



## EUROOPAN LAAJUISTEN VERKKOJEN RAHOITUS

Euroopan unioni ja jäsenvaltiot rahoittavat yhdessä Euroopan laajuisia verkkoja. Unionin rahoitusapu toimii kannustimena suurimman osan rahoituksesta tullessa jäsenvaltioilta. Euroopan laajuisten verkkojen rahoitusta voidaan myös täydentää rakennerahastoista, Euroopan investointipankin tuella tai yksityissektorin rahoitusosuuksilla. Verkkojen Eurooppa -välineen perustaminen vuonna 2013 merkitsi huomattavaa Euroopan laajuisten verkkojen uudistusta.

### OIKEUSPERUSTA

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) XVI osaston 171 artiklan mukaisesti EU:n tukea voidaan antaa yhteistä etua koskeville hankkeille, jotka täyttävät suuntaviivoissa asetetut vaatimukset.

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1316/2013, annettu 11. joulukuuta 2013, Verkkojen Eurooppa -välineen perustamisesta sekä asetuksen (EU) N:o 913/2010 muuttamisesta ja asetusten (EY) N:o 680/2007 ja (EY) N:o 67/2010 kumoamisesta

### TAVOITTEET

Tavoitteena on myötävaikuttaa kohdennetun EU:n tuen avulla Euroopan laajuisten verkkojen perustamiseen liikenteen, energian ja televiestinnän alalla ([3.5.1](#)).

### SAAVUTUKSET

#### A. Hankerahoituksen yleisten ehtojen määrittely

EU:n antama rahoitus on yleensä toiminut hankkeiden käynnistämisen kannustimena. Jäsenvaltioiden on vastattava rahoituksesta suurimmaksi osaksi itse, paitsi kun on kyse koheesiorahaston tuesta, jolloin unionin rahoitusosuus on perinteisesti ollut suurempi.

Ensimmäisistä rahoitusta säätelevistä periaatteista säädettiin Euroopan laajuisten verkkojen alaan liittyvän yhteisön rahoitustuen myöntämistä koskevista yleisistä säännöistä 18. syyskuuta 1995 annetussa neuvoston asetuksessa (EY) N:o 2236/95.

#### 1. Unioni on voinut antaa hankkeille tukea seuraavasti:

- hankkeisiin liittyvien tutkimusten ja muiden teknisten tukitoimien rahoittaminen (yleensä enintään 50 prosenttia kokonaiskustannuksista)
- Euroopan investointirahaston tai muiden rahoituslaitosten lainatakuumaksuihin liittyvä tuki



- Euroopan investointipankin tai muiden julkisten tai yksityisten rahoituslaitosten antamien lainojen korkotuki
  - suora investointituki asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa.
- 2.** Hankkeiden valintaperusteita on vahvistettu vähitellen seuraavasti:
- Televiestintä- ja energiaverkoille annettava unionin tuki ei saa aiheuttaa kilpailun vääristymistä asianomaisen alan eri yritysten välillä.
  - Hankkeiden on edistettävä verkoille asetettuja tavoitteita.
  - Hankkeiden on oltava taloudellisesti toteuttamiskelpoisia.
  - On otettava huomioon hankkeen valmiusaste ja unionin tuen kannustava vaikutus.
  - On otettava huomioon suorat tai välilliset vaikutukset ympäristöön ja työllisyyteen (asteittain on otettu käyttöön yhä kattavammat kustannus-hyötyanalyysit, ympäristövaikutusten arvioinnit jne.).
  - On otettava huomioon hankkeen eri osien aikataulun koordinointi esimerkiksi rajat ylittävissä hankkeissa.

