

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta 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

Perustuslain 96 §:n 2 momentin perusteella lähetetään eduskunnalle Euroopan komission 14 päivänä joulukuuta 2021 tekemä 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 sekä ehdotuksista laadittu muistio.

Helsingissä 17.2.2022

Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka

Osastopäällikkö, ylijohdaja Sabina Lindström

17.2.2022

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

1 Tausta

Euroopan komissio antoi 14.12.2021 ehdotuksen uudeksi asetukseksi unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon (*Trans-European Transport Network*, jäljempänä *TEN-T-verkko*) kehittämiseksi.¹

Ehdotus on osa komission tehokkaan ja vihreän liikenteen pakettia, jolla toteutetaan Euroopan vihreän kehityksen ohjelmaa ja kestävän ja älykkään liikkumisen strategiaa infrastruktuuriin osalta. Pakettiin sisältyvät lisäksi tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönnoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista annetun direktiivin 2010/40/EU (jäljempänä *ITS-direktiivi*) muutosehdotus (COM/2021/813 final) sekä tiedonannot TEN-T-politiikan laajentamisesta kolmansiin maihin, EU:n uudesta kaupunkiliikenteen kehyksestä sekä rautateiden rajat ylittävän pitkän matkan henkilöliikenteen kehittämisestä. TEN-T-verkosta säädetään nykyisin Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 1315/2013 unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ja päätöksen N:o 661/2010/EU kumoamisesta. Asetusehdotuksella kumotaan voimassa oleva TEN-T-asetus ja muutetaan Verkkojen Eurooppa -välineestä (Connecting Europe Facility, CEF) annettu asetukset (EU) 2021/1153 (jäljempänä *CEF-asetus*) ja kilpailukykyisen tavaraliikenteen eurooppalaisesta rautatieverkosta annettu asetukset (EU) 913/2010 (jäljempänä *rahtikäytäväasetus*).

TEN-T-verkko on nykyisin kaksitasoinen rakenne, joka koostuu 2050 loppuun mennessä toteutettavasta kattavasta verkosta ja vuoteen 2030 mennessä toteutettavasta ydinverkosta. Kattavan verkon ja ydinverkon määrittely perustuu komission suunnittelumetodologiaan. Nykyinen metodologia sisältyy komission työasiakirjaan (SWD(2013) 542 final), josta sovittiin nykyisen asetuksen yhteydessä. Metodologiassa määritellään matkustaja- ja rahtiliikenteen, rahtiliikenteen ja matkustajaliikenteen kannalta tärkeimmät liikenteen solmupisteet, jotka yhdistetään ydinverkon väylillä. CEF-asetuksessa on lisäksi määritelty ydinverkkokäytävät, jotka muodostuvat osasta ydinverkkoa.

Asetuksessa on säädetty TEN-T-verkolle vaatimukset, jotka on toteutettava asetuksen määräaikoihin mennessä. TEN-T-verkon kehittämistä osarahoitetaan CEF-välineellä erityisin ehdoin hankekohtaisesti.

Euroopan komissio arvioi ehdotusta valmistellessaan kolmea vaihtoehtoa ja päätyi ehdottamaan niistä vaihtoehtoa, jossa TEN-T-verkkoa koskevat vaatimukset ovat tiukimmat.

¹ Komission 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 (COM/2021/812 final)

TEN-T-asetus vaikuttaa CEF-rahoituksen suuntaamiseen asettamalla kehittämiselle vaatimuksia ja prioriteetteja. TEN-T-asetus kytkeytyy vahvasti muuhun EU:n liikennepolitiikkaan. Liikenteen infrastruktuuriin liittyvässä EU-sääntelyssä TEN-T-verkkoja koskeva asetus on pääsääntöisesti soveltamisalan lähtökohtana. Esimerkiksi parhaillaan käsittelyssä oleva asetusehdotus vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta (COM(2021) 559 final, jäljempänä *AFIR-asetus*) sääntelee lataus- ja tankkausinfrastruktuurin tarjontaa TEN-T-verkolla. ITS-direktiivi puolestaan sääntelee älykkäiden liikennejärjestelmien tarjontaa TEN-T-verkolla. Valtioneuvoston kanta ITS-direktiivin muutosehdotukseen muodostetaan ehdotuksesta valmisteltavassa U-kirjelmässä.

2 Ehdotuksen tavoite

TEN-T-asetuksen uudistaminen toteuttaa Euroopan vihreän kehityksen ohjelmaa (COM(2019) 640 final) ja kestävän ja älykkään liikkumisen strategiaa (COM(2020) 789 final). Kestävän ja älykkään liikkumisen strategiassa tavoitteena on muun muassa lisätä rautatieliikennettä, edistää sisävesiliikennettä, edistää kaupunkisolmukohtien roolia kestävässä liikenteessä, kehittää digitaalisten ratkaisujen mahdollistamaa saumatonta multimodaaliliikennettä eli kuljettamista kahta tai useampaa liikennemuotoa käyttäen sekä parantaa liikenteen häiriönsietokykyä. TEN-T-asetusuudistus mahdollistaa kestävän ja älykkään liikkumisen strategian toteuttamisen infrastruktuurin osalta.

Uudistuksella pyritään vastaamaan puutteisiin, joita nykyisessä asetuksessa on havaittu olevan. Nykyisen asetuksen arvioinnin mukaan asetus on toteuttanut sille asetettuja tavoitteita hyvin, mutta lisätoimenpiteitä tarvitaan vähähiilisen liikenteen, digitalisaation ja kriiseihin varautumisen kehittämiseksi. Lisäksi arvioinnissa kiinnitettiin huomioita kaupunkisolmukohtien ja muiden liikenteen solmukohtien toimivuuteen, eräiden rataverkkoja, maantieverkkoa ja sisävesiliikennettä koskevien vaatimusten puutteellisuuteen sekä kansallisen ja EU-tason politiikkojen eroavaisuuksiin liikenneverkon kehittämisessä. Lisäksi nostettiin esille, ettei ydinverkkokäytävien ja rahtikäytäväasetuksen mukaisten tavaraliikennekäytävien synergioita ole kunnolla hyödynnetty.

Ehdotuksen tavoitteena on rakentaa tehokas EU:n laajuinen laadukas multimodaalinen liikenneverkko. Uudistuksella tavoitellaan neljän päätavoitteen saavuttamista. Ensinnäkin tavoitteena on edistää kestävästä liikennettä tehostamalla jokaista liikennemuotoa ja edistää rautatieliikenteen, lähimerenkulun ja sisävesiliikenteen osuuden kasvua. Toiseksi tavoitteena on sujuvoittaa ja tehostaa liikennettä, edistää TEN-T-liikennemuotojen välistä multimodaalisuutta ja yhteentoimivuutta sekä integroida kaupunkisolmupisteet paremmin liikenneverkkoon, mikä edistää sisämarkkinoiden toteutumista. Kolmanneksi pyritään lisäämään TEN-T-verkon resilienssiä mm. ilmastonmuutokselle. Neljäntenä tavoitteena on tehostaa TEN-T-hallintoa. Ehdotuksessa tavoitteet TEN-T-verkolle on määritelty liittyvän kestävyteen, yhteenkuuluvuuteen, tehokkuuteen sekä käyttäjien hyötyjen lisäämiseen. Kutakin tavoitetta on ehdotuksen säännöksissä tarkennettu.

3 Ehdotuksen pääasiallinen sisältö

Asetusehdotuksessa uudistetaan TEN-T-verkkoa koskevat vaatimukset ja TEN-T-verkon rakenne sekä määräävät vaatimusten toteuttamiselle. Ehdotukseen sisältyvät vaatimukset ovat pääosin nykyistä asetusta tiukemmat kaikissa väylämuodoissa ja verkon solmupisteissä. TEN-T-verkon rakenne ehdotetaan uudistettavan siten, että määritellään kattavan verkon ja ydinverkon lisäksi laajennettu ydinverkko, jonka tulee valmistua 2040 mennessä. Lisäksi ehdotuksessa yhdistetään ydinverkkokäytävät ja rahtikäytäväasetuksen mukaiset tavaraliikennekäytävät eurooppalaisiksi liikennekäytäviksi.

TEN-T-verkon laajuuteen esitetään asetusehdotuksen tavoitteisiin perustuvia vähäisiä muutoksia. TEN-T-verkon laajuus perustuu komission metodologiaan (SWD(2021) 471), johon on tehty kaupunkisolmukohtien osalta muutoksia, koska kaupunkien rooli nähdään merkityksellisenä kestävässä liikenteen edistämiseksi. Muutoin metodologia vastaa pitkälti nykyisen asetuksen metodologiaa.

3.1 Yleiset periaatteet ja säännökset (1–13 artiklat)

TEN-T-verkko koostuisi ehdotuksen mukaan kattavasta verkosta, laajennetusta ydinverkosta ja ydinverkosta. Kattava verkko koostuu TEN-T-verkon olemassa olevista ja suunnitelluista liikenneinfrastruktuureista sekä toimenpiteistä, joilla edistetään tällaisen infrastruktuurin tehokasta, sosiaalisesti ja ympäristön kannalta kestävästä käytöstä. Ydin- ja laajennetun ydinverkon muodostavat ne TEN-T-verkon osat, joita kehitetään ensisijaisesti TEN-T-verkon kehittämisen tavoitteiden saavuttamiseksi. Ehdotuksessa todetaan verkon laajuuden perustuvan koherenttiin ja läpinäkyvään metodologiaan.

TEN-T-verkko määritellään asetusehdotuksen liitteissä I ja II. Se koostuu rautatieliikenteen, sisävesiliikenteen, meriliikenteen, tieliikenteen, lentoliikenteen, multimodaalisen liikenteen ja kaupunkisolmujen liikenteen infrastruktuurista ja käsittää liikenneinfrastruktuurin, mukaan lukien vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönoton infrastruktuuri, liikenteen tieto- ja viestintätekniikkajärjestelmät sekä toimet, joilla edistetään tällaisen infrastruktuurin tehokasta hallintointia ja käyttöä sekä mahdollistetaan kestävien ja tehokkaiden liikennepalvelujen perustaminen ja operointi.

Lisäksi ehdotuksessa määritellään eurooppalaiset liikennekäytävät, jotka olisivat verkon strategisesti merkittävimmät osat, ja yhteistä etua koskevat hankkeet. Ehdotuksen mukaan CEF-asetuksessa säädetty ydinverkkokäytävät sekä rahtikäytäväasetuksessa säädettyt rautateiden tavaraliikennekäytävät yhdistettäisiin eurooppalaisiksi liikennekäytäviksi. Suomen kautta kulkee kaksi ydinverkkokäytävää: Pohjanmeren-Itämeren ja Skandinavian-Välimeren ydinverkkokäytävät. Pohjanmeren-Itämeren ydinverkkokäytävä kulkee Helsingistä pohjoiseen ja edelleen Tornion kautta Ruotsin puolelle Luulajaan. Skandinavian-Välimeren ydinverkkokäytävä kulkee Turusta Helsingin kautta Venäjän rajalle, Vaalimaalle ja Vainikkalaan. Rautateiden tavaraliikennekäytävät eivät nykyisin ulotu Suomeen. Suomi ei ole ollut velvoitettu osallistumaan tavaraliikennekäytävän perustamiseen nykyisen rahtikäytäväasetuksen nojalla, koska Suomen rataverkon raideleveys eroaa unionin pääsiallisen rataverkon raideleveydestä. Eurooppalaiset liikennekäytävät määritellään asetusehdotuksen liitteessä III. Ehdotuksen mukaan liikennekäytävä laajenisi myös Länsi-Balkanille. Muilta osin eurooppalaiset liikennekäytävät vastaisivat aiemmin määriteltyjä ydinverkkokäytäviä ja rautateiden tavaraliikennekäytäviä.

TEN-T-verkkoa kehitetään vaiheittain kolmessa vaiheessa: ydinverkon toteuttaminen 31 päivään joulukuuta 2030 mennessä, laajennetun ydinverkon toteuttaminen 31 päivään joulukuuta 2040 mennessä ja kattavan verkon toteuttaminen 31 päivään joulukuuta 2050 mennessä. Jäsenvaltioiden on toteutettava toimenpiteet asetuksen vaatimusten noudattamiseksi ydinverkkoa, laajennettua ydinverkkoa ja kattavaa verkkoa varten asetettuihin määräaikoihin mennessä sekä eurooppalaisilla liikennekäytävillä ydinverkkoon kuuluvan infrastruktuurinsa osalta vuoden 2030 loppuun mennessä ja laajennetun ydinverkon osalta vuoden 2040 loppuun mennessä. Liikennemuodoittain asetuksessa ehdotetaan joiltain osin tästä pääsääntöisestä aikataulusta poikkeavia määräaikoja.

Ehdotuksen mukaan yhteistä etua koskevilla hankkeilla edistetään TEN-T-verkon kehittämistä luomalla uutta liikenneinfrastruktuuria, uudistamalla olemassa olevaa liikenneinfrastruktuuria tai edistämällä verkon resurssitehokasta käyttöä. Yhteistä etua koskevat hankkeet ovat CEF-

tukikelpoisia. Yhteistä etua koskevan hankkeen on edistettävä tavoitteita, jotka kuuluvat vähintään kahteen ehdotuksen tavoitekokonaisuuteen (kestävyys, yhteenkuuluvuus, tehokkuus, käytäjähyödyt), oltava taloudellisesti kannattava sosioekonomisen kustannus-hyötyanalyysin perusteella sekä osoitettava eurooppalaista lisäarvoa. Yhteistä etua koskeva hanke kattaa koko hankkeen elinkaaren suunnittelusta operointiin. Komissio voi täytäntöönpanosäädöksellä vaatia jäsenvaltioita nimeämään koordinaattoritahon yhteisen edun mukaisten rajat ylittävien infrastruktuurihankkeiden rakentamista ja hallinnointia varten.

Ehdotuksen mukaan TEN-T-verkko on suunniteltava, kehitettävä ja sitä on käytettävä resurssi-tehokkaalla tavalla noudattaen unionin ja kansallisia ympäristövaatimuksia (5 artikla). Suunnittellessaan ja kehittäessään TEN-T-verkkoa jäsenvaltiot voivat mukauttaa verkon osien yksityiskohtaista reittilinjausta ehdotukseen sisältyvän verkon päivittämistä koskevan sääntelyn (56 artikla 1 kohdan e alakohta) rajoissa ottaen huomioon unionin eri osien erityisolosuhteet, kuten kyseisten alueiden topografiset piirteet ja ympäristönäkökohdat varmistaen samalla asetuksen noudattamisen.

Ehdotuksen mukaan suunnitelmien ja hankkeiden ympäristöarviointi tehdään Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 92/43/EY, direktiivien 2000/60/EY, 2001/42/EY, 2002/49/EY, 2009/147/EY ja 2011/92/EU mukaisesti. Niissä yhteistä etua koskevissa hankkeissa, joiden ympäristöarviointia ei ole vielä tehty asetuksen voimaantulopäivänä, siihen olisi sisällytettävä myös arviointi ”ei merkittävää haittaa” -periaatteen noudattamisesta. Periaatteen sisällöstä on säädetty kestävä sijoittamista koskevassa asetuksessa (EU) 2020/852.

Ehdotuksen mukaan EU voi tehdä yhteistyötä naapurimaiden kanssa TEN-T-verkon liittämiseksi naapurimaiden liikenneverkkoon edistääkseen talouskasvua ja kilpailukykyä ja erityisesti mm. edistääkseen TEN-T-politiikan ulottamista kolmansiin maihin, rajanylitysten helpottamiseksi, helpottaakseen meriliikennettä ja edistääkseen lähimerenkulkua kolmansien maiden kanssa, helpottaakseen sisävesiliikennettä kolmansien maiden kanssa ja lentoliikenteen helpottamiseksi kolmansien maiden kanssa. Ehdotuksen liitteessä IV on esitetty indikaatiiviset kartat TEN-T-verkosta, joka ulotetaan tietyille naapurimaille. Tarvittaessa määritellään ydin- ja kattava verkko tämän asetuksen kriteerien mukaisesti.

Ehdotuksen mukaan CEF-asetuksen viittausten ydinverkkoon katsotaan sisältävän tässä asetuksessa määritellyt laajennetut ydinverkot. AFIR-asetuksessa puolestaan viittauksia ydinverkkoon pidetään viittauksina tässä asetuksessa määriteltyyn ydinverkkoon ja viittauksia kattavaan verkkoon pidetään viittauksina tässä asetuksessa määriteltyihin laajennettuun ydinverkkoon ja kattavaan verkkoon.

Komissio voisi delegoidulla säädöksellä muuttaa eurooppalaisten liikennekäytävien linjauksia, jotta voidaan ottaa huomioon erityisesti merkittävät kaupp- ja liikennevirrat tai verkon olennaiset muutokset.

Ehdotukseen sisältyy yleisiä prioriteetteja kattavan verkon, laajennetun ydinverkon, ydinverkon ja eurooppalaisten liikennekäytävien kehittämiseksi.

