

Valtiovarainvaliokunta

Valtioneuvoston selvitys: Asetus unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) kehittämiseksi; asetuksen uudistaminen, ennakkovaikuttaminen

Suurelle valiokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Valtioneuvoston selvitys: Asetus unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) kehittämiseksi; asetuksen uudistaminen, ennakkovaikuttaminen (E 45/2021 vp): Asia on saapunut valtiovarainvaliokuntaan tiedoksi.

Jaostovalmistelu

Asia on valmisteltu valtiovarainvaliokunnan liikennejaostossa.

Asiantuntijat

Liikennejaosto on kuullut:

- liikenneneuvos Leena Sirkjärvi, liikenne- ja viestintäministeriö
- erityisasiantuntija Atte Melasniemi, Liikenne- ja viestintävirasto
- toimialajohtaja Pekka Rajala, Väylävirasto

VALTIONEUVOSTON SELVITYS

Ehdotus

Vuonna 2013 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (1315/2013) unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi sisältää vaatimukset TEN-T-liikenneinfrastruktuurille ja kartat TEN-T-verkoista. Suuntaviivoissa määritellään TEN-T-politiikalle vuosiin 2030 ja 2050 ulottuva pitkän aikavälin strategia. Suuntaviivaehdotuksen tavoitteena on määrittää kokonaisvaltainen Euroopan laajuinen liikenneverkko, joka käsittää rautateiden, sisävesien, teiden, meri- ja lentoliikenteen yhteydet. Liikenneverkon tulisi varmistaa sujuva ja toimiva sisämarkkinoiden liikenne, joka vahvistaisi Euroopan taloudellista, alueellista ja sosiaalista koheesiota.

Valiokunnan lausunto VaVL 2/2021 vp

Infrastruktuuria koskevat yhdenmukaiset vaatimukset on säädetty asetuksella niiden saamiseksi yhdenmukaisiksi. Liikenneverkkoa kehitetään luomalla uutta infrastruktuuria, kunnostamalla ja parantamalla jo olemassa olevaa sekä toteuttamalla toimia resurssien käytön tehostamiseksi. Liikenneverkon infrastruktuuri käsittää rautatieliikenne-, sisäväylä-, maantieliikenne-, meriliikenne- ja lentoliikenneinfrastruktuurin sekä multimodaalisen liikenneinfrastruktuurin.

Valtioneuvoston kanta

Suomi vaikuttaa TEN-T-suuntaviiva-asetuksen valmisteluun niin, että se edistäisi mahdollisimman hyvin valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita ja toimenpiteitä. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiksi on asetettu saavutettavuus, kestävyys ja tehokkuus. Suomi pitää tärkeänä, että samat tavoitteet heijastuvat myös TEN-T-asetusuudistuksen tavoitteisiin. TEN-T-asetuksen yhtenä keskeisenä tavoitteena tulee olla Euroopan sisämarkkinoiden toimivuuden edistäminen. Suomi tukee komission TEN-T-suuntaviiva-asetusuudistuksen yleisiä tavoitteita koskien EU:n ilmastotavoitteiden saavuttamista sekä olemassa olevan TEN-T-verkon loppuun saattamista.

Suomi vaikuttaa asetuksen valmisteluun niin, että Suomen osalta asetusudistuksessa huomioitaisiin pitkät etäisyydet keskeisille Euroopan markkina-alueille, ohuet liikenneja kuljetusvirrat verrattuna Keski- ja Etelä-Euroopan kuljetusvirtoihin sekä koko Suomen saavutettavuus ja periferisten alueiden ominaispiirteet.

Suomen kannalta on tärkeää hyödyntää olemassa oleva verkko täysimääräisesti ja kustannustehokkaasti. Suomi ei lähtökohtaisesti edistä uusia vaatimuksia TEN-T-verkolle. Suomi suhtautuu TEN-T-verkon laajennuksiin ja korkeisiin teknisiin vaatimuksiin maanteiden osalta kriittisesti. TEN-T-ydinverkon vaatimusten ja Verkkojen Eurooppa (CEF) -rahoitusinstrumentista saatavan rahoituksen tulisi paremmin vastata toisiaan. Nykytilanteessa ydintieverkon vaatimukset ovat korkeat, mutta verkon kehittämiselle ei ole saatavilla CEF-rahoitusta muissa kuin koheesiomaisissa.

