

VEO Vihavainen-Pitkänen Marjukka,
Perälä Hanna

26.01.2022

JULKINEN

Asia

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

Kokous

U/E/UTP-tunnus

-

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Euroopan komissio antoi tiedonannon Euroopan parlamentille ja neuvostolle 14.12.2021 Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) laajentamisesta kolmansiin maihin. Ehdotus on osa komission tehokkaan ja vihreän liikenteen pakettia, johon sisältyy myös mm. ehdotus 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 (jäljempänä TEN-T-asetusehdotus).

Tämänhetkisen tiedon mukaan tiedonannosta ei laadita neuvoston päätelmiä eli se otetaan vain tiedoksi.

Suomen kanta

Suomi pitää tärkeänä, että liikenneyhteyksiä Euroopan unionin ja kolmansien maiden kanssa kehitetään, jotta Suomen ja EU:n ulkomaankaupan kannalta tärkeät yhteydet kolmansiin maihin turvataan. Suomi pitää hyvänä, että TEN-T-politiikan yhtenä tavoitteena on jatkossakin laadukkaan liikenneverkon kehittäminen myös kolmansissa maissa.

Suomi korostaa keskeisinä kolmasmaayhteyksinä yhteyksiä Euroopan talousalueen (ETA) ja Euroopan vapaakauppaliiton (EFTA) -maihin, erityisesti Norjaan. Suomessakin kulkeva Skandinavian-Välimeren-ydinverkkokäytävä on laajentunut Norjan Narvikiin. Ydinverkkokäytävä muodostaa yhteyden Ruotsista ja Suomesta Narvikiin ja sitä kautta arktiselle alueelle. Suomi pitää tärkeinä myös yhteyksiä Venäjälle sekä Itäisen kumppanuuden maihin, mm. Ukrainaan. Suomi korostaa myös yhteyksien tärkeyttä Yhdistyneeseen kuningaskuntaan.

EU-maiden keskellä sijaitseva Länsi-Balkan on keskeisessä roolissa unionin liikennejärjestelyissä ja Suomi tukee ehdotusta eurooppalaisen liikennekäytävän perustamisesta Länsi-Balkanille. Velvoitteensa mukaisesti Länsi-Balkanin maiden tulee saattaa EU:n liikennesäännöstö osaksi kansallista lainsäädäntöään.

Pääasiallinen sisältö

Euroopan laajuista liikenneverkkoa (TEN-T) koskevan politiikan tavoitteena on taata saumaton, kestävä ja tehokas liikenne koko unionin alueella sekä vahvistaa sosiaalista, taloudellista ja alueellista yhteenkuuluvuutta. TEN-T-politiikka on unionin korkein liikenteen infrastruktuurin suunnittelutaso, jossa TEN-T-ydinverkon tavoitteena on valmistua vuoteen 2030 mennessä ja tarjota laadukkaat, multimodaaliset yhteydet kaikkiin unionin pääkaupunkeihin ja pääväyliin. Liikennevirrat eivät pysähdy unionin rajalla, joten yhteydet kolmansien maihin on turvattava. Kansainvälistyvien arvo- ja toimitusketjujen myötä rajat ylittävien yhteyksien tarjoaminen on kasvattanut merkitystään EU:lle. TEN-T-politiikka on ollut keskeinen osa unionin liikennepolitiikan kehittämistä kolmansien maiden suhteen ja tärkeä väline, jolla on pyritty edesauttamaan laajentumismaiden integroitumista, liikenneyhteyksien parantamista ja kaupan esteiden helpottamisessa sekä vauhdittamaan unionin lähentymistä näihin maihin.

Komission tiedonanto tukee TEN-T-politiikan painopistettä, jossa painotetaan yhteistyötä naapurimaiden kanssa. Siinä linjataan, miten yhteisin haasteisiin voidaan vastata EU:n laajentumis- ja naapuruusmaiden kanssa ja miten unioni toimii näiden tahojen kanssa TEN-T-politiikan suhteen unionin yhteentoimivuuden kehittämiseksi. Lisäksi esitetään toimenpiteet, joilla laajennettua TEN-T-verkkoa pyritään täydentämään näissä maissa.

