



Liikenne- ja  
viestintäministeriö

## TEN-T ja Marco Polo -rahoitushaku

Leena Sirkjärvi

Merenkulun ajankohtaispäivä 17.8.2012



# Esityksen sisältö

1. Euroopan laajuiset liikenneverkot (TEN-T)
2. Nykyinen TEN-T järjestelmä ja sen rahoitusmahdollisuudet
3. TEN-T-suuntaviivojen uudistus
4. Uusi CEF-rahoitusinstrumentti
5. Marco Polo –ohjelma ja sen rahoitusmahdollisuudet

# Euroopan laajuiset liikenneverkot (TEN-T)



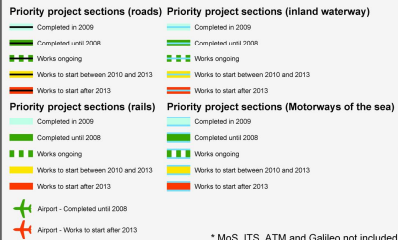
- TEN-T- verkon kehittämisen suuntaviivoista säädetään Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksen mukaisesti (N:o 661/2010/EU)
- TEN-T –verkkoa on rahoitettu TEN-rahoitusasetuksen mukaisesti (N:o 680/2007)

# Nykyinen TEN-T - rahoitusjärjestelmä

- Suomi on saanut vuosina 1995–2011 TEN-T –tukea yhteensä noin 235 miljoonaa euroa (vuosittain 6-25 miljoonaa euroa) eli keskimäärin 15 milj. euroa/vuosi
- Tuki on kohdistunut sekä suunnittelu- ja toteutushankkeisiin
- Eniten tukea ovat saaneet raideliikenteen hankkeet (161 290 milj.€ vuosina 1995-2010)
  - Esim. Pohjanmaan rata ja Pohjolan kolmio
- Tieliikenteen hankkeet (71 685 milj. € vuosina 1995-2010)
  - Mm. E18 ja tieteleматиikka
  - Mukana myös PPP-hankkeita
- Meriliikenteen hankkeista tukea ovat saaneet mm. jäänmurtajahankinnat ja Pohjolan kolmion satamien hankkeet. Lisäksi satamat ovat saaneet tukea Merten moottoriteiden hakujen kautta
- Lentoliikenteessä tukea on saanut Helsinki-Vantaan lentoasema

