

VNEUS Honkasalo Niina(VNK),
 Keskinen Satu(VNK)

26.09.2017

Viite

Asia

**Vaikuttaminen monivuotiseen rahoituskehykseen 2021- ; Verkkojen Eurooppa -
välineen uudistaminen**

Tässä muistiossa käsitellään liikenteen, energian ja televiestinnän infrastruktuuri-investointeihin kohdistuvan Verkkojen Eurooppa -välineen (Connecting Europe Facility, CEF) uudistamista tulevalle rahoituskehyskaudelle 2021-. Verkkojen Eurooppa -välineen osuus on noin 3,5% EU:n rahoituskehyksestä 2014-2020.

Komissio antaa ehdotuksen uudeksi monivuotiseksi rahoituskehykseksi (2021-) toukokuussa 2018 ja varsinaista sisällöllistä asetusehdotusta Verkkojen Eurooppa -välineestä käsitellään osin rinnakkaisesti. Uudistetun asetuksen on tarkoitus tulla voimaan samanaikaisesti uuden rahoituskehymyksen kanssa.

Liikenneneuvoston on tarkoitus hyväksyä 5.12.2017 päätelmät Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T, Trans-European Transport Networks) täytäntöönpanosta ja Verkkojen Eurooppa -välineestä.

Verkkojen Eurooppa -välineen nykyinen rahoitus

Osana vuosien 2014-2020 rahoituskehyspäättöstä perustettiin erillinen Verkkojen Eurooppa -väline, josta myönnetään rahoitustukea liikenteen, energian ja tietoliikenteen investoinneille. Välineeseen kohdennettiin yhteensä 33,2 mrd. euron rahoitus (liikenne 26,3 mrd euroa, energia 5,9 mrd. euroa ja televiestintä 1,1 mrd. euroa).

Rahoituskehysneuvottelujen yhteydessä Suomi suhtautui varauksellisesti uuden välineen perustamiseen ja edellytti CEF-rahoituksen huomattavaa alentamista komission alkuperäisestä ehdotuksesta, joka oli noin 40 mrd. euroa.

CEF:n liikennesektorin rahoitus katettiin osin aikaisemman kehymyksen TEN-T -määrärahasta (n. 8 mrd euroa). Lisäksi CEF -välineeseen siirrettiin koheesiorahoitusta vain koheesiomaiden käyttöön (11,3 mrd. euroa) ja loppurahoitus oli nk. uutta rahoitusta. Energia- ja televiestintärahoitus katettiin käytännössä kokonaisuudessaan uudella rahoituksella.

Vuoden 2015 budjetissa CEF:n rahoituksesta 2,8 mrd. euroa siirrettiin uuteen Euroopan strategisten investointien rahastoon (ESIR). Näin ollen CEF:n kokonaistaso on nykyisellään yhteensä 30,6 mrd euroa vuosille 2014-2020.

Suomen mahdollisuudet hyödyntää nykyistä Verkkojen Eurooppa -välinettä

Suomessa, ei-koheesiomaana, liikennesektorin tukia voidaan käyttää ainoastaan TEN-T verkon ydinverkkokäytäviin sekä tiettyihin horisontaalisiin hankkeisiin. Käytännössä tämä tarkoittaa Suomessa vain ydinverkkokäytävän rataverkkoa, eli rataverkkoa Turku/Naantali – Vainikkala sekä älykkäitä liikennejärjestelmiä ja palveluita.

Em. hankkeissa käytössä olevat innovatiiviset rahoitusmallit ovat käytännössä estäneet Suomen mahdollisuudet hyödyntää CEF-rahoitusta. Innovatiivisilla rahoitusmalleilla tarkoitetaan tässä yhteydessä yksityisen rahoituksen tai Euroopan investointipankin (EIB) -rahoituksen käyttöä tarvittaessa ESIR vakuuksia käyttäen, tai esimerkiksi EIB:n oman pääoman ehtoista lainoitusta.

Valtion liikennehankkeissa tietyt kansalliset määräykset estävät käytön ja yksityisten toimijoiden kohdalla CEF-rahoitus ei ole taloudellisesti tarkoituksenmukaista, kun rahoitusta on saatavista muualta edullisemmin ehdoin.

Horisontaalisten ja ydinverkkokäytävien hankkeiden lisäksi tukikelpoisia ovat tietyin ehdoin Merten moottoritiet -hankkeet, joilla kehitetään jäsenvaltioiden välistä meriliikennettä esimerkiksi satamaparien välillä. Lisäksi lentoliikenteen ja rautatieliikenteen hallinnan tekniikkaan liittyvät hankkeet ovat tukikelpoisia.

