

U 8/2012 vp

Valtioneuvoston kirjelmä Eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi Verkkojen Eurooppa -välineen perustamiseksi

Perustuslain 96 §:n 2 momentin mukaisesti lähetetään Eduskunnalle Euroopan komission 19 päivänä lokakuuta 2011 antama ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuk-

seksi Verkkojen Eurooppa -välineen perustamiseksi.

Helsingissä 23 päivänä helmikuuta 2012

Sosiaali- ja terveysministeri *Paula Risikko*

Lainsäädäntöneuvos Martti Anttinen

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

MUISTIO
EU/2011/1771**EHDOTUS EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEKSI VERKKOJEN EUROOPPA -VÄLINEEN PERUSTAMISEKSI****1 Yleistä**

Komissio hyväksyi 29 päivänä kesäkuuta 2011 ehdotuksen neuvoston asetukseksi vuosia 2014–2020 koskevan monivuotisen rahoituskehityksen vahvistamisesta, KOM(2011) 398 lopullinen. Ehdotuksen yhteydessä komissio esitti, että luodaan uusi integroitu väline ensisijaiseen infrastruktuuriin investoimiseksi EU:ssa liikenteen, energian ja televiestinnän alalla. Komissio antoi 19. päivänä lokakuuta 2011 ehdotuksensa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi Verkkojen Eurooppa -välineen (Connecting Europe Facility) perustamiseksi, KOM(2011) 665 lopullinen.

2 Ehdotuksen tausta ja tavoitteet

Asetusehdotuksella kumotaan yleisistä säännöistä yhteisön rahoitustuelle Euroopan laajuisten liikenne- ja energiaverkkojen alalla 20 päivänä kesäkuuta 2007 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EY) N:o 680/2007.

Ehdotus käsittää toimintasääntöineen yhden yhteisen välineen, josta rahoitetaan EU:n tärkeitä liikenne-, digitaali- ja energiainfrastruktuuri-investointeja. Sen avulla pyritään toteuttamaan Euroopan laajuinen liikenteen ydinverkko, energia-alan ensisijaiset käytävät ja digitaalinen infrastruktuuri, joita EU tarvitsee tulevaisuudessa kestävästä kilpailukykyään varten.

Komissio antoi 19 päivänä lokakuuta 2011 erilliset ehdotuksensa liikenne-, energia- ja televiestintäverkkoja koskeviksi suuntavoiksi, KOM(2011) 650 lopullinen, KOM(2011) 658 lopullinen ja KOM(2011) 657 lopullinen. Nämä suuntaviivat määrittelevät Euroopan laajuiset verkot, joihin kuuluvia hankkeita voidaan rahoittaa Verkkojen Eurooppa -välineestä. Tätä sääntelykokonai-

suutta koskien komissio antoi 19 päivänä lokakuuta myös tiedonannon Euroopan integroitujen infrastruktuureita koskevasta kasvupaketista, KOM(2011) 676 lopullinen.

Verkkojen Eurooppa -välineestä myönnettävän rahoituksen tueksi komissio on lisäksi tehnyt aloitteen Eurooppa 2020 -hankejoukkolainojen pilottivaiheesta EU:n kuluvan kehyskauden viimeisille vuosille 2012–2013. Tällaiset joukkovelkakirjat olisivat yksi useista riskinjakoinstrumenteista, joita välineen käytössä saatettaisiin hyödyntää yksityisen rahoituksen saamiseksi mukaan hankkeisiin. Hankejoukkolainain pilottiehdotuksesta annetaan eduskunnalle erillinen U-kirjelmä.

Komissio ehdottaa kolmelle verkkoalalle yhtä yhteistä rahoitusvälinettä pyrkimyksenään järjestyttää ja yksinkertaistaa hankkeiden rahoitusta koskevia sääntöjä ja saada mahdollisimman suuri vipuvoima investointien julkiselle rahoitukselle. Esimerkiksi pelkästään TEN-T -verkon kehittämisessä on ollut käytössä useita rahoitusvälineitä, kuten TEN-rahoitusasetus, koheesiorahasto, Euroopan aluekehitysrahasto (EAKR) ja Euroopan investointipankista (EIP) saatavat lainat sekä komission koordinoitua aloitteita. Tarkoituksena on samalla, että jatkossa energia-, liikenne- ja tietoliikenneinfrastruktuuri-investointeja priorisoitaisiin yhtenäisin perustein tarkoituksena varmistaa hankkeiden optimaalinen valinta ja sektoreiden välisen yhteisvaikutuksen lisääminen.

Verkkojen Eurooppa -väline on osa EU:n kasvuoajelmaa, jossa keskitytään lisäämään EU:n pitkän aikavälin kasvupotentiaalia. Eurooppalaisten sisämarkkinoiden loppuunsaattaminen edellyttää kestäviä ja täysin yhteenliitettyjä liikenne-, energia- sekä televiestintäverkkoja. Ehdotuksen mukaan välineen tavoitteena on luoda entistä toimivampia, kokonaisvaltaisempia ja kilpailukykyisempiä

eri liikennemuotoja yhdistävät Euroopan laajuiset verkot, jotka vahvistavat sisämarkkinoita, varmistavat henkilöiden ja tavaroiden vapaan liikkuvuuden sekä tukevat kasvua, työllisyyttä ja EU:n kilpailukykyä. Tällaiset verkot auttavat saavuttamaan myös Eurooppa 2020 -strategiassa esitetyt EU:n kestävä kasvun tavoitteet sekä EU:n energian ja ilmastopolitiikan alalla asettamat 20–20–20 -tavoitteet.

Verkkojen Eurooppa -välineestä annettavalla rahoituksella pyritään vauhdittamaan investointeja infrastruktuurihankkeisiin, joilla poistetaan pullonkauloja ja rakennetaan puuttuvia yhteyksiä Euroopan energia-, liikenne ja digitaaliseen runkoverkoston. Markkinoilla odotetaan olevan tärkeä osuus vaadittujen infrastruktuurien luomisessa asianmukaisten investointi- ja hinnoittelumeکانismien kautta. Komissio katsoo kuitenkin, että ilman julkista osallistumista kaikki infrastruktuuri-investoinnit eivät toteudu tai ne uhkaavat viivästyä. Yksi ainoa EU:n infrastruktuuriin liittyvä rahoituskehys ja rahasto lisäisivät EU:n rahoituksen johdonmukaisuutta ja avoimuutta. Komission mukaan tämä toisi varmuutta ja mahdollisuuden houkuttella enemmän yksityisen sektorin rahoitusta, jotta käytettävissä olevien resurssien kokonaismäärä vipuvaikutuksineen riittäisi vastaamaan ennustettuihin investointitarpeisiin vuoteen 2020.