3.2 TEN-T-infrastruktuuri ja sitä koskevat vaatimukset

Jokaisen väylämuodon ja verkon solmupisteen osalta ehdotuksessa on määritelty tarkemmin kyseessä oleva infrastruktuuri. Lisäksi jokaisen väylämuodon sekä satamien ja lentoasemien osalta määritellään, mitä muuta EU-sääntelyä tulee noudattaa ja millä ehdoin vaatimuksista voi hakea poikkeuksia. Muista kuin kaupunkisolmikohtia koskevista vaatimuksista voi hakea poik-

keuksia tietyin edellytyksin. Ehdotuksessa määriteltäviä yleisiä prioriteetteja verkon kehittämiseksi täydennetään jokaisen väylämuodon ja solmun osalta täydentävillä prioriteeteilla, joita yhteisen edun hankkeissa olisi pyrittävä edistämään. Asetuksessa määriteltävät prioriteetit ohjaavat jatkossa CEF-rahoitusta.

3.2.1 Rautatieliikenneinfrastruktuuri (14-19 artiklat)

Kattavan verkon rautateitä koskisi nykivistä asetusta vastaavasti vaatimus sähköistämisestä. Uudet rataosuudet olisi rakennettava raidelevevteen 1435 mm, mikä ei kuitenkaan koskisi tapauksia, joissa uusi linjaus on jatke olemassa olevalle verkolle, jolla raideleveys poikkeaa vaatimuksesta ja joka on erillään unionin pääradoista. Nykvisin vdiinverkon tavaraliikenneraitoja koskevat vaatimukset akselikuormituksesta 22.5 t ja 740 metriä pitkien iunien liikennöinnin mahdollistamisesta laajentuisivat koskemaan koko verkkoa. Uutena koko verkkoa koskisi vaatimus kuormaulottumasta P400. Kattavalla verkolla vaatimukset olisi täytettävä vuoden 2050 loppuun mennessä.

Ehdotuksen mukaan laajennetun vdiinverkon tavaraliikenteen radoilla on vuoden 2040 loppuun mennessä saavutettava 100 km/h vallitseva nopeus sekä kaikki kattavalle verkolle asetetut vaatimukset. Laajennetun vdiinverkon henkilöliikenneraidoilla on vuoden 2040 loppuun mennessä saavutettava sähköistyksen lisäksi 160 km/h vallitseva nopeus henkilöliikenteen iunille. Ydiinverkon tavaraliikenteen radoilla olisi vuoden 2030 loppuun mennessä saavutettava 100 km/h matkanopeus tavarajunille sekä kattavan verkon vaatimukset pl. kuormaulottumaa koskeva vaatimus. Ydiinverkon henkilöliikenneraidoilla olisi täytettävä sähköistvstä koskeva vaatimus vuoden 2030 loppuun mennessä. Ydiinverkolla olisi vuoden 2040 loppuun mennessä täytettävä tavaraliikenneraidoilla kuormaulottumavaatimus ja henkilöliikenneraidoilla 160 km/h nopeutta koskeva vaatimus.

Ydiinverkko olisi varustettava ERTMS:llä (*European Rail Traffic Management System*, eurooppalainen rautatieliikenteen hallintajärjestelmä) vuoden 2030 loppuun mennessä, ja vdiinverkolla muut järjestelmät olisi poistettava käytöstä vuoden 2040 loppuun mennessä. Koko verkon olisi oltava varustettu ERTMS:llä vuoden 2040 loppuun mennessä ja radioverkkoteknologiaan perustuvalla ERTMS:llä vuoden 2050 loppuun mennessä. Uudet rakennettavat liniaukset tai osuudet, joilla päivitetään rautatieturvalaitteita, olisi vuodesta 2026 lähtien varustettava radioverkkoteknologiaan perustuvalla ERTMS:llä.

Asetuksessa säädettävät vaatimukset eivät ERTMS-vaatimuksia lukuun ottamatta koskisi erillään olevia verkkoja. Erillään olevalla verkolla tarkoitetaan ehdotuksen määritelmien mukaan nykvtilaa vastaavasti jäsenvaltion rautatieverkkoa tai sen osaa, ionka raideleveys poikkeaa eurooppalaisten vaatimusten mukaisesta raideleveydestä, mistä svystä tietyt mittavat investoinnit infrastruktuuriin eivät sen osalta ole taloudellisen kustannus-hvötvsuhteensa puolesta perusteltavissa tuon verkon erityisominaisuuksien eli maantieteellisen erillisvden tai svriäisen siinäin vuoksi. Myös nykyinen asetusta on mahdollistanut osasta rautateitä koskevista vaatimuksista poikkeamisen erillään oleville verkoille. Suomen rataverkkoon ei ole sovellettu erillään olevan verkon poikkeusta.

Komissio voisi lisäksi perustelluissa tapauksissa mvöntää jäsenvaltion hakemuksesta poikkeuksia vaatimuksista täytäntöönpanoasetuksilla. Poikkeusten on perustuttava sosioekonomiseen hvöty-kustannusanalyysiin ja yhteentoimivuuteen kohdistuvien vaikutusten arviointiin. Poikkeuksista olisi sovittava naapurijäsenvaltioiden kanssa tarpeellisissa tapauksissa.

Eurooppalaisilla liikennekäytävillä ehdotuksen mukaan vaadittaisiin, että rahtijunien rajanylityspaikoilla tapahtuvien junien viipymisaika tulisi olla keskimäärin enintään 15 minuuttia. Lisäksi 90 % vähintään yhden jäsenvaltioiden rajan ylittävistä rahtijunista tulisi saapua määränpäähänsä tai unionin ulkorajalle, jos määränpää on unionin ulkopuolella, aikataulussa tai lyhyemmällä kuin 30 minuutin viiveellä.

Laajennettu ydinverkko sisältäisi Suomessa suurten raidehankkeiden suunnittelua varten perustettujen hankevetiöiden oikoliniaukset suunnittelukohteina. Suomen kautta kulkevat Pohjanmeri–Itämeri-ydinverkkokäytävä ja Skandinavia–Välimeri-ydinverkkokäytävä olisivat jatkossa eurooppalaisia liikennekäytäviä. Kattavalta verkolta poistettaisiin Kilpilahden sataman verkolta poistamisen myötä myös ratavhteys mainittuun satamaan. Lisäksi kiinteä yhteys Helsingistä Tallinnaan on merkitty ehdotukseen mahdollisena selvityskohteena kattavalla verkolla.

3.2.2 Sisävesiliikenteen infrastruktuuri (20–23 artiklat)

Ehdotuksessa määritellään vaatimukset kattavan verkon sisävesiliikenteen satamille. Sisävesiliikenteen satamien vuosittaisen rahtimäärän on oltava vähintään 500 000 tonnia ja sataman on sijaittava TEN-T-sisävesiväylä varrella. Asetusehdotuksen mukaan Suomessa kattavan verkon sisävesisatamia olisivat Lappeenranta ja Joensuu. Joensuun satama ei tällä hetkellä täytä lastimäärävaatimusta.

Vaatimukset kattavan verkon sisävesisatamille ovat, että ne on 2050 loppuun mennessä liitettävä maantie- tai rataverkkoon, niissä on vähintään yksi kaikille toimijoille avoin multimodaalinen rahtiterminaali, ja jossa maksut määräytyvät avoimin ja syrjimättömin perustein ja että niissä on varusteet, joilla voidaan vähentää ympäristöhaittoja aluksista (artikla 21). Sisävesisatamia koskisivat ehdotuksen mukaan myös multimodaaleja rahtiterminaaleja koskevat vaatimukset.

Sisävesiliikenteen satamien vaatimukset eivät multimodaalien rahtiterminaalien vaatimuksia lukuun ottamatta eroa nykyisen asetuksen vaatimuksista. Nykyisen asetuksen mukaan Suomessa ei ole TEN-T-sisävesisatamia.

Ehdotuksen mukaan jäsenvaltioiden on pidettävä sisävesiliikenteen väylät kunnossa hyvien navigointiolojen säilyttämiseksi. Sisävesiliikenneväyliltä edellytetään 2,5 metrin syvävystä sekä ei-avattavien siltojen 5,25 metrin alikulun vähimmäiskorkeutta, kuten nykyisinkin. Jäsenvaltioita edellytetään julkaisemaan tietoja sisävesiväylien veden korkeuksista sekä odotusajoista suluilla. Sisävedet on varustettava RIS-järjestelmällä (*River Information System*, iokitiedotuspalvelu) direktiivin 2005/44/EY mukaisesti. Sulkujen operaattoreiden on toimittava tehokkaasti odotusaikojen lyhentämiseksi.

Komissio voisi antaa täytäntöönpanosäädöksiä noudattaen komission täytäntöönpanovallan käyttöä koskevassa asetuksessa (182/2011) tarkoitettua tarkastelumenettelyä jokien valuma-aluekohtaisia vedenkorkeuden vertailutasoista ja hyviä navigointioloja koskevista täydentävistä vaatimuksista.

3.2.3 Meriliikenteen infrastruktuuri ja eurooppalainen merenkulkualue (24–27 artiklat)

Ehdotuksessa määritellään eurooppalainen merenkulkualue (nykyisin Merten moottoritiet, MoS) sekä vaatimukset kattavan verkon ja ydinverkon merisatamille. Eurooppalainen merenkulkualue on TEN-T-politiikan merellinen ulottuvuus ja siihen sisältyvät satamien lisäksi myös jäänmurto, liikenteen ICT-järjestelmät ja merikartoitus. Kattavan verkon merisatamalta edelly-

tetään, että vähintään jokin seuraavista vaatimuksista täyttyy: vuosittainen kokonaismatkustajamäärä ylittää 0,1 % kaikkien EU:n merisatamien matkustajaliikenteen määrästä, vuosittainen kokonaisrahtimäärä – ioko irtolasti tai muu lasti – ylittää 0,1 % vastaavasta kokonaisrahtimäärästä EU:n merisatamissa, satama sijaitsee saarella ainoana yhteyskohtana jollekin NUTS 3 -alueelle (*Nomenclature des unités territoriales statistiques*, yhteinen tilastollisten alueyksiköiden nimikkeistö)² kattavalla verkolla tai sijaitsee syrjäisimmällä alueella tai muulla syrjäseutualueella yli 200 km päässä lähimmästä toisesta kattavan verkon satamasta. Tilastotiedot perustuvat viimeisimmän kolmen vuoden keskiarvoon Eurostatin mukaan.

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että vuoden 2050 loppuun mennessä kattavan verkon merisatamat liitetään maantie- ja rataverkkoon ja tarvittaessa sisävesiliikenneverkkoon, mikäli eritviiset maantieteelliset tai merkittävät fyysiset esteet eivät estä tätä, ja tavaraliikennettä palvelevissa merisatamissa on vähintään yksi kaikille toimijoille avoin multimodaalinen rahtiterminaali, jossa maksut määräytyvät avoimin ja syrjimättömin perustein. Ydinverkon satamia koskevat samat vaatimukset kuin kattavan verkon satamia, mutta määräaika on vuoden 2030 loppu. Nykyisen asetuksen vaatimuksista asetusehdotus eroaa siten, että pääsääntöisesti kattavankin verkon satamiin edellytetään olevan rautatieyhteys.

Nykyisen asetuksen mukaan Suomessa on neljä ydinverkon satamaa (Helsinki, Turku, Naantali ja HaminaKotka) sekä 12 kattavan verkon satamaa (Kemi, Oulu, Raahe, Kokkola, Pietarsaari, Kaskinen, Pori, Rauma, Hanko, Sköldvik, Eckerö sekä Maarianhamina). Ydinverkon satamat on määritelty komission metodologian perusteella. Asetusehdotuksen mukaan ydinverkon satamat säilyisivät Suomessa ennallaan. Kattavan verkon satamia olisivat asetusehdotuksen mukaan Tornio, Kemi, Oulu, Raahe, Kokkola, Pori, Rauma, Hanko, Inkoo, Eckerö sekä Maarianhamina. Ennen asetuksen hyväksymistä kattavan verkon satamat on tarkoitus tarkistaa uusimpien tilastotietojen mukaisesti. Komission metodologian mukaan ydinverkon satamia yhdistäviä meriväyliä kutsuttaisiin ydinverkon meriväyliksi. Nykyiseen asetukseen verrattuna asetuksessa ei määritellä tarkkoja vaatimuksia yhteisen edun hankkeille. Satamia koskisivat ehdotuksen mukaan myös multimodaaleja rahtiterminaaleja koskevat vaatimukset.

3.2.4 Maantieliikenteen infrastruktuuri (28–31 artiklat)

Kattavan verkon maanteiden on nykyisen asetuksen mukaan oltava korkeatasoisia maanteitä, joiden oltava ioko moottoriteitä, moottoriliikenneteitä tai perinteisiä strategisia teitä. Ydinverkon maanteiden on nykyisen asetuksen mukaan oltava ioko moottoriteitä tai moottoriliikenneteitä, ja niille on rakennettava levähdysalueita noin 100 kilometrin välein. Lisäksi ydinverkon maanteilla on oltava saatavilla vaihtoehtoisia puhtaita polttoaineita.

Ehdotuksen mukaan kattavan verkon maantiet tulee suunnitella, rakentaa ja parantaa sekä kunnossapitää korkeimman liikenneturvallisuustason turvaavalla tavalla viimeisintä teknologiaa hyödyntäen sekä korkeimmalla ympäristön suojaamisen tasolla. Kattavan verkon maanteiden tulisi vuoteen 2050 mennessä olla moottoriliikenteelle erityisesti suunniteltuja, rakennettuja tai parannettuja teitä, joilla molempiin aiosuuntiin kulkevat erilliset ajoradat, jotka erotetaan toisistaan ioko keskikaistalla, jota ei ole tarkoitettu liikenteelle, tai poikkeustapauksissa jollain muulla tavalla. Tiet eivät saisi ristettyä samassa tasossa minkään tien, rautatien, raitiotien, pyörätien tai jalankulkutien kanssa eikä niiltä tulisi olla suoria liittymiä tien varrella oleville kiinteistöille. Teillä olisi oltava 60 km välein levähdysalueita, joilla on riittävästi pysäköintitilaa, tur-

² NUTS-luokitus esitetään yhteisestä tilastollisten alueyksiköiden nimikkeistöstä (NUTS) annetussa asetuksessa (EY) 1059/2003.

vallisuusvarustelu ja asianmukaiset saniteettitilat. Turvallisia raskaan liikenteen pysäköintialueita, jotka tarjoavat riittävästi pysäköintipaikkoja kaupalliselle liikenteelle ja täyttävät ajo- ja lepoaika-asetuksen (EY) 561/2006 muutosta koskevan asetuksen (EU) 2020/1054 vaatimukset, olisi oltava 100 km välein. Lisäksi teille olisi asennettava liikkuvan ajoneuvon punnitusjärjestelmiä enintään 300 km välein. Kattavalla verkolla olisi vuoteen 2030 mennessä otettava käyttöön turvallisuuteen liittyvien tapahtumien tai olosuhteiden havaitsemiseen tarkoitettuja menettelyitä sekä asiaankuuluvan tieliikennedatan kerääminen liikenneturvallisuuteen liittyvien yleisten vähimmäisliikennetietojen antamiseksi ITS-direktiivin nojalla annetun komission delegoidun asetuksen (EU) 886/2013 määritysten mukaisesti.

Ydinverkolla ja laajennetulla ydinverkolla kattavan verkon vaatimukset olisi toteutettava nopeammassa aikataulussa. Ydinverkolla turvallisuustiedon kerääminen olisi otettava käyttöön io vuoden 2025 loppuun mennessä. Ydinverkolla ja laajennetulla ydinverkolla olisi vuoden 2030 loppuun mennessä toteutettava vaatimus levähdysalueista 60 km välein. Muut kattavan verkon vaatimuksista olisi toteutettava ydinverkolla ja laajennetulla ydinverkolla vuoden 2040 loppuun mennessä.

Komissio voisi jäsenvaltion hakemuksesta myöntää poikkeuksia maanteitä koskevista teknisistä vaatimuksista täytäntöönpanoasetuksilla erityisesti, jos liikennemäärä tiellä ei ylitä 10 000 ajoneuvoa vuorokaudessa tai jos on erityisiä maantieteellisiä tai fyysisiä esteitä. Poikkeusten on perustuttava sosioekonomiseen hvötv-kustannusanalyysiin, maantieteellisten rajoitusten arviointiin ja/tai mahdollisiin ympäristöön kohdistuviin kielteisiin vaikutuksiin.

Ehdotuksessa kattavalle verkolle lisättäisiin Suomesta maanteiden osalta satamayhteydet vt 25 Hanko-Mäntsälä, vt 15 Kotka-Kouvola ja vt 12 Rauma-Tampere-Tuulos. Ehdotuksessa ei ole muutoksia ydinverkon maanteihin Suomessa. Laajennetulle ydinverkolle ei Suomesta sisälly maanteitä.

