

KVV Ellonen Antti(LVM)

30.06.2022
JULKINEN

Asia

EU; Komission tiedonanto liikennealaa koskevasta valmiussuunnitelmasta

Kokous

U/E/UTP-tunnus

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Komissio antoi 23.5.2022 tiedonannon liikennealaa koskevasta varautumissuunnitelmasta. Tiedonannon taustalla ovat kokemukset COVID-19-kriisistä ja Ukrainan sodasta.

Tiedonanto (liikennealaa koskeva varautumissuunnitelma) perustuu neuvoston komissiolle esittämään kehotukseen laatia Euroopan rahtiliikennettä koskeva varautumissuunnitelma pandemioiden ja muiden suurten kriisien varalta (Neuvoston päätökset, ST 12391/20). Lisäksi kestävä ja älykkään liikkuvuuden strategiassa edellytetään, että komissio laatii kriisiajan varautumissuunnitelman, jotta voidaan varmistaa toiminnan jatkuvuus ja koordinoita toimia liikennealalla (COM(2020) 789 final).

Suomen kanta

Suomi pitää tiedonannon tavoitteita kannatettavina ja pitää niiden huomioimista liikennealan kehittämisessä perusteltuna.

Joukkoliikenteen kannalta on tärkeää varmistaa palveluiden jatkuvuus. Suomi pitää tärkeänä riittävän joukkoliikenteen tason ylläpitämistä alueiden sisällä ja niiden välillä myös kriisien aikana.

Covid-19 –pandemiasta seuranneen matkustajamäärän romahtamisen, sekä mm. Ukrainan sodan johdosta kasvaneiden liikenteenjärjestämiskustannusten takia Suomi näkee häiriötilanteisiin liittyvien kaupunkiliikenteen järjestämisen ohjeistusten kehittämisen hyödyllisenä.

Suomi kannattaa matkustajien suojan varmistamista liikenteenharjoittajien maksuvaikeuksien yhteydessä.

Suomi on nostanut esiin EU:ssa, muissa kansainvälisissä organisaatioissa sekä eri maiden edustajien kanssa käydyissä kahdenvälisissä keskusteluissa yhteisen ja ajankohtaisen tilannekuvan merkityksen globaalissa kriisitilanteessa.

Yhteisen tilannekuvan muodostamisen, mm. liikennetiedon avulla, tulisi palvella tiedonannossa mainittujen tahojen tarpeita kriisitilanteissa. Tällaisia tahoja ovat mm. komissio, jäsenvaltioiden viranomaiset (myös alueviranomaiset), EU:n virastot, muut

EU:n toimielimet, kuten parlamentti ja neuvosto, kuljetusyrietykset, matkustajat, kuljetustyöntekijät, yrietykset sekä kuljetusalan organisaatiot ja järjestöt.

Suomen mukaan EU:ssa tulisi edelleen edistää tiedon, mukaan lukien liikennetiedon, saatavuutta ja laadun parantamista sekä tiedon ja järjestelmien yhteentoimivuutta. Tiedon käsittelemiseksi sekä riittävän tietosuoja- ja -turvan varmistamiseksi on luotava ja hyödynnettävä yleisesti yhteentoimivia ratkaisuja.

Tiedon, mukaan lukien liikennetiedon, hallinnan toteutuksessa on huomioitava kansalaisten osallistumismahdollisuudet ja oikeus tietojensa hallintaan omadata-periaatteen mukaisesti. Erityisesti kansalaisten omien tietosisältöjen suostumusten hallintaan ja uudelleenkäyttöön on tärkeää luoda edellytykset ja tarjota helpokäyttöisiä ratkaisuja.

Uusien teknologioiden, alustojen, palveluiden ja järjestelmien kehittämisessä sekä tiedon hyödyntämisessä ja käsittelyssä on otettava huomioon tietosuoja- periaatteet.

Tiedonannossa kiinnitetään aiheellisesti huomiota kyberturvallisuuden varmistamiseen liikennealalla. Suomi kannattaa yhteistyön tiivistämistä tiedonannossa esitetyllä tavalla. Tieto- ja kyberturvallisuuden huomioiminen on digitalisaatiokehityksen edellytys. Tietoturvallisuuden tulee olla sisäänrakennettuna kaikkiin digitaalisiin palveluihin. Ammattihenkilöstön osaamisen tulee vastata kulloisessakin tehtävässä ja eri rooleissa vaadittavaa tiedonhallinnan sekä tietosuoja- ja tietoturvaosaamisen tasoa.

Tavaroiden, palvelujen ja ihmisten vapaan liikkuvuuden takaamisen on sisämarkkinoiden perustaa. Näiden rajoittamiseen käytettävien toimenpiteiden tulisi olla viimesijaisia. Erilaisten liikenteeseen kohdistuvien rajoitustoimenpiteiden tulisi olla aina oikeasuhtaisia, tarkkarajaisia sekä oikea-aikaisia.

