

## **Valtiovarainvaliokunta**

**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**

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): Valtiovarainvaliokuntaan on saapunut jatkokirjelmä UJ 22/2022 vp - U 16/2022 vp mahdollisia toimenpiteitä varten.

#### *Jaostovalmistelu*

Asia on valmisteltu valtiovarainvaliokunnan liikennejaostossa.

#### *Asiantuntijat*

Liikennejaosto on kuullut:

- hallitussihteeri Eeva Ovaska, liikenne- ja viestintäministeriö
- apulaisjohtaja Tapio Ojanen, Väylävirasto
- johtaja Jonna Juslin, VR-Yhtymä Oy

### **VALTIONEUVOSTON JATKOKIRJELMÄ**

#### *Ehdotus*

Komissio antoi 14.12.2021 ehdotuksen uudeksi asetukseksi unionin suuntaviivoista TEN-T-verkon kehittämiseksi. Ehdotusta on käsitelty neuvoston työryhmässä kevästä lähtien, mutta komissio on 27.7.2022 julkaissut ehdotuksen, jolla asetusehdotukseen esitetään eräitä muutoksia, joilla reagoidaan muuttuneeseen maailmanpoliittiseen tilanteeseen. Tavoitteena on yleisnäkemyks jouluun neuvostossa. Parlamentin kantaa odotetaan helmikuussa 2023.

## Valiokunnan lausunto VaVL 15/2022 vp

Keskeiset muutokset liittyvät Venäjän hyökkäykseen Ukrainaan, mikä on paljastanut eurooppalaisten liikenneverkkojen haavoittuvuuden unionin rajojen ulkopuolella tapahtuville häiriöille. Mm. globaalin ruokaturvan turvaaminen edellyttää toimivia yhteyksiä EU:n naapurimaihin. Komission erityisenä tavoitteena on parantaa eurooppalaisen rataverkon yhteen toimivuutta ja vähentää rajat ylittäviä tai raideleveyksiin liittyviä pullonkauloja

Komissio ehdottaa mm. TEN-T-verkon laajentamista Ukrainaan ja Moldovaan, Venäjän ja Valko-Venäjän poistamista TEN-T-kartoilta ja näiden maiden rajoille johtavien yhteyksien siirtämistä ydinverkolta kattavalle verkolle. Lisäksi komissio ehdottaa, että uudet TEN-T-verkon raideyhteydet rakennetaan eurooppalaisen standardin (1435 mm) raideleveyteen ilman poikkeuksia.

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.

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.

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 yhteen toimivuutta käsittelevällä vaikutusten arvioinnilla. Suunnitelman prioriteetit ja investointisuunnitelma tulisi sisällyttää ensimmäiseen eurooppalaisen liikennekäytävän työohjelmaan.

Komission muutetussa ehdotuksessa käsitellään vain muutetun ehdotuksen mukaisia muutoksia, eikä Suomen osalta ole tehty muutoksia esim. alkuperäisen ehdotuksen mukaiseen TEN-T-satamaverkkoon. Valtioneuvoston kirjelmän mukaan erityisesti satamia koskevan ydinverkon laajentaminen vaikuttaa edelleen hyvin epätodennäköiseltä, kuten myös kattavan verkon säilyttäminen nyt voimassa olevan asetuksen mukaisena.

Valtioneuvoston kirjelmän mukaan työryhmässä käydyissä neuvotteluissa on selkeytetty, että Suomi olisi ehdotuksen mukaan poikkeavasta raideleveydestään johtuen edelleen TEN-T-asetuksen mukainen erillisverkko, eivätkä rautateitä koskevat vaatimukset siksi velvoittaisi Suomea muutoin kuin ERTMS:n osalta. Tämä erillisverkko 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 vaati-

## **Valiokunnan lausunto VaVL 15/2022 vp**

muksia. Lisäksi tavoitteena on hallinnollisen taakan minimointi. Viimeisin puheenjohtajamaa Tšekin tekemä kompromissiesitys poikkesi huomattavasti komission alkuperäisestä esityksestä, 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 sekä meriliikenteen ja sisävesiliikenteen infran osalta vaatimukset ovat menossa Suomen kannalta oikeaan suuntaan. Multimodaalien rahtiterminaalien vaatimuksiin olisi niin ikään tulossa kevennyksiä Ranskan esittämän kompromissiesityksen perusteella.