3.2.5 Lentoliikenteen infrastruktuuri (32–34 artiklat)

Ehdotuksessa määritellään vaatimukset kattavan verkon ja ydinverkon lentoasemille. Lentoliikenteen infrastruktuuriin sisältyvät lentoasemien lisäksi mm. lentoreitit, ilmatila ja ilmatilan hallinta. Kattavan verkon lentoasemalta edellytetään, että vähintään jokin seuraavista vaatimuksista täyttyv: rahtilentoasemilla vuosittainen kokonaisrahtimäärä on vähintään 0,2 % kaikkien EU:n lentoasemien lentorahdin määrästä, matkustajalentoasemilla vuosittainen matkustajaliikenteen kokonaismäärä on vähintään 0,1 % EU:n kaikkien lentoasemien matkustajamäärästä, ellei kyseessä oleva lentoasema sijaitse vähintään 100 km päässä lähimmästä kattavan verkon lentoasemasta tai vähintään 200 km päässä nopeasta junayhteydestä. Tilastotiedot perustuvat viimeisimmän kolmen vuoden keskiarvoon Eurostatin mukaan.

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että vuoden 2030 loppuun mennessä ydinverkon lentoasemat ja vuoden 2050 loppuun mennessä kattavan verkon lentoasemat, joilla vuosittainen matkustajaliikenteen määrä on vähintään neljä miljoonaa matkustajaa, on yhdistetty pitkänmatkan rataverkkoon, ml. nopeat junayhteydet, sekä TEN-T-maantieverkkoon, paitsi tilanteissa, joissa tämä ei erityisten maantieteellisten tai merkittävien fyysisten esteiden takia ole mahdollista. Lentoasemilla on oltava vähintään yksi kaikille toimijoille avoin terminaali ja jossa maksut määräytyvät avoimin ja syrjimättömin perustein. Nykyisen asetuksen vaatimuksista asetusehdotus eroaa lentoasemien yhdistämistä rataverkkoon koskevien vaatimusten osalta.

TEN-T-lentoasemaverkosto on Suomessa ehdotuksen mukaan sama kuin nykyisinkin. Helsinki-Vantaan lentoasema ja Turun lentoasema ovat ydinverkon lentoasemia. Lisäksi Suomessa on 18 kattavan verkon lentoasemaa (Enontekiö, Ivalo, Joensuu, Jyväskylä, Kajaani, Kemi-Tornio,

Kittilä, Kruunupyy, Kuopio, Kuusamo, Lappeenranta, Maarianhamina, Oulu, Pori, Rovaniemi, Savonlinna, Tampere ja Vaasa). Ydinverkon lentoasemat on määritelty metodologian perusteella.

3.2.6 Multimodaalisia rahtiterminaaleja koskeva infrastruktuuri (35–38 artiklat)

Ehdotuksen mukaan multimodaalinen rahtiterminaali on terminaali, joka sijaitsee TEN-T-merisatamassa tai sisävesisatamassa, sijaitsee kaupunkisolmukohdassa tai sen läheisyydessä tai on rautatie- ja maantiekuljetuksia yhdistävä terminaali (*Rail-Road Terminal*, RRT) TEN-T-verkolla. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että multimodaalisia rahtiterminaaleja on riittävästi. Kahden vuoden kuluessa asetuksen voimaantulosta jäsenvaltioiden on laadittava markkinaselvitys multimodaaliterminaaleista rahdinantajia ja logistiikkaoperaattoreita kuullen. Selvityksen perusteella jäsenvaltioiden on laadittava toimintasuunnitelma multimodaaliterminaalien edistämiseksi ja toimitettava se komissiolle, yhdessä terminaaleja koskevien muutosehdotusten kanssa. RRT-terminaali voi olla TEN-T-verkolla, mikäli vähintään yksi seuraavista kriteereistä täyttyy: terminaalin vuosittainen lastimäärä ylittää muun kuin irtolastin osalta 800 000 tonnia tai irtolastin osalta 0,1 % EU:n merisatamien käsittelemästä lastimäärästä, se on jäsenvaltion nimeämä pääasiallinen RRT-terminaali NUTS 2 -alueella, jossa ei ole lastimäärän täyttävää terminaalia tai se on jäsenvaltion toimintasuunnitelman perusteella ehdottama terminaali.

Jäsenvaltioiden on ehdotuksen mukaan varmistettava, että multimodaaliset rahtiterminaalit liitetään mahdollisuuksien mukaan muihin väylämuotoihin alueella, niihin rakennetaan raskaan liikenteen sähkölatausinfrastruktuuria ja että ne on varustettu digitaalisilla välineillä 2030 loppuun mennessä, jotta varmistetaan tehokkaat terminaali-toiminnot sekä tietojen tuottaminen terminaalissa ja kuljetusmuotojen välillä. Rataverkolla olevissa multimodaalisissa rahtiterminaaleissa on 2030 loppuun mennessä pystyttävä käsittelemään kaikkia eri kuljetusmuotojen välisiä kuormausyksiköitä, jos ne luokitellaan intermodaaliseksi terminaaleiksi ja jos ne suorittavat vertikaalista kauttakuljetusta. Lisäksi rataverkolla olevissa multimodaalisissa terminaaleissa on 2040 loppuun mennessä pystyttävä kuljettamaan 740 metriä pitkiä junia ilman erityistä käsittelyä tai muilla keinoin mahdollistettava 740 metriä pitkien junien liikennöinnin tehokkuus. 2050 loppuun mennessä on pystyttävä käsittelemään mitä tahansa 740 metriä pitkää junaa ilman erityistä käsittelyä. Nvkvisen asetuksen vaatimuksista asetusehdotus eroaa erityisesti digitaalisiin välineisiin ja junapituuksiin liittyvien vaatimusten osalta. Vaatimus raskaan liikenteen sähkölatausinfrastruktuurin rakentamisesta ei sisälly AFIR-asetusehdotukseen eli olisi lisävaatimus siihen nähden.

Suomessa on ehdotuksen mukaan kaksi TEN-T-verkon RRT-terminaalia, kuten nykyisinkin. Kouvolan rautatie- ja maantieterminaali on ydinverkon terminaali ja Tampereen terminaali on kattavan verkon terminaali. Kyseiset terminaalit ovat keskusjärjestelyratapihoja, mutta Tampereen terminaalissa keskeinen toiminta liittyy junien järjestelyyn, ei kuljetusmuodon vaihtamiseen. Multimodaalisia rahtiterminaaleja olisivat ehdotuksen mukaan myös kaikki Suomen TEN-T-verkon meri- ja sisävesisatamat.

3.2.7 Kaupunkisolmukohdat (39–41 artiklat)

Ehdotuksessa määritellään, että kaupunkisolmukohdat koostuvat alueella sijaitsevasta TEN-T-infrastruktuurista, solmupisteistä, erityisesti multimodaalisista rautatieasemista, multimodaalisista tavaraliikenneterminaaleista, satamista ja lentoasemista sekä yhteyksistä solmupisteisiin.

Ehdotuksen mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että kaupunkiseuduilla noudatetaan AFIR-asetusta, laaditaan kestävä kaupunkiliikennän suunnitelma (*Sustainable Urban Mo-*

bility Plan, SUMP) asetuksen liitteen V mukaisesti vuoden 2025 loppuun mennessä ja toimitetaan kaupunkisolmukohtaiset tiedot vähintään kasvihuonekaasupäästöistä, ruuhkista, onnettomuuksista ja loukkaantumisista, kulkutapaosuudesta ja liikkumispalveluista, ilmanlaadusta ja melusta. Tämän jälkeen tiedot on toimitettava komissiolle vuosittain. Jäsenvaltioiden on lisäksi 2030 mennessä varmistettava, että kaupunkisolmukohdissa sekä henkilö- ja tavaraliikenteessä on mahdollista eri liikennemuotojen saumaton yhteenliittäminen ja että matkustajilla on mahdollisuus saada tietoa, kirjata, maksaa matkansa ja hakea matkansa monikanavaisilla digitaalisilla liikkumispalveluilla, ja että kaupunkisolmukohdissa kehitetään multimodaalisia matkustajaliikennekeskuksia ensimmäisen ja viimeisen kilometrin yhteyksien helpottamiseksi. Vuoden 2040 loppuun mennessä jäsenvaltioiden on varmistettava, että kaupunkisolmukohtaan tai sen läheisyyteen kehitetään vähintään yksi multimodaalinen rahtiterminaali. Jäsenvaltioilta kerättävien tietojen toimittamismenetelmästä komissio laatii täytäntöönpanosäädöksen, joka hyväksytään tarkastelumenettelyä noudattaen.

Kaupunkisolmukohtia ovat kaupungit, joiden asukasluku on yli 100 000 asukasta. Ehdotuksen mukaan kaupunkisolmukohtia olisivat Suomessa Helsinki, Turku, Tampere, Oulu, Kuopio, Jyväskylä ja Lahti eli jokaisen seitsemän kaupunkiseudun keskuskaupungit, joilla on voimassa seudun kuntien sekä niiden ja valtion välinen ja maankäyttöä, asumista ja liikennettä koskeva sopimus (MAL-sopimus). Nykyisen asetuksen mukaan kaupunkisolmukohtia ovat Suomessa Helsinki ja Turku. Nykyinen asetus sisältää kaupunkisolmukohtia koskevia vaatimuksia, joiden toteutuminen on välttämättä mahdollisuuksien mukaan varmistamaan. Asetusehdotuksen myötä kaupunkisolmukohtia koskevat vaatimukset lisääntyisivät.

Euroopan komissio julkaisi SUMP-toimintamallia koskevan ohjeistuksen 2013 ja se päivitettiin 2019. SUMP-toimintamalli keskittyy erityisesti asukkaiden ja päättäjien osallistamiseen, ylläpitämiseen ja laajaan yhteistyöhön eri julkisen ja yksityisen tahojen välillä. Toimintamalli myös korostaa kaikkien kuljetusmuotojen, -tapojen ja -palveluiden kehittämisen tarvetta huomioiden sekä henkilö- että tavaraliikenteen kuljetuksen. SUMP-toimintamallissa huomioidaan koko toiminnallinen kaupunkiseutu. Nykyisin SUMP-toimintamallin käyttöönotto perustuu vapaaehtoisuuteen. Komissio on lisäksi kehittänyt indikaattoreita kaupunkiliikenteestä.

3.3 Älykästä liikennettä ja häiriönsietokykyä koskevat säännökset (42–49 artiklat)

Liikenteen ICT-järjestelmistä säädettäisiin pitkälti nykyistä asetusta vastaavasti. Liikenteen ICT-järjestelmien (esimerkiksi ERTMS ja ITS) tulisi mahdollistaa kapasiteetti- ja liikenteenhallinta sekä tiedonvaihto liikennemuotojen sisällä ja välillä sekä häiriönsietokyvyn, turvallisuuden, ruuhkien sekä toiminta- ja ympäristösuoritteiden parantaminen ja yksinkertaistetut hallintomenettelyt. Järjestelmät on otettava käyttöön koko unionissa, jotta varmistetaan yhteentoimivat perusvalmiudet kaikissa jäsenvaltioissa. Lisäyksenä nykyiseen verrattuna artiklassa mainitaan myös multimodaalisen liikenteen eFTI-järjestelmät (*Electronic Freight Transport Information*, sähköisten kuljetustietojen tietojenvaihtojärjestelmät), EU:n liikkuvuustietoavaruus ja puitteet, jotka helpottavat yritysten välistä tiedonvaihtoa toimitusketjun läpinäkyvyyttä ja optimointia varten.

Kestävistä tavaraliikenteen palveluista säädettäisiin suurelta osin nykyistä asetusta vastaavasti. Jäsenvaltioiden on edistettävä yhteisen edun mukaisia hankkeita, jotka sekä tarjoavat tehokkaita tavaraliikennepalveluja, jotka sekä hyödyntävät TEN-T-verkon infrastruktuuria että vähentävät hiilidioksidipäästöjä ja muita kielteisiä ympäristövaikutuksia. Hankkeiden tulisi nykyistä asetusta vastaavasti edistää liikenneinfrastruktuurin kestävää käyttöä, innovatiivisten liikennepal-

velujen käyttöönottoa ja niiden edellyttämän oheisinfrakustruktuurin kehittämistä, asiaankuuluvien hallintorakenteiden luomista sekä resurssitehokkuutta. Uutena tavoitteena mainitaan yhteyksien parantaminen unionin haavoittuvimpiin ja eristyneimpiin osiin.

Uusista teknologioista ja innovaatioista säädettäisiin osin nykyistä asetusta vastaten. Asetuksessa säädetään tavoitteista, joita jäsenvaltioiden on pyrittävä erityisesti edistämään, jotta TEN-T-verkko pysyisi mukana innovatiivisessa teknologisessa kehityksessä. Tavoitteissa painotettaisiin nykyistä enemmän hiilineutraalisuutta, siirtymää nolla- ja vähäpäästöisiin liikennevälineisiin ja ratkaisuihin sekä myös esteettömän ja kattavan tiedon tarjoamista liikennevalintojen ympäristövaikutuksista. Jäsenvaltioiden olisi edistettävä myös viestintäverkkojen kehittämistä eurooppalaisilla liikennekäytävillä, jotta varmistetaan digitaalisen infrastruktuurin korkein taso ja suorituskyky sekä saavutetaan korkeammat automaatiotasot. Nykyiseen verrattuna säännöksessä korostettaisiin lisäksi enemmän multimodaalisten digitaalisten liikennepalvelujen kehittämistä ja niiden edellyttämän infrastruktuurin kehittämistä. Myös liikenneinfrastruktuurin häiriönsietokyvyn parantaminen infrastruktuurin päivittämisen ja digitaalisten, kyberturvallisten ratkaisujen avulla on nostettu säännökseen uutena tavoitteena.

Infrastruktuurin häiriönsietokyvystä säädettäisiin nykyistä laajemmin. Jäsenvaltioiden olisi infrastruktuuria suunnitellessaan parannettava liikenneinfrastruktuurin turvallisuutta ja resilienssiä ilmastonmuutokselle, luonnonvaaroille, ihmisen aiheuttamille katastrofeille sekä tahallille häiriöille, jotka vaikuttavat unionin liikennejärjestelmän toimintaan. Lisäksi säädettäisiin yhteistä etua koskevissa hankkeissa huomioon otettavista häiriönsietokykyyn liittyvistä seikoista. Yhteistä etua koskevissa hankkeissa, joita koskee YVA-vaatimus, olisi varmistettava liikenneinfrastruktuurien ilmastonmuutoksen haitallisten vaikutusten kestäminen. Ilmastokestävyyden varmistaminen olisi tehtävä ilmaston haavoittuvuuden ja riskien arvioinnin avulla sekä sisällyttämällä kasvihuonekaasupäästöjen kustannukset kustannus-hyötyanalyysiin.

Uutena asiana asetuksessa säädettäisiin, että jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle kaikista alueellaan olevista yhteistä etua koskevista hankkeista, joihin kolmannen maan luonnollinen henkilö tai kolmannen maan yritys osallistuu tai myötävaikuttaa, jotta voidaan arvioida vaikutukset unionin turvallisuuteen tai yleiseen järjestykseen. Ilmoitus olisi tehtävä viimeistään 12 kuukautta ennen lopullista päätöstä hankkeen toteuttamisesta. Jos komissio katsoo, että kolmannen maan luonnollisen henkilön tai kolmannen maan yrityksen osallistuminen tai myötävaikutus TEN-T-verkon kriittiseen infrastruktuuriin on turvallisuuden tai yleisen järjestyksen vuoksi todennäköistä, tai sillä on kyseiseen osallistumiseen tai myötävaikutukseen tai kyseessä olevaan yhteistä etua koskevaan hankkeeseen liittyviä olennaisia tietoja, se voi kolmen kuukauden kuluessa jäsenmaan ilmoituksesta antaa lausunnon jäsenvaltiolle. Jäsenvaltion on otettava komission lausunto mahdollisimman tarkasti huomioon ja annettava komissiolle selitys, jos lausuntoa ei noudateta, kolmen kuukauden kuluessa lausunnon antamisesta. Kunkin jäsenvaltion ja komission olisi perustettava yhteyspiste tämän artiklan täytäntöönpanoa varten.

Asetukseen lisättäisiin kunnossapitoa ja hankkeiden linkaarta koskeva vaatimus, jollaista ei ole nykyisessä asetuksessa. Jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että TEN-T-verkon infrastruktuuria kunnossapidetään siten, että se tarjoaa saman tasoisen palvelun ja turvallisuuden koko sen elinkaaren ajan. Jäsenvaltioiden tulisi myös varmistaa pitkän aikavälin rahoitustarpeet huomioivien kunnossapitosuunnitelmien laatiminen. Infrastruktuurin suunnittelussa tulisi ottaa huomioon koko elinkaaren aikaiset kunnossapitotarpeet ja -kustannukset.