Väline yhdistäisi markkinaperusteisia välineitä ja EU:n suoraa tukea. Innovatiivisten rahoitusvälineiden kuten takuiden ja hankejoukkovelkakirjojen käyttöä tulisi komission mukaan vahvistaa, jotta EU:n talousarviovarojen vaikuttavuutta voitaisiin parantaa.

3 Ehdotuksen keskeinen sisältö

Ehdotetulla asetuksella perustetaan Verkkojen Eurooppa -väline ja määritetään edellytykset, menetelmät ja menettelyt, joiden mukaisesti Euroopan laajuisiin verkkoihin myönnetään unionin rahoitustukea liikenteen, energian ja televiestinnän infrastruktuurihankkeiden tukemiseksi.

Komissio ehdottaa kolmelle erilliselle verkkoalalle yhteistä rahoitusvälinettä. Rahoitustuen yhteiset puitteet yksinkertaistavat TEN-infrastruktuurin rahoitukseen liittyvää

EU:n oikeudellista kehystä. EU:n infrastruktuurirahoituksen puitteet ovat nykyisin suhteellisen monimutkaiset pääosin voimassa olevien EU:n lainsäädäntötekstien suuren määrän ja niiden keskinäisen erilaisuuden vuoksi. Ehdotuksella yksinkertaistetaan nykytilannetta mm. saattamalla indikaattorit Eurooppa 2020 -strategian tavoitteiden mukaisiksi, lisäämällä määrärahojen joustavuutta ja keskittämällä kolmen alan hallintoa mahdollisesti siirtämällä toteutus toimeenpanovirastolle. Lisäksi luodaan yhteisen rahoitusvälineen ohella yhteiset myöntämisperusteet yhteiset taloudellisen tuen edellytykset, yhteiset vuotuiset työohjelmat ja yhteinen komitea.

Komission ehdotus monivuotiseksi rahoituskehykseksi vuosille 2014–2020 sisälsi ehdotuksen 50 miljardin euron rahoituksesta Verkkojen Eurooppa -välinettä varten. Verkkojen Eurooppa -välinettä koskevan ehdotuksen mukaan välineellä on yksi 40 miljardin euron rahasto vuosille 2014–2020, minkä lisäksi välinettä täydennetään 10 miljardilla eurolla, joka kohdennetaan liikenneinfrastruktuuri-investointeihin koheesiorahaston sisällä.

Komission mukaan kokemus nykyisestä rahoituskehyksestä on osoittanut, että monilla jäsenvaltioilla, jotka ovat oikeutettuja koheesiorahaston tukeen, on vaikeuksia suunnitella ja toteuttaa vaativia rajat ylittäviä liikenneinfrastruktuurihankkeita. Niinpä komissio ehdottaa, että seuraavassa monivuotisessa rahoituskehyksessä koheesiorahastosta jatketaan niiden jäsenvaltioiden tukemista investoinneissa Euroopan laajuisiin liikenneverkkoihin ja ympäristöalaan, joiden bruttokansantulo asukasta kohti on alle 90 prosenttia EU:n keskiarvosta, mutta koheesiorahastolle osoitetuista varoista osa (10 miljardia euroa) käytetään ydinverkkoon kuuluvien liikennehankkeiden rahoittamiseen Verkkojen Eurooppa -välineen kautta jäsenvaltioissa, jotka ovat oikeutettuja saamaan tukea koheesiorahastosta.

Välineen 40 miljardista eurosta osoitetaan rahoitusta erikseen energia-, liikenne- ja digitaalisiin verkoille. Rahasto jakautuu ehdotuksen mukaan siten, että liikenteelle on varattu välineestä 31,694 miljardia euroa, joista 10 miljardia euroa tulee koheesiorahastosta.

Energia-alalle välineestä on varattu 9,121 miljardia euroa ja tietoliikennesektorille 9,185 miljardia euroa.

Ehdotetut määrärahat vuosiksi 2014–2020:

Verkkojen Eurooppa	40 miljardia €
Energia	9,1 miljardia €
Liikenne	21,7 miljardia €
Tieto- ja viestintäteknikka / digitaali-ala	9,2 miljardia €
Koheesiorahastosta liikenneinfrastruktuureja varten kohdennetut varat	10 miljardia €
Yhteensä	50 miljardia €

(Vuoden 2011 tasossa)

Rahoituksen jakautuminen liikenne-, digitaalialan- ja energiahankkeiden välillä perustuu esityksen liitteenä oleviin, jäsenmaiden kanssa yhdessä laadittuihin hankeluetteluihin ja todellisiin tarpeisiin. Hankeluettelot on sisällytetty osaksi Verkkojen Eurooppa -välinettä koskevaa asetusta, koska on haluttu varmistaa vahva linkki rahoituksen ja politiikan välillä. Lisäksi on varmistettu hankkeiden yhteensopivuus koheesiorahaston hankkeisiin. Komissio voi muuttaa hankeluetteloa - sen tultua hyväksytyksi tavanomaisessa lainsäädäntömenettelyssä - delegoiduilla säädöksillä asetuksessa säädellyin edellytyksin. Ehdotuksen mukaista rahaston määrärahojen suhdetta voidaan tarkistaa tehtävän väliarvioinnin perusteella, lukuun ottamatta koheesiorahastosta liikenneinfrastruktuureja varten kohdennettua 10 miljardia.