Varsinainen TEN-T-asetusehdotus sisältää hieman muutetun lainsäädäntökehityksen kolmansien maiden kanssa tehtävälle yhteistyölle. Ehdotus muun muassa selkeyttää unionin rahoitustukea koskevaa lainsäädäntöä poistamalla päällekkäistä lainsäädäntöä. Ehdotus sisältää myös uusia säännöksiä, joilla vahvistetaan ydinverkkokäytäviä ja eurooppalaisten liikennekäytäväkoordinaattoreiden roolia hankkeiden koordinaation parantamiseksi. Kolmasmaasuhteita koskevan tiedonannon mukaan TEN-T-politiikan tulisi myös heijastaa paremmin Länsi-Balkanin maantieteellistä tilannetta Euroopassa ottaen huomioon, että usealla jäsenvaltiolla (Kroatia, Unkari, Romania, Bulgaria ja Kreikka) on yhteisiä rajoja ja ne käyttävät läheisesti Länsi-Balkanin infrastruktuuria yhteyksien tarjoamiseen muiden jäsenvaltioiden kanssa. TEN-T-asetusehdotus sisältääkin ehdotuksen eurooppalaisen liikennekäytävän perustamisesta Länsi-Balkanille, mikä on konkreettinen esimerkki siitä, mitä unioni voi tarjota alueelle TEN-T-hankkeiden toimeenpanon tehostamiseksi.

Komission tiedonannossa Euroopan laajuisen liikenneverkon laajentamisesta EU:n naapurimaihin, ns. kolmansien maihin, painottuvat tavoitteet TEN-T-politiikan laajentamisesta unionin ulkopuolelle. Tavoitteena on varmistaa yhteentoimivan ja multimodaalisen liikenneverkon tehokas toiminta jäsenvaltioiden ja niiden lähinaapureiden ja kumppanimaiden välillä sekä fokusoida unionin toimintaa näillä alueilla, muun muassa taloudellisen tuen avulla. Euroopan naapuruuspolitiikan ja EU:n laajentumispolitiikan näkökulmasta TEN-T-verkon laajentaminen on keino lähentää ehdokasmaita ja valmistella mahdollisia EU-jäsenyysehdoikkaita. Tiedonannolla pyritään syventämään unionin ulkosuhteita ottaen huomioon Euroopan vihreän kehityksen ohjelma ja komission kestävän ja älykkään liikkumisen strategian painopisteet.

Unioni kehittää sekä fyysistä infrastruktuuria että tekee pehmeämpiä toimenpiteitä, joilla pyritään parantamaan liikenneyhteyksiä. Infrastruktuurin osalta TEN-T:n laajentamisella naapurimaihin pyritään tunnistamaan infrastruktuurihankkeita ja vakiinnuttamaan TEN-T-kriteereiden ja tavoitteiden mukainen verkosto ja siten edistämään muun muassa liikenteen hiilineutraalisuutta. Tämän ohella kehitetään kaikkien liikennemuotojen älykkäitä liikennejärjestelmiä (ITS), jotka parantavat liikenneturvallisuutta ja liikenteen

kestävyyttä. Ne sisältävät myös toimenpiteitä EU-standardien mukaisen multimodaalisen dataliikenteen mahdollistamiseksi tehokkaita rahtikuljetuksia varten.

Tiedonannon mukaan EU:n ulkosuhdeasetuksen artiklaa 8 on tarkennettu Lissabonin sopimus huomioden ja korostettu rajat ylittävän yhteistyön ensisijaisuutta Euroopan naapurimaiden kanssa. Ulkosuhdeasetuksessa määritellään puitteet yhteistyölle kolmansien maiden kanssa ja painotetaan erityisesti yhteistyötä sellaisten kolmansien maiden kanssa, jotka ovat EU:n laajentumispolitiikan, naapuruuspolitiikan, Euroopan talousalueen ja Euroopan vapaakauppaliiton piirissä.

TEN-T-asetuksen liitteessä III on esitetty ohjeelliset kartat TEN-T-verkoista, jotka on suunnattu tietyille naapurimaille. Nykyisen TEN-T-asetuksen hyväksymisen jälkeen unioni on ulottanut ohjeellisen TEN-T:n koskemaan Euroopan talousaluetta ja Euroopan vapaakauppajärjestöjä, Länsi-Balkanin maita (Albania, Bosnia ja Hertsegovina, Kosovo, Pohjois-Makedonian tasavalta, Montenegro ja Serbia), Itäisen kumppanuuden maita (Armenia, Azerbaidzhan, Valko-Venäjä, Georgia, Moldova ja Ukraina) sekä Turkkiä. Lisäksi Välimeren alueen osalta on vielä identifioitu kattava verkosto, joka määrittelee Välimeren laajuisen liikenneverkon. Prosessi toteutetaan yhteistyössä eteläisen Välimeren maiden kumppanien kanssa. Ohjeellisen verkoston avulla unioni voi paremmin kohdentaa EU:n osallistumista, mukaan lukien taloudellinen tuki. Naapurisuuden, kehityksen ja kansainvälisen yhteistyön väline (NDICI) – Global Europe ja liittymistä valmisteleva tukiväline (IPA) III tukevat ympäristöä, joka mahdollistaa kestävät infrastruktuuri-investoinnit ja antaa EU:lle mahdollisuuden hyödyntää julkisia ja yksityisiä investointeja kansainvälisten rahoituslaitosten kautta liitettävyydestavoitteiden tukemiseksi. Tuki on määritelty Länsi-Balkanin maiden talous- ja investointisuunnitelmissa, Itäisessä kumppanuudessa ja Eteläisessä naapurusto-ohjelmassa. Lisäksi Verkkojen Eurooppa -ohjelmaa (CEF) voidaan käyttää pääasiassa unionin ja naapurimaiden rajat ylittävillä alueilla sijaitsevien yhteisrahoitushankkeiden rahoittamiseen.

