

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi, asetuksen (EU) 2021/1153 ja asetuksen (EU) 913/2010 muuttamisesta ja asetuksen (EU) 1315/2013 kumoamisesta

Valtioneuvoston selvitys: Komission tiedonanto Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) laajentamisesta kolmansiin maihin

Suurelle valiokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi, asetuksen (EU) 2021/1153 ja asetuksen (EU) 913/2010 muuttamisesta ja asetuksen (EU) 1315/2013 kumoamisesta (U 16/2022 vp): Liikenne- ja viestintävaliokuntaan on saapunut jatkokirjelmä UJ 22/2022 vp — U 16/2022 vp mahdollisia toimenpiteitä varten.

Valtioneuvoston selvitys: Komission tiedonanto Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) laajentamisesta kolmansiin maihin (E 141/2021 vp): Asia on saapunut liikenne- ja viestintävaliokuntaan mahdollisia toimenpiteitä varten.

Lausunto

Asiasta on annettu seuraava lausunto:

- liikenne- ja viestintävaliokunta LiVL 10/2022 vp

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:

- liikenneneuvos Kaisa Kuukasjärvi, liikenne- ja viestintäministeriö
- hallitussihteeri Eeva Ovaska, liikenne- ja viestintäministeriö
- johtava asiantuntija Une Tyynilä, Liikenne- ja viestintävirasto
- johtaja Jonna Juslin, VR-Yhtymä Oy

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:

- Elinkeinoelämän keskusliitto EK ry

Valiokunnan lausunto LiVL 30/2022 vp

- Keskuskauppakamari

VALTIONEUVOSTON JATKOKIRJELMÄ

Ehdotus

Alkuperäisen asetusehdotuksen sisältöä on käsitelty tätä koskevassa U-kirjelmässä (U 16/2022 vp).

1. Asetusehdotuksen tavoitteet

TEN-T-asetuksen uudistaminen toteuttaa Euroopan vihreän kehityksen ohjelmaa (COM(2019) 640 final) ja kestävän ja älykkään liikkumisen strategiaa (COM(2020) 789 final). Kestävän ja älykkään liikkumisen strategiassa tavoitteena on muun muassa lisätä rautatieliikennettä, edistää sisävesiliikennettä, edistää kaupunkisolmukohtien roolia kestävässä liikenteessä, kehittää digitaalisten ratkaisujen mahdollistamaa saumatonta multimodaaliliikennettä eli kuljettamista kahta tai useampaa liikennemuotoa käyttäen sekä parantaa liikenteen häiriönsietokykyä. TEN-T-asetusuudistus mahdollistaa kestävän ja älykkään liikkumisen strategian toteuttamisen infrastruktuurin osalta.

Ehdotuksen tavoitteena on rakentaa tehokas EU:n laajuinen laadukas multimodaalinen liikenneverkko. Uudistuksella tavoitellaan neljän päätavoitteen saavuttamista. Ensimmäinen tavoitteena on edistää kestävästä liikennettä tehostamalla jokaista liikennemuotoa ja edistää rautatieliikenteen, lähimerenkulun ja sisävesiliikenteen osuuden kasvua. Toiseksi tavoitteena on sujuvoittaa ja tehostaa liikennettä, edistää TEN-T-liikennemuotojen välistä multimodaalisuutta ja yhteentoimivuutta sekä integroida kaupunkisolmupisteet paremmin liikenneverkkoon, mikä edistää sisämarkkinoiden toteutumista. Kolmanneksi pyritään lisäämään TEN-T-verkon resilienssiä mm. ilmastonmuutokselle. Neljäntenä tavoitteena on tehostaa TEN-T-hallintoa. Ehdotuksessa tavoitteet TEN-T-verkolle on määritelty liittyvän kestävyteen, yhteenkuuluvuuteen, tehokkuuteen sekä käyttäjien hyötyjen lisäämiseen. Kutakin tavoitetta on ehdotuksen säännöksissä tarkennettu.