Lisäksi valtioneuvoston kannassa nostetaan esille mm. meriliikenteeseen, rautateihin, satama- ja lentoasemaverkkoon, kaupunkiseutujen kehittämiseen sekä älyliikenteen kehittämiseen liittyviä näkökohtia. Suomen näkökulmasta asetusudistuksessa ja ydinverkon päivityksessä tulisi huomioida myös CEF2-asetuksen mukainen Pohjanmeri—Baltia-ydinverkkokäytävän laajennus pohjoiseen Suomeen sekä Skandinavia—Välimeri-ydinverkkokäytävän laajennus Oulusta ja Narvikista Luulajaan ja edelleen Tukholmaan.

VALIOKUNNAN PERUSTELUT

Komissio on uudistamassa Euroopan laajuisen liikenneverkon suuntaviivoja koskevaa asetusta, jota koskeva ehdotus annetaan tämänhetkisten tietojen mukaan lokakuussa 2021. Uudistuksen päätavoitteita ovat mm. TEN-T-verkon loppuun saattaminen sekä liikenteen tekeminen ympäristöystävällisemmäksi, digitaalisemmaksi ja muutosjoustavammaksi (resilienssi). Tässä kirjelmässä on kysymys siitä, miten Suomi pyrkii ennakko vaikuttamaan asetuksen valmisteluun.

Valiokunnan lausunto VaVL 2/2021 vp

Valiokunta pitää valtioneuvoston lähtökohtia perusteltuina ja pitää tärkeänä, että asetuksen valmisteluun vaikutetaan niin, että se edistää mahdollisimman hyvin valtakunnallisen liikennejärjestelmän tavoitteita ja toimenpiteitä. Myös valtioneuvoston linjaukset mm. meriliikenteen, rautateiden sekä lentoasema- ja satamaverkon merkityksestä ja kehittämistarpeista ovat kannatettavia.

Valiokunta pitää tärkeänä, että Suomi toimii aktiivisesti asetuksen valmistelussa ja pyrkii vaikuttamaan tukikriteereihin niin, että ne edistävät hankkeiden tukikelpoisuutta ja tukevat Suomen rahoitussuunnitelman kasvattamista Verkkojen Eurooppa (CEF) -rahoitusvälineestä. Ennakkovaikuttamisessa tulee siksi kiinnittää huomiota mm. Suomen erityisolosuhteisiin, kuten vähäisiin liikennevoimavaroihin, pitkiin etäisyyksiin Euroopan markkina-alueille, sää- ja talviolosuhteisiin sekä perifeeristen alueiden ominaispiirteisiin.

Suomi on myös pitkien välimatkojen maa, jossa kuljetuskilometrejä syntyy enemmän kuin useimmissa muissa Euroopan maissa. Tämän lisäksi sekä henkilö- että tavaraliikenne painottuvat voimakkaasti tieverkolle: henkilöliikenteestä teitä ja katuja pitkin kulkee n. 90 prosenttia, tavara- tonneista kuljetetaan maanteillä n. 85 prosenttia. Näitä näkökohtia tulee korostaa myös edunvalvontatyössä.

Samalla on varmistettava riittävät jousto- ja poikkeusmekanismit, jotka antavat mahdollisuuden kansallisten erityispiirteiden ja jäsenmaiden liikenteellisten tarpeiden huomioon ottamiseen. Esim. useimmat Suomen ratarakennushankkeet eivät täytä komission asettamaa hyöty-kustannusvaatimusta, koska liikenne- ja kuljetusvirrat ovat ohuita asetettuihin vaatimuksiin nähden. Niitä koskevassa arvioinnissa tarvitaan siten kansallisia joustoelementtejä.