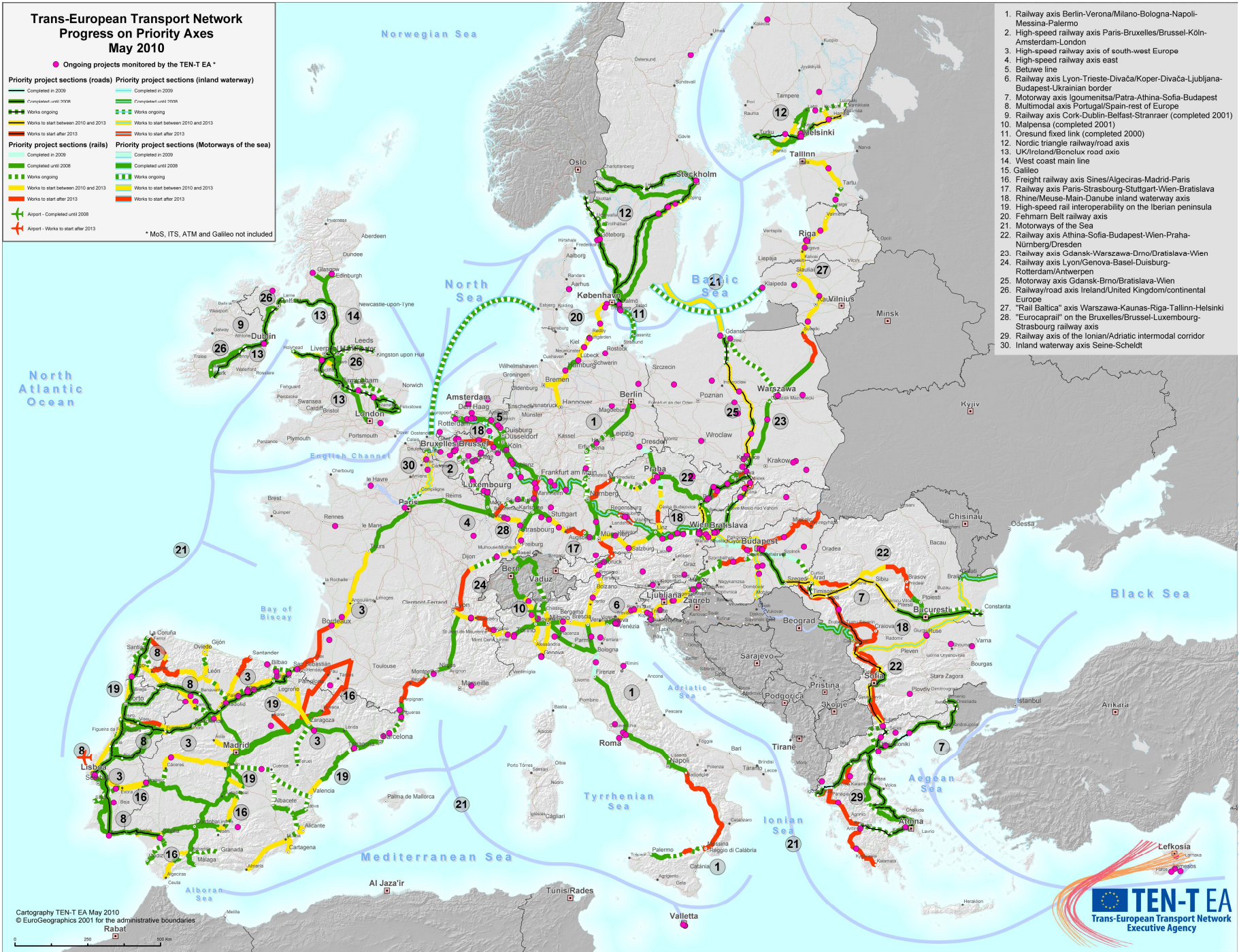
# Trans-European Transport Network Progress on Priority Axes May 2010

● Ongoing projects monitored by the TEN-T EA \*



\* MoS, ITS, ATM and Galileo not included

1. Railway axis Berlin-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo
2. High-speed railway axis Paris-Bruxelles/Brussel-Köln-Amsterdam-London
3. High-speed railway axis of south-west Europe
4. High-speed railway axis east
5. Betuwe line
6. Railway axis Lyon-Trieste-Divača/Koper-Divača-Ljubljana-Budapest-Ukrainian border
7. Motorway axis Iguiments/Patra-Athina-Sofia-Budapest
8. Multimodal axis Portugal/Spain-rest of Europe
9. Railway axis Cork-Dublin-Belfast-Stranraer (completed 2001)
10. Malpensa (completed 2001)
11. Öresund fixed link (completed 2000)
12. Nordic triangle railway/road axis
13. UK/Ireland/Benelux road axis
14. West coast main line
15. Galileo
16. Freight railway axis Sines/Algeiras-Madrid-Paris
17. Railway axis Paris-Strasbourg-Stuttgart-Wien-Bratislava
18. Rhine/Meuse/Main-Danube inland waterway axis
19. High-speed rail interoperability on the Iberian peninsula
20. Fehmarn Belt railway axis
21. Motorways of the Sea
22. Railway axis Athina-Sofia-Budapest-Wien-Praha-Nürnberg/Dresden
23. Railway axis Odansk-Warszawa-Drno/Dratislava-Wien
24. Railway axis Lyon/Genova-Basel-Duisburg-Rotterdam/Antwerpen
25. Motorway axis Gdansk-Bрно/Bratislava-Wien
26. Railway/road axis Ireland/United Kingdom/continental Europe
27. "Rail Baltica" axis Warszawa-Kaunas-Riga-Tallinn-Helsinki
28. "Eurocaprail" on the Bruxelles/Brussel-Luxembourg-Strasbourg railway axis
29. Railway axis of the Ionian/Adriatic intermodal corridor
30. Inland waterway axis Seine-Scheldt



Cartography TEN-T EA May 2010  
© EuroGeographics 2001 for the administrative boundaries