Asetusehdotuksessa uudistetaan TEN-T-verkkoa koskevat vaatimukset ja TEN-T-verkon rakenne sekä määräävät vaatimusten toteuttamiselle. Ehdotukseen sisältyvät vaatimukset ovat pääosin nykyistä asetusta tiukemmat kaikissa väylämuodoissa ja verkon solmupisteissä. TEN-T-verkon rakenne ehdotetaan uudistettavan siten, että määritellään kattavan verkon ja ydinverkon lisäksi laajennettu ydinverkko, jonka tulee valmistua 2040 mennessä. Lisäksi ehdotuksessa yhdistetään ydinverkkokäytävät ja rahtikäytäväasetuksen mukaiset tavaraliikennekäytävät eurooppalaisiksi liikennekäytäviksi.

TEN-T-verkon laajuuteen esitetään asetusehdotuksen tavoitteisiin perustuvia vähäisiä muutoksia. TEN-T-verkon laajuus perustuu komission metodologiaan (SWD(2021) 471), johon on tehty kaupunkisolmukohtien osalta muutoksia, koska kaupunkien rooli nähdään merkityksellisenä kestävän liikenteen edistämisessä. Muutoin metodologia vastaa pitkälti nykyisen asetuksen metodologiaa.

Valiokunnan lausunto LiVL 30/2022 vp

Asetusehdotuksen sisältöä on käsitelty tätä koskevassa U-kirjelmässä (U 16/2022 vp).

2. Asetusehdotukseen esitetyt keskeiset muutokset

Komission muutettu ehdotus

Komissio toteaa antamassaan muutetussa asetusehdotuksessa, että TEN-T-verkon kehittämistä koskevan asetusehdotuksen antamisen jälkeen Euroopan liikenneverkon resilienssiä on koetellut muun muassa Venäjän Ukrainaa vastaan käymän hyökkäyssodan tuhoisat vaikutukset. Tämä on paljastanut eurooppalaisten liikenneverkkojen haavoittuvuuden unionin rajojen ulkopuolella tapahtuville häiriöille. Hyökkäyssodan merkittävät globaalit vaikutukset esimerkiksi ruokaturvaan ovat komission mukaan paljastaneet, että unionin sisämarkkinoita ja liikenneverkkoa ei voida tarkastella unionin politiikassa irrallisina. Parempia yhteyksiä EU:n naapurimaihin tarvitaan komission mukaan enemmän kuin koskaan. Erityisenä tavoitteena komissiolla on parantaa eurooppalaisen rataverkon yhteentoimivuutta ja vähentää rajatylittäviä tai raidelevyksiin liittyviä pullonkauloja.

Edellä mainituista syistä johtuen Euroopan komissio on esittänyt seuraavia muutoksia TEN-T-verkkojen kehittämistä koskevaan asetulusuunnokseen:

- 1) TEN-T-verkon laajentaminen Ukrainaan ja Moldovaan, kuten 13.5.2022 julkaistussa solidaarisuuskaisetoja koskevassa Euroopan komission tiedonannossa on todettu
- 2) Venäjän ja Valko-Venäjän poistaminen TEN-T-kartoilta, koska TEN-T-verkon laajentuminen Venäjälle ja Valko-Venäjälle ei ole enää tavoitteena eikä toivottavaa.
- 3) Venäjän ja Valko-Venäjän rajoille johtavien yhteyksien siirtäminen ydinverkolta kattavalle verkolle. Eurooppalaisten liikennekäytävien (nykyiset ydinverkkokäytävät) sopeuttaminen edellä mainittuihin muutoksiin.
- 4) Vaatimus rakentaa uudet TEN-T-verkon raideyhteydet eurooppalaisen standardin (1435 mm) raidelevyteen ilman poikkeuksia ja tehdä olemassa olevan TEN-T-rataverkon osalta suunnitelma siirtymiseksi eurooppalaisen standardin raidelevyteen lukuun ottamatta niitä verkon osia, joilla tämä ei ole hyöty-kustannussyistä perusteltua.

