

## LIIKENNE- JA VIESTINTÄVALIOKUNNAN LAUSUNTO 16/2013 vp

**Valtioneuvoston kirjelmä 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 jatkokirjelmän 1. LVM 07.05.2013 asiassa U 13/2012 vp liikenne- ja viestintävaliokunnalle mahdollisia toimenpiteitä varten.

#### *Asiantuntijat*

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- ylitarkastaja Leena Sirkjärvi, liikenne- ja viestintäministeriö
- suunnittelujohtaja Mervi Karhula, Liikennevirasto

- Eurooppa-asioiden johtaja Anna Ehrnrooth, VR-yhtymä.

Lisäksi kirjallisen lausunnon ovat antaneet

- Elinkeinoelämän keskusliitto EK
- Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
- Metsäteollisuus ry
- Suomen Satamaliitto
- Suomen Varustamot ry.

#### *Viitetiedot*

Valiokunta on aikaisemmin antanut asiasta lausunnon LiVL 6/2012 vp.

### VALTIONEUVOSTON JATKOKIRJELMÄ

#### *Ehdotus*

Komissio 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 kriteereiden 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, huomioi-

da 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 merkittävin uudistus aiempiin suuntaviivoihin verrattuna on TEN-T-verkon kaksitasoisuus. 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 verkoihin perustuvat rautateiden, maanteiden, sisävesireittien, satamien ja lentoasemien varsin tiheät verkot. Kattava verkko muodostaa TEN-T-verkon peruserroksen.

Ydinverkko käsittää liikenneverkon strategisesti merkittävimmät osat ja muodostaa Euroopan liikenteellisen selkärangan. Ydinverkkoon sisältyy valtavyöliä 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) uudesta 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 kol-

mansien maiden liikenneinfrastruktuuriin rajanylityskohdissa.

### *Valtioneuvoston kanta*

Ehdotus on kokonaisuudessaan kehittynyt Suomen kannalta myönteiseen suuntaan. Suomi tukee puheenjohtajan lähestymistapaa ratkaisun löytymiseksi ja on tyytyväinen puheenjohtajan 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 kevenyneet 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 toteuttavuudesta sekä verkon tarkistusta koskeva artikla 57(1—2) säilytetään parlamentin kanssa käytävissä neuvotte luissa. 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 liikennevirroissa 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 raideliiken-

neverkko 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 pitäytymisen esitetystä ydinverkossa. Suomen osalta ydinverkkoon on lisätty Naantalın 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*

Asetusehdotuksen tavoitteena on määrittää Euroopan laajuinen liikenneverkko, johon sisältyy rautatieliikenteen, sisävesiliikenteen, tieliikenteen, meriliikenteen ja lentoliikenteen keskeiset yhteydet. Verkon määrittelyllä ja toteuttamisella pyritään varmistamaan sujuva ja yhteen toimiva liikenne koko sisämarkkinoiden alueella, mikä edistäisi mm. alueen taloudellista kehittymistä ja kilpailukykyä.

### **Valiokunnan keskeiset aiemmat kannat TEN-T-asiaan**

Liikenne- ja viestintävaliokunta on lausunut asiasta jo aiemmin lausunnossaan LiVL 6/2012 vp. Valiokunta viittaa kyseiseen lausuntoon ja toteaa, että Suomen kannalta on tärkeää, että lopputuloksena on verkko, jossa on riittävästi huomioitu myös kansalliset erityispiirteet, maan sisäiset liikennetarpeet ja liikenteen kehitys-

suunnat sekä verkon toteuttamisesta aiheutuvien kustannusten kohtuullisuus. Suomessa suurten liikennemäärien ja väylien välityskyvyn mahdollistamista tärkeämpää on alueiden saavutettavuus ja mm. toimivat yhteydet naapurimaihimme.

Ehdotuksen yhtenä lähtökohtana on huomioida erityisesti liikenneverkon pullonkaulat, jollaisina on nähty mm. rajanylityspaikat kolmansiin maihin. Valiokunta on korostanut jo aiemmassa lausunnossaan Venäjän henkilö- ja tavaraliikenteen sujuvuuden huomioonottamisen tärkeyttä asian jatkovalmistelussa. Valiokunta on myös korostanut voimakkaasti, että Suomen raideleveys on olennaista säilyttää yhtenäisenä ja että Suomen rautatieverkon on jatkosakin erittäin tärkeää olla yhteensopiva Venäjän rautatieverkon kanssa.

Jäsenvaltiolla tulee olla jatkossa esimerkiksi välitarkastelujen yhteydessä riittävät vaikutusmahdollisuudet sen alueelle määritettäviä ver-

kon osia koskeviin mahdollisiin muutoksiin. Valiokunta on pitänyt verkon välitarkasteluja erittäin tärkeinä ja todennut, että välitarkasteluissa olisi olennaista selvittää myös mahdolliset Suomen lähialueiden tavaraliikenneyhteyksiä ja satamia koskevat muutossuunnitelmat ja kehitys suunnat ja ottaa ne tarvittaessa jatkossa huomioon myös verkon määrittelyssä. Oulun lentoasema maantie- ja rautatieyhteyksineen ja osana Botnian käytävän yhteyksiä on jo tällä hetkellä pohjoisen Suomen ja myös Pohjoiskalotin kannalta keskeinen liikenteen solmukohta.