Verkkojen Eurooppa -välineestä myönnettävä tuki kohdennetaan ensisijaisesti verkkoihin, joilla on yleiseurooppalainen ja sisämarkkinoihin liittyvä ulottuvuus, jotka toteutetaan vuoteen 2020 mennessä ja joiden kohdalla Euroopan tason toiminnasta on eniten hyötyä. Verkkojen Eurooppa -välineestä voidaan myöntää tukea vain toimiin, joilla edistetään yhteistä etua koskevia hankkeita Euroopan laajuisen liikenneverkon suuntaviivoja, Euroopan laajuisen energiaverkkojen suuntaviivoja tai tietoyhteiskunnan suuntaviivoja koskevien asetusten mukaisesti, sekä ohjelmaturkitoimiin. Ohjelmaturkitoimilla tarkoitetaan liitännäistoimenpiteitä, jotka ovat tarpeen Verkkojen Eurooppa -välineen ja yksittäisten alakohtaisten suuntaviivojen täytän-

töön panemiseksi. Ehdotuksen mukaan välineen kokonaisrahoitus voi kattaa menoja, jotka koskevat valmistelua, seuranta- ja valvontaa, tarkastuksia ja arviointia, jotka ovat tarpeen ohjelman hallinnoimiseksi ja sen tavoitteiden saavuttamiseksi. Edelleen välineestä voidaan rahoittaa erityisesti tutkimuksia ja asiantuntijatapaamisia, jos ne liittyvät asetusehdotuksen yleisiin tavoitteisiin, sekä tietojen vaihtamiseen tarkoitettuihin tietotekniikkaverkostoihin liittyviä menoja ja muita mahdollisia teknisen ja hallinnollisen avun menoja, joita komissiolle voi aiheutua ohjelman hallinnoimisesta.

Yhteisrahoitusosuuden suuruus vaihtelee alan, maantieteellisen sijaintipaikan ja hanke-tyypin mukaan. Sitä määritettäessä punnitaan mahdollisimman suuren vipuvaikutuksen ja hankkeen huomattavan jouduttamisen tarve. Yhteisrahoituksen enimmäisosuuksia mukautetaan kunkin hankkeen kustannus-hyötyanalyysiin, käytettävissä olevien talousarviovarojen sekä EU-rahoituksen vipuvaikutuksen maksimoimisen perusteella.

Pääsääntöisesti vain jäsenvaltioissa aiheutuneita investointikuluja voidaan tukea. Kolmansissa maissa toteutettavia toimia voidaan kuitenkin tukea rahoitusvälineillä, jos yhteisen edun mukainen hanke ulottuu kolmannen valtion alueelle ja tukeminen on tarpeen yhteistä etua koskevan hankkeen toteuttamiseksi.

Välinettä hallinnoi ehdotuksen mukaan keskitetysti komissio tukena toimeenpanovirasto ja rahoituksen välittäjät. Hankkeiden varsinaisen täytäntöönpanon kentällä (esim.

hankinnat ja tarjouskilpailut) hoitavat hankkeiden toteuttajat. Täytäntöönpanon tulee tapahtua yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä, 16 päivänä helmikuuta 2011 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011 mukaisesti. Komissiota avustaa Verkkojen Eurooppa -välineen koordinoitukomitea, joka on kyseisessä asetuksessa tarkoitettu komitea, ja johon sovelletaan kyseisen asetuksen tarkastusmenettelyä.

Komission tulee ehdotuksen mukaan hyväksyä kullekin kolmelle infrastruktuurisektorille monivuotiset ja vuotuiset työohjelmat. Monivuotisia työohjelmia komission tulee tarkastella uudelleen ainakin niiden toteutuksen puolivälissä. Koordinoitukomitea varmistaa työohjelmien johdonmukaisuuden sekä eri alojen välisten yhteisvaikutusten tunnistamisen ja hyödyntämisen.

Ehdotuksessa säädetään mahdollisuudesta jakaa talousarviositoumukset vuosieriin. Tällaisessa tapauksessa komissio tekee vuosittain kutakin vuosierää koskevan sitoumuksen ottaen huomioon rahoitustukea saavien toimien edistymisen, arvioidut rahoitustarpeet ja käytettävissä olevat talousarvion määrärahat. Jos määrärahoja ei ole käytetty sen varainhoitovuoden loppuun mennessä, jota varten ne on otettu talousarvioon, ne siirretään automaattisesti eteenpäin yhdellä vuodella.

Ehdotuksen mukaan komission tulee varmistaa, että Euroopan unionin taloudellisia etuja suojataan välineen hallinnoinnin kaikissa vaiheissa oikeasuhteisin toimenpitein. Ehdotuksen mukaisia toimenpiteitä voivat olla sääntöjenvastaisuuksien ehkäiseminen, havaitseminen ja tutkiminen tarkastuksin sekä hukattujen, aiheettomasti maksettujen tai virheellisesti käytettyjen varojen takaisinperintä ja soveltuvien osin seuraamukset. Komissio voi esimerkiksi peruuttaa myönnetyn rahoitustuen, jos tuettua tointa ei ole aloitettu vuoden kuluessa myöntämisehdoissa asetetusta alkamispäivästä, tai pyytää myönnetyn rahoitustuen takaisinmaksua, jos tuettua tointa ei ole saatettu päätökseen kahden vuoden kuluessa myöntämisehdoissa asetetusta päättämispäivästä.

Edunsaajille ja jäsenvaltioille asetetaan ehdotuksessa velvollisuus tehdä kaikkensa tuet-

tujen hankkeiden toteuttamiseksi vastuualueellaan. Jäsenvaltioille on asetettu mm. hankkeiden toteutukseen, tekniseen seurantaan, varainhoidon valvontaan ja komissiolle raportointiin liittyviä vastuutehtäviä.

Ehdotuksen mukaan komission tulee laatia viimeistään vuoden 2018 puolivälissä toimenpiteiden uusimista, muuttamista tai keskeyttämistä koskevan päätöksen tekemistä varten arviointikertomus, jossa käsitellään mm. kaikkien toimenpiteiden tavoitteiden saavuttamista (tulosten ja vaikutusten tasolla), resurssien käytön tehokkuutta ja Euroopan tasolla saatavaa lisäarvoa

Rahoitusvälineet

Ehdotuksessa säädetään myös mahdollisuuksista yhdistää Verkkojen Eurooppa -välineestä annettavaan rahoitukseen muita, kuten asetuksen (EY) N:o 680/2007 mukaisesti perustettuja rahoitusvälineitä. Asetusehdotuksessa säädetään samalla edellytyksistä rahoituksen myöntämiselle rahoitusvälineiden kautta.

Verkkojen Eurooppa -väline pantaisiin täytäntöön yhdellä tai useammalla rahoitustuen muodoista, erityisesti avustuksilla, julkisilla hankinnoilla ja rahoitusvälineillä.

