankkeiden määrää jopa 2 miljardilla eurolla. Tukea olisi näin haettavissa jopa 600 miljoonaa euroa enemmän kuin nykyisen rahoitusasetuksen säännöillä (tuki enintään 30 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista). Seitsenvuotiselle rahoituskaudelle jaettuna tämä olisi keskimäärin 85 miljoonaa euroa vuodessa. Kyse on erittäin merkittävästä summasta. Nykyisellä rahoituskaudella Suomen liikennehankkeisiin on vuosittain myönnetty tukea 5-10 miljoonaa euroa.

Tukikelpoisia ovat mm.:

- Toimet TEN-T *ydinverkolla* mukaan lukien kaupunkialueiden solmupisteet (urban nodes), meri- ja sisävesisatamat ja tie-rataterminaalit.
- *Kattavan* TEN-T verkon rajatylittävien yhteyksien toteuttaminen.
- Merten moottoritiehankkeet
- Telemaattiset järjestelmät
- Tavaraliikenteen palvelut
- Uudet teknologiat ja innovaatiot, kuten automaatio ja vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuri
- Liikenneverkon yhteensopivuuspuutteiden poistaminen (interoperability)
- Liikenneturvallisuuden parantaminen ja ilmastonmuutokseen varautuminen
- Saavutettavuuden parantaminen (accessibility)
- Sotilasliikkuvuuden (military mobility) parantaminen (kaksikäyttöinen liikenneinfrastruktuuri)

Maksimituki *vanhoissa jäsenmaissa* rakentamiseen on pääsääntöisesti 30 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista (poikkeuksellisesti 50 prosenttia rajatylittävissä kohteissa, telematiikkahankkeissa,

uuden teknologian ja innovaatioiden hankkeissa ja turvallisuushankkeissa). *Koheesionmaiden* hankkeilla tuki voi olla enintään 85 prosenttia.

Asetusehdotuksen mukaan tukea voitaisiin myöntää myös vähintään kahden jäsenmaan hankkeille, joilla edistetään *uusiutuvan energian käyttöä* rajatylittävillä osuuksilla. Tuen kriteerit on esitetty asetusehdotuksen liitteen osassa IV. Tuettavan hankkeen tulee mm. sisältyä jäsenmaiden tai kolmansien maiden väliseen yhteistyösopimukseen ja sen hyötyjen tulee laaditun kustannushyötyanalyysin perusteella olla kustannuksia suuremmat. Komission tulee vuoden 2019 loppuun mennessä täsmentää hankekriteereitä delegoidulla asetuksella.

Asetusehdotuksessa 8,5 miljardia euroa on Verkkojen Eurooppa –rahoitusvälineen varoista on varattu *Sotilaallisen liikkuvuuden hankkeisiin* (military mobility). EU:n sotilaallinen liikkuvuus -hankkeen tarkoituksena on mahdollistaa joukkojen ja niiden materiaalin nopeat siirrot EU:n jäsenvaltioiden välillä. Hanke on osa EU:n puolustusyhteistyön kehittämistä. Asetusehdotuksessa ei käsitellä rahoituksen kohdentamista. Euroopan komissio ja unionin ulkoasioiden ja turvallisuuspolitiikan korkea edustaja antoivat 28.3.2018 yhteisen tiedonannon Euroopan parlamentille ja neuvostolle koskien sotilaallisen liikkuvuuden toimintasuunnitelmaa. Sen mukaan komission selvittää vuoteen 2019 mennessä sotilaallisen liikkuvuuden kannalta sopivat yleiseurooppalaisen TEN-liikenneverkon osat parannustarpeineen.

Digitaaliala

Tietoliikennesektorilla pääpaino olisi sisämarkkinoiden kehittymisen kannalta tärkeän yhteyksien parantamisessa (digital connectivity infrastructure).

Tukikelpoisia ovat mm.:

- erittäin nopeat yhteydet (Gigabit) mm. sairaaloihin, terveyskeskuksiin sekä oppilaitoksiin ja tutkimuskeskuksiin kohteissa, joissa yhteiskuntataloudellinen hyöty on suuri.
- Paikalliset lähiverkot
- 5G-yhteydet liikenneväylien varrella; ensi vaiheessa on tarkoitus kokeilla automatisoitua liikkumista (CAM, Connected and Automated Mobility) rajatylittävillä osuuksilla ja sen jälkeen toteutetaan isompia hankkeita (ehdotuksen liitteessä mainittu mm. Turku – Helsinki –Russian border mahdollisen kohteena)
- Merikaapelit jäsenmaiden välillä ja kolmansiin maihin
- Kotitalouksien erittäin nopeat yhteydet
- Liikenne- ja energiasektorin rajatylittävät hankkeet.

Maksimituki rakentamiseen on pääsääntöisesti 30 prosenttia (poikkeuksellisesti enintään 50 prosenttia rajatylittävissä hankkeissa ja enintään 75 prosenttia Gigabit-hankkeissa). Paikallisissa lähiverkkohankkeissa tuki voi olla jopa 100 prosenttia.