Osin nykyistä asetusta vastaavasti liikenneinfrastruktuurin on mahdollistettava esteetön liikkuminen ja saavutettavuus kaikille käyttäjille, erityisesti haavoittuvassa asemassa oleville, mu-

kaan lukien vammaiset tai liikuntarajoitteiset henkilöt. Uutena asiana korostettaisiin lisäksi säävutettavuutta syrjäisimmillä alueilla, maaseutualueilla, saaristossa, syrjäseuduilla ja vuoristoalueilla sekä harvaan asutuilla alueilla asuville henkilöille.

3.4 Eurooppalaisten liikennekäytävien instrumentit ja horisontaaliset prioriteetit (50–54 artiklat)

Eurooppalaiset liikennekäytävät ovat väline, jolla parannetaan TEN-T-verkon osien yhteistä toteuttamista. Suomi on Pohjanmeren – Itämeren sekä Skandinavian – Välimeren nykyisten ydinverkkokäytävien jäsen ja ehdotuksen mukaisesti jatkossa vastaavien eurooppalaisten liikennekäytävien jäsen. Käytävien tarkoituksena on parantaa erityisesti rajat ylittäviä yhteyksiä ja poistaa pullonkauloja unionin sisällä. Tehokkaan multimodaalisen liikenteen ja yhteenkuuluvuuden edistämiseksi liikennekäytävät pyrkivät integroimaan eri liikennemuotoja, jotta erityisesti ympäristöystävällisimpiä liikennemuotoja, kuten rautatie-, sisävesi- ja lähimerenkulkua voitaisiin vahvistaa. Tämä on tarkennus nykyiseen asetukseen.

Kuten nykyisessäkin asetuksessa, eurooppalainen rautatieliikenteen hallintajärjestelmä (ERTMS) ja eurooppalainen merenkulkualue (nykyisin Merten moottoritiet, MoS) ovat horisontaalisia prioriteetteja TEN-T-verkon toteuttamisessa. Horisontaaliset prioriteetit varmistavat ERTMS:n oikea-aikaisen käyttöönoton ja meriyhteyksien integroinnin TEN-T-verkkoon.

Ehdotuksen 51 artiklan mukaan komissio nimeää yhteisymmärryksessä jäsenvaltioiden kanssa Euroopan parlamenttia ja neuvostoa kuultuaan kunkin käytävän ja kunkin horisontaalisen prioriteetin osalta yhden eurooppalaisen koordinaattorin enintään neljäksi vuodeksi kerrallaan, jotta liikennekäytävien, ERTMS:n ja eurooppalaisen merenkulkualueen koordinoitua täytäntöönpanoa voitaisiin parantaa. Koordinaattori toimii komission edustajana. Tämä vastaa nykyistä asetusta.

Koordinaattorin tehtävänä on tukea eurooppalaisen liikennekäytävän tai horisontaalisen prioriteetin toteuttamista ja laatia yhdessä jäsenvaltioiden kanssa sitä koskeva työsuunnitelma. Lisäksi koordinaattori raportoi liikennekäytävän tai horisontaalisen prioriteetin kehittämiseen liittyvistä havaitsemistaan vaikeuksista sekä esittää näkemyksensä ratkaisujen löytämiseksi. Koordinaattori laatii vuosittain katsauksen tilanteesta. Tämä vastaa nykyistä asetusta.

Eurooppalaiset koordinaattorit tekevät yhteistyötä rautateiden rahtihallinnon kanssa tunnistaakseen ja priorisoidakseen rahtiliikenteen investointitarpeita eurooppalaisten liikennekäytävien rautateiden tavaralinjoilla, seuraavat liikennekäytävien rautateiden tavaraliikennelinjojen tavaraliikenteen hallinnollisia, toiminnallisia ja yhteentoimivuutta koskevia näkökohtia ja rautateiden tavaraliikennepalvelujen suorituskykyä läheisessä yhteistyössä rautateiden tavaraliikenteen hallinnon kanssa. He kartoittavat ja priorisoivat liikennekäytävien rautateiden henkilöliikenteen investointitarpeita sekä seuraavat liikennekäytävien rautateiden henkilöliikenteen hallinnollisia, toiminnallisia ja yhteentoimivuuteen liittyviä näkökohtia. Tämä on uusi tehtävä koordinaattoreille.

Asetusehdotuksen mukaan komissio pyytää koordinaattorilta lausunnon CEF-hakemuksista liikennekäytäviä tai horisontaalisia painopisteitä koskien, jotta koordinaattori voi tarkistaa ovatko jäsenvaltioiden CEF-hanke-ehdotukset työsuunnitelman painopisteiden mukaisia. Tämä on CEF-asetuksen myötä ehdotettava laajennus verrattuna nykyiseen TEN-T-asetukseen.

Kutakin koordinaattoria avustaa sihteeristö ja foorumi, käytävien osalta käytäväfoorumi ja horisontaalisia prioriteettien osalta neuvoo-antava foorumi. Koordinaattori toimii foorumin pu-

heenjohtajana. Jäsenvaltiot sopivat käytäväfoorumin jäsenyydestä ja varmistavat rautateiden tavaraliikenteen hallinnon edustuksen. Jäsenvaltiot ja tarvittaessa asianomaisten alojen edustajat voivat osallistua neuvoa-antavan foorumin kokouksiin. Jäsenvaltioiden on nimettävä ERTMS:lle kansallinen koordinaattori ERTMS:n neuvoa-antavaan foorumiin. Jäsenvaltioiden suostumuksella koordinaattori voi perustaa erillisiä työryhmiä. Koordinaattori tekee tarvittaessa yhteistyötä ja koordinoi rahtihallinnon kanssa työryhmien toimintaa päällekkäisen työn välttämiseksi, mikä on lisäys rahtikäytäväasetuksesta. Jäsenvaltiot tekevät yhteistyötä koordinaattorin kanssa, osallistuvat foorumeihin ja antavat koordinaattorille tämän tehtävien suorittamiseksi tarvittavat tiedot.

Koordinaattori voi kuulla alueellisia ja paikallisia viranomaisia ja sidosryhmiä työsuunnitelmasta ja sen toimeenpanosta. Lisäksi ERTMS:stä vastaava koordinaattori tekee tiivistä yhteistyötä EU:n rautatieviraston ja Euroopan rautatiet -yhteisyrityksen kanssa ja eurooppalaisen merenkulkualueen koordinaattori Euroopan meriturvallisuusviraston kanssa. Tämä on täsmennys nykyiseen asetukseen.

Kunkin liikennekäytävän ja horisontaalisen prioriteetin koordinaattorin on laadittava kahden vuoden kuluessa asetuksen voimaantulosta työsuunnitelma sekä päivitettävä se neljän vuoden välein. Nykyiseen asetukseen verrattuna määräaika on pidennetty vuodesta kahteen vuoteen suunnitelman esittämisen osalta ja aikataulua on väljennetty raportoinnin osalta. Työsuunnitelmassa tulee esittää yksityiskohtainen analyysi käytävän tai horisontaalisen prioriteetin toteutuksen tilasta, asetuksen vaatimusten noudattamisesta sekä tulevan kehittämisen painopisteistä. Työsuunnitelma on laadittava tiiviissä yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa ja siinä on kuultava käytäväfoorumeita ja rautateiden tavaraliikenteen hallintoa tai horisontaalisten painopisteiden neuvoa-antavaa foorumeita. Jäsenvaltioiden on hyväksyttävä eurooppalaisten liikennekäytävien työsuunnitelma. Komissio toimittaa työsuunnitelman tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle. Koordinaattori ottaa työsuunnitelmaa laatiessaan huomioon rahtikäytäväasetuksen 9 artiklassa tarkoitetun toimeenpanosuunnitelman.

Liikennekäytävän työsuunnitelmassa on esitettävä yksityiskohtainen analyysi käytävän toteutuksen tilasta. Koordinaattori tekee yhteistyötä rahtikäytävän hallinnon kanssa investointien analysoimiseksi ja suunnitelman laatimiseksi rautatierahdin osalta. Työsuunnitelmaa koskevia vaatimuksia on täydennetty eräillä nykyisin rahtikäytäväasetukseen sisältyvillä vaatimuksilla. Uutta on lisäksi, että työsuunnitelmassa tulee tunnistaa kaupunkiseutujen toimenpiteet, joilla on merkitystä käytävän tehokkaan toiminnan ja TEN-T-verkon tavoitteiden saavuttamisen kannalta.

Koordinaattori tukee jäsenvaltioita työsuunnitelman toimeenpanossa erityisesti kansallisen suunnittelun painopisteiden asettamisessa tunnistamalla täytäntöönpano-ongelmia ja -pullonkauloja. Koordinaattori tukee jäsenvaltiota liikennekäytävien tai horisontaalisen prioriteetin toteuttamiseksi arvioitujen hanke- ja investointisuunnitelmien osalta, niihin liittyvien kustannusten ja toteutusaikataulun osalta sekä rajat ylittävissä infrastruktuurihankkeissa rakentamista ja hallinnointia varten luotavan yhteisen toimenpide-elimien perustamisessa. Tämä on laajennus nykyiseen asetukseen verrattuna.

Komissio hyväksyy koordinaattoreiden ensimmäisen työsuunnitelman pohjalta täytäntöönpanosäädöksen kunkin liikennekäytävän työsuunnitelmaa ja kahta horisontaalista prioriteettia varten. Täytäntöönpanosäädöksessä vahvistetaan infrastruktuuri- ja investointisuunnittelun sekä rahoituksen painopisteet. Komissio voi antaa täytäntöönpanosäädöksiä myös eurooppalaisen liikennekäytävän tiettyjen osien täytäntöön panemiseksi, erityisesti monimutkaisten rajat ylittävien osuuksien tai liikennekäytävän tiettyjen väylävaatimusten tai horisontaalisten painopisteiden

den täytäntöön panemiseksi. Täytäntöönpanosäädökset hyväksytään tarkastelumenettelyä noudattaen. Komissio muuttaa täytäntöönpanosäädöksiä samaa menettelyä noudattaen aina, kun koordinaattori tarkistaa työsuunnitelmaa, tai ottaa huomioon kansallisen ohjelman edistymisen, viivästymisen tai päivittämisen. Ennen täytäntöönpanosäädöksessä säädettyjen toimenpiteiden täysimääräistä täytäntöönpanoa asianomaisten jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle vuosittain kertomus saavutetusta edistyksestä ja ilmoitettava erityisesti kansallisessa talousarviosuunnitelmassa tehdyt rahoitussitoumukset. Kansallista talousarviota koskeva velvoite on muutos nykyiseen asetukseen verrattuna.

3.5 Yhteiset säännökset (55–67 artiklat)

Nvkivistä asetusta vastaavasti jäsenvaltioiden olisi raportoitava komissiolle säännöllisesti yhteisen edun mukaisten hankkeiden toteutuksen etenemisestä ja tätä varten tehdyistä investoinneista. Tähän sisältyvä tietojen toimittaminen vuosittain mahdollisimman pitkälti TEN-T-verkkoa koskevan interaktiivisen maantieteellisen ja teknisen tietojärjestelmän (TENtec) välityksellä. Komissio varmistaa, että TENtec mahdollistaa automaattisen tietojenvaihdon kansallisten järjestelmien ja muiden asiaan liittyvien unionin sovellusten ja tietolähteiden kanssa. Uutena vaatimuksena jäsenvaltioiden on varmistettava TENtec-tietojärjestelmän tietojen laatu, täydellisyys ja yhdenmukaisuus. Kansallisten järjestelmien ja tietolähteiden on mahdollistettava automaattinen tietojenvaihto TENtecin kanssa.

Komissio voisi päivittää TEN-T-verkkoa delegoiduilla säädöksillä. Komissio voi sisällyttää kattavalle verkolle tai poistaa siitä merisatamia, sisämaasatamia, lentokenttiä ja kaupunkisolmu-kohtia perustuen asetuksessa säädettyihin määrällisiin raja-arvoihin ja Eurostatin julkaisemiin viimeisimpiin tilastotietoihin. Multimodaaleita rahtiterminaaleja koskevat päivitykset tehtäisiin jäsenvaltioiden asetusehdotuksen mukaisesti laatimien toimintasuunnitelmien perusteella. Maantie-, rautatie- ja sisävesi-infrastruktuuria koskevat kartat voidaan mukauttaa tiukasti rajatulla tavalla siten, että otetaan huomioon verkon toteuttamisessa saavutettu edistys. Maanteitä ja ratoja koskevien päivitysten tulee perustua jäsenvaltioilta saatavaan tietoon.

Ehdotus sisältää uuden sääntelyn kansallisten suunnitelmien yhteensovittamisesta unionin liikennepolitiikan kanssa ja kansallisten suunnitelmien luonnosten ilmoittamisesta komissiolle ennen niiden hyväksymistä. Jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että kansalliset liikenne- ja investointisuunnitelmat ovat yhdenmukaisia unionin liikennepolitiikan, TEN-T-asetuksen painopisteiden ja määräaikojen sekä liikennekäytävien ja horisontaalisten painopisteiden työsuunnitelmien ja niitä koskevien täytäntöönpanosäädösten kanssa. Kansallisiin investointisuunnitelmiin olisi sisällytettävä kaikki yhteisen edun hankkeet ja niihin liittyvät investoinnit, joita tarvitaan verkon loppuun saattamiseen aioissa. Jäsenvaltioiden olisi ilmoitettava komissiolle kansallisten suunnitelmien ja ohjelmien luonnokset vähintään 12 kuukautta ennen suunnitelmien ja ohjelmien hyväksymistä. Komissio voisi antaa lausunnon kuuden kuukauden kuluessa jäsenvaltion ilmoituksen tekemisestä. Jäsenvaltioiden olisi ilmoitettava komissiolle viimeistään kahden kuukauden kuluttua lausunnon tiedoksisaannista toimenpiteistä, joihin ne ovat ryhtyneet lausunnossa esitettyjen suositusten noudattamiseksi.

Komissio tekee vuoden 2033 loppuun mennessä ydinverkon toteutuksesta arvioinnin sekä laajennetun ydinverkon ja kattavan verkon täytäntöönpanon arvioinnin, jossa arvioidaan asetuksen noudattamista, täytäntöönpanon edistymistä, henkilö- ja tavaraliikennevirtojen muutoksia, kansallisten väyläinvestointien kehitystä ja asetuksen muutostarpeita. Arvioinnit tehdään eurooppalaisten koordinaattoreiden avustuksella jäsenvaltioita tarvittaessa kuullen. Komissio arvioi, noudattaako laajennettu ydinverkko ja kattava verkko todennäköisesti asetuksen vaatimuksia 2040 ja 2050 määräaikoihin mennessä, ottaen kuitenkin huomioon unionin ja jäsenvaltioiden talous- ja rahoitustilanteen. Lisäksi komissio arvioi jäsenvaltioita kuullen, tulisiko laajennettua

ydinverkkoa ja kattavaa verkkoa muuttaa liikennevirtojen ja kansallisen investointisuunnittelun kehityksen huomioon ottamiseksi.

Mikäli TEN-T-verkon toimeenpano viivästyy merkittävästi, komissio voi pyytää asianomaista jäsenvaltiota perustelemaan viivästyksen. Jäsenvaltion on ilmoitettava syyt viivästyksen kolmen kuukauden kuluessa. Saadun vastauksen perusteella komissio kuulee asianomaista jäsenvaltiota viivästyksen aiheuttaneen ongelman ratkaisemiseksi. Jos viive koskee eurooppalaista liikennekäytävää, eurooppalaisen koordinaattorin on oltava mukana ongelman ratkaisemisessa. Komissio voi myös tehdä asianomaiselle jäsenvaltiolle osoitetun päätöksen, jossa todetaan, että merkittävä viivästys työn aloittamisessa tai suorittamisessa johtuu jäsenvaltiosta ilman objektiivista perustetta. Komissio antaa jäsenvaltiolle tällöin kuusi kuukautta huomattavan viivästyksen poistamiseksi. Jos viivästys koskee unionin varoista tuettavaa hanketta, voidaan avustuksen määrän alentaminen ja/tai avustussopimuksen muuttaminen tai purkaminen aloittaa niitä koskevien sääntöjen mukaisesti.

Luvussa VI säädetään lisäksi julkisen ja yksityisten sidosryhmien osallistumisesta, siirretyn säädösvallan käyttämisestä, täytäntöönpanoasetusten antamisesta noudettavasta komiteamenettelystä (tarkastelumenettely) ja saarivaltioiden ja syrjäisimpien alueiden vapauttamisesta rautateitä koskevista vaatimuksista.

3.6 CEF-asetuksen ja rahtikäytäväasetuksen ehdotettavat muutokset

CEF-asetuksen liitteestä poistettaisiin ydinverkkokäytävien määrittely. Eurooppalaiset liikennekäytävät vahvistettaisiin jatkossa TEN-T-asetuksen liitteessä III.

Ehdotuksen 65 artiklassa esitetään muutoksia rahtikäytäväasetukseen. Rahtikäytäväasetukseen ehdotettava tärkein muutos on ottaa käyttöön uusi käsite eurooppalaiset liikennekäytävät, joka käsittäisi nykyiset rahtikäytäväasetuksen mukaiset tavaraliikennekäytävät ja ydinverkkokäytävät.