Rahoitettavissa hankkeissa on pitänyt noudattaa unionin lainsäädäntöä ja politiikkoja erityisesti ympäristönsuojelun, kilpailun ja julkisia hankintoja koskevien sopimusten suhteen. Useissa peräkkäisissä asetuksissa on asetettu yleisiä sääntöjä EU:n rahoitustuen myöntämiseksi. Niihin sisältyvät muun muassa seuraavat uudet asiakokonaisuudet:

- Unionin rahoitustukea myönnetään valituille hankkeille moni- ja yksivuotisten liikenne- ja energia-alan ohjelmien mukaisesti.
- Tutkimuksille myönnettävän unionin tuen enimmäismäärä rajattiin 50 prosenttiin kaikissa hankkeissa; ensisijaisissa hankkeissa tuen määrä on liikenteen alalla 10–30 prosenttia (enintään 30 prosenttia ensisijaisten hankkeiden rajat ylittävien osuuksien osalta).
- Riskipääoma sisällytettiin ja kytkettiin unionin rahoitustukeen.
- Vuosien 2007–2013 rahoituskehiksestä myönnettiin 8 168 miljoonaa euroa Euroopan laajuisille verkoille, ja tästä määrästä 8 013 miljoonaa euroa liikenneverkoille ja 155 miljoonaa euroa energiaverkoille.

## **B.** Lisärahoitusmahdollisuudet

### **1.** Unionin rakenne- ja koheesiorahastot

Unionin rakennerahastoista rahoitettiin vuosina 2000–2006 noin 26 miljardilla eurolla Euroopan laajuisia verkkoja koskevia hankkeita. Rahoitusta annettiin erityisesti koheesiorahastosta Espanjaan, Irlantiin (vuoteen 2003), Kreikkaan ja Portugaliin sekä kymmenelle uudelle jäsenvaltiolle. Viimeksi mainituille kohdennettiin 2,48 miljardia euroa liittymistä edeltävänä tukena ja 4,24 miljardia euroa koheesiorahastosta sekä 2,53 miljardia euroa muista rakennerahastoista. Tästä liittymistä edeltävän tuen ja koheesiorahastotuen kokonaismäärästä Euroopan laajuisia liikenneverkkoja koskeville hankkeille myönnettiin noin 50 prosenttia eli 3,9 miljardia euroa.



## 2. Euroopan investointipankin antama tuki

Euroopan investointipankin (EIP) lainoihin ei sovelleta alueellisia rajoituksia, vaan lainat myönnetään pankkitoiminnan perusteiden mukaisesti. Perusteina ovat hankkeiden toteutettavuus taloudelliselta (valmiudet lainan takaisinmaksuun), tekniseltä ja ympäristön kannalta. Esimerkiksi vuosina 1995–2005 EIP myönsi lainoja Euroopan laajuisia verkkoja koskeviin hankkeisiin yhteensä noin 65 miljardin euron arvosta.

### C. Vuosien 2007–2013 rahoituskehys

Komissio ehdotti parlamentin tukemana, että rahoituskaudeksi 2007–2013 Euroopan laajuisille liikenneverkoille osoitetaan 20,35 miljardia euroa ja energiaverkoille 0,34 miljardia euroa. Neuvosto vaati kuitenkin määrärahoihin merkittäviä leikkauksia, ja lopulta Euroopan laajuisten verkkojen rahoituskehyksestä myönnettiin liikennealalle 8,01 miljardia euroa ja energia-alalle 0,16 miljardia euroa (eli vain 40 prosenttia liikenteelle alun perin ehdotetusta määrästä ja 45 prosenttia energialle ehdotetusta määrästä). Varojen niukkuuden vuoksi asetuksessa (EY) N:o 680/2007 säädettiin, että kansallisen julkisen ja yksityisen rahoituksen täydentämiseksi unionin varat oli keskitettävä tiettyihin hankeluokkiin, joista saadaan suurin lisäarvo verkolle kokonaisuutena (kuten rajat ylittävät osuudet ja pullonkaulojen poistamiseen tähtäävät hankkeet). Liikenneverkoille myönnettävä tuki, joka sisältyy komission hyväksymiin yleisiin koheesiopolitiikan toimenpideohjelmiin, oli 43 miljardia euroa.