### ***Valtioneuvoston kanta***

Suomen kantoja TEN-T asetusehdotukseen on käsitelty aiemmin U-kirjelmässä U 16/2022 vp, minkä lisäksi valtioneuvosto on antanut eduskunnalle selvityksen EU:n ja Ukrainan välisiä solidaarisuuskaistoja koskevasta toimintasuunnitelmasta (E 80/2022 vp) 21.6.2022. Sen mukaan Suomi kannattaa solidaarisuuskaistojen toimintasuunnitelman tavoitteita, joilla pyritään varmistamaan kriittisten kuljetusreittien sujuvuutta sekä kaluston ja laitteiden saatavuutta globaalin ruokaturvan varmistamiseksi.

Liikenne 12 -suunnitelmassa on mm. linjattu, että Suomi pitää tärkeinä myös yhteyksiä Venäjälle sekä Itäisen kumppanuuden maihin, mm. Ukrainaan. Tilanne on kuitenkin viime kuukausina muuttunut radikaalisti aiemmasta ja kokonaisuutta on arvioitava uudessa tilanteessa.

1. Uutena kantana Suomi tukee näkemystä, jonka mukaan rajat ylittävien 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.

Muuttuneessa tilanteessa on entistäkin tärkeämpää huomioida eteläisen ja läntisen Suomen satamaverkon rooli myös huoltovarmuusnäkökulmasta. 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.

## Valiokunnan lausunto VaVL 15/2022 vp

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 jäsenmaihiin eri tavoin. Kansalliset erityispiirteet tulee huomioida, kun reagoidaan Venäjän hyökkäykseen eikä jäsenmaita tai niiden eri alueita saa maantieteellisen sijaintinsa takia tarpeettomasti kuormittaa tässä muutuneessa 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.* Komission ehdotuksen mukaan uudet TEN-T-verkon raideyhteydet on rakennettava eurooppalaiseen standardileveyteen (1 435 mm). Valtioneuvoston kirjelmän mukaan vaatimus tulisi Suomessa sovellettavaksi hankeyhtiöiden suunnittelemissa uusilla rataosuuksilla.

Valiokunta pitää välttämättömänä, että jäsenmailla säilyy kansallinen harkintavalta raideleveyttä koskevissa kysymyksissä, sillä joustamaton vaatimus uusien rataosien rakentamisesta suomalaisesta raideleveydestä (1 524 mm) poikkeavaan eurooppalaiseen standardileveyteen olisi Suomelle kohtuuton. Erittäin mittavien rakentamiskustannusten lisäksi muutos edellyttäisi myös uutta kalustoa, jonka ristiinkäyttö ei olisi mahdollista eri ratojen välillä. Uusien raiteiden rakentaminen olisi myös maankäytön näkökulmasta haasteellista. Kuten valtioneuvosto toteaa, Suomen maantieteellisen sijainnin vuoksi uusien osuuksien rakentaminen eurooppalaiseen standardileveyteen ei myöskään lisäisi verkon yhteentoimivuutta muun TEN-T-verkon kanssa.

## Valiokunnan lausunto VaVL 15/2022 vp

Valtioneuvoston kirjelmän mukaan työryhmässä käydyissä keskusteluissa on selkeytetty, että Suomi olisi poikkeavan raideleveytensä vuoksi edelleen TEN-T-asetuksen mukainen erillisverkko. Tällöin rautatietä koskevat vaatimukset eivät velvoittaisi Suomea muutoin kuin eurooppalaisen rautatieliikenteen hallintajärjestelmän (ERTMS:n) osalta.

Valiokunta pitää tärkeänä, että tämä poikkeus säilyy komission täydentävässä esityksessä ja kiinnittää huomiota siihen, että suurin osa investoinneista tehdään kansallisin varoin. On siksi tärkeää, että ratkaisut vastaavat kansallisia liikenteellisiä tarpeita ja olosuhteita.