Rahtikäytäväasetuksen määritelmiin ehdotetaan muutoksia tavaraliikennekäytävän ja täytäntöönpanosuunnitelman osalta sekä lisäämällä eurooppalaisen koordinaattorin määritelmä viittaamalla TEN-T-asetukseen.

Tavaraliikennekäytävät olisivat jatkossa TEN-T-asetuksessa määritellyt eurooppalaisten liikennekäytävien mukaiset rautatiet. Nykyisin tavaraliikennekäytävät ovat jäsenvaltioita TEN-T-verkolla yhdistäviä rautateiden osuuksia, jotka on jäsenvaltioiden ehdotuksesta määritelty tavaraliikennekäytäviksi. Nykyisen asetuksen nojalla Suomi ei ole ollut velvoitettu osallistumaan tavaraliikennekäytävän perustamiseen, koska Suomen rataverkon raideleveys eroaa unionin pääasiallisen rataverkon raideleveydestä. Jatkossa myös Suomessa olisi ehdotuksen mukaan rahtikäytäväasetuksen mukaisia tavaraliikennekäytäviä ja rahtikäytäväasetus tulisi Suomessa sovellettavaksi. Tavaraliikennekäytävät olisivat Suomessa samat kuin nykyiset rautateiden ydinverkkokäytävät.

Rahtikäytäväasetuksen 3 artiklaa ehdotetaan muutettavaksi siten, että siinä säädettäisiin ensimmäisten tavaraliikennekäytävien määrittämisen sijaan tavaraliikennekäytävien organisoinnista, hallinnoinnista, investointisuunnittelusta, rautatieinfrastruktuurin kapasiteetin jakamisesta ja liikenteenohjauksesta. Jäsenvaltioiden ja kyseisestä tavaraliikennekäytävän osasta vastuullisten infrastruktuurin haltijoiden tulisi 12 kuukauden määräajassa uuden TEN-T-asetuksen voimaantuloa tai eurooppalaisen liikennekäytävän määritelmän muuttamisesta lukien ottaa muutokset huomioon tavaraliikennekäytävän organisoinnissa ja hallinnoinnissa.

Rahtikäytäväasetuksen artiklat 4, 5, 6 ja 7, joissa säädetään muista tavaraliikennekäytäviä koskevista vaatimuksista, tavaraliikennekäytävien valinnasta ja muuttamisesta sekä sovittelusta, ehdotetaan kumottaviksi. Voimassaolevassa rahtikäytäväasetuksessa säädetään muun muassa, että jäsenvaltio ei ole velvoitettu osallistumaan tavaraliikennekäytävän perustamiseen, jos sen rataverkon raideleveys eroaa unionin pääasiallisen rataverkon raideleveydestä. Uuden ehdotuksen myötä tämä mahdollisuus poistuisi, koska tavaraliikenteen liikennekäytävät yhdistetään eurooppalaisiksi liikennekäytäviksi.

Rahtikäytäväasetuksen 8 artiklaan (tavaraliikennekäytävien hallinnointi) ehdotetaan pääasiassa tehtäväksi vähäisiä muutoksia, jotka koskevat johtokunnan ja hallintoneuvoston toimintaa. Lisäksi 8 artiklaan lisättäisiin uusi 10 kohta, jonka mukaan johtokunta ja hallintoneuvosto tekevät yhteistyötä eurooppalaisen koordinaattorin kanssa rahtiliikenteen kehittämiseksi kyseisellä liikennekäytävällä.

Rahtikäytäväasetuksen 9 artiklassa säädettäisiin jatkossa täytäntöönpanosuunnitelman laatimisesta, siinä sovellettavasta menettelystä, suunnitelman sisällöstä ja tavaraliikennekäytävälle asetettavista tavoitteista. Hallintoneuvoston tulisi laatia täytäntöönpanosuunnitelma vähintään kuusi kuukautta ennen tavaraliikennekäytävän toiminnan alkamista ja johtokunta hyväksyisi suunnitelman. Hallintoneuvoston tulisi säännöllisesti, vähintään joka neljäs vuosi, päivittää täytäntöönpanosuunnitelma sekä laatia ja päivittää liikennemarkkinoita koskeva tutkimus, joka käsittelee havaittuja ja odotettavissa olevia muutoksia rahti- ja matkustajaliikenteessä kyseisellä tavaraliikennekäytävällä.

Investointisuunnittelua koskevan voimassaolevan rahtikäytäväasetuksen 11 artiklan mukaan hallintoneuvosto laatii investointisuunnitelman suunnitelluista keskipitkän ja pitkän aikavälin investoinneista tavaraliikennekäytävän infrastruktuuriin, ja tarkistaa sitä määräajoin sekä toimittaa sen johtokunnalle hyväksyttäväksi. Ehdotetun 11 artiklan mukaan johtokunta ja hallintoneuvosto tekevät yhteistyötä eurooppalaisen koordinaattorin kanssa liittyen infrastruktuuria ja investointeja koskeviin tarpeisiin, ja tukevat TEN-T-asetusehdotuksessa tarkoitetun työohjelman laatimista. Yhteistyössä ja suunnittelussa tulisi ottaa erityisesti huomioon tavaraliikenteen kapasiteettitarpeet, olennaiset TEN-T-infrastruktuurivaatimukset sekä tarve kohdennetuille investoinneille.

Rahtikäytäväasetuksen palvelun laatua tavaraliikennekäytävällä koskevien säännösten (19 artikla), täytäntöönpanon seurannan (22 artikla) ja komission kertomuksen osalta (23 artikla) ehdotetaan vähäisiä muutoksia. Rahtikäytäväasetuksen liite, joka sisältää luettelon ensimmäisistä tavaraliikennekäytävistä, ehdotetaan kumottavaksi.

4 Ehdotuksen oikeusperusta ja suhde suhteellisuus- ja toissijaisuusperiaatteisiin

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 4 artiklan nojalla EU:lla on liikenteen ja Euroopan laajuisten verkkojen alalla jaettu toimivalta. Ehdotuksen oikeusperustan muodostaa SEUT XVI osaston 172 artikla, jonka mukaan vahvistetaan suuntaviivat Euroopan laajuisten verkkojen perustamisesta ja kehittämisestä liikenne-, tele- ja energiainfrastruktuurien alalla. Ehdotus käsitellään tavallisessa lainsäädäntömenettelyssä, jossa Euroopan parlamentti ja neuvosto hyväksyvät yhdessä asetuksen. Ehdotuksen hyväksymisestä neuvostossa päätetään määränemmistöllä. Valtioneuvoston näkemyksen mukaan oikeusperusta on asianmukainen.

Euroopan unionista tehdyn sopimuksen (SEU) 5 artiklan 3 kohdassa säädetyn toissijaisuusperiaatteen mukaisesti jaettuun toimivaltaan kuuluvia toimia on toteutettava EU:n tasolla vain, jos jäsenvaltiot eivät voi yksin saavuttaa suunniteltuja tavoitteita riittävällä tavalla, vaan ne voidaan

ehdotetun toiminnan laajuuden ja vaikutusten vuoksi saavuttaa paremmin EU:n tasolla. Ehdotuksessa määritellään TEN-T-verkko ja asetetaan sitä koskevia infrastruktuurivaatimuksia sekä esitetään hallintoa, raportointia ja toimenpiteiden koordinoitua koskevia säännöksiä. TEN-T-verkko toimii myös monen muun liikennettä ja infrastruktuuria koskevan EU-sääntelyn pohjana. Euroopan laajuisten verkkojen tavoitteena on mahdollistaa unionin kansalaisten, taloudellisten toimijoiden ja alueyhteisöjen täysimääräisen hyödyn alueesta, jolla ei ole sisäisiä rajoja. TEN-T-politiikka on siten jäsenvaltioiden rajat ylittävää politiikkaa, jota jäsenvaltiot eivät yksin voisi toteuttaa. Komissio on katsonut, että ehdotuksessa esitettävistä tavoitteista ei saavutettaisi EU:n jäsenvaltioiden kansallisilla toimilla, ja että TEN-T-politiikalla ja -verkolla on selkeä ja laajalti tunnustettu lisäarvo. Komissio katsoo tämän koskevan myös kaupunkisolmukohtia. Niiden rooli TEN-T-verkolla on komission mukaan paikallistasoa laajempi, sillä liikenne TEN-T-verkoilla alkaa ja/tai päättyy tai kulkee niiden kautta, mikä edellyttää hyvää koordinaatiota eri tasojen välillä pullonkaulojen välttämiseksi. Kaupunkiliikenne kuitenkin on ja pysyy pääosin jäsenvaltioiden paikallisviranomaisten vastuulla, ja EU:n toimien tulisi rajoittua kaupunkiliikenteeseen, joka kytkeytyy alueiden väliseen ja kansainväliseen liikenteeseen.

SEU 5 artiklan 4 kohdan mukaan unionin toiminnan sisältö ja muoto eivät kuitenkaan saa ylittää sitä, mikä on tarpeen perussopimusten tavoitteiden saavuttamiseksi. Komission mukaan ehdotus on suhteellisuusperiaatteen mukainen. Ehdotus kannustaa siirtämään liikennemäärät kestävämpiin kulkumuotoihin, jotka ovat tarpeen vuoden 2030 ilmastotavoitteen ja vuotta 2050 koskevan ilmastoneutraaliustavoitteen saavuttamiseksi. Ehdotuksen tavoitteena on luoda johdonmukainen politiikkakehitys ja yhtenäinen, laadukas liikenneverkko muiden sektoripolitiikkojen pohjaksi niiden tavoitteiden saavuttamiseksi. Niiden tarkoituksena on välttää suhteettomat vaikutukset viranomaisiin, infrastruktuurin ylläpitäjiin ja liikkumispalvelujen tarjoajiin erityisesti tukeutumalla ja kehittämällä vakiintunutta hallintojärjestelmää. Valtioneuvosto katsoo, että ehdotus on toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteiden mukainen.

Asetusehdotus sisältää valtuutukset komissiolle antaa delegoituja säädöksiä koskien TEN-T-verkon (56 artikla) ja eurooppalaisten liikennekäytävien (11 artikla 3 kohta) päivittämistä. Valtuudet vastaavat nykyisessä TEN-T-asetuksessa ja CEF-asetuksessa säädetyistä valtuuksista. Toimivallan antaminen komissiolle delegoitujen säädösten antamiseen verkon ja käytävien päivittämiseksi on asianmukaista. Valtuutusten rajaus on valtioneuvoston näkemyksen mukaan riittävän täsmällinen ja tarkkarajainen.

Asetusehdotus sisältää valtuutukset komissiolle antaa täytäntöönpanosäädöksiä 22, 40 ja 54 artiklojen perusteella noudattaen komission täytäntöönpanovallan käyttöä koskevassa asetuksessa (182/2011) tarkoitettua tarkastelumenettelyä, jossa jäsenvaltioiden edustajista koostuvan komitean lausunto vaikuttaa komission toimintamahdollisuuksiin. Jos komitean lausunto on kielteinen, komissio ei voi hyväksyä ehdotusta. Komissiolle siirrettäisiin valtuus täytäntöönpanosäädösten antamiseen lisäksi koskien infrastruktuurivaatimuksista jäsenvaltioille myönnettäviä poikkeuksia ja vaatimusta jäsenvaltioille perustaa koordinoiva taho yhteisen edun mukaisten rajat ylittävien infrastruktuurihankkeiden rakentamista ja hallinnointia varten. Näiden säädösten antamiseen sovellettavasta menettelystä ei ehdotuksessa ole säännöksiä, joten komissiolle siirrettäisiin toimivalta toteuttaa mainittuja täytäntöönpanotoimenpiteitä itsenäisesti ilman jäsenvaltioiden valvontaa. Valtioneuvosto katsoo, että valtuutusten rajaus on riittävän täsmällinen ja tarkkarajainen.

5 Ehdotuksen vaikutukset

5.1 Ehdotuksen vaikutukset EU:n tasolla

Euroopan komissio on arvioinut ehdotuksen vaikutuksia EU:n tasolla. Euroopan komissio arvioi ehdotusta valmistellessaan kolmen vaihtoehdon vaikutuksia.

Seuraavassa on kuvattu vaikutuksia ehdotusta lähimpänä olleen vaihtoehdon mukaisesti. Arvioinnin mukaan ehdotus tuo merkittäviä taloudellisia hyötyjä. Tarvittavien investointien lisäkustannukset kaikkien toimenpiteiden toteuttamiseen verrattuna nykyisen asetuksen vaatimusten toteuttamiseen arvioidaan olevan noin 250 miljardia euroa. Ehdotuksen myötä jäsenvaltioiden bruttokansantuotteen arvioidaan kasvavan 0,5 % vuoteen 2030, 1,3 % vuoteen 2040 ja 2,4 % vuoteen 2050 mennessä. TEN-T-verkkoa toteuttavilla hankkeilla on myös positiivisia vaikutuksia työllisyyteen. Hallintokulujen komissio arvioi lisääntyvän vuoteen 2050 mennessä yhteensä noin 25 miljardilla eurolla, josta jäsenvaltioiden osuus on noin 10 miljardilla eurolla.

Komissio arvioi ehdotuksen onnistuvan hyvin tavara- ja henkilöliikenteen siirtämisessä kestävämpiin kulkumuotoihin ja rautatieliikenteen ennustetaan kasvavan. Sisävesi- ja meriliikenteen kulkutapaosuus pysyy vakaana. Komissio arvioi ehdotuksen vähentävän CO₂-päästöjä 0,3 % kattavalla verkolla ja 0,4 % ydinverkolla vuoteen 2050 mennessä ja vähentävän ilmansaasteita. Ehdotus parantaa liikenneturvallisuutta ja vahvistaa kaikkien käyttäjien saavutettavuutta. Asetus myös parantaa TEN-T-politiikan toimivuutta tehostamalla ja selkeyttämällä sääntelyä.

5.2 Vaikutukset lainsäädäntöön

Ehdotuksella ei arvioida olevan merkittäviä suoria vaikutuksia kansalliseen lainsäädäntöön. Asetus on suoraan sovellettavaa oikeutta unionin jäsenvaltioissa. Maanteitä, ratoja ja vesiväyliä koskevat vaatimukset kansallisessa lainsäädännössä ovat pääosin yleisellä tasolla eikä teknisistä vaatimuksista ei ole juuri erillistä lainsäädäntöä, jota asetuksen antamisen myötä olisi tarpeen muuttaa tai kumota. Myöskään solmukohtia koskevat vaatimukset eivät ole ristiriidassa tai päällekkäisiä kansallisen lainsäädännön kanssa.

Asetusehdotuksen mukaisen yhteispisteen perustaminen koskien kolmansien maiden osallistumista ja myötävaikuttamista yhteisen edun hankkeisiin vaatisi kansallista lainsäädäntöä toimivaltaisen viranomaisen määrittämiseksi. Niin ikään kaupunkisolmukohtia koskevien vaatimusten määrittäminen kuntien tehtäväksi sekä kansallisten liikenneverkkojen ja TENtec-järjestelmän välisen tiedonvaihdon automatisointi voivat vaatia kansallista lainsäädäntöä.

Huomionarvoista on, että liikenteen infrastruktuuriin liittyvässä EU-sääntelyssä TEN-T-verkkoa koskeva asetus on pääsääntöisesti soveltamisalan lähtökohtana. Muutokset TEN-T-verkoon vaikuttavat siten suoraan usean muun EU-säädöksen soveltamisalaan.

TEN-T-asetus on tarpeen huomioida, mikäli liikenne- ja viestintäministeriön asetusta maanteiden ja ratojen pääväylistä ja niiden palvelutasosta (933/2018, jäljempänä *pääväyläasetus*) uudistetaan.

5.3 Taloudelliset vaikutukset

5.3.1 Vaikutukset väylänpitoon ja julkiseen talouteen

Asetusehdotus toisi uusia vaatimuksia väyläverkon kehittämiseen ja lisäisi julkisia menoja etenkin, jos ehdotuksen maanteitä ja rataverkkoa koskevat vaatimukset toteutettaisiin täysimääräisesti ilman poikkeusten hakemista tai ilman, että huomioidaan rataverkkoa koskevan erillään olevan verkon poikkeusta. Ellei julkisia menoja lisättäisi, aiheuttaisi ehdotus rahoituksen uudelleenkohdistamistarpeita. On huomattava, että ehdotetun asetuksen vaatimukset ja niistä johtuvat

kustannukset on tarkoitus ulottua useammalle vuosikymmenelle. EU:n monivuotinen rahoituskehys ulottuu vuoteen 2027 saakka ja kansallinen kehysjärjestelmä on nelivuotinen.