Komissio ehdottaa uutta riskinjakovälinettä, hankejoukkolainaa (project bond), jota Verkkojen Eurooppa -välineessä voitaisiin hyödyntää yksityisen rahoituksen saamiseksi infrastruktuurihankkeille.

Hankejoukkolainavälineen tarkoituksena ei olisi korvata nykyisiä hankerahoituksen pääasiallisia lähteitä eli pankkilainoja ja julkisen sektorin myöntämiä avustuksia, vaan se täydentäisi niitä.

Hankejoukkolainojen liikkeeseenlaskijoita eivät olisi Euroopan unioni eivätkä jäsenvaltioiden hallitukset. Yksityinen sektori laskisi liikkeeseen joukkovelkakirjalainan ja se olisi siten yksityisen sektorin velkaa. Komissio ja EIP tukisivat liikkeeseen laskettua joukkovelkakirjalainaa tai lainaa hankejoukkovälineellä. Unionin talousarviosta maksettava rahoitusosuus olisi rajoitettu.

Komission ehdotuksen johdantolauseen mukaan suurimman osan rahoitusvälineistä olisi oltava kaikille aloille yhteisiä, mutta jotkin välineet saattavat koskea vain tiettyä

alaa. Komission yksiköt arvioivat, että laaja-kaistateknologian rahoitustuki perustuu ensi sijassa rahoitusvälineisiin, mutta liikenteen ja energian osalta rahoitusvälineisiin tarvittavien unionin talousarviovarojen määrän ei pitäisi olla enempää kuin kaksi miljardia euroa (liikenne) ja miljardi euroa (energia).

Liikenneala

Keskeisenä Verkkojen Eurooppa -välineen tavoitteena on yleiseurooppalaisen liikennekäytävistä muodostuvan TEN-T -ydinverkon tukeminen ja kehittäminen. Euroopan laajuisen liikenteen ydinverkon ensimmäinen täytäntöönpanovaihe on vuosina 2014–2020 ja sen toteuttamisen on arvioitu maksavan kokonaisuudessaan 250 miljardia euroa. Ydinverkon on määrä olla valmis kokonaisuudessaan vuoteen 2030 mennessä.

Komission esittämästä Verkkojen Eurooppa -välineestä on monivuotisen rahoituskehityksen puitteissa ehdotettu osoitettavaksi liikenteen alalle 31,7 miljardia euroa rahoituskaudelle 2014–2020. Tästä 10 miljardia euroa on kohdennettu liikenneinfrastruktuurihankkeisiin koheesiorahastosta ja varattu koheesiomaille. Rahoitusvälineen varoista noin 80 prosentilla tuetaan:

1) ydinverkkokäytävillä sijaitsevia ensisijaisia hankkeita. Rahoitusta on saatavilla myös rajatulle määrälle muita ydinverkon hankkeita, joista saadaan merkittävää Euroopan tason lisäarvoa.

2) horisontaalisia hankkeita, tietoteknologiahankkeita, kuten SESAR (eurooppalaisen ilmailiikenteen hallinnan nykyaikaistamishankkeen teknologinen osa) tai ERTMS (Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmä), joita on käytettävä kaikissa tärkeimmissä liikennekäytävissä. Tämä on erityisen tärkeää, sillä uudessa ydinverkossa liikennejärjestelmille asetetaan tiukemmat velvoitteet.

Loput rahoituksesta voidaan myöntää myös muille, kuten kattavan verkoston hankkeille. Kattavan verkon rahoittamisesta vastaavat kuitenkin suurelta osin jäsenvaltiot itse. Investointitarpeita lisää erityisesti vaatimus korkealaatuisesta tieverkosta, mikä edellyttäisi merkittäviä teiden parannustoimenpiteitä. Tiehankkeille ei kuitenkaan olla osoitta-

massa tukea rahoitusvälineen kautta, vaan se jää kansallisen rahoituksen varaan.

Ehdotuksen mukaan Verkkojen Eurooppa -välineestä annettavan TEN-T -tuen osuus tulee vaihtelemaan mm. projektityypin ja liikennemuodon perusteella. Eniten tukea myönnettäisiin tutkimuksille ja selvityksille (50 prosenttia). Raide- ja sisävesiliikenteen hankkeille tukea olisi mahdollista saada enintään 20 prosenttia, mutta rahoitusosuus on mahdollista korottaa 30 prosenttiin, jos toimi koskee liikenteen pullonkauloja tai 40 prosenttiin, jos hanke koskee rajatylittäviä osuuksia. Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmään (ERTMS) koskevien hankkeiden rahoitustuen määrä voi olla enintään 50 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista. 20 prosentin tuen tukikelpoisista kustannuksista voisi saada maaliikenneyhteyksien kehittämiseen satamiin ja lentoasemiin, liikenteen hallintajärjestelmiin sekä merten moottoritie -hankkeisiin.

Liikenteen alalla julkisina hankintoina ja rahoitusvälineinä ehdotuksen mukaisesti myönnettävään unionin rahoitustukeen ovat oikeutettuja ainoastaan toimet, jotka edistävät yhteistä etua koskevia hankkeita Euroopan laajuisen liikenneverkon suuntaviivoja koskevan asetuksen mukaisesti, sekä ohjelmatukitoimet. Rajatylittävään osuuteen tai sen osaan liittyviin liikenteen alan toimiin saadaan myöntää unionin rahoitustukea, jos asianomaisten jäsenvaltioiden välillä tai asianomaisten jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välillä on tehty sopimus rajatylittävän osuuden päätökseen saattamisesta. Edellä tarkoitettua kirjallista sopimusta ei poikkeuksellisesti edellytetä, jos hanke on välttämätön naapurijäsenvaltion tai kolmannen maan verkkoon liittämiseksi, vaikkei hanke varsinaisesti ulotu rajan yli.