## VERKKOJEN EUROOPPA -VÄLINE

Joulukuusta 2013 lähtien EU:lla on ollut uusi Euroopan laajuisia infrastruktuuriverkkoja koskeva politiikka, jonka määrärahat ovat yli 30,4 miljardia euroa vuoteen 2020 asti: Verkkojen Eurooppa -välineen tarkoituksena on saada aikaan synergiaa liikenne-, televiestintä- ja energia-aloilla ja tehostaa näin EU:n toimintaa ja optimoida täytäntöönpanokustannukset. Pyrkimyksenä on lisätä investointeja Euroopan laajuisten verkkojen alalla ja houkuttaa rahoitusta sekä julkiselta että yksityiseltä sektorilta siten, että samalla lisätään oikeusvarmuutta ja noudatetaan teknologianeutraaliuden periaatetta.

### A. Yleiset tavoitteet

Verkkojen Eurooppa -välineen tavoitteena on

- tukea sellaisten yhteistä etua koskevien hankkeiden toteuttamista, joiden tavoitteena on uusien infrastruktuurien ja palveluiden kehittäminen ja rakentaminen tai olemassa olevien infrastruktuurien ja palveluiden parantaminen liikenne-, televiestintä- ja energia-aloilla
- tukea hankkeita, jotka tuottavat Euroopan tasolla saatavaa lisäarvoa ja hyödyttävät yhteiskuntaa merkittävästi mutta joille ei ole saatavissa markkinoilta riittävää rahoitusta
- edistää Eurooppa 2020 -strategiaa kehittämällä tulevaisuuden odotettavissa olevat liikennevirrat huomioon ottavia Euroopan laajuisia verkkoja ja luomalla ympäristön, joka kannustaa entistä paremmin yksityisiin, julkisiin tai julkisen ja yksityisen sektorin yhteisiin investointeihin



— auttaa saavuttamaan EU:n kestävän kehityksen tavoitteet ja edistää näin osaltaan hiilestä irtautumista koskevia unionin keskipitkän ja pitkän aikavälin tavoitteita.

**1.** Liikenteen alalla tuki kohdennetaan yhteistä etua koskeviin hankkeisiin, joiden tavoitteena on

— pullonkaulojen poistaminen, puuttuvien yhteyksien rakentaminen ja erityisesti rajat ylittävien osuuksien parantaminen

— kestävien ja tehokkaiden liikennejärjestelmien varmistaminen pitkällä aikavälillä, jotta valmistaudutaan odotettaviin tuleviin liikennevirtoihin sekä mahdollistetaan hiilestä irtautuminen kaikissa liikennemuodoissa ja

— liikennemuotojen yhdentämisen ja yhteenliittämisen optimointi ja liikennepalvelujen yhteentoimivuuden tehostaminen huolehtien samalla liikenneinfrastruktuurien esteettömyydestä.

**2.** Energian alalle kohdennetun tuen tavoitteena on

— kilpailukyvyyn parantaminen edistämällä energian sisämarkkinoiden yhdentymistä sekä sähkö- ja kaasuverkkojen rajat ylittävää yhteentoimivuutta

— energian toimitusvarmuuden parantaminen unionissa ja

— kestävän kehityksen tukeminen integroimalla uusiutuvista lähteistä tuotettu energia siirtoverkkoon ja kehittämällä älykkäitä energiaverkkoja ja hiilidioksidiverkkoja.

**3.** Televiestinnän alalla Verkkojen Eurooppa -välineestä myönnetään tukea seuraavasti:

— Yleisluonteiset palvelut, ydinpalvelualustat ja ohjelmien tukitoimet rahoitetaan avustuksilla ja/tai julkisilla hankinnoilla.

— Laajakaistaverkkoja koskevat toimet rahoitetaan rahoitusvälineillä.