# TEN-T tuen edellytyksiä

- Tuensaajana voi olla:
  - Jäsenmaa
  - Kansainvälinen organisaatio
  - Julkisen ja yksityisen sektorin koalitio
- Hankkeista arvioidaan seuraavat elementit
  - Relevanssi
  - Hankkeen toteutusvaihe
  - Vaikutukset (sosio-ekonomiset vaikutukset, ympäristövaikutukset...)
  - Laatu
  - Hakijoiden edellytykset toteuttaa hanke ja hankkeen rahoitus tulee olla varmistettu
- TEN-T –ohjelmassa jäsenmaan tulee hyväksyä hakemus
- Hanke ei voi saada samanaikaisesti muuta EU-tukea (esim. koheesio- tai aluekehitysrahasto)
- Hankkeen tulee vastata avoinna olevaa hakuohjelmaa ja sen prioriteetteja

# Tuen osuus

- Tuen osuus vaihtelee hanketyypeittäin:
  - Suunnittelutuki (enintään 50 % suunnittelukustannuksista)
  - Suora tuki (yleensä enintään 10 % kokonaiskustannuksista, prioriteettihankkeilla 20 % ja kahden jäsenvaltion välisissä ns. cross-border -hankkeissa 30 %)

# TEN-T -rahoitusohjelma

- TEN-T – budjetti rahoituskaudella 2007–2013 on yhteensä 8,013 miljardia euroa
- TEN-T -rahoituksessa kaksi hakumenettelyä
  - monivuotinen ohjelma (Multi-Annual Programme, MAP)
    - Noin 80–85 % budjetista (6,4–6,8 mrd €).
    - Rahoituskaudella 2007–2013 monivuotisesta ohjelmasta tuetaan pelkästään ns. prioriteettihankkeita (Suomessa Pohjolan kolmio ja Merten moottoritie – hankkeet) ja muutamia komission priorisoimia yleiseurooppalaisia hankkeita (mm. GALILEO)
  - vuotuinen hakumenettely (Annual Programme, AP)
    - Noin 15-20 % budjetista (1,2–1,6 mrd €)
    - Voi hakea myös muille TEN-T – verkon hankkeille kuin pelkästään prioriteettihankkeille.
- Tuen haku perustuu kulloinkin avoinna olevaan työohjelmaan, jonka painotukset ja prioriteetit saattavat vaihdella hakukierroksittain

# TEN-T -rahoitusjärjestelmä

- Mahdollista hakea rahoitusta myös rikkidirektiivin aiheuttaviin toimenpiteisiin riippuen työohjelmasta
- Vuoden 2011 yksivuotisen hakuohjelman yksi prioriteeteista koski TEN-T infrastruktuurin ja palveluiden kehittämistä, jotka tukevat rikkidirektiivin mukaisten polttoaineiden käyttöä.
- Ote komission luonnoksesta Merten Moottoriteitä koskevaksi työohjelmaksi:
  - *“...priority will be given to those actions which contribute to addressing the environmental challenges faced by the short sea shipping sector, in particular in view of the forthcoming requirements with respect to the implementation of the requirements of Annex VI of the IMO MARPOL Convention. Actions supporting for instance the deployment of LNG or scrubber technologies or which promote the use of shore-side electricity fall under this category.”*
- Vuonna 2011 suunnittelutukea hakivat Turun ja Helsingin satamat Itämeren satamien yhteishankkeessa “LNG in Baltic Sea Ports”
  - Hankkeen tavoitteena kehittää toimivaa LNG-bunkkeri-infrastruktuuria Itämeren alueella
- Vuonna 2012 Viking Line yhdessä ruotsalaisten varustamoiden kanssa haki tukea LNG-toimenpiteitä edistävälle hankkeelle, jonka tavoitteena on tunnistaa ja minimoida haasteita, mitä tulee LNG-järjestelmien rakentamiseen ja LNG:tä käyttävien alusten operointiin.