Kolmansien maiden osalta asetusehdotuksessa on viitattu liikenneverkkojen suuntaviivoja koskevan asetusehdotuksen 8 artiklaan, jonka mukaan unioni voi tukea yhteistä etua koskevia hankkeita yhdistääkseen Euroopan laajuisen liikenneverkon sellaisten kolmansien maiden infrastruktuuriverkkoihin, jotka kuuluvat Euroopan naapuruuspolitiikkaan, laajentumispolitiikkaan, Euroopan talousalueeseen tai Euroopan vapaakauppaliittoon. Verkkojen Eurooppa -välinettä koskevan ase-

tusehdotuksen 7 artiklan mukaan avustuksina annettavaa unionin rahoitustukea voidaan myöntää ensinnäkin tutkimuksiin yhteistä etua koskevia hankkeita varten siten, kun tällaiset hankkeet määritellään TEN-T suunta- viivoja koskevan asetusehdotuksen 8 artiklassa. Tällaisia ovat hankkeet, joilla pyritään varmistamaan ydinverkon ja kolmansien maiden liikenneverkkojen välinen yhteys tai saattamaan päätökseen sellainen kolmansien maiden liikenneinfrastruktuuri, joka liittyy yhteen unionin ydinverkon osia. Avustaa voidaan myös yhteistä etua koskevia hankkeita tukevia toimia hankkeissa, joilla pyritään liittymään ydinverkkoon rajanylityskohdissa tai panemaan täytäntöön liikenteenhalintajärjestelmät näissä maissa.

Tietoliikennesektori

Tietoliikennesektorilla pääpaino olisi sisämarkkinoiden kehittymistä hidastavien digitaalisten pullonkaulojen poistamisessa, kuten mm. laajakaistayhteyksien parantamisessa ja sähköisten palvelujen alustojen kehittämisessä.

Digitaalisessa agendassa on asetettu tavoitteeksi, että jokaisella EU-kansalaisella on käytössään perustason laajakaista vuoteen 2013 mennessä ja huippunopea laajakaista vuoteen 2020 mennessä. Komissio on arvioinut, että tavoitteiden saavuttamiseksi vaadittavat investointitarpeet nousevat 270 miljardiin euroon, mutta että ilman EU:n interventiota yksityinen sektori investoisi vain 50 miljardin euron edestä.

Komission esittämästä Verkojen Eurooppa -välineestä on monivuotisen rahoituskehityksen puitteissa osoitettu tietoliikennesektorille 9,2 miljardia euroa rahoituskaudelle 2014–2020. Perinteisen suoran tuen täydentäjäksi ehdotetaan innovatiivisia rahoitusvälineitä, joiden uskotaan kannustavan yksityistä sektoria tukiosuuteen verrattuna moninkertaisiin investointipanostuksiin. Innovatiivisia rahoitusvälineitä olisivat esim. takaukset ja erilaiset riskinjakojärjestelyt. Suoraa tukea käytettäisiin pääsääntöisesti sähköisten palveluiden alustojen kehittämiseen (ei siis laajakaistainvestointeihin). Laajakaistahankkeisiin tuki voisi olla enintään 50 prosenttia, palveluihin 75 prosenttia ja täydentäviin toi-

miin (esim. infrastruktuurin kartoitus, twinning ja tekninen apu) enintään 75 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista.

Tukea myönnettäisiin EU:n sisämarkkinoiden toimivuuden kannalta tärkeisiin hankkeisiin. Prioriteetteina mainitaan horisontaaliset prioriteetit (tekninen avustaminen, verkostojen kartoitus, palvelut) ja laajakaistaverkkojen kehittäminen siellä, missä yhteydet eivät rakennu markkinaehtoisesti.

Energia-ala

Verkojen Eurooppa -välinettä koskevassa asetusehdotuksessa on lueteltu yhteensä 12 energiaan liittyvää infrastruktuuriprioriteettikäytävää ja aihealuetta, jotka nähdään tärkeiksi Euroopan yhteisten tavoitteiden (mm. 20–20–20 tavoitteet) saavuttamiseksi. Nämä samat prioriteettikäytävät ja aihealueet on mainittu myös Euroopan laajuisten energiainfrastruktuurien suuntaviivoista annetussa asetuksessa. Kyseiset käytävät ja alueet, liittyvät sähkön ja kaasun siirtoon (tähän sisältyy älyverkkojen käyttöönotto), sähkönsiirron valtaväyliin ja rajat ylittäviin hiilidioksidiverkkoihin.

Näistä suoraan Suomea koskettaa vain Baltian energiemarkkinoiden yhteenliittämisuunnitelma (BEMIP) ja tämä on myös ainoa kohta jossa Suomi on suunnitelmien osalta mainittu. BEMIP käsittää sekä sähkön, että maakaasun BEMIP -yhteistyötä tehty jo ennen Verkojen Eurooppa -väline -asetusehdotuksen antamista ja Suomi on osallistunut siihen aktiivisesti. Tällä hetkellä ei näytä kovin todennäköiseltä, että Suomi tulisi osallistumaan Euroopan yhteisen edun mukaisiin projekteihin ainakaan siten, että tällaisilla projekteilla olisi liittymäkohta Suomeen ja Suomen infrastruktuuriverkkoihin.

Euroopan energiajärjestelmä vaatii komission arvion mukaan noin 1000 miljardin euron suuriset investoinnit vuoteen 2020 mennessä. Tästä määrästä 200 miljardin suuriset investoinnit arvioidaan tarvittavan pelkästään sähkö- ja kaasuverkkoinvestointeihin, joilla on eurooppalaista merkitystä. Tästä kokonaisinvestoinnista 100 miljardia euroa olisi saatava markkinoilta ilman tukia, kun taas toisen 100 miljardin euron kokoaminen

edellyttää julkisen sektorin toimia tarvittavien investointien aikaansaamiseksi.

Energiainfrastruktuurien suuntaviivoja koskevan asetusehdotuksen 15 artikla sisältää ehdot, joiden täyttyessä infrastruktuurihankkeet voivat saada unionin rahoitustukea joko selvityksiin annettavien avustusten ja rahoitusvälineiden tai töihin annettavien avustusten muodossa.

Energian alalla unionin rahoitustuen määrä saa olla enintään 50 prosenttia tutkimusten ja/tai töiden tukikelpoisista kustannuksista. Yhteisrahoituksen määrä voidaan korottaa enintään 80 prosenttiin sellaisissa toimissa, joiden voidaan energiainfrastruktuurien suuntaviivoja koskevan asetusehdotuksen perusteella katsoa tarjoavan merkittävää alueellista tai unionin laajuista toimitusvarmuutta, lisäävän yhteenkuuluvuutta unionissa tai sisältävän huomattavan innovatiivisia ratkaisuja. Infrastruktuuri-investointien luonne pitkäaikaisina investointeina tulee ottaa huomioon.