Maantieliikenteen hankkeille myönnetään CEF-tukea ainoastaan koheesiomaille. Koheesiomaissa moottoritiehankkeiden tulee palvella rajat ylittäviä yhteyksiä ja poistaa liikenteen pullonkauloja. Muiden maiden osalta maantieliikennehankkeiden kategorista sulkemista tukien ulkopuolelle perustellaan kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistavoitteilla.

Energian osalta CEF-rahoitus kohdistuu koko EU:ssa ainoastaan rajat ylittävälle sähkön ja kaasun siirtoyhteyksille ja älyverkkohankkeille.

Televiestintäsektorilla CEF-rahoitusta myönnetään hallinnon digitaalisten palveluiden hankkeille, painopisteenä erityisesti rajat ylittävät hankkeet.

Kansalliset rahoitusosuudet

Verkkojen Eurooppa -välineen hyödyntäminen edellyttää aina myös kansallista rahoitusta, jonka osuuden määrä vaihtelee merkittävästi koheesio- ja ei-koheesiomaiden välillä, sekä riippuen hankkeen tyypistä.

Suomen osalta liikennesektorilla hankkeiden toteutuksessa vaadittu kansallinen rahoitusosuus on yleensä 80 prosenttia, poikkeustapauksissa 60 prosenttia. Sen sijaan koheesiomaiden hankkeilta vaadittu kansallinen rahoitusosuus voi olla hankkeiden toteutusvaiheessa hyvin alhainen, noin 20 prosenttia. Suunnitteluvaiheessa hankkeiden CEF-rahoitus voi olla enimmillään 50 %.

Energiasektorilla vaadittu kansallinen rahoitusosuus on yleensä 50 prosenttia ja poikkeuksellisissa tapauksissa vain 25 prosenttia. Suunnittelutyön osalta kansallisen rahoitusosuuden on oltava 50 prosenttia. Koheesiomaille sovelletaan samoja sääntöjä.

Suomen maksut ja saannot nykyisestä Verkkojen Eurooppa -välineestä

Suomen laskennallinen maksuosuus Verkkojen Eurooppa -välineestä on noin 490 miljoonaa euroa (1,6%) kuluvalle rahoituskehyskaudella. Vastaavasti tähän mennessä Suomen saanto Verkkojen Eurooppa -välineestä on 239 miljoonaa euroa (energiasektori noin 98 miljoonaa euroa, liikennesektori 136 miljoonaa euroa ja televiestintäsektori 5 miljoonaa euroa).

Keskeiset valtion liikennehankkeet, joille rahaa on myönnetty, ovat Pisara-radan suunnittelu, Helsinki-Turku välin nk. tunnin juna -hankkeen suunnittelu, sekä Finavian eräät terminaalihankkeet. Yksityisen sektorin hankkeista rahoitusta ovat saaneet useat merenkulun teknologiahankkeet (laivahankinnoissa) ja kuntien satama- ja terminaalihankkeet.

Energiasektorilla Suomen saanto kohdistuu yhteen hankkeeseen. Balticconnector-kaasuputkihankkeelle myönnettiin tukea sekä teknisiin selvityksiin että rakentamiseen yhteensä noin 98 miljoonaa euroa (Suomen osuus). Balticconnector-hanke sai 75% tukea putken rakentamiseen, mikä on ennätyksellisen suuri osuus CEF-energiatukea.

On mahdollista, että Suomi saa loppukaudesta vielä joitakin lisäsaantoja. Lisäsaantojen suuruusluokka voisi olla enimmillään muutama kymmenen miljoonaa euroa. Merkittävin mahdollinen tuen saaja olisi Helsingin ja Turun välisen ns. tunnin juna -hankkeen jatkosuunnittelu, jolle tukea voitaisiin myöntää arviolta vajaat 20 miljoonaa euroa. Energiasektorilla ei ole näköpiirissä lisähankkeita. Edellä mainittujen lisäsaantojen jälkeenkin Suomen koko rahoituskehyskauden saannot olisivat noin 50% laskennallisesta maksuosuudestamme välineeseen.

Verkkojen Eurooppa -väline tulevalle rahoituskehyskaudella 2021-

Verkkojen Eurooppa -välineen uudistamista tulevalle rahoituskehyskaudelle tulee tarkastella koko rahoituskehyskokonaisuuden ja Suomen rahoituskehysvaikuttamista koskevien linjausten valossa.