Suomi pitää huoltovarmuuteen sekä välttämättömyystarvikkeiden (kuten lääkkeiden tai elintarvikkeiden) kuljetuksien varmistamiseen liittyviä toimenpiteitä ensisijaisen tärkeinä kriisitilanteissa. Esimerkiksi tavaraliikenteen vihreiden kaistojen käyttöä voidaan tukea jatkossakin tilanteen niin vaatiessa. Myös työtehtävissään olevien kuljetustyöntekijöiden vapaa ja turvallinen liikkuminen tulee varmistaa.

Huoltovarmuuden varmistamiseksi alkutuotanto ja ydinvoimaloiden toiminta ovat erittäin riippuvaisia ulkomaisesta kausityövoimasta ja kriittisen infran huoltohenkilöstöstä. Työvoiman liikkuvuus myös kolmansista maista on varmistettava.

Suomi kannattaa jäsenvaltioiden mahdollisuutta jatkossakin toimeenpanna erilaisten liikennettä koskevien poikkeusten ja joustojen käyttöönottoa tilanteen niin vaatiessa. Komission suunnittelemaa sisämarkkinoiden hätäapuvälinettä liikennealan riisinhallintatoimenpiteiden toteuttamiselle voidaan alustavasti pitää kannatettavana.

Unionin varautumisessa tulisi huomioida huolellisesti kriisien alueellisesti erilaiset vaikutukset. Varautumisessa tulisi paremmin turvata eri puolille unionia sijoittautuneiden markkinatoimijoiden tasapuolinen pääsy sisämarkkinoille ja yhteydet kolmansiiin maihin.

Kriiseihin varautumisessa tulisi paremmin estää haitallisten vaikutusten kasautumista kohtuuttoman paljon niihin Unionin ulkorajalla sijaitseviin jäsenmaihiin, joista liikkuminen ja kuljettaminen muulle sisämarkkina-alueelle ja kolmansiiin maihiin on logistisesti haastavaa.

Pääasiallinen sisältö

Tiedonannossa esitellään kahdeksan liikennealan varautumisen periaatetta ja kymmenen liikennealan varautumisen toimenpidettä.

Kahden viime vuoden aikana EU:n liikennealaan on vaikuttanut voimakkaasti kaksi suurta kriisiä: covid-19-pandemia ja Venäjän sotilaallinen hyökkäys Ukrainaan. Venäjän Ukrainaan kohdistaman sotilaallisen hyökkäyksen kokonaisvaikutuksia ei vielä tiedetä.

Nämä kaksi tapahtumaa eivät kuitenkaan ole ensimmäiset suuret häiriöt EU:n liikennejärjestelmässä. Eyjafjallajökull-tulivuoren purkaus Islannissa 14. maaliskuuta 2010 ja Rastattin tunnelin sortuminen 12. elokuuta 2017 aiheuttivat myös liikennealaan kohdistuvan systeemisen vaikutuksen, sekä matkustajien että rahdin osalta.

Venäjän aloittama sota Ukrainassa on osoittanut, miten tärkeää kriiseihin varautuminen on. Nykyisten valmiuksien ansiosta EU pystyi antamaan nopeasti tehokasta apua Ukrainalle ja maasta pakeneville pakolaisille. Sodan kokonaisvaikutusta ei vielä tiedetä, kuten ei sitäkään, mikä on seuraava kriisi, joka saattaa vaikuttaa liikennealaan. Jotta kriisinhallintamekanismi olisi tehokas, sen ei tulisi kohdistua vain yhteen liikennemuotoon, koska yhteen muotoon kohdistuvat systeemiset häiriöt voivat vaikuttaa koko verkostoon.

EU ryhtyi nopeasti toimiin, jotta covid-19-pandemian aiheuttamat ongelmat saataisiin ratkaistua ja liikenneyhteydet palautettua. Toimissa keskityttiin varmistamaan, että tavaravirrat kulkevat ja kuljetuspalvelut toimivat keskeytyksettä ilman viiveitä. Covid-19-pandemia kuitenkin osoitti, että vastuun jakaminen EU:n ja jäsenvaltioiden kesken esimerkiksi terveyden ja rajavalvonnan kaltaisista tärkeistä asioista voi aiheuttaa haasteita nopeiden ja koordinoitujen poliittisten toimien toteuttamisessa.

Liikennealan kansallisten yhteyspisteiden verkosto paransi toimien koordinoitua liikennealalla. Verkosto perustettiin vihreitä kaistoja koskevan tiedonannon nojalla. Komissio on koordinoitunut verkoston toimintaa. Verkostolla on ollut ratkaiseva merkitys kriisin hallinnassa. Se täydentää EU:n poliittisen kriisitoiminnan integroitua järjestelyä (IPCR), jotka aktivoitiin aivan kriisin alussa tammikuussa 2020.