4 Ehdotuksen vaikutukset

4.1 Lainsäädännölliset vaikutukset

Ehdotuksella ei ole välittömiä vaikutuksia kansalliseen lainsäädäntöön.

4.2 Hallinnolliset vaikutukset

Ehdotettu Verkkojen Eurooppa -väline merkitsee kolmelle erilliselle verkkoalalle yhtä yhteistä rahoitusvälinettä sääntöineen. EU:n infrastruktuurirahoituksen puitteet ovat nykyisin suhteellisen monimutkaiset pääosin voimassa olevien EU:n lainsäädäntötekstien suuren määrän ja niiden keskinäisen erilaisuuden vuoksi. Ehdotuksella tehostetaan ja yksinkertaistetaan nykytilannetta mm. saatamalla indikaattorit Eurooppa 2020 -strategian tavoitteiden mukaisiksi, lisäämällä määrärahojen joustavuutta ja keskittämällä kolmen alan hallintoa siirtämällä toteutus mahdollisesti toimeenpanovirastolle. Lisäksi luodaan yhteisen rahoitusvälineen ohella yhteiset myöntämisperusteet, yhteiset taloudellisen tuen edellytykset, yhteiset vuotuiset työohjelmat ja yhteinen komitea.

Hankkeiden toteuttamisen koordinointiin ja seurantaan tullaan jatkossa kiinnittämään ennistä enemmän huomiota. Tämä edistää Euroopan laajuisten verkkojen toteuttamista, mutta lisää samalla erityisesti hallinnollista työtä. Asetuksessa määritellään seuranta- ja arviointimekanismit, joilla pyritään palkitsemaan suorituskykyä ja vastaavasti rokottamaan EU-varojen tehottomasta käytöstä ns. käytä tai menetä -periaatteen mukaisesti.

4.3 Taloudelliset vaikutukset:

Verkkojen Eurooppa -välinettä koskevan ehdotuksen mukaan välineellä on yksi 40 miljardin euron rahasto vuosille 2014–2020, minkä lisäksi välinettä täydennetään 10 miljardilla eurolla, joka kohdennetaan liikenneinfrastruktuuri-investointeihin koheesiorahaston sisällä. Kuluvalle rahoituskehyskaudella rahastoa vastaaviin tarkoituksiin on varattu suoraa rahoitusta 12,9 miljardia euroa. Liikenneinfrastruktuurille kohdennetaan kuitenkin tällä hetkellä rahoitusta suoran TEN-T-rahoituksen lisäksi myös koheesio- ja EAKR-varoista.

Verkkojen Eurooppa välineen keskeisenä tavoitteena on TEN-T -ydinverkon tukeminen ja kehittäminen ja rahaston avulla tul-tai-siin jatkossa rahoittamaan erityisesti ydinverkon ensisijaiset käytävät. Ehdotukseen sisältyvät vuoteen 2020 mennessä toteutettavaksi suunnitellut 10 ydinverkkokäytävää kattavat Suomen osalta hankeosuuksia Pohjolan kolmiosta, Rail Balticasta ja Merten moottoriteistä. Lisäksi Verkkojen Eurooppa -välineestä voitaisiin rahoittaa myös muihin ydinverkon osuuksiin listattuja hankkeita Botnian käytävällä.

Liikennevirasto on arvioinut Suomen TEN-T -verkon toteuttamisen kustannuksia komission esittämien liikenneverkon vaatimusten mukaiseksi. Vuoteen 2050 mennessä toteutettavaksi edellytetyn kattavan verkon ja vuoteen 2030 mennessä toteutettavan ydinverkon kehittämistoimenpiteiden kustannukset ovat karkeiden arvioiden mukaan yli 22 miljardia euroa. Ydinverkon kustannusten osuus tästä on noin 8,5 miljardia euroa.

Suuntaviivaehdotuksessa on asetettu liikenneverkkojen kehittämiselle tiukkoja teknisiä laatuvaatimuksia, jotka koskevat sekä

kattavaa että ydinverkkoa. Suomen oloihin ongelmallinen on erityisesti vaatimus korkealaatuisesta tieverkosta, mikä edellyttää merkittäviä teiden parannustoimenpiteitä. Mikäli myös kattava tieverkko rakennetaan ehdotuksen vaatimusten mukaisesti, olisivat kehittämisen kustannukset Suomessa arviolta vähintään 3 miljoonaa euroa tiekilometriä kohden ja kattavan tieverkon kokonaiskustannukset yhteensä noin 12 miljardia euroa. Hankkeiden toteutus jäisi kansallisen rahoituksen varaan, sillä ehdotuksen mukaan tiehankkeille ei olla osoittamassa tukea Verkkojen Eurooppa -välineen kautta. Suurin osa Suomen kattavasta tieverkosta on tulevaisuudessakin suhteellisen vähäliikenteistä, joten näin järeät kehittämistoimenpiteet eivät ole perusteltuja. Liikennevirasto on arvioinut kehittämissuunnitelmien ja tarpeiden pohjalta, mitä Suomen kattavalla tieverkolla kannattaisi tehdä suhteessa kysyntään ja Suomen tarpeisiin, ja arvioi kehittämiskustannuksiksi noin 4 miljardia euroa.

Tähän saakka Suomen EU:lta saaman TEN-T -tuen määrä on ollut keskimäärin 10–15 miljoonaa euroa vuodessa. Liikenneinfrastruktuurihankkeille saatavissa olevan kokonaisrahoituksen ei arvioida merkittävästi muuttuvan verrattuna nykytilaan. Erityisesti rajat ylittävälle hankkeille sekä älyliikennehankkeille kohdennettaisiin kuitenkin rahoitusta aiempaa suuremmissa määrin. Lisäksi Verkkojen Eurooppa -välineestä rahoitettavilla Euroopan laajuisilla verkoilla on erityinen merkitys Suomen vienti- ja tuontiyrityksille niiden päämarkkina-alueiden liikenneinfrastruktuurin parantuessa.