Venäjän rajalle johtavien ydinverkkoyhteyksien (radat ja maantiet) siirtämisellä kattavalle verkolle komissio haluaa osoittaa, että rajatylittävien yhteyksien parantaminen Venäjälle ja Valko-Venäjälle ei ole enää nykyisessä tilanteessa jäsenmaiden korkeassa prioriteetissa. Tämän konkretisoimiseksi komissio esittää, että kyseiset rajatylittävien yhteyksien loppupäätt siirretään kattavalle verkolle, jonka määräaika on 2050. Siirrettävä verkon pituus on pyritty pitämään mahdollisimman lyhyenä ja TEN-T-verkon suunnittelumetodologian mukaisena. Ydinverkko päättyisi ja kattava verkko alkaisi komission uuden ehdotuksen mukaan ydinverkon solmupisteestä suunnittelumetodologian mukaisesti.

Suomen osalta komissio esittää ratojen ydinverkkoa päättyväksi Kouvolaan (Vainikkalan sijaan), maanteiden ydinverkkoa päättyväksi Haminaan (Vaalimaan sijaan) ja Skandinavian – Välimeren eurooppalaista liikennekäytävää päättyväksi Kouvola-Kotka-Hamina-akselille nykyisen Venäjän rajan sijaan. Komission ehdotus on linjassa suunnittelumetodologian kanssa. Kouvolas- sa on rajalta katsottuna ensimmäinen ydinverkon solmupiste (RRT-terminaali) ja Haminassa on ydinverkon satama.

Valiokunnan lausunto LiVL 30/2022 vp

Ehdotuksen mukaan kaikki TEN-T-verkolla sijaitsevat uudet raideyhteydet on rakennettava eurooppalaiseen standardiraideleveyteen (1435 mm). Uusiksi raideyhteyksiksi ei lasketa yhteyksiä, joilla rakentaminen on alkanut ennen asetuksen voimaantuloa. Vaatimukseen ei ole poikkeusmahdollisuutta. Suomen tapauksessa vaatimus tulisi sovellettavaksi hankeyhtiöiden suunnittelemissa uusilla rataosuuksilla, erityisesti Suomi rata -hankeyhtiön ja Itärata -hankeyhtiön osalta. Turun tunnin juna -hankeyhtiön osalta vaatimus koskisi todennäköisesti vain uutta Espoo-Salo -oikorataa.

Jo olemassa olevan eurooppalaisilla liikennekäytävillä sijaitsevan rataverkon osalta jäsenmaiden tulisi laatia suunnitelma siirtymiseksi eurooppalaisen standardin raideleveyteen. Suunnitelmassa voitaisiin tunnistaa myös rataosuudet, joita ei tulisi muuttamaan eurooppalaiseen standardileveyteen. Päätös olla siirtymättä eurooppalaisen standardin raideleveyteen tulisi olla perusteltavissa hyöty-kustannuslaskemalla ja yhteentoimivuutta käsittelevällä vaikutusten arvioinnilla. Suunnitelman prioriteetit ja investointisuunnitelma tulisi sisällyttää ensimmäiseen eurooppalaisen liikennekäytävän työohjelmaan.

Neuvoston työryhmässä käsitellyt muut muutokset

Komission muutetun ehdotuksen yhteydessä julkaistuissa päivitettyissä TEN-T-kartoissa on käsitelty vain muutetun ehdotuksen mukaisia muutoksia, eikä Suomen osalta ole tehty muutoksia esimerkiksi alkuperäisen ehdotuksen mukaiseen TEN-T-satamaverkkoon. Alkuperäisen ehdotuksen mukaisista kartoista on neuvoteltu puheenjohtajien johdolla komission kanssa, mutta erityisesti satamia koskevan ydinverkon laajentaminen vaikuttaa edelleen hyvin epätodennäköiseltä, kuten myös kattavan verkon säilyttäminen nyt voimassa olevan asetuksen mukaisena.

