

**VALTIOVARAINVALIOKUNNAN
LAUSUNTO 3/2013 vp**

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi.

Suurelle valiokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Suuri valiokunta on 15 päivänä toukokuuta 2013 lähettänyt valtioneuvoston jatkokirjelmän 1. LVM 7.5.2013 eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi (U 13/2012 vp) valtiovarainvaliokuntaan mahdollisia toimenpiteitä varten.

Jaostovalmistelu

Asia on valmisteltu valtiovarainvaliokunnan liikennejaostossa.

Asiantuntijat

Liikennejaostossa ovat olleet kuultavina
- hallitusneuvos Mikael Nyberg ja ylitarkastaja Leena Sirkjärvi, liikenne- ja viestintäministeriö.

Viitetieto

Valiokunta on aikaisemmin antanut asiasta lausunnon VaVL 5/2012 vp.

VALTIONEUVOSTON JATKOKIRJELMÄ JA SELVITYS

Ehdotus

Komission antoi ehdotuksen asetukseksi unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen verkon kehittämiseksi 19.10.2011. Ehdotus käsittää suuntaviivat, jotka määrittävät Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon lukeutuvat projektit sekä yhteisen edun projektit. Suuntaviivat yksilöivät liikenneverkolle asetettavat vaatimukset, kehittämisen prioriteetit sekä toteuttamisen työkalut. Suuntaviivaehdotukseen sisältyy myös kriteerei-

den perusteella määritellyt liikenneverkkojen kartat.

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.

TEN-T-verkon kehittämisessä tulisi vastata liikennetarpeeseen sekä jäsenmaiden että jäsenmaiden ja kolmansien maiden välillä, huomioida tehokas resurssien käyttö, liikenteen ympäristöystävällisyys ja vähähiilisyys, älykkäät ja innovatiiviset järjestelmät, liikenteen turvallisuus, multimodaalisuus, liikenteellisten umpikujien ja pullonkaulojen poistaminen, uudenlaiset rahoituskeinot sekä riittävä alueellinen saavutettavuus. Uudistuksen tavoitteena on myös maksimoida liikennejärjestelmän eurooppalainen lisäarvo sekä vastata liikennejärjestelmien yhteentoimivuuden parantamiseen.

Ehdotuksen keskeinen sisältö

Ehdotuksen merkittävin uudistus aiempiin suuntaviivoihin verrattuna on TEN-T-verkon kaksitasaisuus. TEN-T-verkko tulisi muodostumaan kattavasta verkosta, jonka on määrä olla valmis vuoden 2050 loppuun mennessä, ja ydinverkosta, jonka on määrä valmistua vuoden 2030 loppuun mennessä.

Kattava verkko käsittää kansallisiin verkkoihin perustuvat rautateiden, maanteiden, sisävesireittien, satamien ja lentoasemien varsin tiheet verkot. Kattava verkko muodostaa TEN-T-verkon peruserroksen.

Ydinverkko käsittää liikenneverkon strategisesti merkittävimmät osat ja muodostaa Euroopan liikenteellisen selkärangan. Ydinverkkoon sisältyy valtaväyliä ja liikenteen solmukohtia, jotka ovat elintärkeitä liikenteelle sisämarkkinoilla sekä EU:n ja sen naapurien ja maailman muiden osien välillä.

Euroopan laajuista liikenneverkkoa kehitetään yhteistä etua koskevilla hankkeilla, joilla rakennetaan uutta sekä ylläpidetään ja parannetaan olemassa olevaa liikenneinfrastruktuuria. Yhteistä etua koskeville hankkeille voidaan myöntää unionin rahoitustukea Euroopan laajuista liikenneverkkoa varten käytettävissä olevista välineistä. Komissio on samaan aikaan suuntaviivoja koskevan asetusehdotuksen kanssa antanut ehdotuksen (KOM(2011) 665) uudes-

ta Verkkojen Eurooppa -välineestä, jolla liikennehankkeita rahoitettaisiin.

Kolmansilla mailla tarkoitetaan kaikkia naapurimaita ja kaikkia muita maita, joiden kanssa unioni voi tehdä yhteistyötä asetusehdotuksessa säädettyjen tavoitteiden saavuttamiseksi. Tavoitteena on yhdistää erityisesti ydinverkko kolmansien maiden liikenneinfrastruktuuriin rajanylityskohdissa.

Valtioneuvoston kanta

Ehdotus on kokonaisuudessaan kehittynyt Suomen kannalta myönteiseen suuntaan. Suomi tukee puheenjohtajan lähestymistapaa ratkaisun löytymiseksi ja on tyytyväinen pj:n asiassa tekemään työhön. Ehdotuksen käsittelyssä on otettu huomioon Suomen keskeisimmät huolet liikenneverkon kehittämisvaatimuksia koskien. Jäsenmaiden itsemääräämisoikeus infrastruktuurin kehittämistä koskien on nyt turvattu useammassa asiakirjan kohdassa. Myös liikenneinfrastruktuurin vaatimukset ovat keventyneet käsittelyn yhteydessä.