Suomen vaikuttamista EU:n tulevaan monivuotiseen rahoituskehyskseen on linjattu E-selvityksessä 34/2017 seuraavasti: Suomen lähtökohta on, että Britannian ero huomioidaan täysimääräisesti seuraavan rahoituskehyskokonaisuudessa. Nykyisten ja uusien rahoitustarpeiden osalta joudutaan arvioimaan varojen uudelleen kohdentamista rahoituskehyskokonaisuuden laskiessa.

Huomioiden Suomen tulevaa rahoituskehyskautta koskevat ennakkovaikuttamislinjaukset, Suomen nykyinen huomattava nettomaksu

Verkkojen Eurooppa -välineeseen kuluvalle rahoituskehyskaudella, sekä painotukset koheesiomaiden hyväksi, olisi valtiontaloudellisesti tarkoituksenmukaista kohdentaa tulevaisuudessa nykyistä vähemmän rahoitusta Verkkojen Eurooppa -välineeseen. Tulevissa rahoituskehysneuvotteluissa, tilanteessa jossa välineen kokonaistaso on alentunut, Suomi tavoittelee suhteellisesti korkeampaa saantoa Verkkojen Eurooppa -välineestä.

Tämän tavoitteen toteutumiseksi koheesiomaiden perinteisten infrastruktuurihankkeiden sijaan tulee siirtyä kaikkia jäsenmaita hyödyttäviin yhteisiin alueellisiin kehityshankkeisiin.

Samoin liikenteen osalta tukea tulisi kohdentaa rajat ylittäviin liikenneverkon osiin, verkon eri osien yhdistämiseen ja pullonkaulojen poistamiseen sekä kielteisten ympäristövaikutusten vähentämiseen. Suomen osalta tämä lisäisi mahdollisuuksia saada rahoitusta Merten moottoritiet -hankkeille, eräille ratahankkeille, sekä älykkään liikenteen ja innovatiivisille hankkeille.

Lisäsi tulevan Verkkojen Eurooppa -välineen tulisi tukea liikennesektorin uusien teknologioiden käyttöön ottoa ja liikenteen automaatiota. Tieliikenteen rahoitus tulisi tulevaisuudessa kohdistaa kokonaisuudessaan ja kaikissa jäsenmaissa älykkään liikenteen ja innovatiivisille hankkeille. Painotukset älykkään liikenteen ja innovatiivisiin hankkeisiin ovat olleet Suomen edun mukaisia myös Suomen saantojen näkökulmasta.

Suomen lähialueilla sijaitsevista rajat ylittävistä hankkeista erityisesti Rail Baltica- ratahankkeen toteutumisella, sekä Itämeren alueen energiainfrastruktuurin kehittämisellä on Suomelle erityistä merkitystä.

Energiasektorin rahoituksen määrää Verkkojen Eurooppa -välineessä tulisi pienentää. Lisäksi energiahankkeiden priorisointia tulisi edelleen kehittää. CEF-rahoituksen tulisi kohdistua tulevaisuudessakin vain rajat ylittävälle, eurooppalaista lisäarvoa tuottaville sähkön ja kaasun siirtoyhteyksille ja älyverkoille.

Koska nykyisellään innovatiiviset rahoitusvälineet soveltuvat verrattain huonosti perinteisiin liikenneinvestointeihin yksityisten rahoittajien puuttuessa, toimivaltaisissa ministeriöissä selvitetään millä edellytyksillä innovatiiviset rahoitusvälineet olisivat paremmin hyödynnettävissä etenkin Suomen näkökulmasta.

Lisäksi välineen hyödyntämisessä olisi kiinnitettävä erityistä huomiota synergiaetuihin niin, että liikenne-, viestintä- ja energiaverkkoja tarkasteltaisiin koordinoitusti yhtenä kokonaisuutena. Toimivaltaisissa ministeriöissä selvitetään ja konkretisoidaan viipymättä Suomen kannalta keskeisiä synergiaetuihin vaikuttavia tekijöitä.

Jotta Suomen suhteellinen saanto välineestä kasvaisi tulevaisuudessa, tulee toimivaltaisten ministeriöiden pikaisesti konkretisoida muitakin tämän mahdollistavia keinoja energia-, liikenne- ja viestintäsektoreilla esimerkiksi välineen sisäisissä painotuksissa ja rahoitusehdoissa.

LIITTEET

Asiasanat	energia, liikenne, rahoituskehykset, Verkkojen Eurooppa -väline, viestintä
Hoitaa	LVM, TEM, UM, VM
Tiedoksi	ALR, EUE, LIIK, MMM, OKM, OM, PLM, SM, STM, TRAFI, VNK, VTV, YM