Lisäksi valiokunta on tuonut lausunnossaan aiemmin esille, että koska esim. kattavia verkkoja koskevat vaatimukset tulee pääasiassa täyttää kansallisin resurssein, on erittäin tärkeää, että myös verkoille asetettavat vaatimukset ottavat huomioon eri jäsenvaltioiden liikenteen määriin ja tarpeisiin liittyvät valtakunnalliset ja alueelliset erityispiirteet ja jättävät riittävästi kansallista joustonvaraa asetettujen vaatimusten toteuttamiseen. Olennaista on huolehtia, ettei sääntelystä aiheudu sellaisia kustannus- tms. vaikutuksia, jotka rajoittaisivat merkittävästi Suomen mahdollisuuksia kehittää ja ylläpitää muuta liikenneverkkoa. Valiokunta korostaa, että jatkossa tulee myös huolehtia Suomen edellytyksistä hyödyntää tehokkaasti käytettävissä olevat EU:n rahoitusmekanismit.

### Jatkovalmistelu

Valiokunta pitää erittäin hyvänä, että ehdotus on asian jatkokäsittelyssä edennyt monin paikoin myös edellä mainittujen kysymysten osalta positiiviseen suuntaan. Kansallista liikkumavaraa ja poikkeusmahdollisuuksia on valiokunnan saaman selvityksen mukaan saatu olennaisesti lisää, infrastruktuuria koskevat vaatimukset ja sitä kautta myös kustannusarviot ovat laskeneet, verkon toteuttamista koskevien määräaikojen sitouvuutta on kevennetty ja saadun selvityksen mu-

kaan mm. Suomen nykyisen raideleveyden säilyminen ei ole uhattuna.

Valiokunta kiinnittää kuitenkin huomiota siihen, että asian jatkovalmistelussa tulee jatkossakin pitää mielessä edellä mainitut valiokunnan tärkeinä pitämät näkökohdat, varmistaa perusteellisesti sääntelystä tehtyjen vaikutusarvioiden paikkansapitävyys ja pyrkiä huolehtimaan, ettei tämän hetkisestä neuvottelutilanteesta jouduta tinkimään olennaisesti.

Valiokunta näkee jatkovalmistelussa olennaisena yleisesti jäsenvaltioiden itsemääräämisoikeudesta ja kansallisesta joustonvarasta huolehtimisen mm. tarvittavien investointien kohdentamisen ja priorisointien kannalta. Myös tieliikenteen vaatimusten osalta kirjattu poikkeusmahdollisuus, jonka perusteella voidaan tehdä poikkeuksia tapauksissa, joissa investoinnit eivät ole sosiotaloudellisten kustannushyödyin perusteltuja, kunhan riittävä turvallisuuden taso varmistetaan, on erittäin tärkeä. Valiokunta kiinnittää huomiota myös sisävesisatamaverkoston huomioon ottamisen tarpeeseen ja toteaa, että valmistelussa tulee lisäksi huolehtia siitä, että sääntely mahdollistaa maatalouden tarvitseman traktori- yms. liikenteen turvaamisen eri väylillä myös jatkossa.

Valiokunta pitää erityisen tärkeänä, että valmistelussa arvioidaan perusteellisesti ja varmistetaan siitä, että raideliikenteen suuntavii-voihin tällä hetkellä kirjattu eristyksissä olevia liikenneverkon osia koskeva poikkeusmahdollisuus ja sitä koskevat tulkinnat turvaavat myös käytännössä raideliikenneverkon yhdenmukaisena säilymisen koko maassa.

### Lausunto

Lausuntonaan liikenne- ja viestintävaliokunta ilmoittaa,

*että se yhtyy asiassa valtioneuvoston kantaan korostaen edellä esitettyjä näkökohtia.*

Helsingissä 30 päivänä toukokuuta 2013

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj.	Kalle Jokinen /kok	Raimo Piirainen /sd
vpj.	Osmo Kokko /ps	Janne Sankelo /kok
jäs.	Mikko Alatalo /kesk	Eila Tiainen /vas
	Thomas Blomqvist /r	Ari Torniainen /kesk
	Markku Eestilä /kok	Reijo Tossavainen /ps
	Ari Jalonen /ps	Oras Tynkkynen /vihr
	Merja Kuusisto /sd	Mirja Vehkaperä /kesk
	Suna Kymäläinen /sd	vjäs. Heikki Autto /kok.
	Johanna Ojala-Niemelä /sd	

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Juha Perttula.