ETA-alue ja EFTA ovat erottamaton osa naapurimaita koskevaa TEN-T-politiikkaa. ETA- ja EFTA-valtiot ovat vuosikymmenten ajan olleet tiiviisti sidoksissa unionin markkinoiden kehittämiseen EU:n saumattomasti integroituneina kauppakumppaneina. Laajennettua ohjeellista TEN-T-verkkoa kehitetään neljässä EFTA-maassa Norjassa, Islannissa, Liechtensteinissa ja Sveitsissä samalla tavalla kuin unionin verkkoa. Kaikkien liikennemuotojen osalta ETA/EFTA-maiden verkko integroituu hyvin TEN-T-verkkoon, ja kaksi ETA/EFTA-maata on osa TEN-T-ydinverkkokäytävää, kun Norja on mukana Skandinavian-Välimeren ydinverkkokäytävässä ja Sveitsi Reinin-Alppien ydinverkkokäytävässä. Eurooppalaiset koordinaattorit tekevät tiivistä yhteistyötä näiden maiden kanssa, jotta ohjeellinen TEN-T-ydinverkko saadaan valmiiksi vuoteen 2030 mennessä. Skandinavian-Välimeren käytävä edustaa Euroopan talouden kannalta kriittistä pohjoisen ja etelän välistä toimintalinjaa. CEF-asetuksen (2021/1153) uudistuksen myötä käytävä laajennettiin ulottumaan Norjassa Narvikiin vahvistamaan EU:n pohjoiseen suuntautuvaa läsnäoloa ja edesauttamaan tavaraliikennettä arktisella alueella.

Länsi-Balkan on ollut pitkään unionin painopistealue ja tärkeä markkina-alue sekä merkittävä Euroopan tavaraliikenteen kauttakulkualue. Keskeinen saavutus on ollut liikenneyhteisön perustamissopimuksen hyväksyminen vuonna 2017. Sopimus velvoittaa Länsi-Balkanin saattamaan EU:n liikennesäännösten osaksi kansallista lainsäädäntöä, mikä mahdollistaa Länsi-Balkanin integroitumisen EU:n liikennemarkkinoille ennen mahdollista EU-jäsenyyttä. Tähän sisältyvät tekniset standardit, yhteentoimivuus, turvallisuus ja ympäristö, joka tukee alueen pyrkimyksiä kuroa umpeen aukkoa

jäsenmaihiin. TEN-T:n laajenemisesta Länsi-Balkanille on kulunut kahdeksan vuotta ja neljä vuotta itse sopimuksen tekemisestä, joten kehittämistä on syytä vauhdittaa. On tärkeää, että unioni ja Länsi-Balkanin kumppanimaat toteuttavat entistä johdonmukaisempaa TEN-T-politiikkaa, jotta eroja voidaan kaventaa ja parantaa liikenteen yleistä laatua.

Itäinen kumppanuus on ollut keskeinen väline unionin ja itäisten kumppanimaiden lähentämisessä. Taloudelliset siteet unionin ja alueen välillä ovat vahvat, ja itäinen naapurusto on merkittävä kauttakulkualue Euroopan tavaraliikenteessä itään. EU:n ja Itäisen kumppanuuden maiden välinen kauppa on viimeisen vuosikymmenen aikana lähes kaksinkertaistunut ja itäisen kumppanuuden maat ovat kymmenennen suurimman kauppakumppanin sijalla. Tämän kehityksen tukemiseksi EU:lle on tärkeää parantaa liikenneyhteyksiä unionin ja alueen sisällä.