**B.** Verkkojen Eurooppa -välineen määrärahat vuosina 2014–2020

Välineen täytäntöönpanoon varatut määrärahat kaudella 2014–2020 olivat alustavasti yli 33,2 miljardia euroa. Vuonna 2015 tätä alustavaa määrää kuitenkin vähennettiin 30,4 miljardiin euroon, koska 2,8 miljardia euroa siirrettiin uuteen Euroopan strategisten investointien rahastoon (ESIR). Verkkojen Eurooppa -välineen määrärahat jakautuvat seuraavasti:

— liikenneala: 24,05 miljardia euroa, josta 11,3 miljardia euroa on siirretty koheesiorahastosta käytettäväksi Verkkojen Eurooppa -välinettä koskevan asetuksen mukaisesti ainoastaan niissä jäsenvaltioissa, jotka ovat oikeutettuja koheesiorahaston rahoitukseen;

— televiestintäala: 1,04 miljardia euroa;

— energia-ala: 5,35 miljardia euroa.

Noin 80–85 prosenttia välineen kokonaismäärärahoista kohdennetaan hankkeisiin, jotka perustuvat monivuotisiin ohjelmiin (ydinverkkokäytävien ja horisontaalisten painopisteiden mukaisesti), ja 15–20 prosentin on oltava vuotuisten ohjelmien



tavoitteiden mukaisia (eli luonteeltaan lyhyen aikavälin hankkeita, joita voidaan muuttaa vuosittain).

Suurin osa hankkeista yhteisrahoitetaan Verkkojen Eurooppa -välineestä kohdennettavilla tuilla ehdotuspyyntökilpailujen jälkeen. Samaan aikaan enintään 8,4 prosenttia Verkkojen Eurooppa -välineen talousarviosta saa koostua hankkeista, joita yhteisrahoitetaan takuiden ja hankejoukkolainojen (Verkkojen Eurooppa -välineen velkainstrumentti) kaltaisilla innovatiivisilla rahoitusvälineillä. Käytettäessä rahoitusvälineitä Verkkojen Eurooppa -välineen mukaisesti niillä on yleisesti ottaen vastattava markkinoiden erityisiin tarpeisiin eli ne on kohdennettava toimiin, joilla on ilmeistä unionin tason lisäarvoa, mutta niiden käyttö ei saa syrjäyttää yksityistä rahoitusta. Rahoitusvälineillä on parannettava EU:n talousarviomenojen vipuvaikutusta ja saavutettava suuremmat kerrannaisvaikutukset, jotka houkuttelevat yksityisen sektorin rahoitusta.

Liikennealalla suurin osa Verkkojen Eurooppa -välineen määrärahoista (22,5 miljardia euroa) jaetaan hankkeiden toteuttajille tukien muodossa. Komissio on toistaiseksi julkistanut viisi ehdotuspyyntöä yksinomaan liikenteen alalla ja yhden ehdotuspyynnön, joka koskee liikenne- ja energia-alojen synergiatoimia. Kaksi ensimmäistä ehdotuspyyntöä julkistettiin vuosina 2014 ja 2015, ja niihin kohdennettiin eniten määrärahoja (11,93 miljardia euroa ja 7,6 miljardia euroa). Molemmissa tapauksissa komissio kertoi, että hankkeiden toteuttajien pyytämä avustusten kokonaismäärä oli osoitettua määrää suurempi.

### C. Verkkojen Eurooppa -välineen määrärahat vuosina 2021–2027

Vuosien 2021–2027 monivuotisen rahoituskehityksen yhteydessä komissio ehdotti 6. kesäkuuta 2018 Verkkojen Eurooppa -välineen jatkamista vuoden 2020 jälkeen, jotta voitaisiin tukea yleisesti investointeja Euroopan infrastruktuuriverkkoihin liikenteen, energian ja televiestinnän aloilla. Välineen määrärahoiksi ehdotettiin 42,3 miljardia euroa (käypinä hintoina), ja niistä varattiin 30,6 miljardia euroa liikenteen alalle, 8,7 miljardia euroa energia-alalle ja 3 miljardia euroa digitaalisiin verkkoihin. Vuoden 2020 jälkeen Verkkojen Eurooppa -välineen avulla on tarkoitus edistää erityisesti näiden kolmen alan välisiä yhteisvaikutuksia ja lisätä rajat ylittävää yhteistyötä uusiutuvan energian alalla. Tavoitteena on vauhdittaa digitalisaatiota ja unionin talouden irtautumista hiilestä. Lisäksi komissio ehdottaa, että 60 prosenttia välineen kokonaismäärärahoista kohdennetaan ilmastotavoitteisiin.