Valiokunta pitää myös tärkeänä, että TEN-T-verkolle asetettuja laatuvaatimuksia ei lisätä, jotta Suomella on mahdollisuus täyttää asetuksen mukaiset vaatimukset ilman kohtuuttomia taloudellisia panostuksia. Etenkin ydintieverkon laatuvaatimukset ovat korkeat, sillä teiden tulee olla moottori- tai moottoriliikenneteitä, joilla on 100 km:n välein levähdysalueita ja saatavilla vaihtoehtoisia polttoaineita. Ydintieverkon kehittämiselle ei ole kuitenkaan saatavilla EU-rahoitusta muissa kuin koheesiomaissa, vaan niiden kehittäminen on muutoin kansallisen rahoituksen varassa. Suomen on pyrittävä vaikuttamaan niin, että erityisolosuhteisiimme perustuen EU-rahoituksella olisi jatkossa mahdollista tukea ydinverkon kehittämistä.

Ennakkotietojen mukaan komissio ei ole ehdottamassa suuria muutoksia TEN-T-verkolle, mutta on mahdollista, että verkkolle tehdään joitakin päivityksiä. Näitä täydennyksiä on arvioitava sen mukaisesti, että TEN-T-verkko palvelee mahdollisimman hyvin Suomen liikenneverkon kehittämistä sekä CEF-rahoitussuunnitelmaa ja vastaa myös niitä linjauksia, jotka sisältyvät liikennejärjestelmäsuunnitelmaan.

Valiokunta pitää välttämättömänä, että asetusuudistuksessa ja tukikriteereissä huomioidaan CEF2-asetuksen mukainen Pohjanmeri—Baltia-ydinverkkokäytävän laajennus Helsingistä Tornioon ja edelleen Luulajaan sekä Skandinavia—Välimeri-ydinverkkokäytävän laajennus Tukholmasta Luulajan kautta Ouluun ja Narvikiin. Kuten valtioneuvosto toteaa, verkon päivityksessä tulee huomioida myös se, että Suomen pohjoiseen jatkuvalla ydinverkolla ja uudella ydinverkkokäytävällä ei ole ydinverkon satamaa, lentoasamaa eikä kaupunkisilmukohtaa. Valiokunnan

Valiokunnan lausunto VaVL 2/2021 vp

asiantuntijakuulemisessa on arvioitu, että tällaisesta multimodaalista ydinverkon solmukohdasta olisi hyötyä myös haettaessa rahoitusta siihen kytkeytyville ratahankkeille.

Valiokunta pitää tärkeänä, että jatkovalmistelussa kiinnitetään huomiota myös älyliikenteen sekä digitaalisuuden kehittämiseen sekä järjestelmien yhteentoimivuuden varmistamiseen. Suomen on myös pyrittävä siihen, että tukikriteereissä otetaan huomioon liikenteen automaatiokehitys sekä vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkkoon liittyvät investointitarpeet.

On niin ikään tärkeää toimia aktiivisesti pitkällä aikavälillä ja edistää uusia innovatiivisia ratkaisuja, jotka tukevat mm. vähäpäästöisten logististen kokonaisuuksien kehittämistä ja antavat aiempaa paremmat mahdollisuudet myös päästöttömän maantieliikenteen tukemiseen. Tämä edellyttää myös teknologioiden kehityksen tunnistamista TEN-T-asetuksessa ja mahdollisuuksia sen hyödyntämiseen.

VALIOKUNNAN LAUSUNTO

Valtiovarainvaliokunta ilmoittaa,

että se yhtyy asiassa valtioneuvoston kantaan edellä esitetyin painotuksin.

Valiokunnan lausunto VaVL 2/2021 vp

Helsingissä 18.5.2021

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Johannes Koskinen sd
varapuheenjohtaja Arto Pirttilahti kesk
jäsen Anders Adlercreutz r
jäsen Timo Heinonen kok
jäsen Vilhelm Junnila ps
jäsen Anneli Kiljunen sd
jäsen Esko Kiviranta kesk
jäsen Jari Koskela ps
jäsen Katri Kulmuni kesk
jäsen Merja Kyllönen vas
jäsen Pia Lohikoski vas
jäsen Matias Marttinen kok
jäsen Raimo Piirainen sd
jäsen Sari Sarkomaa kok
jäsen Sami Savio ps
jäsen Elina Valtonen kok
jäsen Pia Viitanen sd
jäsen Ville Vähämäki ps
varajäsen Sari Essayah kd
varajäsen Kalle Jokinen kok
varajäsen Riitta Mäkinen sd

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Hellevi Ikävalko