Etelä-Välimeren alue on unionille erityisen tärkeä poliittisesti ja alue on myös läheinen kauppakumppani, jota tulisi tukea kestävien liikenneyhteyksien parantamisella. Välimeren alueen ministerien vuonna 2013 saaman toimeksiannon pohjalta unioni ja eteläisen Välimeren kumppanimaat pyrkivät tunnistamaan kokonaisvaltaisena verkostona laadittavan Välimeren laajuisen liikenneverkon. Unionin ja alueen välisten liikenneyhteyksien parantamiseksi on erityisen tärkeää tunnistaa merisatamat ohjeellisessa verkostossa.

Unioni ja Turkki ovat tärkeitä kauppakumppaneita ja Turkki on keskeinen kauttakulkumaa Lähi- ja Kaukoidän kanssa käytävässä kaupassa. EU:lla ja Turkilla on yhteinen intressi infrastruktuurin kehittämiseen ja parantamiseen. Hankkeiden toteutuksen eteneminen on ratkaisevan tärkeää, jotta TEN-T-potentiaali voidaan täysimääräisesti hyödyntää Turkissa erityisesti rautatieliikenteen osalta. Turkin liittyminen TEN-T-säännöstöön on edelleen keskeistä. Lisäksi rajainfrastruktuurin täytäntöönpanon parempi koordinointi auttaisi poistamaan infrastruktuurieroja ja parantamaan liikennevirtoja unionin ja Turkin välillä sekä sen ulkopuolella.

Yhdistynyt kuningaskunta oli erottamaton osa TEN-T-verkkoa ja Pohjanmeri-Välimeri-ydinverkkokäytävää, jolla oli saumattomat integroidut liikenneyhteydet Manner-Eurooppaan ja Irlantiin. Brexit-siirtymäkauden päättymiseen jälkeen 31.12.2020 Yhdistyneeseen kuningaskuntaan ei sovelleta enää TEN-T-säännöstöä. Unionin erityisenä intressinä on Irlannin yhteyksien turvaaminen unionin mantereelle. Unioni toimii sen varmistamiseksi, että Yhdistyneen kuningaskunnan ero ei merkittävästi häiritse Irlannin liikenneverkkoa, etenkin yhteyksiä Manner-Eurooppaan. Yhdistyneen kuningaskunnan eron myötä unioni käynnisti erityistoimia Irlannin ja siten unionin etujen suojelemiseksi. Uuden CEF-asetuksen myötä Irlanti sijoittui ensimmäistä kertaa kahdelle TEN-T-ydinverkkokäytävälle eli se pysyi Pohjanmeri-Välimeri-käytävällä, mutta liittyi myös Atlantin-käytävään, ja kolme ydinsatamaa yhdistettiin kahteen Ranskan satamaan.

Tiedonannon mukaan luonnollisen henkilön tai muun kuin EU-maan yrityksen omistamien tai määräysvallassa olevien yritysten osallistuminen voi edesauttaa TEN-T-verkon toteutumista EU:ssa. Komissio kiinnittää huomiota siihen, että osallistuminen yhteistä etua koskeviin hankkeisiin voi kuitenkin tietyissä olosuhteissa vaarantaa turvallisuutta ja yleistä järjestystä EU:ssa. Asetuksen (EU) 2019/45215 mukaisen yhteistyömekanismin lisäksi on tarpeen lisätä tietoisuutta tällaisesta osallistumisesta, jotta viranomaiset voivat puuttua asiaan, jos vaikuttaa siltä, että sillä on todennäköisesti vaikutusta turvallisuuteen tai yleiseen järjestykseen. TEN-T-asetusehdotuksen mukaan jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle kaikista alueellaan yhteistä etua koskevista hankkeista, joihin osallistuu luonnollinen henkilö tai kolmannen maan yritys, jotta

voidaan arvioida niiden vaikutukset EU:n turvallisuuteen tai yleiseen järjestykseen. Naapurimaiden tulisi luoda vastaava mekanismi TEN-T-verkolla toteutettaville hankkeille.