Ydinverkolle on pyritty lisäämään sekä Oulun että Kokkolan satamat. Kattavan verkon osalta on pyritty vaikuttamaan siihen, että Pietarsaaren ja Kaskisten satamat säilyisivät verkolla. Argumentteina on käytetty Suomen erityisolosuhteita, kuten ulkomaankaupan riippuvuutta meriliikenteestä, satamien strategista merkitystä muun muassa huoltovarmuuteen ja tarvetta tarkastella satamaverkkoa myös laajemmin kuin vain liikennöintivolyymien kautta. Lähitulevaisuudessa energiahuollon merkitys voisi olla yksi huomioon otettava kriteeri ja pidemmällä aikavälillä huomioon tulisi ottaa myös kuljetusten arvot.

Neuvotteluissa ei ole ollut havaittavissa merkittävää edistymistä Suomen satamia koskevan kysymyksen osalta. Niin ydinverkolle ehdotettavat satamat kuin kattavalta verkolta putoamassa olevat satamat ovat hyvin kaukana verkon määrittelyssä käytettävän metodologian kriteereistä. Oulun sataman osalta tuoreimmat liikennöintivolyymit ovat alhaisemmat jopa kuin kattavan verkon kriteerit. Kokkolan sataman osalta liikennöintivolyymit ovat korkeammat, mutta epävarmemmat nykyisessä turvallisuuspoliittisessa tilanteessa. Liikennöintivolyymit jäävät tässäkin tapauksessa todella huomattavasti alle metodologian rajan. Kattavalta verkolta putoamassa olevien satamien osalta tilanne on raja-arvojen osalta sama.

Neuvoston työryhmässä käytävissä neuvotteluissa on noussut esiin ehdotus huomioida satamien rooli energiahuollossa. Ehdotus liittyy uusiutuvan energian tuottamiseen satamien läheisyydessä ja satamien rooliin näiden uusiutuvaa energiaa tuottavien laitosten toimintaa ja kunnossapittoa mahdollistavana toimijana ja toisaalta uusiutuvan energian siirtämiseen. Ottaen huomioon esi-

Valiokunnan lausunto LiVL 30/2022 vp

merkiksi tuulivoimapuistojen rakentamiseen liittyvät suunnitelmat kattavalta verkolta putoavien satamien läheisyydessä, voisi tämä olla argumentti ja kriteeri, jolla kyseiset satamat pidemmällä aikavälillä saataisiin nostettua takaisin kattavalle verkolle. Lisäksi ehdotus on konkreettinen askel sitä kohti, että TEN-T-verkon määrittelyssä huomioitaisiin muitakin kriteerejä kuin vain kuljetustai matkustajavolyymit.

Varsinaisen U-kirjeen käsittelyn jälkeen liikenneneuvosto on 2.6.2022 saavuttanut yleisnäkemyksen niin kutsutusta AFIR-asetuksesta, jolla pyritään edistämään vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa tie-, meri- ja lentoliikenteessä. Pyrkimyksistä huolimatta yleisnäkemyksen mukaiseen AFIR-asetukseen ei sisällytetty TEN-T-asetusluonnoksen sisältämiä uusia velvoitteita vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelemiseksi. Syynä tähän oli se, että TEN-T-asetusehdotuksen mukainen vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuri ei olisi ollut AFIR-asetusehdotuksen mukaisesti yleisesti saatavilla olevaa eli julkista. AFIR-asetuksen neuvottelut neuvoston, Euroopan parlamentin ja komission välillä alkavat oletettavasti loppusyksystä 2022.

Erityisesti multimodaaleja rahtiterminaleja koskeva vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelua koskeva vaatimus on AFIR-asetukseen verrattuna uusi velvoite. Asetusehdotuksen mukaan multimodaaleissa rahtiterminaleissa tulisi olla vähintään yksi raskaalle liikenteelle osoitettu lataus-asema vuoteen 2030 mennessä.