Liikenteen alalla Verkkojen Eurooppa -välineen tavoitteena on nopeuttaa Euroopan laajuisen liikenneverkon kummankin tason valmistumista ja Euroopan liikenteen hallintajärjestelmien, kuten Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmän (ERTMS) ja eurooppalaisen ilmaliikenteen hallinnan nykyaikaistamishankkeen (SESAR), käyttöönottoa sekä tukea siirtymistä älykkääseen, kestävään, osallistavaan ja turvalliseen liikkuvuuteen ottamalla käyttöön vaihtoehtoisten polttoaineiden latausinfrastruktuurin verkosto. Ehdotuksessa kaavaillaan, että uusi Verkkojen Eurooppa -väline tukee myös siviili- ja sotilasalan kaksikäyttöön soveltuvaa liikenneinfrastruktuuria, jotta Euroopan liikenneverkkoja voidaan mukauttaa sotilaallisiin vaatimuksiin ja parantaa sotilaallista liikkuvuutta unionissa.



Verkkojen Eurooppa -välineen liikennealan ehdotetut määrärahat koostuvat kolmesta osasta:

- yleiset määrärahat 12,8 miljardia euroa
- koheesiorahaston rahoitusosuus 11,3 miljardia euroa
- tuki sotilaalliseen liikkuvuuteen 6,5 miljardia euroa.

## EUROOPAN PARLAMENTIN ROOLI

Euroopan laajuisia verkkoja tukeakseen parlamentti on johdonmukaisesti vaatinut, että rahoituksessa etusijalle asetetaan ympäristöystävällisemmät liikennemuodot siten, että infrastruktuurirahoituksesta osoitetaan yli 50 prosenttia rautatiehankkeisiin (yhdistetyt kuljetukset mukaan lukien) ja tieliikennehankkeiden osalta enimmäisosuudeksi asetetaan 25 prosenttia. Lisäksi parlamentti on jatkuvasti korostanut, että komission on varmistettava hankkeiden koordinointi ja johdonmukaisuus silloin, kun ne saavat rahoitusta EU:n talousarviosta, Euroopan investointipankilta, koheesiorahastosta, Euroopan aluekehitysrahastosta tai muista unionin rahoitusvälineistä.

Kun neuvosto oli sopinut komission alkuperäiseen ehdotukseen tehtävistä merkittävistä leikkauksista vuoden 2005 lopulla, parlamentti vaati ehdotuksen rahoitusnäkökohtia koskevissa neuvotteluissa, että Euroopan laajuisille verkoille myönnettäviä varoja on lisättävä. Neuvoston kanssa tekemässään lopullisessa sopimuksessa parlamentti sai vietyä läpi 500 miljoonan euron korotuksen sekä EIP:n antaman ylimääräisen rahoituksen Euroopan laajusten verkkojen rakentamiseksi.

Lisäksi parlamentti hyväksyi 7. kesäkuuta 2011 maantieliikenteen verotussääntöjen tarkistuksen (ns. eurovinjettidirektiivi) yhteydessä neuvoston kanssa kompromissin, jonka mukaan vähintään 15 prosenttia ulkoisten kustannusten perusteella perittävistä maksuista ja infrastruktuurimaksuista kussakin jäsenvaltiossa saatavista tuloista käytettäisiin Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon liittyvien hankkeiden rahoittamiseen, jotta voidaan parantaa liikenteen kestävyyttä. Tätä prosenttiosuutta on määrä nostaa asteittain ajan myötä.