Suomen kannan mukaan komission ehdotuksen vaatimukset kattavan verkon teknisistä ominaisuuksista olivat kansallisia kehittämistarpeita ajatellen liian tiukkoja ja sitovia sekä edellyttivät merkittävää kansallista rahoituspanostusta. Suomi on pitänyt tarkoituksenmukaisena, että kansallisesta toteuttamisvastuusta johtuen tekniset vaatimukset sopeutetaan huomioimaan eri jäsenvaltioiden liikenteelliset tarpeet niin, etteivät vaatimukset johda tarpeisiin nähden kohtuuttomiin investointeihin. Tältä osin vaatimuksia on nyt joustavoitettu niin, että teksti on Suomen hyväksyttävissä.

Suomelle on erityisen tärkeää, että neuvoston yleisnäkemyksessä saavutetut tulokset artiklan 9(3) kirjauksesta liikenneverkon implementointiaikarajojen joustavuutta koskien, artiklan 1(4) kirjaus hankkeiden toteutettavuudesta sekä verkon tarkistusta koskeva artikla 57(1-2) säilytetään parlamentin kanssa käytävissä neuvotteiluissa. Artiklassa 9(3) on lisätty joustavuutta kattavan verkon toteutukseen vuoden 2050 loppuun mennessä. Artiklassa 1(4) on huomioitu taloudellisten resurssien asettamat rajoitukset ja

mahdollisuudet hankkeiden toteutettavuudelle. Artiklan 57(1-2) mukaan komissio toteuttaa vuonna 2023 TEN-T-ydinverkon tarkistuksen, jonka yhteydessä arvioidaan verkon toteutustilanne sekä mahdolliset muutostarpeet verkon laajuuden ja asetuksen osalta. Kattavan verkon toteutumista tarkastellaan parin vuoden välein ja muutokset esimerkiksi liikenneverroissa voidaan ottaa huomioon verkon tarkistuksissa (artikla 54).

Neuvoston käsittelyn tuloksena raideliikenne- ja tieliikenneverkkoa koskevat tekniset vaatimukset on sopeutettu huomioimaan eri jäsenvaltioiden liikenteellisiä tarpeita niin, etteivät vaatimukset johda tarpeisiin nähden kohtuuttomiin investointeihin. Suomi pitää tärkeänä, että liikenneverkon vaatimuksia koskevista poikkeuskirjauksista pidetään kiinni.

Tieliikenteen infrastruktuurin vaatimusten osalta on kirjattu, että verkon toteuttamisessa voidaan tehdä poikkeuksia tapauksissa, joissa investoinnit eivät ole sosiaaloudellisten kustannushyödyin perusteltuja ja kunhan riittävä turvallisuuden taso varmistetaan (Artikla 45(2)). Raideliikenteen vaatimusten osalta suuntaviivoin on kirjattu poikkeusmahdollisuuksia

"eristyksissä oleville" (isolated networks) liikenneverkon osille (artikla 3(qq)). Tämä tarkoittaa Suomelle muun muassa sitä, että raideliikenneverkko voidaan säilyttää yhdenmukaisena koko maassa.

Edellä mainitut kirjaukset mahdollistavat Suomen liikenneverkon tarkoituksenmukaisen toteutuksen ja lisäävät jäsenmaiden ominaispiirteiden huomioimista. Suomi toivoo, että TEN-T-suuntaviivoista voitaisiin löytää kokonaiskompromissi mahdollisimman pian. Suomi voi olla jatkoneuvotteluissa joustava edellyttäen, että edellä mainitut asiakohdat ja lausekkeet säilytetään yleisnäkemyksessä saavutetun tuloksen mukaisena.

Komission ehdottamia kattavan ja ydinverkon karttoja on päivitetty vähäisessä määrin. Lähtökohtana on ollut melko tiukka pitäytyminen esitetyssä ydinverkossa. Suomen osalta ydinverkkoon on lisätty Naantalin satama. Uutena asiana on ehdotettu TEN-T-ydinverkkokäytävien ja rautatieliikenteen rahtikäytävien (Rail Freight Corridor) yhdistämistä. Ehdotus ei aiheuttaisi muutoksia Suomen TEN-T-ydinverkkokäytäviin.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Perustelut

Valtiovarainvaliokunta on ottanut kantaa Euroopan laajuisten liikenneverkkojen kehittämistä koskevaan ehdotukseen lausunnossaan VaVL 5/2012 vp. Valiokunta piti silloin välttämättömänä, että tieverkon teknisiä laatuvaatimuksia lievennetään, ja korosti, että verkolle asetetut vaatimukset eivät saa johtaa kansallisella tasolla kohtuuttomiin ja epätarkoituksenmukaisiin investointeihin. Komission alkuperäisen ehdotuksen mukaan TEN-T-verkkoon kuuluvien maanteiden oli oltava joko moottoriteitä tai moottoriliikenneteitä.