Neuvoston työryhmässä ehdotusta on tarkasteltu yksityiskohtaisesti erityisesti puheenjohtajan laatimien kysymys- ja keskustelupapereiden pohjalta. Puheenjohtaja on tehnyt kompromissiesityksiä asetusehdotuksen luvuista I, II, IV, V ja VI, joissa on pyritty huomioimaan jäsenmaiden esittämät kannat ja huomiot. Ehdotuksen käsittelyssä on edistytty hyvin Ranskan puheenjohtajuuskaudella ja heinäkuussa 2022 neuvoston käsittely on jatkunut Tšekin johdolla erityisesti luvun III eli infrastruktuurin vaatimuksia koskevan kompromissiesityksen käsittelyllä.

Luvun I artiklan 8 osalta on pyritty vaikuttamaan siihen, että yhteisen edun hankkeita määriteltäessä huomioitaisiin myös jäsenmaiden erityispiirteet, kuten Suomen osalta harva asutus ja pitkät etäisyydet. Tämä tulisi huomioida erityisesti hyötykustannuslaskelmaa koskevassa kriteerissä, joka Suomen tapauksessa on usein hyvin haastava täyttää. Tämä on merkityksellistä erityisesti CEF-rahoituskauden kannalta. Neuvotteluissa näkökulmalle on saatu tukea muilta jäsenmailta sekä komissiolt, mutta konkreettista kompromissiesitystä asian edistämiseksi ei ole vielä tehty.

Luvun III osalta työryhmässä käydyissä neuvotteluissa on selkeytetty, että Suomi ehdotuksen mukaan olisi poikkeavasta raideleveydestään johtuen edelleen TEN-T-asetuksen mukainen erillisverkko, eivätkä rautateitä koskevat vaatimukset siksi velvoittaisi Suomea muutoin kuin ERTMS:n osalta. Tämä erillisverkkoja eli poikkeavan raideleveyden rataverkkoja koskeva poikkeus rautateiden vaatimuksista säilyisi myös komission täydentävässä esityksessä.

Maanteiden osalta neuvotellaan poikkeusten edellytyksistä ja yksittäisistä vaatimuksista. Suomen ja monen muun jäsenmaan tavoitteena on saada liikennemäärään sidottu automaattinen poikkeus niille TEN-T-verkon teille, joilla liikennemäärä ei edellytä asetuksen mukaisia vaatimuksia. Lisäksi tavoitteena on hallinnollisen taakan minimointi. Viimeisin puheenjohtajamaa Tšekin tekemä kompromissiesitys poikkesi huomattavasti komission alkuperäisestä esityksestä,

Valiokunnan lausunto LiVL 30/2022 vp

ja asian käsittely on kesken. Suomelle haastavin maanteitä koskeva vaatimus on vaatimus raskaan liikenteen taukopaikoista 100 kilometrin välein. Tältä osin mainittavaa edistymistä ei ole tapahtunut.

Lentoliikenteen osalta vaatimukset ovat menossa Suomen kannalta oikeaan suuntaan. Ydinverkon lentoaseman pitkämatkaisen henkilöliikenteen ratavaatimusta on joustavoitettu viimeisimmässä kompromissiesityksessä. Myös ns. PCA- vaatimukseen (pre-conditioned air) eli esilämmitetyn/viilennetyn ilman saatavuutta lentokoneisiin koskevaan vaatimukseen oltaisiin saamassa joustavuutta.

Multimodaalien rahtiterminaalien vaatimuksiin olisi niin ikään tulossa kevennyksiä Ranskan esittämän kompromissiesityksen perusteella. Kaupunkisolmukohtien osalta on esitetty joustavuutta mm. tietojen raportointiin. Meriliikenteen ja sisävesiliikenteen infran vaatimusten osalta asetuksen käsittely on niin ikään menossa Suomen kannalta oikeaan suuntaan.