Reaaliaikainen tiedottaminen on ollut haasteellista. Ajantasainen tieto on ollut kuitenkin hyvin tärkeää ja tarpeellista kriisistä selviytymiseksi.

Covid-19-pandemian liikenteelle aiheuttamien ongelmien ratkaisemiseksi toteutetuissa toimenpiteissä keskityttiin varmistamaan, että tavaravirrat kulkevat ja kuljetuspalvelut toimivat keskeytyksettä ilman viiveitä. Komission liikennealaa koskevassa varautumissuunnitelmassa käydään läpi näiden toimenpiteiden toteuttamista.

Toteutettuja toimenpiteitä olivat 1) tavaraliikenteen esteiden poistaminen, 2) matkustajia ja kuljetustyöntekijöitä koskevien matkustustoimenpiteiden koordinointi, 3) liikenneyhteyksien säilyttäminen ja 4) kohdennetun rahoituksen antaminen keskeisiin kuljetustoimiin.

Suunnitelma on laadittu covid-19-pandemian aikana kertyneiden kokemusten ja toteutettujen aloitteiden perusteella. Niitä ovat muun muassa liikenteen vihreitä kaistoja koskeva tiedonanto, merenkulkijoita koskevat ohjeet ja covid-19-pandemiaa koskeva ”Omnibus”-lainsäädäntö, jolla otetaan käyttöön väliaikaisia toimenpiteitä liikennealalla.

Suunnitelmassa ehdotetaan välineitä, jotka on tarkoitettu käytettäväksi kaiken tyyppisissä liikennekriiseissä. Komissio kehottaa parlamenttia ja neuvostoa sitoutumaan lainsäädäntötyöhön, jotta EU:n liikennealan häiriönsietokykyä voidaan nykyaikaistaa ja vahvistaa.

Varautumissuunnitelmassa korostetaan, että riskiympäristö on muuttumassa. Sen vuoksi tarvitaan kattava valikoima välineitä. On tärkeää, että jäsenvaltiot soveltavat varautumisperiaatteita ja hyödyntävät komission varautumisvälineitä täysimääräisesti.

Varmistaakseen, että Ukraina voi viedä viljaa ja tuoda tarvitsemansa tavarat, komissio koordinoi Solidaarisuuskaistojen -yhteyspisteverkostoa.

Suunnitelmassa esitellään kahdeksan periaatetta liikennealan varautumiseen:

1. **Suhteellisuusperiaate:** Tavaroiden tai ihmisten kuljetusta rajoittavia toimenpiteitä olisi otettava käyttöön vasta viimesijaisena keinona. Kaikkien toimenpiteiden on oltava asianmukaisesti perusteltuja, näyttöön pohjautuvia ja oikeasuhteisia. Niitä on seurattava ja arvioitava säännöllisesti, ja niistä on tiedotettava oikea-aikaisesti. Lisäksi niiden on oltava tilapäisiä, ja ne on lopetettava niin pian kuin mahdollista.
2. **Syrjimättömyys:** Toimenpiteet eivät saisi olla syrjiviä kansallisuuden tai tavaroiden alkuperän perusteella, eikä niillä saisi aiheuttaa syrjintää erityyppisten liikennemuotojen tai kuljetettavien tavaroiden välillä. Niiden avulla olisi voitava varmistaa kuljetustyöntekijöiden (myös EU:n ulkopuolella asuvien) syrjimätön kohtelu. Lisäksi olisi mahdollisuuksien mukaan oltava kohdistamatta heihin matkustus- tai liikennerajoituksia taikka muuta hallinnollista räsitusta, koska heillä on merkittävä rooli tavarankuljetukseen perustuvissa toimitusketjuissa. Sama koskee myös matkustajien syrjimätöntä kohtelua.
3. **Koordinointi:** Kaikkia toimenpiteitä olisi koordinoitava liikenneviranomaisten kanssa liikennealan kansallisten yhteyspisteiden verkoston välityksellä.
4. **Avoimuus, viestintä ja vuoropuhelu:** Ennen kuin toimenpiteet tulevat voimaan, niistä on tiedotettava sidosryhmille.
5. **Johdonmukaisuus EU:n politiikan kanssa:** Kansallisia ja paikallisia toimenpiteitä, jotka heikentävät yhtenäisen liikennealueen toimintaa, on vältettävä.
6. **Liikennejärjestelmän eheys:** Toimenpiteet, joilla reagoidaan yhden liikennemuodon ongelmiin, on otettava huomioon ja niitä on hyödynnettävä kaikilta osin kaikissa liikennemuodoissa.
7. **Huolehtiminen matkustajista, joilla on erityistarpeita:** Erityistä huomiota on kiinnitettävä haavoittuvassa asemassa olevien matkustajien ja matkustajaryhmien (kuten liikuntarajoitteisten ja/tai vammaisten henkilöiden) tarpeisiin, ulkomaille jumiin jääneisiin matkustajiin, kriittistä ammattia harjoittaviin matkustajiin ja rajatyöntekijöihin.
8. **Huolehtiminen kuljetustyöntekijöistä:** Kuljetustyöntekijöillä on oltava turvalliset ja asianmukaiset työolot.