Valiokunta pitää myös perusteltuna, että liikenne- ja viestintäministeriön toimesta käynnistetään raideleveyttä koskeva selvitystyö, jossa arvioidaan raideleveyteen liittyviä tulevaisuuden vaihtoehtoja sekä niiden hyötyjä, haittoja ja kustannuksia.

*TEN-T-verkko.* 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.

Valtioneuvoston tavoin valiokunta katsoo, ettei rajat ylittävien yhteyksien kehittäminen Venäjälle ole tällä hetkellä prioriteetti kansallisella eikä EU:n tasolla. Samalla on kuitenkin tärkeää huolehtia siitä, että TEN-T-verkon laajuutta koskevat muutokset eivät heikennä itäisen Suomen kansallisesti ja alueellisesti tärkeiden tie- ja ratayhteyksien kehittämistä. Valiokunta tukee näin ollen valtioneuvoston kantaa, jonka mukaan Suomi suhtautuu kriittisesti ydinverkkojen muuttamista koskevaan ehdotukseen, mutta pitää viime kädessä mahdollisena tarkastella Venäjän rajalle johtavien viimeisten osuuksien siirtämistä kattavalle verkolle. Edellytyksenä tulee tällöin olla, että siirto ei vaaranna millään tavalla näiden tie- ja ratayhteyksien CEF-rahoituskelpoisuutta eikä niiden kehittämistä kansallisista tarpeista käsin.

Suomi on pyrkinyt saamaan ydinverkolle Oulun ja Kokkolan satamat ja vaikuttamaan siihen, että Pietarsaaren ja Kaskisten satamat säilyisivät kattavalla verkolla. Valtioneuvoston kirjelmän mukaan satamia koskevat linjaukset eivät ole kuitenkaan toistaiseksi edenneet Suomen toiveiden mukaisesti.

Valiokunta pitää tärkeänä, että Suomi jatkaa aktiivista vaikuttamistyötä em. tavoitteiden puolesta. Suomen kannalta on erityisen tärkeää, että verkon määrittelyssä otetaan huomioon kuljetusvolyymin lisäksi myös mm. pohjoiset erityisolosuhteet, pitkät etäisyydet kansainvälisille markkinoille, alueiden saavutettavuus sekä kuljetusten arvo. Nykytilanteessa on entistä tärkeämpää painottaa satamaverkon merkitystä myös huoltovarmuuden näkökulmasta.

Komission ehdotus sisältää myös TEN-T-verkon teihin liittyvän vaatimuksen rakentaa tietyille tieosuuksille turvallisia ja turvattuja pysäköintialueita 100 km:n välein. Pysäköintialueet ovat raskaan liikenteen kannalta sinänsä tarpeellisia, mutta mm. niitä koskevat turvallisuusvaatimukset eivät ole Suomen olosuhteissa perusteluja. Tältäkin osin on tärkeää, että jäsenvaltioilla on niiden omiin tarpeisiin perustuvaa kansallista päätösvaltaa.

## Valiokunnan lausunto VaVL 15/2022 vp

### VALIOKUNNAN LAUSUNTO

Valtiovarainvaliokunta ilmoittaa,

*että se yhtyy asiassa valtioneuvoston kantaan korostaen edellä esitettyjä näkökohtia ja erityisesti sitä, että poikkeavan raideleveytensä vuoksi Suomi olisi edelleen TEN-T-asetuksen mukainen erillisverkko.*

Helsingissä 7.10.2022

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Johannes Koskinen sd  
varapuheenjohtaja Arto Pirttilahti kesk  
jäsen Anders Adlercreutz r  
jäsen Tarja Filatov sd  
jäsen Katja Hänninen vas  
jäsen Vilhelm Junnila ps  
jäsen Esko Kiviranta kesk  
jäsen Jari Koskela ps  
jäsen Pia Lohikoski vas  
jäsen Matias Marttinen kok  
jäsen Sari Multala kok  
jäsen Raimo Piirainen sd  
jäsen Sari Sarkomaa kok  
jäsen Sami Savio ps  
jäsen Iris Suomela vihr  
jäsen Pia Viitanen sd  
jäsen Ville Vähämäki ps

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Hellevi Ikävalko