Valiokunta piti lausunnossaan lisäksi tärkeänä, että ydinverkkoon pyritään saamaan myös ne liikennekäytävät, jotka tukevat Itä- ja Pohjois-Suomen saavutettavuutta sekä raaka-ainekulje-

tusten toimivuutta, ja painotti Venäjä-yhteyksien tärkeyttä asian jatkovalmistelussa.

Asian käsittely on edennyt myönteiseen suuntaan. Teiden teknisiä vaatimuksia on lievennetty, ja jäsenmaat voivat ottaa huomioon kansalliset tarpeet, jolloin vaatimukset eivät johda kohtuuttomiin investointeihin. Myös poikkeusmahdollisuuksia on lisätty ja verkon toteuttamista koskevien määräaikojen sitovuutta kevennetty. Lisäksi Venäjän asema EU:n naapurimaana on otettu korostetummin huomioon. Esim. Meren moottoritiehankkeissa voi olla mukana myös venäläisiä toimijoita tai Venäjä voi olla mukana esim. tie- tai rataverkon rajanylityshankkeissa.

Ydinverkkoon ei sen sijaan ole lisätty valiokunnan esille nostamia Itä-Suomi yhteyksiä, ja komission pohjaehdotukseen on tehty vain

vähäisiä muutoksia. Suomen osalta ydinverkkoon on lisätty ainoastaan Naantalin satama. Itä- ja Pohjois-Suomen liikenneväylät (Valtatie 5 ja Savonrata sekä Oulu—Vartius-rata- ja -tieyhteydet) sisältyvät siten ns. kattavaan verkkoon.

Valiokunta korostaa, että jo saavutetuista neuvottelutuloksista ja poikkeuskirjauksista sekä tavoiteasetannasta on pidettävä kiinni myös jatkoneuvotteluissa.

Ehdotuksen mukaan ydinverkon laajuutta arvioidaan kokonaisuutena uudelleen vuonna 2023 ja kattavan verkon toteutusta tarkastellaan parin vuoden välein.

Valiokunta pitää tärkeänä, että näissä tarkistuksissa nostetaan esille valiokunnan em. lausunnossaan esille ottamat näkökohdat ja painopisteet. Tällöin on otettava huomioon mm. liikennevirtojen muutokset sekä ilmaston lämpenemisestä ja arktisten alueiden raaka-ainevarantojen lisääntymisestä hyödyntämisestä aiheutuvat liikenneverkon kehittämistarpeet. Pohjois-Suo-

men kaivosteollisuuden kasvu edellyttää niin ikään, että sen tukena on väyläverkko, joka varmistaa hyvin toimivat yhteydet kansainvälisille markkinoille. Valiokunta painottaa myös Suomen kilpailukyvyn sekä EU:n ja Suomen strategisten etujen aiempaa parempaa huomioon ottamista.

Valtiovarainvaliokunta korostaa muutoinkin ennakkollista vaikuttamista EU:n päätöksenteossa sekä pitkäjänteisyyden merkitystä Suomen erityisolosuhteiden huomioon ottamiseksi EU:n liikennepoliittisissa linjauksissa ja päätöksenteossa.

Lausunto

Lausuntonaan valtiovarainvaliokunta ilmoittaa,

että se yhtyy asiassa valtioneuvoston kantaan korostaen edellä esitettyjä näkökohtia.

Helsingissä 14 päivänä kesäkuuta 2013

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj. Kimmo Sasi /kok
vpj. Pentti Kettunen /ps
jäs. Pertti Hemmilä /kok (osittain)
Jouko Jääskeläinen /kd
Timo Kalli /kesk
Anneli Kiljunen /sd
Heli Paasio /sd
Kari Rajamäki /sd
Markku Rossi /kesk
Matti Saarinen /sd
Sari Sarkomaa /kok

Jouko Skinnari /sd
Astrid Thors /r
Kari Uotila /vas
Ville Vähämäki /ps
vjäs. Johanna Karimäki /vihr
Esko Kurvinen /kok
Mats Nylund /r (osittain)
Antti Rantakangas /kesk
Eero Reijonen /kesk
Ismo Soukola /ps
Anne-Mari Virolainen /kok.

Valiokunnan sihteerinä jaostokäsittelyssä on toiminut

valiokuntaneuvos Hellevi Ikävalko.