Valtioneuvoston kanta

Suomen kantoja TEN-T asetusehdotukseen on käsitelty aiemmin U-kirjelmässä U 16/2022 vp.

Valtioneuvosto on antanut eduskunnalle selvityksen EU:n ja Ukrainan välisiä solidaarisuuskais-toja koskevasta toimintasuunnitelmasta (E 80/2022 vp) 21.6.2022. Sen mukaan Suomi kannattaa solidaarisuuskais-tojen toimintasuunnitelman tavoitteita, joilla pyritään varmistamaan kriittisten kuljetusreittien sujuvuutta sekä kaluston ja laitteiden saatavuutta globaalin ruokaturvan varmistamiseksi.

Liikenne 12 -suunnitelmassa on linjattu, että Suomen kannalta tärkeät yhteydet kolmansiiin maihin, ml. Venäjälle, tulee huomioida asetuksessa. Kolmansia maita koskevan tiedonannon E-kirjeessä E 141/2021 vp Suomi pitää tärkeänä, että liikenneyhteyksiä Euroopan unionin ja kolmansien maiden kanssa kehitetään, jotta Suomen ja EU:n ulkomaankaupan kannalta tärkeät yhteydet kolmansiiin maihin turvataan. Suomi pitää tärkeinä myös yhteyksiä Venäjälle sekä Itäisen kumppanuuden maihin, mm. Ukraina. Tilanne on viime kuukausina muuttunut radikaalisti aiemmas-ta ja kokonaisuutta on arvioitava uudessa tilanteessa.

1. Uutena kantana Suomi tukee näkemystä, jonka mukaan rajatylittävien yhteyksien kehittäminen Venäjälle ei ole tällä hetkellä enää kansallisesti tai EU-tasolla prioriteetti, ja Venäjä ja Valko-Venäjä tulee poistaa TEN-T-kartoilta. Suomi kuitenkin korostaa, että tämän seurauksena ehdotetut muutokset TEN-T-verkon laajuudessa eivät saa heikentää itäisen Suomen kansallisesti ja alueellisesti tärkeiden tie- ja ratayhteyksien kehittämistä. Suomi suhtautuu kriittisesti ehdotukseen ydinverkon ratayhteyksien päättymisestä Kouvolaan Vainikkalan sijaan sekä ehdotukseen maanteiden ydinverkon päättymisestä Haminaan Vaalimaan sijaan. Suomi voi viime kädessä tarkastella Venäjän rajalle johtavien viimeisten osuuksien siirtämistä ydinverkolta kattavalle verkolle osana asetusehdotuksesta saavutettavaa kokonaisratkaisua ja Suomen kokonaisuutta, edellyttäen, että siirto ei vaaranna kyseisten tie- ja ratayhteyksien rahoituskelpoisuutta Verkkojen Eurooppa -välineestä (Connecting Europe Facility, CEF). Suomi korostaa, että siirto ei vaaranna kyseisten rata- ja tieyhteyksien kehittämistä kansallisista tarpeista käsin.

Valiokunnan lausunto LiVL 30/2022 vp

Muuttuneessa tilanteessa on entistäkin tärkeämpää huomioida eteläisen ja läntisen Suomen satamaverkon rooli myös huoltovarmuuskäytöksestä. Valtioneuvosto jatkaa aktiivista vaikuttamista sen puolesta, että Suomen nykyiset kattavaan verkkoon sisältyvät satamat säilyttävät asemansa, ja että ydin- ja kattavaa verkkoa voitaisiin laajentaa Suomessa satamien osalta komission ehdotukseen verrattuna. TEN-T-verkon laajuuden määrittelyssä tulisi huomioida Suomen erityispiirteet ja liikennemäärien lisäksi myös muita tekijöitä kuten esimerkiksi kuljetusten arvoon, energiahuoltoon, huoltovarmuuteen ja muihin alueellisten liikennekeskittymien strategiseen merkitykseen liittyviä tekijöitä. Valtioneuvosto vaikuttaa aktiivisesti sen puolesta, että jo nyt huomioitaisiin satamien asemien arvioinnissa myös satamien roolien kehitys, esimerkiksi satamien rooli energiahuollossa.