Asetusehdotuksen maanteitä ja ratoja koskevat laatuvaatimukset ovat tiukempia kuin nykyiset pääväyläasetuksen mukaiset palvelusvaatimukset. Ehdotuksessa kuitenkin mahdollistetaan poikkeusten hakeminen vaatimusten täyttämistä tietyin edellytyksin, minkä ansiosta julkisten menojen lisäystä voidaan hallita niin erikseen päätettäessä. Suomen olisi mahdollista esimerkiksi hakea maanteiden vaatimusten osalta poikkeusta soveltuviissa tapauksissa sillä perusteella, että liikennemäärä tietyllä tieosuudella ei ylitä 10 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Ehdotus ei vaikuta suoraan väyläverkon kunnossapitoon muutoin kuin asettamalla vaatimuksen TEN-T-verkon infrastruktuurin kunnossapidosta siten, että se tarjoaa saman tasoisen palvelun ja turvallisuuden koko elinkaaren ajan. Tämä sekä vaadittavat kehittämisinvestoinnit saattavat edellyttää myös kunnossapidon toimenpiteitä. Uuden infrastruktuurin kehittäminen lisää pidemmällä aikavälillä myös kunnossapidon kustannuksia.

Rautateitä koskevilla vaatimuksilla olisi merkittävä vaikutus väylänpitoon ja julkisiin menoihin, koska asetusehdotuksen vaatimukset ovat pääväyläasetuksen palvelusvaatimuksia huomattavasti tiukemmat. Pääosa asetusehdotuksen rautateitä koskevista vaatimuksista ei kuitenkaan koskisi erillään olevia verkkoja, joita ovat sellaiset jäsenvaltion rautatieverkot tai sen osat, jonka raideleveys poikkeaa eurooppalaisten vaatimusten mukaisesta raideleveydestä, mistä syystä tietyt mittavat investoinnit infrastruktuuriin eivät sen osalta ole taloudellisen kustannus-hyötysuhteensa puolesta perusteltavissa tuon verkon erityisominaisuuksien eli maantieteellisen erillisyyden tai syrjäisen sijainnin vuoksi. Vaikka Suomen rataverkon raideleveys poikkeaa asetuksen mukaisesta eurooppalaisesta raideleveydestä, ei Suomen rataverkkoon ole nykyisin sovellettu erillään olevan verkon poikkeusta. Jos Suomen rataverkolla jatkossa huomioitaisiin erillään olevan verkon poikkeusmahdollisuus, voisi myös CEF-rahoituksen hakeminen Suomen rataverkon hankkeille mahdollisesti vaikeutua. Seuraavaksi arvioidaan siksi uusien vaatimusten vaikutuksia huomioimatta mainittua poikkeusmahdollisuutta.

Valtion näkökulmasta haasteellisimmat vaatimukset liittyvät henkilöliikenteen ratojen nopeustasoihin. Henkilöliikenteen nopeusvaatimuksen 160 km/h toteuttaminen Suomen koko ydinverkolla edellyttäisi miljardiluokan investointeja. Rautateiden ydinverkolla parhaillaan parannettavalle Kotka-Kouvola/Hamina –radalle ei ole suunniteltu asetusehdotuksessa vaadittavaa tasoa. Nopeudet tulevat olemaan edelleen 100–120 km/h. Rataosalla on paljon pysähdyksiä henkilöliikennepaikoilla. Oulu-Laurila-välillä vaatimus vaatisi merkittäviä kehittämistoimenpiteitä ja Laurila-Tornio/Haaparanta-välillä on maankäyttöisiä rajoitteita, joiden takia nopeustasoa on lähes mahdoton saavuttaa. Muualla ydinverkolla on pistemäisiä kohteita, joissa asetusehdotuksen vaatimustaso ei täyty.

Ydinverkolla on osuuksia, joilla 160 km/h nopeustaso ei ole mahdollinen esimerkiksi maankäyttöisten rajoitteiden vuoksi. Pääradalla Helsinki–Tampere-välillä nopeustaso on pääosin 200 km/h, samoin Lielähti–Seinäjoki-välillä. Pääradalla tiiviissä yhdyskuntarakenteessa kulkevalla Tampere-Lielähti -välillä (6 km) nopeustaso on 40–120 km/h. Kohteen lisäraiteen (kolmas raide, 76 milj. euroa) suunnitelmissa ei ole mukana nopeustason nostoa. Seinäjoki–Oulu-välin nopeustaso on pääosin 160–200 km/h. Osalla rataa on pysyviä alempia nopeusrajoituksia mm. geometriasta, ratapihoista ja silloista johtuen. Lielähti-Seinäjoki- ja Ylivieska-Oulu-välien kaksoisraiteen kustannukset olisivat arviolta 1,3 mrd. euroa.

Oulu-Laurila -rataosan suurin sallittu nopeus on 140 km/h. Nykyinen raidegeometria sekä radan rakenteiden kunto rajoittaa joissakin kohteissa nopeuden tätä alemmaksi. Rataosalla tarvittavan peruskorjauksen ja tulevan nopeudennoston kustannusarvio olisi yhteensä noin 370 milj. euroa.

Hanke ei sisälly väyläverkon investointiohjelmaan vuosille 2022-2029. Laurila–Tornio–Haaparanta välillä nopeudet vaihtelevat välillä 50–120 km/h. Rajalla on maankäytöllisesti liki mahdollonta poistaa geometrian tuomia rajoitteita.

Turku–Helsinki -välillä nopeustaso vaihtelee pääosin 120-160 km/h välillä. Osalla rataa on pysyviä alempia nopeusrajoituksia mm. radan geometriasta ja kunnosta johtuen. Espoon kaupunkiradan (Leppävaara-Kauklahti) mitoitusnopeutena on 120 km/h, koska rata sijaitsee tiiviissä yhdyskuntarakenteessa.

Keravalta Luumäelle nopeustaso on pääosin 200 km/h. Luumäki-Vainikkala-välillä suurin sallittu henkilöliikenteen nopeus on 140 km/h. Väyläverkon investointiohjelma vuosille 2022-2029 sisältää hankkeen nopeuden nostamiseksi tasoon 180 km/h (37,6 milj. euroa).

Asetusehdotus edellyttäisi kahden puuttuvan ratayhteyden rakentamista. Kustannuksiltaan ja myös maankäyttövaikutuksiltaan merkittävämpi niistä olisi ratayhteys Turun lentoasemalle. Sellaista ei ole suunnitelmassa. Turun lentoasemalla on ollut vuosina 2017-2019 keskimäärin noin 400 000 matkustajaa (joka on vain murto-osa Helsinki-Vantaan lentoaseman matkustajamääristä). Lisäksi Inkoon satamaan tulisi rakentaa rantaradalta erkaantuva tavaraliikenteen rataosa vuoteen 2050 mennessä. Ahvenanmaalla sijaitseviin kattavan verkon satamiin ei ole ratayhteyttä, mutta asetusehdotus mahdollistaa vaatimuksesta poikkeamisen maantieteellisten tai fyysisten esteiden vuoksi. Mikäli esimerkiksi kattavan verkon satamaverkko laajenee tulevaisuudessa liikennemäärien lisääntymisen myötä, aiheuttaa se merkittäviä rahoitustarpeita palvelutason parantamiseksi satamiin johtavilla radoilla. Uusien ratojen rakentaminen ja muu ratojen palvelutason parantaminen tarkoittaisivat mitä todennäköisimmin väylärahoituksen vähenemistä muulla väyläverkolla.

Rataverkon sähköistysvaatimus toteutuu Suomessa ydinverkolla, kun Laurila–Tornio–rajan sähköistyshanke valmistuu. Kattavalla verkolla on kolme sähköistämätöntä ratayhteyttä (Imatra–Imatrankoski–raja, Siilinjärvi–Joensuu ja Säkäniemi–Niirala), joiden sähköistämisen kustannukset olisivat arviolta yhteensä 100 milj. euroa. Tavaraliikenteen 22,5 tonnin akselipainovaatimus täyttyy Suomessa koko TEN-T-rataverkolla.

Vaatimus mahdollisuudesta käyttää 740 metriä pitkiä junia nykyistä laajemmin vaatii ohitus- ja kohtaamismahdollisuuksien kehittämistä eri puolilla rataverkkoa. Ydinverkolla tällaisia paikkoja on erityisesti pääradalla Tampereelta pohjoiseen ja Helsinki-Turku-välillä. Ohituspaikkojen rakentaminen vaatisi merkittävää rahoitusta. Mahdollisuuksia käyttää pitkiä junia voidaan lisätä nykyisellä rataverkolla, myös useimmilla kattavan verkon radoilla, liikennettä aikataulutamalla.

Kuormauttumaa koskeva vaatimus toteutuu Suomessa pääosin. Suomessa tavarajunissa on mahdollista kuljettaa lähes koko TEN-T-rataverkolla vaaditun 4,0 m sijasta 4,2 m korkeita traileriteja (kun vaunujen pituus on maksimissaan 24 m). Juurikorpi–Hamina ja Kemi–Tornio-reittejä ei ole käytetty trailerireitinä, joten niiden ulottumia ei ole simuloitu eikä koeajettu. Tornion-radalle tehdään avaruuksia käynnissä olevassa sähköistyshankkeessa. Kattavan verkon ratoja Tuomioja–Raahe, Säkäniemi–Niirala, Imatra–Imatrankoski ja Kontiomäki–Vartius ei ole käytetty trailerireitinä, joten niiden ulottumat eivät ole tiedossa. On mahdollista, että mainituilla yhteysväleillä vaatimuksesta aiheutuu lisäkustannuksia rataverkon kehittämiseksi.

Ydinverkkoa koskeva tavarajunien matkanopeusvaatimus 100 km/h täyttyy pääosalla Suomen ydinverkkoa. Verkolla on pistemäisiä alempien nopeuksien kohteita eli siltoja, liikennepaikkoja tai satamayhteyksiä tai joihin maankäytön rajoituksista johtuvia kohteita, joilla vaatimus ei to-

teudu. Pistemäisillä nopeuksilla ei ole kuitenkaan merkittävää vaikutusta yhteysvälien palvelutasoon. Hieman pidempiä pääradan yhteysvälejä, joissa vaatimus ei toteudu, ovat Tampere–Lielähti (6 km, osin), Liminka–Oulu (10 km) ja Laurila–Tornio–raja (9 km). Näistä käytännössä Liminka–Oulu -väli on kohde, jossa nopeuden nostoa voi tavoitella. Välillä on käynnissä lisäraiteen ratasuunnitelman laatiminen. Rajoitus johtuu junien aiheuttamasta tärinästä ja suunnittelun yhteydessä kiinnitetään erityistä huomiota tärinänhallintaan. Lisäraiteen kustannusarvio on 125 miljoonaa euroa, mutta se ei sisällä vielä tärinänhallinnan mahdollisia kustannuksia eikä hanke sisälly väyläverkon investointiohjelmaan vuosille 2022-2029.

Tavaraliikenteen viivästyksiin rajaylityspaikoilla liittyvän vaatimuksen ei juurikaan arvioida aiheuttavan investointitarpeita rataverkkoon, koska viipymisiin vaikuttaa koko kuljetusketjun toimivuus, ei pelkästään rataverkon laatu.

Suomessa on ydinverkon maanteitä yhteensä 1 070 km. Ydinverkon maanteistä noin puolella (54 %) keskimääräinen vuorokausiliikenne on enintään 10 000 ajoneuvoa. Suomen ydinverkon maantiet täyttävät tien laatua koskevat vaatimukset lukuun ottamatta valtatieä 4, jota olisi parannettava useissa eri kohdissa yhteensä noin 300 kilometrin pituudelta. Valtatiellä 4 on myös pääväyläasetuksen mukaisia palvelutasopuutteita, jotka liittyvät turvallisuuteen, nopeusrajoituksiin ja sujuvuuteen. Pääväyläasetuksen mukaiset puutteet täyttämällä vastattaisiin myös asetusehdotuksen mukaisiin laatuvaatimuksiin. Maanteiden kehittämisen keskimääräisten kilometrikustannusten perusteella arvioituna valtatie 4 saattaminen asetusehdotuksen ja pääväyläasetuksen mukaiseen palvelutasoon maksaisi arviolta 600–800 miljoonaa euroa. Summa vastaa lähes koko valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa vuosille 2021-2032 suunniteltua maanteiden kehittämisen rahoitusta. Valtatiellä 4 on kuitenkin 460 kilometriä, joilla keskimääräinen vuorokausiliikenne on alle 10 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Asetusehdotus antaa jäsenmaille mahdollisuuden hakea poikkeusta erityisesti maanteillä, joilla keskimääräinen vuorokausiliikenne on alle 10 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Asetusehdotuksen mukaan ydinverkon teiden on täytettävä vaatimukset vuoteen 2040 mennessä. Merkittävälle osalle valtatie 4 kehittämishankkeista on tehty hankearvio ja hankkeet ovat pääosin kannattavia.

Suomessa on kattavan verkon maanteitä noin 4 550 km. Kattavan verkon maanteistä valtaosalla (85 %) keskimääräinen vuorokausiliikenne on enintään 10 000 ajoneuvoa. Tällä hetkellä vain noin viidesosalla kattavan verkon maanteistä ajosuunnat on erotettu toisistaan. Niiden parantaminen asetuksen vaatimukset täyttäväksi maksaisi karkean arvion mukaan useita miljardeja euroja. Asetusehdotus antaa jäsenmaille kuitenkin mahdollisuuden hakea poikkeusta erityisesti maanteillä, joilla keskimääräinen vuorokausiliikenne on alle 10 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Investointitarpeita ajosuuntien erottamiseksi tulisi arvioida tarkemmin erikseen.

Turvallisia erikseen määritellyn vähimmäisstandardin täyttäviä raskaan liikenteen pysäköinti-alueita ei Suomessa ole, koska niille ei ole ollut kysyntää. Asetusehdotuksen vaatimuksen toteuttaminen edellyttäisi todennäköisesti valtiolta huomattavaa rahoitusta, koska kaupallisesti niiden ei arvioida toteutuvan. Levähdysalueita koskevat vaatimukset täyttyvät ydinverkolla kaupallisten huoltoasemien ja tienpitäjän alueiden ansiosta, mutta eivät kattavan verkon vähäliikenteisillä osuuksilla. Levähdysalueita perustetaan sinne, missä niille on kysyntää.

Suomessa on nykyisin kolme kiinteää ja kaksikymmentä siirrettävää liikkuvan ajoneuvon punnitusjärjestelmälaitteistoa. Ydinverkolle vaaditaan neljä punnitusjärjestelmää. Järjestelmien investointi- ja ylläpitokustannukset ovat arviolta 1–2 miljoonaa euroa vuodessa. Kattavalle verkolle vaaditaan 15 punnitusjärjestelmää. Niistä aiheutuvat investointi- ja ylläpitokustannukset olisivat useita miljoonia euroja vuodessa. Ajoneuvojen automaattiseen tunnistamiseen liittyviä

ratkaisuja kehitetään väylänpitäjän ja poliisin yhteistyönä. Teiden turvallisuuteen liittyvän uusimman teknologian käyttöä koskevan vaatimuksen lisämäärittely olisi tarpeen ennen kuin kehittämisen tarvetta ja kustannuksia pystytään arvioimaan.

Satamiin johtavia maanteitä ja ratoja sekä meriväyliä kehitetään Suomessa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaisesti. Kehittämistä ohjaavat maanteiden ja ratojen pääväylistä ja niiden palvelutasosta annettu liikenne- ja viestintäministeriön asetus sekä TEN-T-asetuksen maanteille ja rautateille asettamat vaatimukset, ei sataman asema TEN-T-verkolla.

Sisävesiväylien osalta ehdotuksella ei ole vaikutuksia julkisiin menoihin. Sisävesiväylien ehdotetut vaatimukset (mm. syväys 2,5 m ja siltojen alikulun vähimmäiskorkeus 5,25 m) toteutuvat jo nykyisin Saimaan syväväylillä.

Multimodaalisia rahtiterminaleja koskeva vaatimus raskaan liikenteen sähkölatausinfrastruktuurin rakentamisesta aiheuttaisi lisäkustannuksia todennäköisesti molemmissa Suomen RRT-terminaaleissa.

Suomessa ei tällä hetkellä suoriteta yhdistettyjä juna-kuorma-auto- ja juna-traileri/konttikuljetuksia. Vuonna 2021 osana fossiilittoman liikenteen tiekarttaa on selvitetty tällaisten yhdistettyjen kuljetusten potentiaalia päästövähennysten näkökulmasta Suomessa. Selvityksen mukaan yhdistettyjen kuljetusten uudelleen käynnistäminen Suomessa vaatisi investointeja rataverkoon, terminaaleihin ja kotimaan liikenteessä uuteen vaunukalustoon. Yhdistettyjä kuljetuksia on tarkoitus selvittää laajemmin osana valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toimeenpanoa. Nykyiset yhdistettyjen kuljetusten suorittamiseen soveltuvat terminaalit sijaitsevat Turussa ja Oulussa. Terminaalille sopivan paikan löytäminen Helsingin seudulta on haastavaa.