Euroopan laajuisen energiainfrastruktuurin suuntaviivaehdotuksessa esitetyistä energiainfrastruktuurihankkeista valtaosa sijaitsee Suomen ulkopuolella lähinnä Keski-Euroopassa. Ainoana hankkeena, jolla on suoraan yhtymäkohta Suomeen, on mainittu Baltian energiemarkkinoiden yhteenliittämisen suunnitelman (BEMIP) loppuunsaattaminen. Suomi on jo tähänkin mennessä huolehtinut itse omasta maan sisäisestä suurvoimansiirron energiainfrastruktuuristaan ja markkinoiden tarpeista lähtien myös rajat ylittävän infrastruktuurin rakentamisesta yhdessä naapurimaiden kanssa. Näin ollen on varsin todennäköistä, että ehdotuksessa mainittuja yhtei-

sen edun mukaisia projekteja ei Suomeen tai Suomen rajojen yli rakennettaisi. Energiainfrastruktuuri-investointeihin liittyen Suomi tuskin tulisi tällöin myöskään hyötymään yhteisestä rahoitusvälineestä tai sen kautta ja avulla kanavoitavasta rahoituksesta.

Energiainfrastruktuurin suuntaviivaehdotuksessa esitetyt energiainfrastruktuurihankkeet liittyvät kantaverkkotason infrastruktuureihin ja esimerkiksi sähköverkon osalta näillä hankkeilla ei ole käytännön yhtymäkohtaa sähköverkossa myrskyjen vaikutuksesta esiintyviin keskeytyksiin. Näin ollen yhteisestä rahoitusvälineestä saatua mahdollista rahoitusta ei esimerkiksi voitaisi käyttää parantamaan myrskyjen aikaisen sähköjakelun luotettavuutta.

Tietoliikennesektorin hankkeita varten Verkkojen Eurooppa -välineen rahoitusta on ehdotettu varattavaksi 9,2 miljardia euroa. Yksittäisten hankkeiden rahoituspäätökset tehtäisiin komissiossa (suora tuki) tai EIP:ssä (innovatiiviset rahoitusvälineet). Suomen hankkeille saatavan rahoituksen määrä riippuu siitä, paljonko Suomella on komission työohjelmissa erikseen määriteltävien hakehtojen mukaisia hankkeita. Suomen osuutta Verkkojen Eurooppa -välineen tietoliikennesektorin rahoituksesta on kuitenkin komission ilmoittamien lukujen perusteella mahdollista arvioida karkeasti. Komission mukaan 9,2 miljardista eurosta noin 7 miljardia euroa käytettäisiin laajakaistahankkeisiin ja 2 miljardia euroa sähköisten palvelujen infrastruktuurin kehittämiseen. Pääosa laajakaistarahoitusta olisi innovatiivisten rahoitusvälineiden (lainat, lainatakuut, riskinjakojärjestelyt) muodossa. Suomella on haja-asutusalueilla paljon sopivia hankkeita, joihin näitä rahoitusvälineitä voitaisiin käyttää. Mikäli Suomen osuus olisi esim. noin kahden prosentin luokkaa, voisi tuki laajakaistahankkeille olla noin 140 miljoonaa euroa. Verkkojen Eurooppa -välineen laajakaistarahoitusta olisi merkittävä verrattuna esimerkiksi valtiontukeen Laajakaista kaikille -hankkeessa (66 miljoonaa euroa) ja EU:n maaseutuohjelman kautta saatavaan rahoitukseen (25 miljoonaa euroa).

5 EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta ja toissijaisuusperiaatte

Ehdotuksen oikeusperusta on Euroopan unionin toiminnasta tehty sopimus ja erityisesti sen 172 artikla. Siihen sovellettaisiin siten tavallista lainsäädäntömenettelyä. Ehdotus on unionin lainsäädännön toissijaisuusperiaatteen mukainen.

6 Kansallinen käsittely

Valtioneuvosto on antanut eduskunnalle ehdotuksesta E-kirjeen E 104/2011 vp. Luonnos U-kirjelmäksi on ollut EU-asioiden komitean alaisessa liikennejaostossa kirjallisessa menettelyssä sekä EU-asioiden komitean alaisessa budjettijaostossa EU34. Sitä on käsitelty lisäksi agendajohtoryhmässä 16.1.2012 ja EU-ministerivaliokunnassa 19.1.2012.

7 Käsittely Euroopan parlamentissa

Euroopan parlamentti on aloittanut 1. lükemisensä.

8 Valtioneuvoston kanta

Valtioneuvosto suhtautuu myönteisesti aloitteeseen Verkkojen Euroopasta ja on valmis lisäämään TEN-rahoitusvälineiden resursseja tehokkaiden verkkojen rakentamiseksi.

Valtioneuvosto pitää tärkeinä Verkkojen Eurooppa -välineen tavoitteita: infrastruktuurihankkeiden rahoitusta koskevien sääntöjen järjeistämistä sekä Euroopan kilpailukyvyyn ja talouskasvun edistämistä EU:n kestäväen kasvun tavoitteiden sekä EU:n energian ja ilmastopolitiikan alalla asettamien 20–20–20-tavoitteiden toteutumista tukevalla tavalla. Valtioneuvosto kannattaa myös ehdotuksen tavoitetta infrastruktuurihankkeiden entistä paremmasta EU-tason yhteensovittamisesta ja suunnittelusta.

EU:n vuosien 2014–2020 rahoituskehyspäätöksen valmistelu on edelleen kesken ja tämän vuoksi Verkkojen Eurooppa -välineelle ehdotettuun määrärahasuureen ja

koheesiorahasto-osuuteen otetaan kantaa myöhemmässä vaiheessa, kun Suomi on muodostanut kannan kehusehdotusten kokonaistason osalta.

Komission ehdotus vaatii edelleen lisäselvitystä rahaston hallinnoinnin ja mahdollisesti uuden toimeenpanoviraston perustamisen osalta. Valtioneuvoston kannat tarkentuvat hallinnointikysymysten osalta työryhmätason työskentelyn edetessä 2012 alkukevään aikana.

Valtioneuvosto katsoo, että yhdistettäessä liikenne-, tietoliikenne- ja energiainfrastruktuurit yhden rahoitusvälineen alaisuuteen tulee varmistua resurssitehokkuudesta ja todellisten synergioiden saavuttamisesta.