2. Uutena kantana Suomi suhtautuu erittäin kriittisesti muutoksiin raideleveyteen ja katsoo, että raideleveyttä koskevissa kysymyksissä on oltava mahdollisuus käyttää kansallista harkintaa. Suomen näkemyksen mukaan joustamaton vaatimus rakentaa uudet rataosuudet suomalaisesta raideleveydestä poikkeavaan eurooppalaiseen standardileveyteen olisi Suomen rataverkon kannalta kohtuuton. Vaatimuksia asetettaessa tulisi huomioida Suomen maantieteellinen sijainti sekä Suomen rataverkon hyvin rajattu yhteys eurooppalaisen standardileveyden rataverkkoon, koska uusien osuuksien rakentaminen eurooppalaiseen standardileveyteen ei lisäisi verkon yhteentoimivuutta muun TEN-T-verkon kanssa.

Yhteyksissä muuhun Eurooppaan Suomelle ovat tärkeitä toimivat satama- ja meriyhteydet, joihin valtaosa Suomen rataverkosta pääsääntöisesti johtaa. Suomi pitää tärkeänä, että ennen kuin merkittäviä, kuten raideleveyteen liittyviä, pitkän aikavälin ratkaisuja tehdään, olisi laadittava kattavat vaikutusten arvioinnit suunniteltujen muutosten vaikutuksista sekä toimintaympäristön muutosten vaikutuksista liikennevirtoihin.

Lisäksi on tärkeää tunnistaa, että Ukrainan sodan vaikutukset kohdistuvat jäsen maihin eri tavoin. Kansalliset erityispiirteet tulee huomioida, kun reagoidaan Venäjän hyökkäykseen eikä jäsenmaita tai niiden eri alueita saa maantieteellisen sijaintinsa takia tarpeettomasti kuormittaa tässä muuttuneessa ja epävarmassa geopoliittisessa tilanteessa.

3. Uutena kantana Suomi on valmis joustamaan aiemmasta kannastaan siltä osin, että asetuksessa voidaan säätää myös velvoitteita vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelemiseksi silloin kun se on sääntelyn kokonaisuuden kannalta tarkoituksenmukaista. Suomi korostaa tarvetta joustavuuteen multimodaaleja terminaaleja koskevissa vaatimuksissa esimerkiksi sen osalta, että multimodaaleja rahtiterminaaleja koskeva vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelupisteen sijaintivelvoitetta ei rajoiteta pelkästään terminaalin alueelle. Suomelle on edelleen tärkeää, että käyttäjälähtöisyys ja markkinaehtoisuus ovat multimodaalisten palveluiden kehittämistä ohjaavia periaatteita, ja Suomi pitää yleisesti vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönoton kehittämistä tarpeellisenä.

VALIOKUNNAN PERUSTELUT

Raideleveydet

(1) Komission muutetussa ehdotuksessa on vaatimus rakentaa uudet TEN-T-verkon raideyhteydet eurooppalaisen standardin (1435 mm) raideleveyteen ilman poikkeuksia ja tehdä olemassa olevan TEN-T-rataverkon osalta suunnitelma siirtymiseksi eurooppalaisen standardin raideleveyteen lukuun ottamatta niitä verkon osia, joilla tämä ei ole hyöty-kustannussyistä perusteltua. Valtioneuvoston kannassa tähän uuteen ehdotukseen suhtaudutaan erittäin kriittisesti. Valtioneuvoston tavoin valiokunta ei pidä hyvänä joustamatonta vaatimusta rakentaa TEN-T-verkon uudet rataosuudet eurooppalaisella standardileveydellä. Valiokunta kuitenkin katsoo, että on tarve suhtautua uuteen raideleveyteen ehdotettua kantaa pragmaattisemmin ja korostaa samalla erityisesti kansallisen harkintavallan välttämättömyyttä.