Ehdotus vaikuttaa liikenneinfrastruktuurin EU-rahoitukseen, erityisesti CEF-tukimahdollisuuksiin ja sitä kautta julkiseen talouteen sen jälkeen, kun asetus on hyväksytty. Julkisiin menoihin vaikuttavat mahdollisuudet rahoittaa CEF-tuella rata- ja maantieverkon hankkeita, suurten rai-dehankkeiden hankeyhtiöiden suunnittelemissa hankkeissa sekä esimerkiksi ERTMS-vaatimusten toteuttamista Digirata-hankkeen avulla. Julkisiin menoihin vaikuttaa myös mahdollisuus saada CEF-tukea kaupunkiseutujen hankkeisiin, joiden rahoittamiseen valtio osallistuu, sekä vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon rakentamiseen. Ehdotuksen mukaan CEF-rahoituksen ehtona oleva hankkeiden kannattavuus säilyy ennallaan, mikä hankaloittaisi jatkossakin Suomen mahdollisuuksia hyödyntää CEF-rahoitusta. Ehdotuksen arvioidaan voivan mahdollistaa nykyistä paremmin EU-rahoitusta merenkulkuun liittyville hankkeille Suomessa. Nykyisen asetuksen mukaan Merten moottoritiet -hankkeissa vähintään toisen sataman on oltava ydinverkon satama.

EU:n tavoitteena on saada ydinverkko ja laajennettu ydinverkko valmiiksi tavoitevuosiin 2030 ja 2040 mennessä. Kattavan verkon hankkeiden painotus nousee CEF:ssä prioriteetiksi, kun ydinverkko on toteutettu ja laajennettu ydinverkko on saanut rahoituksen. Suomen suurten raihankkeiden asema TEN-T-verkolla tukee rahoituksen hakemista hankkeille. Samoin Digirata-hankkeen aikataulu on hyvin linjassa asetusehdotuksen kanssa. CEF-rahoituksen saaminen edellyttää huomattavaa kansallisen rahoituksen allokointia valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaisesti.

Kuntien menoihin asetusehdotus vaikuttaa sen myötä, mitä asetus edellyttää kaupunkisolmu-kohdilta sekä kuntien omistamilta satamilta, lentoasemilta ja hankeyhtiöiltä. Näitä vaikutuksia on tarkemmin kuvattu viranomaisvaikutuksia koskevassa kappaleessa. Myös CEF-rahoituksella voi olla vaikutuksia myös esimerkiksi kunnille, jotka ovat hankeyhtiöiden omistajia.

5.3.2 Vaikutukset yrityksiin, kotitalouksiin ja kansantalouteen

Ehdotuksen vaatimukset muuttavat Suomen liikennejärjestelmän toimivuutta nykytilaan ja muutoinkin suunniteltuun kehitykseen nähden positiivisesti, mutta muutosten merkitys on oletettavasti varsin vähäinen. Esityksellä ei ole suuria liikennetaloudellisia hyötyjä tuottavia vaikutuksia siinä määrin, että se näkyisi laajasti liikennejärjestelmää käyttävien tahojen kustannuksissa, investoinneissa, ulkomaankaupassa, kotitalouksien kulutuksessa ja kansantaloudessa.

Ehdotuksella on suoria tai välillisiä vaikutuksia joidenkin infrastruktuureja omistavien, ope-roivien ja suunnittelevien sekä eräiden liikennepalveluja tarjoavien yritysten toimintaan. Näitä ovat lentoasemaverkostosta vastaava Finavia Oyj, liikenteenohjauksesta vastaava Fintraffic Oy, satamayhtiöt, junaliikenteen harjoittajat sekä nopeita raideyhteyksiä suunnittelevat hankeyhtiöt Suomi-rata Oy ja Turun Tunnin Juna Oy sekä perusteilla oleva Itärata-hankeyhtiö. Ehdotus vaikuttaa yritysten toimintaan siten, että niiden tulee toiminnassaan ottaa huomioon asetuksen infrastruktuurin laatua koskevat vaatimukset sekä muut vaatimukset, kuten esimerkiksi rataverkolla liikenteenohjaukseen ja liikennöitsijöihin kohdistuvat ERTMS-vaatimukset. Asetusehdotuksen vaatimuksilla voi olla yrityksille merkittäviä kustannusvaikutuksia. Erityisesti tämä koskee hankeyhtiöitä, joiden omistajina on myös kuntia. Fintrafficin ehdotus vaikuttaa erityisesti Digirata-hankkeen kautta.

Lisäksi ehdotus vaikuttaa yritysten mahdollisuuksiin hakea CEF-rahoitusta asetuksen vaatimusten täyttämiseen. Ehdotus mahdollistaa hankeyhtiöiden hakea CEF-rahoitusta. Ehdotuksesta ei arvioida seuraavan yrityksille uusia hallinnollisia kustannuksia.

Lentoasemia koskevat asetusehdotuksen vaatimukset toteutuvat jo Suomessa sijaitsevilla TEN-T-lentoasemilla lukuun ottamatta ratayhteyttä Turun lentoasemalle. Myös satamia koskevat vaatimukset toteutuvat jo Suomen TEN-T-satamissa pääosin lukuun ottamatta ratayhteyttä In-koon satamaan. Mahdollinen ratayhteys olisi joko valtion omistama tai yksityisraide. Outokumpu Oyj on vuokrannut Tornion sataman Tornion kaupungilta ja vastaa sen operoinnista. Tornion satama on periaatteessa kuitenkin avoin kaikille toimijoille. Vaatimus raskaan liikenteen sähkölatausinfrastruktuurin rakentamisesta myös satamiin saattaa aiheuttaa kustannuksia. Kuntien satamat ovat osakeyhtiöitä, jotka vastaavat mahdollisista lisäkustannuksista asiakkailta perimillään maksuilla ja muilla asiakastuloilla. Tällä saattaa olla vaikutuksia myös kuljetusasiakkaiden kustannuksiin.

Ehdotuksella voi olla joissain tapauksissa vaikutuksia Suomen satamien väliseen kilpailuun, jos vaatimusten täyttämisestä seuraa eri satamille kustannuksia eri suhteissa, jos satamien maaliikenneyhteyksiin muodostuu laatueroja ja jos tukien saamisen ehdot ja kytkökset valtion väylärahoitukseen kohtelevat satamia eri tavoin suhteessa nykyiseen tilanteeseen. Kansainvälisessä tarkastelussa Suomen satamat eivät tietävästi kilpaile kuljetuksista Ruotsin satamien kanssa, mutta Baltian satamat ja kuljetusreitit kilpailevat Suomen satamien ja kuljetusreittien kanssa transitoliikenteessä. Satamiin ja satamiin vieviin maaliikenneväyliin kohdistuvien vaatimusten kautta ei oletettavasti seuraa kokonaistasolla merkittäviä vaikutuksia kansainväliseen kilpailukykyyn Suomen ja Ruotsin tai Suomen ja Baltian maiden välillä. Ehdotus saattaa parantaa Suomen kansainvälisten kuljetusreittien toimivuutta muiden valtioiden alueella oleviin infrastruktuureihin kohdistuvien parannuksien.

Ehdotuksella on mahdollisesti vaikutuksia liikenteen palveluita kehittäviin ja tuottaviin yrityksiin ja niiden kasvumahdollisuuksiin etenkin kaupunkiliikenteen ja logistiikan solmukohtiin liittyvissä palveluissa. Ehdotus mahdollistaa joukkoliikennepalveluita tuottaville yrityksille nykyistä parempia toimintamahdollisuuksia. Ehdotuksella voi olla välillisiä vaikutuksia yritysten

kuljetuskustannuksiin ja palvelujen laatuun. Joidenkin vaatimusten täyttämässä voi olla suoraan lisäliiketoiminnan mahdollisuuksia, kuten esimerkiksi raskaiden tieliikenneajoneuvojen tienvarsi- ja palveluissa ja multimodaaleissa rahtiterminaaleissa.

Kestävän liikenteen edistämisen kautta ehdotus voi parantaa ihmisten liikkumismahdollisuuksia ja tätä kautta saavutettavuutta eri väestöryhmissä.

5.4 Vaikutukset viranomaisten toimintaan ja menettelytapoihin

Asetusehdotuksella on vaikutuksia viranomaisten toimintaan ja menettelytapoihin. Valtion viranomaisiin vaikuttavat erityisesti vaatimukset Väylävirastolle huomioida valtion väyläverkkoa koskevat uudet vaatimukset väyläverkon kehittämisessä ja suunnittelussa. Ympäristövaikutusten arvioinnin osalta ehdotus voi aiheuttaa lisävaatimuksia liittyen ”ei merkittävää haittaa” -periaatteen noudattamiseen. ERTMS:n osalta uutena vaatimuksena ehdotetaan, että vuodesta 2026 lähtien saa rakentaa vain radiopohjaisia järjestelmiä eikä saa enää aloittaa muita turvalaitteiden korvausinvestointeja. Väylävirasto on ohjelmoinut näitä tehtäviksi vielä ennen Digiradan implementointia. Näiden suunnitelmien uudelleenarviointi saattaa johtaa muutoksiin Digirata-hankkeessa.

Asetusehdotus mahdollistaa hankeyhtiöiden suunnittelun etenemisen ja CEF-rahoituksen hakemisen. Kansallista päätöstä hankeyhtiöiden suunnitteleminen hankkeiden rakentamisesta tai Tampereen-suunnan ratalinjauksesta ei ole tehty. Hankeyhtiöiden vastuulla olevien rataosuuksien toteutuksesta tehdään päätökset erikseen hankeyhtiöön liittyvässä päätöksentekoprosessissa. Valtio ei ole myöskään tehnyt päätöksiä Helsingin ja Tallinnan välisen yhteyden suunnittelusta tai rakentamisesta. Asetusehdotuksen mukaan TEN-T-verkkoa on mahdollista muuttaa, mikä mahdollistaa tulevien hankeyhtiöitä koskevien päätösten huomioimisen. Maanteitä, rautateitä ja sisävesiväyliä koskevilla muutoksilla otetaan huomioon verkon toteuttamisessa saavutettua edistystä. Komission olisi lisäksi vuoteen 2033 mennessä toteutettava verkon täytäntöönpanon arviointi, jossa sen olisi otettava huomioon jäsenvaltioiden rahoitustilanne sekä kuultava jäsenvaltioita tarpeesta tehdä TEN-T-verkkoon muutoksia liikennevirtojen ja kansallisen investointisuunnittelun kehityksen huomioon ottamiseksi.

Jäsenvaltioille aiheutuu uutena velvollisuutena kansallisten liikenneverkkoa koskevien tietojärjestelmien ja TENtec-järjestelmän välisen tiedonvaihdon automatisointi. CEF-välineestä on mahdollista hakea automatisointiin rahoitusta. Teknisten yksityiskohtien ollessa auki ei ole mahdollista arvioida automatisoinnin kustannuksia ja resurssitarpeita.

Viranomaisvaikutuksia on myös jäsenvaltioille ehdotetulla velvollisuudella varmistaa, että kaupunkisilmukoidissa laaditaan kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmat (SUMP) sekä toimitetaan säännöllisesti tilastotietoja kaupunkiliikenteestä komissiolle. Vaatimus kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmista edellyttäisi, että kaikilla seitsemällä MAL-kaupunkiseudulla varmistettaisiin vuoteen 2025 mennessä, että kaupunkiseudulla laadittava liikennejärjestelmäsuunnitelma tai muu suunnitelma on tehty Euroopan komission ohjeistuksen mukaisesti. Suomessa kaupunkiseuduilla tehdään järjestelmällistä, liikenteen kokonaisuuteen keskittyvää ja kaikkia kulkumuodot huomioivaa liikennejärjestelmäsuunnittelua. Suomessa on laadittu SUMP-toimintamallilla kestävän liikkumisen ohjelmia Helsingin, Turun, Tampereen, Oulun ja Lahden seuduilla sekä Hyvinkäällä, Kajaanissa, Joensuussa, Kotkassa ja Vaasassa. Suomessa laaditut suunnitelmat täyttävät osittain SUMP-toimintamallin kriteerit. Suunnitelmat keskittyvät pääosin henkilöliikenteeseen. Nykyisiä suunnitelmia voidaan SUMP-toimintamallin avulla täydentää kokonaisvaltaisiksi kestävän liikkumisen ohjelmiksi.

Kaupunkiliikenteen tilastotietoja koskeva vaatimus on osittain linjassa parhaillaan valmisteilla olevan kaupunkiseutujen yhdyskuntarakenteen, asumisen ja liikenteen seurantamittareiden kehittämisen kanssa. Tilastotietojen toimittamisesta aiheutuu kuitenkin lisävaatimuksia Suomen seitsemälle kaupunkisolvukohdalle. Kaikissa Suomen kaupunkisolvukohdissa ei vielä ole multimodaalia rahtiterminaalia, joten vaatimus vaikuttaa myös viranomaisten toimintaan. Multimodaaleista rahtiterminaaleista jäsenvaltion on laadittava ehdotuksen mukaan kattava selvitys.

Merkittäviä vaikutuksia kansallisiin suunnitteluprosesseihin on ehdotukseen sisältyvällä velvollisuudella notifioida kansallisten liikenne- ja investointisuunnitelmien luonnokset komissiolle vähintään 12 kk ennen päätöksentekoa. Velvollisuus vaikuttaisi eniten neljän vuoden välein laadittavan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisprosessiin. Väyläverkon investointiohjelma on tarkoitus päivittää vuosittain, jolloin edellinen investointiohjelma notifioitaisiin seuraavan luonnoksena. Liikenne- ja viestintäviraston ylläpitämään liikennejärjestelmänalyysiin ehdotus vaikuttaisi siten, että sen tulisi sisältää nykyistä enemmän tietoa TEN-T-verkkoa koskevista tarpeista.

Uusia ehdotuksen mukaisia jäsenvaltioille kohdistuvia velvoitteita, joilla on vaikutuksia viranomaisten toimintaan, ovat lisäksi komission informointi kolmannen maan yksityishenkilön tai yrityksen osallistumisesta yhteisen edun hankkeen toteutukseen, ERTMS-koordinaattorin nimeäminen ja osallistuminen ERTMS-foorumien kokouksiin sekä vuosittainen liikennekäytävien toimeenpanosta raportointi eurooppalaisille koordinaattoreille ja muu aikaisempaa tiiviimpi yhteydenpito koordinaattoreiden kanssa. Myös rahtikäytäväasetuksen mukaisen tavaraliikennekäytävien perustamisesta ja hallinnoinnista aiheutuu mahdollisesti velvoitteita kaikille jäsenvaltioille.

Ehdotuksella ei arvioida olevan vaikutuksia julkishallintoon Ahvenanmaalla.

5.5 Vaikutukset ympäristöön

Asetusehdotuksen tavoitteena on edistää kestävästä liikennettä. Ehdotus vaikuttaisi liikennejärjestelmän toimintaan kokonaisuutena nykytilaan ja muutoin toteutuvaan kehitykseen verrattuna liikenteen päästöjen vähentämisen kannalta enintään marginaalisesti. Vaikutukset riippuvat ehkä eniten toimenpiteiden kyvystä parantaa raideliikenteen markkina-asemaa. Paikallisesti infrastruktuurin kehittäminen aiheuttaa myös haitallisia ympäristövaikutuksia.

Komission arvion mukaan ehdotus siirtää tavara- ja henkilöliikennettä kestävämpiin kulkumuotoihin. Toisaalta ehdotuksen mukaan myös maantieliikenteen infrastruktuuria kehitetään, mikä vaikuttaa liikenteen sujuvuuteen. Kaupunkisolvukohdissa ehdotus voi edistää kestävästä liikennettä sekä uusien liikkumispalveluiden käyttöä. Joukkoliikenteen toimintaedellytykset voivat parantua erityisesti ydinverkolla.

5.6 Ehdotuksen muut yhteiskunnalliset vaikutukset

Muista yhteiskuntataloudellisista vaikutuksista relevantteja ovat etenkin vaikutukset liikenneturvallisuuteen. Liikenneturvallisuus oletettavasti paranisi TEN-T-verkolla vähentäen etenkin tieliikenteen kuolemia ja muita henkilövahinkoja. Esitys edistää korkeaa turvallisuustasoa myös muissa liikennemuodoissa. Junaliikenteessä ehdotus edistää turvallisuutta myös liikenteen hallintaa kehittämällä. Liikenneturvallisuuden paranemisesta ei ole tehty taloudellista arviota. Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain mukainen verkon laajuinen tieturvallisuusarviointi koskien TEN-T-verkon maanteitä, moottoriteitä ja pääväyläasetuksen mukaisia maanteiden pääväyliä tulee tehdä 2025 mennessä.

Liikenneverkon laatu ja kehittäminen vaikuttavat alueiden kehittämismahdollisuuksiin. Ehdotuksen mahdolliset vaikutukset alueisiin vaihtelevat sen mukaan, millainen TEN-T-verkko alueella on ja miten sitä kehitetään. Valtion väyläverkon kehittämistä ohjaa jatkossakin neljän vuoden välein päivitettävä valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma. Uudet TEN-T-verkkoa koskevat asetuksen mukaiset vaatimukset huomioidaan seuraavan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa.