# TEN-T -suuntaviivauudistus

- Komission ehdotus syksyllä 2011
  - käsittää liikenneverkon suunnittelua ja toteutusta koskevat periaatteet sekä ehdotuksen uudeksi TEN-T -verkoksi
  - Yhtenäiset kriteerit
  - korkeat tekniset vaatimukset liikenneverkolle
  - merkittävin uudistus TEN-T –verkon kaksitasoisuus
    - Kattavan verkko 2050
    - Ydinverkko 2030
- Tavoitteena on saattaa suuntaviivoja koskevat uudistukset voimaan vuoden 2013 jälkeen

EUROOPAN KOMISSION EHDOTUS  
SUOMEN KATTAVAKSI VERKOKSI  
JA YDINVERKOKSI



# TEN-T -suuntaviivauudistus

- Ehdotusta käsitelty neuvoston työryhmässä
  - Suuntaviivat kehittyneet oikeaan suuntaan
- Neuvoston yleisnäkemys maaliskuussa 2012
  - Suomi pitää yleisnäkemystä melko tasapainoisena ratkaisuna
  - Suomi on pitänyt tärkeänä, että kansallisesta toteuttamisvastuusta ja merkittävästä kansallisesta rahoitusosuudesta johtuen tekniset vaatimukset sopeutetaan huomioimaan eri jäsenvaltioiden liikenteelliset tarpeet
  - ehdotus on kehittynyt liikenneverkon vaatimusten ja toteutuksen määräaikojen osalta joustavampaan ja tarkoituksenmukaisempaan suuntaan
    - Tieliikenteen kirjaus mahdollistaa poikkeuksen vaatimuksille, jos investoinnit eivät ole hyöty-kustannus-tarkastelun mukaisesti perusteltavissa
    - Jäänmurto huomioitu
    - Standardiraideteveysvaatimukseen poikkeus
  - mukana ydinverkon päivittäminen vuoteen 2023 mennessä – mahdollisuus verkon tarkastuksiin
  - Tulee pyrkiä yhtenäisyyteen jo nimettyjen EU:n pääliikennekäytävien sekä Pohjoisen Ulottuvuuden liikenne- ja logistiikkakumppanuuden hankkeiden välillä
- Parlamentti käsittelee ehdotusta syksyllä 2012

# Uudet TEN-T –satamat ja Merten moottoritiet

- TEN-T –satamien edellytyksenä on, että niiden on oltava avoimia kaikille toimijoille
- Merten moottoritiet (MoS) TEN-T –verkon merellinen ulottuvuus
  - MoS-hankkeissa oltava mukana vähintään kaksi jäsenmaata
  - Koostuu meriyhteydestä ja sen sisämaayhteyksistä vähintään kahden ydinverkon sataman välillä tai ydinverkon ja kattavan verkon satamien välillä
- Voi käsittää myös laajempia meriliikennettä edistäviä hankkeita, jotka eivät liity tiettyihin satamiin (mm. ympäristökysymykset, jäänmurto, tietojärjestelmät, liikenteen hallinta...)

# CEF–Verkkojen Eurooppa

- Liikenteen, energian ja tietoliikenteen – rahoitusinstrumentti kehyskaudelle 2014-2020
- Tavoitteena keskittämisen synergiaedut
- Korvaa nykyisen TEN-T - rahoitusasetuksen
- Komission ehdotus syksyllä 2011 ja käsittely neuvoston työryhmässä
- Neuvoston osittainen yleisnäkemys kesäkuussa 2012
- Lähtökohtana on, että EU-tason rahoitus on tarpeen kohdistaa sinne, missä suurimmat hyödyt ovat saatavissa
- Rahoitusta ydinverkkokäytävälle, muille ydinverkon osille, horisontaalisille hankkeille. Lisäksi pieni osa rahoituksesta voidaan ohjata kattavan verkon hankkeille

Verkkojen Eurooppa	40 mrd. €
Energia	9,1 mrd. €
Liikenne	21,7 mrd. €
Tieto- ja viestintäteknikka / digitaali	9,2 mrd. €
Koheesiorahastosta liikenneinfrastruktuureja varten kohdenneet varat (korvamerkitty koheesiomaille)	10 mrd. €
Yhteensä	50 mrd. €

- Liikennehankkeiden osalta Suomen TEN-T -tuen määrä on vuosina 2007-2011 ollut noin 10-15 milj. € vuodessa eli arviolta runsaat 80 miljoonaa euroa kehyskaudella 2007-2013 (vastaa noin 1 %:a EU:n suoran TEN-T -tuen kokonaismäärästä)