Komissio ehdottaa kymmenestä toimenpiteestä koostuvaa kokonaisuutta, jolla parannetaan liikennealan kriisivalmiutta ja toimintavalmiuksia. Kokonaisuutta tulisi käyttää edellä lueteltujen periaatteiden mukaisesti.

1. EU:n liikennealan lainsäädännön muokkaaminen kriisitilanteisiin sopivaksi
2. Riittävän tuen varmistaminen liikennealalle
3. Tavaroiden, palvelujen ja ihmisten vapaan liikkuvuuden takaaminen
4. Pakolaisvirtojen hallinta ja ulkomaille jumiin jääneiden matkustajien ja kuljetustyöntekijöiden kotiuttaminen
5. Liikenteen vähimmäisyhteyksien ja matkustajien suojan varmistaminen.
6. liikennettä koskevien tietojen jakaminen
7. Liikennepolitiikan koordinoinnin vahvistaminen.
8. Kyberturvallisuuden vahvistaminen
9. Liikennealan varautumisen testaaminen
10. Yhteistyö kansainvälisten kumppaneiden kanssa

Komissio tukee jäsenvaltioita ja ohjaa kriisivalmiuden rakentamisprosessia yhteistyössä EU:n virastojen kanssa koordinoimalla kansallisten liikenteen yhteyspisteiden verkostoa ja käymällä säännöllisiä keskusteluja kansainvälisten kumppaneiden ja sidosryhmien kanssa.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

Komission tiedonanto ei ole oikeudellisesti sitova.

Käsittely Euroopan parlamentissa

-

Kansallinen valmistelu

E-kirje on käsitelty liikennejaoston kirjallisessa menettelyssä 20 - 22.6.2022.

Eduskuntakäsittely

-

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

Toimivallanjako EU-asioissa valtakunnan ja Ahvenanmaan välillä määräytyy Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1994) mukaan. Ahvenanmaan asemaa arvioidaan tarvittavilta osin tiedonannossa ehdotettujen toimenpiteiden edetessä.

Tiedonannossa esitetään toimenpide-ehdotuksia. Toimenpiteiden mahdollisia lainsäädännöllisiä vaikutuksia arvioidaan erikseen osana niiden valmistelua.

Taloudelliset vaikutukset

Komission tiedonannolla ei ole välittömiä taloudellisia vaikutuksia. Tiedonannossa esitetään toimenpide-ehdotuksia, joilla toteutuessaan voi olla taloudellisia vaikutuksia. Näitä vaikutuksia arvioidaan erikseen osana kunkin mahdollisen aloitteen valmistelua. Mahdolliset valtion talousarvion määrärahojen mitoittamiseen liittyvät kysymykset käsitellään normaaliin tapaan osana talousarvio- ja julkisen talouden suunnitelma -menettelyä.

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

-

Asiakirjat

Komission tiedonanto liikennealaa koskevasta varautumissuunnitelmasta COM(2022) 211 final Neuvoston päätökset, ST 12391/20
COM(2020) 789 final

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Antti Ellonen, valmiuspäällikkö, LVM, p. 0405272599, antti.ellonen@gov.fi.
Eveliina Uusitalo, suunnittelija, LVM, p. 0505979017, eveliina.uusitalo@gov.fi
Tomi Paavola, ylitarkastaja, LVM, p. 0503036506, tomi.paavola@gov.fi
Marjukka Vihavainen-Pitkänen, LVM, p. 0408251255, marjukka.vihavainen-pitkanen@gov.fi
Veli-Matti Syrjänen, liikenneneuvos, LVM, p. 50 470 7708, veli-matti.syrjanen@gov.fi
Elisa Vornanen, erityisasiantuntija, LVM, p. 50 511 6405, elisa.vornanen@gov.fi

EUTORI-tunnus

Liitteet

Viite

Asiasanat	huoltovarmuus, joukkoliikenne, kansainvälinen liikenne, koronavirukset, kriisivalmius, kyber, liikenne, liikennepolitiikka, pandemiat, Ukraina
Hoitaa	LVM, PLM, SM, STM, TEM, UM, VNK
Tiedoksi	ALR, EUE, LIIVI, MMM, OM, VM, VTV, YM