Tiedonannon lopussa komissio määrittelee tulevaa toimintaansa. Tiedonannon mukaan erityisesti Länsi-Balkanin ja Itäisen kumppanuuden osalta on erittäin tärkeää nopeuttaa TEN-T-verkon kehittämistä, jotta liikenneyhteyksiä voidaan edelleen parantaa EU:n ja näiden maiden välillä. Itäisen kumppanuuden maiden tulisi jatkaa TEN-T-hankkeiden valmistelua rahoituksen edellytysten täyttämiseksi. Erityisesti tulee keskittyä TEN-T-ydinverkolla sijaitseviin hankkeisiin ja erityisesti rajat ylittäviin hankkeisiin. Lisäksi on tärkeää saattaa olemassa oleva infrastruktuuri riittävän hyvään kuntoon sekä huolehtia olemassa olevan omaisuuden ylläpidosta. TEN-T-verkon jatkokehittämisen tavoitteena tulee olla laadukkaan verkon luominen ja sen tulisi pyrkiä vastaamaan ilmastonmuutoksen haasteisiin kehittämällä kestävästä infrastruktuurista.

Näiden tavoitteiden saavuttamiseksi on pyrittävä vaatimusten mukaiseen multimodaaliseen, kestäväan ja resilienttiin ydinverkkoon, nopeuttamaan uuden liikenneinfrastruktuurin rakentamista, erityisesti rakentamaan puuttuvia yhteyksiä ja poistamaan rajat ylittäviä pullonkauloja sekä parantamaan olemassa olevaa infrastruktuuria TEN-T-vaatimusten ja Euroopan vihreän kehityksen ohjelman mukaisiksi. Lisäksi tavoitteena on digitaalisen teknologian edistäminen ja käyttöönotto, erityisesti Euroopan laajuisen raideliikenteen ohjausjärjestelmän ERTMS:n, älyliikennesovellusten (ITS) ja multimodaalisten rahtitietojärjestelmien sekä 5G-infrastruktuurin yhteentoimivuuden mahdollistamiseksi. Digitaalisen teknologian käyttöönotolla tulisi varmistaa koko TEN-T-verkon korkeatasoinen toiminta ja edesauttaa korkeammat automaatiotason saavuttamista.

Lisäksi komission tavoitteena on kannustaa sen kumppanimaita olemassa olevien ja uusien varojen optimaaliseen käyttöön. Tavoitteena on antaa etusija Länsi-Balkanin ja Itäisen kumppanuuden alueiden hankkeille sekä unionin strategisesti tärkeille TEN-T-hankkeille, jotta laajentuminen mahdollistuu ja muut naapurimaat saadaan paremmin yhdistetyksi EU:n liikennejärjestelmään. Lisäksi tulee tarkastella laajentumis- ja muiden naapurimaiden olemassa olevan TEN-T-verkkoa uudelleen ja käynnistää tarvittaessa sen päivitysprosessi.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

Komission tiedonantoon ei liity päätöksentekoa. Tiedonanto ei ole oikeudellisesti sitova.

Käsittely Euroopan parlamentissa

-

Kansallinen valmistelu

EU22-liikennejaoston kokous 12.1.2022 ja kirjallinen menettely 11-17.1.2022.

Eduskuntakäsittely

-

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

Tiedonannolla ei ole vaikutusta kansalliseen lainsäädäntöön eikä Ahvenanmaan asemaan

TEN-T-asetusehdotuksesta laaditaan U-kirjelmä.

Taloudelliset vaikutukset

Tiedonannolla ei ole välittömiä taloudellisia vaikutuksia Suomessa.

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

Tiedonanto on osa komission tehokkaan ja vihreän liikenteen pakettia, jolla toteutetaan Euroopan vihreän kehityksen ohjelmaa ja kestävä ja älykkään liikkumisen strategiaa infrastruktuurin osalta. Pakettiin sisältyvät lisäksi TEN-T-asetusehdotus, älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista annetun direktiivin 2010/40/EU muutosehdotus (COM/2021/813 final) sekä tiedonannot EU:n uudesta kaupunkiliikenteen kehiksestä sekä rautateiden rajat ylittävän pitkän matkan henkilöliikenteen kehittämisestä.

Asiakirjat

COM(2021) 820 final

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Liikenne- ja viestintäministeriö, liikenneneuvos Marjukka Vihavainen-Pitkänen, puh. 0 295 342 685

Liikenne- ja viestintäministeriö, liikenneneuvos Hanna Perälä, puh. 0295 342 007

Ulkoministeriö, lainsäädäntösihteeri Kitta Kangas puh. 0295 350 608.

EUTORI-tunnus

Liitteet

Viite

Asiasanat	kolmannet maat, laajentuminen liikennepolitiikka, liikennepolitiikka, Länsi-Balkan, tavaraliikenne, TEN-hankkeet
Hoitaa	LVM, TEM, UM, VM, VNK
Tiedoksi	ALR, EUE, LIIVI, MMM, OKM, PLM, SM, STM, TULLI, VAYLA, VTV, YM