# CEF –Verkkojen Eurooppa

- CEF:in on tarkoitus tulla käyttöön vuoden 2014 alusta alkaen, siihen asti rahoitusta myönnetään nykyisestä TEN-T –rahastosta
- Rahoitetaan liikenteen osalta kaikkia eurooppalaisia liikenneverkkoja, jotka on määritelty ns. TEN-T- suuntaviiva-asetuksessa
- Komissio hallinnoi välinettä ja laatii monivuotiset rahoitusohjelmat
- Yksi painopiste on kestävä liikenteen tukeminen ja vaihtoehtoisten polttoaineiden käytön edistäminen
- Merenkulun osalta yhdeksi tuettavaksi prioriteetiksi on myös Suomen aloitteesta nostettu merten moottoriteiden ja lähimerenkulun edistäminen, erityisesti toimet, joilla parannetaan merenkulun ympäristösuoritetta EU- ja kansainvälisen tason vaatimusten mukaisesti
- Lopullinen rahoitustaso on vielä auki ja asia päätetään monivuotisia rahoituskehityksiä koskevien neuvottelujen yhteydessä
- Suomen saanto on arvioiden mukaan n. 1 % kokonaissummasta.
- Komissio on ehdottanut liikenteelle 21 mrd € osuutta
  - Mikäli ehdotettu taso pysyy, tarkoittaisi se Suomelle vuositasolla vajaata 30 milj. €, joka jakautuu kaikkien liikennemuotojen hankkeiden kesken, ei ainoastaan merenkulkuun.

# Ehdotetut tukiosuudet

- Komission ehdotuksen mukaan tuen osuus tulee vaihtelevaan mm. projektityypin ja liikennemuodon perusteella
  - 50 % tutkimuksille ja selvityksille
  - 20 % raide- ja sisävesiliikenteen hankkeille
  - 50 % ERTMS –hankkeille
  - 20 % maaliikenneyhteyksien kehittämiseen satamiin ja lentoasemiin, liikenteen hallintajärjestelmiin sekä merten moottoritie - hankkeisiin

# CEF –Verkkojen Eurooppa

- Ehdotus on kehittynyt Suomen kannalta myönteiseen suuntaan
- Rahoitusta on myös mahdollista hakea merenkulun ympäristönormien täyttämistä aiheutuviin toimiin
  - Tuen määrä kuitenkin suhteellisen pieni, joten muitakin keinoja löydettävä
- Tarve jättää rahoitusta myös kattavalle verkolle
- HUOM! Lopullinen rahoitustaso ei ole vielä varmistunut!
- Projekt bond –pilottivaihe käynnistyy vuonna 2012
  - Pilottivaiheen kokemukset tulisi arvioida kattavasti ennen varsinaisen joukkovelkakirjan käyttöönottoa
  - Toteuttajana Euroopan investointipankki
  - Pyrkimyksenä houkutella yksityistä rahoitusta infrahankkeille
  - Pilotteina voivat olla mm. TEN-T –verkon tai kilpailukyvyyn ja innovoinnin puiteohjelman (CIP) hankkeet

# Suomen ydinverkkokäytävät

- Baltic – Adriatic Corridor
  - Helsingin sataman multimodaaliset yhteydet (sisältään jäänmurron)
- Helsinki-Valletta
  - Hamina-Kotkan, Helsingin ja Turun satamien sisämaayhteydet
  - Helsinki-Vainikkala raideliikenteen parantamistoimet
  - Helsingin lentoaseman raideyhteydet
- Ydinverkon muut osat: Bothnian Corridor
  - Luulaja-Oulu –raideliikenteen rajanylitys
  - Oulu-Tampere- Helsinki –raideliikenteen parannustoimet



# Marco Polo

- Ohjelma käynnistettiin vuonna 2003
- Käynnissä II –ohjelmakausi 2007-2013
  - Kauden budjetti 450 milj. € (n. 65 milj. €/v.)
- Ohjelman tavoitteena on
  - Pienentää tieliikenteen päästöjä ja tavaraliikenteen kasvua maanteillä
  - siirtää kuljetuksia lähimerenkulkuun, rautateille tai sisävesiliikenteeseen
  - Vähentää liikenneverkon ruuhkautumista ja kuljetusten ympäristövaikutuksia
  - Tehostaa liikennemuotojen välistä yhteistyötä ja intermodaalisuutta
  - EU:n Valkoisen kirjan tavoitteiden tukeminen