(2) Suomi on toiminnallisesti monessa suhteessa saari — varsinkin tuonnin ja viennin osalta. Tuonnista ja viennistä melkein kaikki kulkee meritse, mutta tässä yhteydessä ei tule unohtaa Suomen maayhteyksiä pohjoisessa. Raideyhteydet länteen pohjoisen kautta voivat huoltovarmuutemme osalta osoittautua kriittisen tärkeiksi. Tämän lisäksi sitä kautta on mahdollista kehittää muutakin liikennettä läntisiin naapurimaihimme. Valiokunnan näkemyksen mukaan eurooppalaisella raideleveydellä luodulle yhteydelle esimerkiksi Ouluun saattaa tulevaisuudessa olla tarvetta.

(3) Valiokunta pitää eurooppalaisella raideleveydellä luotua kansainvälistä yhteyttä tärkeänä yhtenä tulevaisuuden vaihtoehtona Suomen eurooppalaisille yhteyksille, mutta tiedostaa, että investointi on suuri sen välittömiin hyötyihin nähden. Tämän vuoksi valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että rahoituskriteerinä eurooppalaisen lisäarvon osoittaminen kustannus-hyötyanalyysin perusteella on pysyvästi Suomelle epäedullinen. Suomi tarvitsee eurooppalaista tasoa olevan laadukkaan liikenneinfrastruktuurin saavutettavuuden, sujuvuuden ja turvallisuuden takaamiseksi kilpailukykyisille kuljetuksille ja liikenteelle. Kustannus-hyötyanalyysissä vaadittavia liikennemääriä ei Suomen kaltaisessa suuressa ja harvaan asutussa maassa synny vastaavalla tavoin kuin keskisessä Euroopassa. Valiokunnan näkemyksen mukaan liikenneväylien laadusta ei tule tinkiä, vaan rahoituskriteereissä tulee huomioida paremmin erilaiset olosuhteet jäsenmaissa. Valiokunta korostaakin eurooppalaisen rahoituksen välttämättömyyttä standardileveyksillä mahdollisesti rakennettavien yhteyksien toteuttamiselle.

Itä-Suomen ydinverkko

(4) Valiokunta yhtyy valtioneuvoston näkemykseen siitä, että yhteydet Venäjälle eivät ole enää kansallisesti eivätkä EU:n liikennepolitiikan painopisteenä. Valiokunnan näkemyksen mukaan on kuitenkin huolehdittava, että kansallisesti Itä-Suomen yhteydet ovat hyväkuntoiset ja sujuvat eikä ehdotettu muutos vaaranna EU-rahoituskelpoisuutta. Valiokunta pitää valtioneuvoston tavoin erittäin tärkeänä, että ydinverkko ei päädy Haminaan eikä Kouvolaan vaan että sitä jatketaan Itä-Suomen kehittämisen kannalta tarkoituksenmukaisesti liikenteen solmukohdat huomioiden aina Lappeenrantaan saakka.

Valiokunnan lausunto LiVL 30/2022 vp

VALIOKUNNAN LAUSUNTO

Liikenne- ja viestintävaliokunta ilmoittaa,

että se yhtyy asiassa edellä esitetyin olennaisin täydennyksin valtioneuvoston kantaan.

Helsingissä 28.9.2022

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Suna Kymäläinen sd
varapuheenjohtaja Ari Torniainen kesk
jäsen Pekka Aittakumpu kesk
jäsen Heikki Autto kok
jäsen Seppo Eskelinen sd
jäsen Petri Huru ps
jäsen Juho Kautto vas
jäsen Jari Kinnunen kok
jäsen Jouni Kotiaho ps
jäsen Johan Kvarnström sd
jäsen Joonas Könttä kesk
jäsen Sheikki Laakso ps
jäsen Jenni Pitko vihr
jäsen Mirka Soinikoski vihr

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Mika Boedeker