Parlamentti osallistui Verkkojen Eurooppa -välinettä koskevan asetuksen valmisteluun (kolmen esittelijän, kahden valiokunnan ja kaikkien poliittisten ryhmien yhteisvoimin) ja vaikutti merkittävästi siihen, että Euroopan laajuisille verkoille varattiin tuntuvasti EU:n rahoitusta vuosiksi 2014–2020.

Vuosittaisista EU:n talousarvioista päättyessään parlamentti on kiinnittänyt huomiota sekä Verkkojen Eurooppa -välineeseen että Horisontti 2020 -ohjelmaan kohdennettuihin määrärahoihin. Heinäkuun 8. päivänä 2015 antamassaan päätöslauselmassa varainhoitovuoden 2016 talousarvioesitystä käsittelevän trilogin neuvotteluvaiheista parlamentti piti myönteisenä, että maksusitoumusmäärärahojen kokonaisliikkumavaraa käytettiin rahoittamaan osa ESIR:n takuurahaston 8 miljardista eurosta sen sijaan, että olisi ainoastaan leikattu Verkkojen Eurooppa -välineen ja Horisontti 2020 -ohjelman määrärahoja. Parlamentti muistutti kuitenkin, että viime kädessä sen tavoitteena on pitää molempiin ohjelmiin kohdistuvat vaikutukset mahdollisimman vähäisinä. Siksi se vaati kompensoimaan Horisontti 2020 -ohjelmaan



ja Verkkojen Eurooppa -välineeseen vaikuttavia leikkauksia, jotta ohjelmilla voidaan täysin saavuttaa niille asetetut tavoitteet.

Parlamentti muistutti lisäksi 9. maaliskuuta 2016 antamassaan päätöslauselmassa vuoden 2017 talousarvion valmistelua koskevista yleisistä suuntaviivoista, että se on sitoutunut vahvistamaan vuotuisessa talousarviomenettelyssä Horisontti 2020 -ohjelmaa ja Verkkojen Eurooppa -välinettä, jotta voidaan mahdollisimman pitkälti korvata Euroopan strategisten investointien rahaston perustamisesta käydyissä neuvotteluissa hyväksytyt leikkaukset Verkkojen Eurooppa -välineeseen.

Parlamentin liikenne- ja matkailuvaliokunta ja teollisuus-, tutkimus- ja energiavaliokunta laativat yhteisen mietintöluonnoksen vastauksena komission vuonna 2018 antamaan ehdotukseen Verkkojen Eurooppa -välineestä vuoden 2020 jälkeen. Kolme esittelijää olivat yhtä mieltä siitä, ettei komission ehdotus ollut kunnianhimoinen Verkkojen Eurooppa -välineen liikenteen alan määrärahojen osalta. He korostivat alan investointitarpeita ja hyötyjä, joita yhteyksien parantaminen voisi tuottaa EU:lle. He toivat esiin myös tarpeen yksinkertaistaa entisestään Verkkojen Eurooppa -välineen sääntöjä ja painottivat, että on tärkeää varmistaa johdonmukaisuus niiden EU:n rahastojen kesken, joista tuetaan liikenne-, energia- ja digitaaliaalaa. Esittelijät korostivat tarvetta lujittaa Verkkojen Eurooppa -välineen painopisteiden parlamentaarista valvontaa ja parantaa sen seurantaa.

Valiokuntien yhteinen mietintö hyväksyttiin marraskuussa 2018, ja siihen sisältyi noin 10 prosentin lisäys liikennehankkeille osoitettuihin määrärahoihin. Parlamentti vahvisti ensimmäisen käsittelyn kantansa huhtikuussa 2019, ja tavallinen lainsäätämisyjärjestys jatkuu ([2018/0228\(COD\)](#)).

Esteban Coito / Frédéric Gouardères  
04/2019