# Marco Polo -hankkeet

- Hankkeet voivat olla vähintään kahden EU-jäsenvaltion, muun ohjelmaan osallistuvan maan tai EU-maan ja läheisen " kolmannen maan " välillä (esim. Venäjä)
- Tukea voidaan myöntää EU-jäsenmaiden, sekä Islannin, Norjan, Liechtensteinin ja Kroatian kustannuksiin
- kolmansien maiden (associate partner) kustannuksia ei korvata
- Päähakijan on oltava EU- tai muu Marco Polo-ohjelmaan osallistuva maa
- Hakemuksen voi jättää yksi yritys yhdestä jäsenmaasta tai konsortio

# Marco Polo -hanketyypit

- Siirtyminen liikennemuodosta toiseen, *modal shift actions*
- Katalyyttiset hankkeet, *catalyst actions*
- Merten moottoritiet, *Motorways of the Sea*
- Liikenteen vähentämistoimet, *traffic avoidance*
- Yhteiset oppimistoimet, *common learning actions*

# Marco Polo -rahoitushaku

- Haku aukeaa vuosittain
- Vuoden 2012 haku päättyy 19.10.2012
- Hakemukset suoraan EACI :lle (Executive Agency for Competitiveness and Innovation), joka hallinnoi ohjelmaa Euroopan komission puolesta.
- Hakemus jätetään englanninkielisenä
- Hakemusten käsittely marraskuussa 2012
- Hankkeiden arviointiraportti helmikuussa 2013
- Neuvottelut hakijoiden kanssa alkavat maaliskuussa 2013
- Sopimusten allekirjoitukset kesällä 2013
- Marco Polo EU-Helpdesk vastaa kysymyksiin hakemuksen valmistelua koskien

# Vuoden 2012 työohjelma

- Lähimerenkulun hankkeet
  - etusija hankkeille, jotka käyttävät innovatiivista ympäristöteknologiaa tai käytäntöjä, jotka vähentävät merenkulun päästöjä
  - alukset käyttävät matalarikkistä polttoainetta (SECA-alueella 0,1%, muualla 1%)
  - päästöjen poistotekniikat: LNG, rikkipesuria tai maasähköä käyttävät alukset
  - Hankearvioinnissa hyville lähimerenkulun hankkeille varattu 20% budjetista
- Sisävesiliikenne
  - 10% budjetista
- Rautatieliikenne
  - Single Wagon Load > prioriteetti ja helpotukset
  - *less-than-trainload traffic not using intermodal load-units*
  - *30 miljoonan tonnikipometrin siirtymävaatimus*

# Vuoden 2012 työohjelma

- Liikennemuotosiirtymät, merten moottoritiet ja liikenteen välttäminen
  - kuljetusmuotojen yhdistäminen, rahtipalvelujen integrointi terminaaleissa
  - liikenteen pullonkaulat: maanteiden ruuhkautumisen vähentäminen
  - ympäristövaikutuksen vähentäminen
  - pk-yritysten huomiointi toimenpiteissä
- Katalyyttiset hankkeet
  - meri-, rautatie- ja sisävesihankkeissa sekä intermodaalihankkeissa olennaista mm. integroitu palvelukonsepti sekä ovelta-ovelle palvelu
- Yhteiset oppimistoimet mm.
  - Intermodaalisuus, sisältää koulutusta
  - Modernit logistiset palvelut, menettelytapojen parantaminen satamissa ja terminaaleissa
  - Merten moottoriteitä koskevan tiedon levittäminen
  - Kuljetusmuotojen yhteistoiminta; integrointi kuljetusketjuun
  - Komodaalisuuden edistäminen eurooppalaisten koulutuskeskusten avulla
  - Tiedon lisääminen TEN-T käytävistä ja niiden käytön lisääminen
  - Uusien toimintatapojen pilotointi tai testaus