Innovatiivisten rahoitusvälineiden osalta valtioneuvosto katsoo, että ensisijaisesti tulee kehittää olemassa olevien rahoitusvälineiden käyttöä. Uusia rahoitusvälineitä voidaan ottaa käyttöön hyvin perustelluissa tapauksissa, mutta ne eivät saa pidemmällä aikavälillä johtaa EU:n talousarvion kasvuun. Komission hankejoukkolainaehtotuksen yksityiskohdaisemman tarkastelun tuloksena valtioneuvosto yhtyy komission näkemykseen siitä, että uusi riskinjakoväline saattaisi kasvattaa tiettyjen hankkeiden rahoituksen määrää. Esimerkiksi harvaan asuttujen alueiden laajakaistahankkeissa voisi kuitenkin olla tarvetta tällaisille rahoitusvälineille. Tällä hetkellä ei kuitenkaan ole vielä riittävää varmuutta mm. siitä, ettei uusi väline johtaisi riskien siirtämiseen yksityiseltä sektorilta unionin talousarvioon tai vaikeutuisiko rahoituksen vastuusuhteet sekä läpinäkyvyys. Valtioneuvoston alustava kanta komission ehdotukseen uudesta hankejoukkolainasta (project bond) -rahoitusvälineestä on siten kriittisen avoin.

Innovatiivisia rahoitusvälineitä koskevien ehdotusten unionitason käsittelyn osalta valtioneuvosto painottaa uutta rahoituskehystä koskevaa varainhoitoasetuksen ja sen soveltamissääntöjä korvaavan delegoidun säädöksen vastaavien osuuksien samanaikaista läpikäyntiä talousarviota koskevan kurinalaisuuden ja moitteettoman varainhoidon varmistamiseksi.

Komission ehdotuksen liitteen ennalta yksilöidyt liikenteen ydinverkon hankkeet ja erityisesti B-osassa yksilöityjen ”muiden ydinverkon osuuksien” toteuttamisen prioriti

sointi sekä rahoituspainotukset kaipaavat tarkennusta. A-osassa luetellut vuoteen 2020 mennessä toteutettavaksi suunnitellut 10 ydinverkkokäytävää sisältävät Suomen osalta hankeosuudet Pohjolan kolmiosta, Rail Balticasta ja Merten moottoriteistä. TEN-T ydinverkkoon kuuluvaksi ehdotetun Botnian käytävän hankeosuudet ovat liitteen B-osan muissa ydinverkon osuuksissa. Valtioneuvosto pitää ensisijaisen tärkeänä, että sekä ydinverkkokäytävät, että muut ydinverkon osat, ml. Botnian käytävä, ovat rahoituksen suhteen yhtäläisessä asemassa. Valtioneuvosto ei näe tarvetta erottaa muita ydinverkon osia varsinaisista ydinverkkokäytävistä.

Valtioneuvosto katsoo, että ehdotuksen liitteessä lueteltuja rahoitettavia hankeosuuksia tulee tarkastella ehdotuksen jatkokäsittelyissä yhdessä TEN-T suuntaviivoissa määritellyn ydinverkon kehittymisen kanssa ja siten, että ne ovat linjassa kansallisten investointisuunnitelmien kanssa. Tämä on välttämätöntä hankkeiden toteutumisen ja jäsenvaltioiden sitoutumisen varmistamiseksi. Liikenneverkolle kohdistuva tuki tulee arvioiden mukaan olemaan suhteellisesti pieni verrattuna kansallisiin investointitarpeisiin. Valtioneuvosto pitää ensisijaisen tärkeänä, että olemassa olevat resurssit käytetään tehokkaasti ja tarkoituksenmukaisesti liikenneverkolle asetettujen tavoitteiden mukaisesti.

Valtioneuvosto pitää hyvänä, että Verkkojen Eurooppa -välineessä ja TEN-T -suuntaviivaehdotuksessa on huomioitu yhteydet kolmansiin maihin. Suuntaviivaehdotuksessa on listaus niistä kolmansista maista, joihin ulottuvia hankkeita voidaan tukea Verkkojen Eurooppa -välineestä Euroopan laajuisen infrastruktuurin yhdistämiseksi näiden maiden infrastruktuuriverkkoihin. Listauksesta puuttuu EU:n keskeinen kauppa-

kumppani Venäjä, joka on kuitenkin huomioitu liikennehankkeita koskevassa yhteistyön kehittämisessä EU:n ja kolmansien maiden välillä. Valtioneuvosto katsoo, että jäsenvaltioiden tulee koordinoida liikenneverkon kehittämistä ja suunnittelua kolmansien maiden kanssa, mutta varsinaisien infrastruktuurihankkeiden rahoittamisen tulisi koskea vain jäsenvaltioiden hankkeita.

Valtioneuvosto tukee energiaverkon markkinalähtöistä kehittämistä. Suomi on panostanut ja panostaa jatkuvasti sähkön siirtoverkon ja ulkomaanyhteyksien kehittämiseen. Suomen tilanne sähkön siirtoyhteyksien suhteen sekä maan sisäisesti tarkasteltuna että ulkomaan yhteydet huomioiden on hyvä, eikä merkittäviä pullonkaulatilanteita esiinny. Valtioneuvosto on aikaisemmissa yhteyksissä suhtautunut varauksellisesti ajatukseen, että rahoittaisimme muiden maiden energiainfrastruktuuri-investointeja. Useisiin Euroopan maihin verrattuna Suomi on huolehtinut paremmin oman kantaverkkonsa ja sähkönsiirtoinfrastruktuurinsa pitkäjänteisestä kehittämisestä ja varautunut tulevaisuuden tarpeisiin. Valtioneuvosto katsoo, että myös muita maita tulee kannustaa kantamaan vastuunsa oman infrastruktuurin rakentamisesta.

Tietoliikenneyhteyksien parantamisella ja sähköisten palvelujen käyttöönoton edistämällä on yhteys talouden kasvuun. Valtioneuvosto tukee ehdotusta siitä, että EU-talousarviovaroin rahoitettaisiin tietoliikenneyhteyksien rakentamista alueilla, joissa heikko markkinatilanne estää niiden rakentamisen pelkästään yksityisten investointien kautta. Myös sähköisten palvelujen käyttöönoton edistäminen ja EU:n laajuisen palveluinfrastruktuurien edistäminen on kannatettavaa.