Ehdotuksella saattaa olla vaikutuksia yhdenvertaisuuteen, mikäli se luo aikaisempaa monipuolisempia liikkumismahdollisuuksia. Ehdotuksella voi olla paikallisia vaikutuksia myös ihmisten terveyteen riippuen siitä, missä infrastruktuurin kehittämistä edistetään. Turvallisten rekkaparkkien kehittämisellä voi olla jonkin verran vaikutuksia rikostorjuntaan etenkin nykyisessä tilanteessa, jossa liikkuvuuspaketin myötä kuljettaja ei saa enää viettää ajoneuvossa normaalia viikkolepoa.

Ehdotus mahdollistaa digitalisaation edistämistä liikennejärjestelmässä. Erityisesti ehdotus vaikuttaa mahdollisuuksiin hyödyntää tiedon ja digitalisaation kehittämisessä EU-rahoitusta.

6 Ehdotuksen suhde perustuslakiin sekä perus- ja ihmisoikeuksiin

Komission mukaan asettamalla relevantteja infrastruktuurivaatimuksia esitys vahvistaa saavutettavuutta koskien kaikkia käyttäjiä ja parantaa siten saavutettavuutta liikuntarajoitteisille henkilöille sekä edistää myös sukupuolten tasa-arvoa.

Erityisesti maanteille asetettavien teknisten vaatimusten toteuttaminen voisi Suomessa merkitä lisätilan tarvetta maanteiden nykyisiin tiealueisiin verrattuna, millä on yhteys omaisuudensuojaan. Perustuslain 15 §:n mukaan jokaisen omaisuus on turvattu. Omaisuuden pakkolunastuksesta yleiseen tarpeeseen täyttää korvausta vastaan säädetään lailla. Oikeus omaisuudensuojaan sisältyy myös Euroopan ihmisoikeussopimuksen ensimmäiseen lisäpöytäkirjaan ja Euroopan unionin perusoikeuskirjaan. Yleisesti hankittaessa alueita maanteita tai rautateitä varten kysymyksessä on katsottava olevan yleinen tarve. Alueiden hankinnalle on kuitenkin jokaisessa yksittäistapauksessa oltava perusteltavissa oleva yleinen tarve.

Ehdotus liittyy liikenneturvallisuuden edistämisen kautta perustuslain 7 §:n 1 momentissa taattuun oikeuteen elämään ja 15 §:n 1 momentissa taattuun omaisuudensuojaan. Lisäksi ehdotuksella edistetään perustuslain 20 §:ssä tarkoitettua ympäristöperusoikeutta ja jokaisen oikeutta terveelliseen ympäristöön, sillä ehdotuksen tavoitteena on osaltaan edistää kestävästä liikennettä tehostamalla jokaista liikennemuotoa ja edistää rautatieliikenteen, lähimerenkulun ja sisävesiliikenteen osuuden kasvua.

Julkisella vallalla on perusoikeuksien kunnioittamisen lisäksi olemassa perustuslain 22 §:ään kirjattu perusoikeuksien turvaamisvelvollisuus, joka tarkoittaa julkisen vallan velvollisuutta suojata yksilöä muiden yksilöiden taholta uhkaavilta perusoikeusloukkauksilta. Turvaamisvelvoitteeseen voidaan katsoa kuuluvan myös perusoikeuksien suojaaminen liikennesuunnittelulla ja rakentamalla liikenneympäristöstä mahdollisimman turvallinen ja ympäristön kannalta kestävä.

7 Ahvenanmaan toimivalta

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n 21 kohdan mukaan Ahvenanmaan maakunnalla on lainsäädäntövalta teitä ja kanavia, tieliikennettä, raideliikennettä, veneliikennettä sekä paikallisia meriliikenteen väyliä koskien sekä 22 kohdan mukaan elinkeinotoimintaa koskien. Lain

27 §:n 13 ja 14 kohtien mukaan valtakunnalla on lainsäädäntövalta ilmailua sekä kauppamerenkulkua ja kauppamerenkulun väyliä koskien. Ehdotuksen katsotaan kuuluvan maakunnan lainsäädäntövaltaan tie- ja raideliikennettä koskien sekä valtakunnan toimivaltaan lentoasemia koskien. Satamien ja meriliikenteen osalta ehdotuksen katsotaan kuuluvan valtakunnan toimivaltaan, sillä ehdotus koskee Ahvenanmaalla TEN-T-verkolle kuuluvia Eckerön ja Maarianhaminan satamia, jotka ovat kauppamerenkulun satamia. Lisäksi TEN-T-sääntely on katsottava kohdistuvan rajat ylittävään kauppamerenkulkuun.

8 Ehdotuksen käsittely Euroopan unionin toimielimissä ja muiden jäsenvaltioiden kannat

Asetusehdotuksen käsittely neuvoston työryhmässä alkoi tammikuussa 2022. Puheenjohtajavaltion tavoitteena on saavuttaa ehdotuksesta yleisnäkemyks kesäkuussa 2022.

Euroopan parlamentissa ehdotuksen vastuuvaliokunta on liikenne- ja matkailuvaliokunta (TRAN).

9 Ehdotuksen kansallinen käsittely

Eurooppalaista liikenneverkkopolitiikkaa ja asetusehdotusta on käsitelty valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa vuosille 2021-2032 (Liikenne 12), josta valtioneuvosto päätti huhtikuussa 2021. Suomen ennakkovaikuttamiskantoja on määritelty E-kirjeessä E 45/2021 vp. Liikenne- ja viestintävaliokunta ja valtiovarainvaliokunta ovat antaneet asiasta lausuntonsa (LiVL 10/2021 vp ja VaVL 2/2021 vp). Suomi pyrki aktiivisesti vaikuttamaan komissioon sen valmistellessa ehdotusta sekä TEN-T-verkon laajuuden että verkkoa koskevien vaatimusten osalta. Ydinverkon lentoasemien ja satamien osalta verkon laajentamisen esteenä ovat olleet ennen kaikkea komission metodologiassa määritellyt kriteereitä huomattavasti vähäisemmät liikennemäärät.

Valtioneuvoston kirjelmä on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä. Valmistelua erityisesti ehdotuksen vaikutusten osalta on tehty yhteistyössä Väyläviraston ja Liikenne- ja viestintäviraston kanssa. Ennakkotietoja asetus uudistuksesta käsiteltiin liikenne- ja viestintäministeriön järjestämässä tilaisuudessa 29.11.2021. Myös sidosryhmätilaisuuksissa 8.10.2020 ja 19.3.2020 on käsitelty uudistuksen valmistelua koskevia tietoja ja tarjottu mahdollisuus esittää kommentteja.

U-kirjelmäluonnosta on käsitelty EU22-liikennejaoston kokouksessa 12.1.2022 sekä EU22- (liikenne) ja EU4-jaoston (alue- ja rakennepolitiikka) kirjallisessa menettelyssä 11.–17.1.2022. Myös marraskuun sidosryhmätilaisuuden osallistujille on tarjottu mahdollisuus ottaa kantaa U-kirjelmäluonnokseen. Kirjallisessa menettelyssä ja muissa kannanotoissa on esitetty näkemyksiä erityisesti satamaverkon laajentamisesta Suomessa. Myös maanteiden, ratojen ja lentoasemien osalta ehdotettiin lisäyksiä. TEN-T-verkkoon kohdistuvia vaatimuksia pidettiin pääosin hyvinä, mutta toisaalta tuotiin esille, ettei TEN-T-asetuksen vaatimusten ja esimerkiksi hankeyhtiöiden toteuttamisen tulisi vaikuttaa muun väyläverkon kehittämiseen Suomessa. U-kirjelmäluonnokseen on saadun palautteen pohjalta täydennetty muun muassa vaikutusten arviointia ja tarkennettu valtioneuvoston kantaa. TEN-T-verkon laajuutta koskevaa kantaa on täydennetty. Lisäsehdotuksista ydinverkolle on käyty laajaa keskustelua jo asetuksen valmisteluvaiheessa ennakkovaikuttamiskantojen ja saadun palautteen pohjalta, mutta lisäyksiä ei ole ehdotuksessa ydinverkolle sisällytetty suomalaisten satamien ja lentoasemien huomattavasti kriteerejä vähäisemmistä liikennemääristä johtuen. Liikenne- ja viestintäministeriö on ollut yhteydessä asetus uudistuksesta myös Ahvenanmaan maakuntaan joulukuussa 2021 ja tammikuussa

2022. U-kirjelmää käsiteltiin EU-ministerivaliokunnan kirjallisessa menettelyssä 16.–17.2.2022.

10 Valtioneuvoston kanta

TEN-T-sääntelyn uudistaminen, yhteys CEF-rahoitukseen ja kansalliset erityispiirteet

Valtioneuvosto kannattaa asetusehdotuksen tavoitteita ja pitää TEN-T-verkon kehittämistä sekä TEN-T-verkon tarjoamien mahdollisuuksien hyödyntämistä tärkeänä. On tärkeää, että liikenneverkkoja kehitetään Euroopassa siten, että ne tukevat kestäväan liikenteeseen siirtymistä, multimodaalisuutta ja liikenteen digitalisaatiota. Toimiva Euroopan laajuinen liikenne-verkko sekä sujuvat kuljetukset ja matkat edistävät sekä Suomen että koko EU-alueen kilpailukykyä.

Valtioneuvoston näkemyksen mukaan TEN-T-verkkoa koskevien vaatimusten olisi ehdotettua paremmin mahdollistettava valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja sen mukaisen kansallisen väyläpolitiikan toteuttamista sekä huomioitava kansalliset budjettirajoitteet sekä hyvä taloudenhoito. Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että asetus säilyttää jäsenvaltioille riittävästi kansallista liikkumavaraa asetuksen soveltamisessa.

Valtioneuvosto pitää hyvänä, että asetusehdotus tukee Verkkojen Eurooppa (CEF) -rahoituksen suuntaamista valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaisesti. Valtioneuvosto pitää CEF-rahoituksen näkökulmasta tärkeänä, että nykyiset Suomeen sijoittuvat ydinverkkokäytävät määritellään ehdotuksessa eurooppalaisiksi liikennekäytäviksi. Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että hankeyhtiöiden suunnittelemaat oikoratalinjaukset on sisällytetty laajennettuun ydinverkkoon, mikä mahdollistaa CEF-rahoituksen hakemisen. Hankeyhtiöiden rahoitushakemusten näkökulmasta on hyvä, että laajennettu ydinverkko rinnastetaan CEF-rahoituksessa ydinverkkoon. Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että CEF-rahoitusta voidaan hakea kansallisen priorisoinnin pohjalta ja muun muassa suurten ratahankkeiden etenemisen varmistamiseksi jo ennen vuotta 2030 riippumatta siitä, kuuluuko hanke ydinverkkoon tai laajennettuun ydinverkkoon.

Valtioneuvosto pitää hyvänä, että asetusehdotuksessa tunnistetaan kaupunkiseutujen tärkeä merkitys kestäväan liikenteen edistämisessä. Valtioneuvosto pitää hyvänä, että kaupunkisolmu-kohtiksi nimettäisiin Suomesta seitsemän suurimman kaupunkiseudun keskuskaupungit, joissa on yli 100 000 asukasta. Asetusehdotus tukee tältä osin hyvin valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman sekä kansallisen kaupunkipolitiikan tavoitteiden toteuttamista.

Valtioneuvoston näkökulmasta on olennaisen tärkeää, että asetus mahdollistaa Suomen kansallisten erityispiirteiden huomioimisen. On erittäin tärkeää, että asetuksessa on mahdollisuuksia hakea poikkeuksia TEN-T-verkkoa koskevien laatuvaatimusten toteuttamisesta erityisesti vähäisten liikennemäärien perusteella. Monia muita jäsenvaltioita vähäisemmät liikennemäärät vaikuttavat Suomessa suoraan väylähankkeiden kannattavuuteen, mikä tulisi valtioneuvoston näkemyksen mukaan huomioida EU-rahoituksen myöntämisen edellytyksissä. Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että TEN-T-verkon tulevissa päivityksissä voidaan huomioida erityisesti uusien yhteyksien suunnittelutilanne ja eteneminen, mukaan lukien yhteyksien suunnittelun ja rakentamisen edellyttämät alueidenkäyttöön liittyvät lakisääteiset menettelyt, ja että asetus mahdollistaa Suomen sisävesiliikenteen kansainväliseen meriliikenteeseen rinnastuvan luonteen huomioimisen. Valtioneuvosto pitää hyvänä, että asetusehdotuksessa on huomioitu talvimerenkulkua osana eurooppalaista meriliikennealuetta sekä Suomen rataverkon raideleveys.

Valtioneuvoston EU-selonteon mukaisesti Suomen kaltaiselle maalle vientiä mahdollistavat infrastruktuurit, kuten satamat ja horisontaaliset hankkeet, ovat poikkeuksellisen tärkeitä. Tämän

vuoksi valtioneuvosto pitää tärkeänä, että toimintaympäristö säilyy TEN-T-sääntelyn osalta jatkossakin luotettavana ja ennakoitavana.

TEN-T-verkon vaatimukset

Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että maanteitä ja ratoja kehitetään palvelutasonäkökulmasta ja käyttäjien tarpeisiin perustuen. Valtioneuvoston näkemyksen mukaan TEN-T-verkolle asetettavia vaatimuksia on tarpeen mukaan voitava toteuttaa myös muilla keinoin kuin infrastruktuuria kehittämällä, esimerkiksi liikenteen ohjauksen keinoin.

Henkilöliikenteen ydinverkon radoille ehdotettuja nopeustasoja valtioneuvosto pitää oikeasuuntaisina. Rataverkon nopeusvaatimuksia on kuitenkin tarpeen tarkastella yhteysvälikohtaisesti ja matkustajamääriin suhteutettuna. Eurooppalaista rautatieliikenteen hallintajärjestelmää (ERTMS) koskevia aikatauluja valtioneuvosto pitää kannatettavina, joskin kunnianhimoisina. Valtioneuvoston näkemyksen mukaan ERTMS:n toteuttamisessa on pystyttävä huomioimaan EU:n tasoisen ja globaalin sääntelyn ja standardoinnin kehittyminen. Asetuksen tulisi myös mahdollistaa riskienhallinnan näkökulmasta tarkoituksenmukainen toiminta ennen uuteen rautatieliikenteen hallintajärjestelmään siirtymistä.

Koska CEF-rahoitusta ei ole Suomen maanteille juurikaan saatavilla, valtioneuvosto pitää hyvänä, että maanteiden laatuvaatimuksia on asetusehdotuksessa ydinverkon osalta lievennetty ja määräaika siirretty eteenpäin. Valtioneuvosto pyrkii kuitenkin vaikuttamaan siihen, että maanteiden vaatimuksia edelleen joustavoitettaisiin. Turvallisten raskaan liikenteen pysäköintialueiden kysyntä riippuu liikennemääristä ja alueen turvallisuudesta, minkä vuoksi niitä koskevan sääntelyn ei tulisi asettaa vaatimuksia, jotka eivät perustu kysyntään.

Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että asetuksella edistetään kestävästä liikennettä kaupunkisolmu-kohtissa sekä multimodaalisia liikkumisen palveluita ja tiedon hyödyntämistä liikenteessä. Kaupunkisolmu-kohtia koskeva vaatimus kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelmien laatimisesta on valtioneuvoston näkemyksen mukaan kannatettava. Kaupunkiliikennettä koskevien tietojen toimittamista valtioneuvosto pyrkii joustavoittamaan. Multimodaalisten rahtiterminalien kehittymisen tulisi valtioneuvoston näkemyksen mukaan perustua logistiikkapalveluiden kysyntään. Käyttäjälähtöisyyden ja markkinaehtoisuuden tulee olla multimodaalisten palveluiden kehittämistä ohjaavia periaatteita.

TEN-T-verkon laajuus

Valtioneuvosto kannattaa ehdotettua jaottelua ydinverkkoon, laajennettuun ydinverkkoon ja kattavaan verkkoon, ja ottaen huomioon mahdollisuus vedota Suomen maantieteellisiin erityispiirteisiin, pitää ehdotettua TEN-T-verkon laajuutta Suomessa maanteiden ja rautateiden osalta riittävänä. TEN-T-verkon laajuuden riittävyttä Suomessa perustelevat erityisesti asetuksen asettamat rata- ja maantieverkkoa koskevat tiukat vaatimukset.

Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että TEN-T-verkon laajuus perustuu EU:ssa yhtenäisiin kriteereihin ja että jatkovalmistelussa huomioidaan satamien osalta uusimmat tiedot liikennemääristä.

Valtioneuvosto pitää keskeisenä ja vaikuttaa aktiivisesti sen puolesta, että Suomen nykyiset kattavaan verkkoon sisältyvät satamat säilyttävät asemansa. Valtioneuvosto pitää kannatettavana sitä, että satamien kuljetusmäärien tarkastelussa otetaan asetusehdotuksen mukaan huomioon kolmen viimeisimmän vuoden keskiarvot. Valtioneuvosto pitää tärkeänä, etteivät hetkelliset kuljetusmäärien muutokset vaikuta asemaan verkolla ja pyrkii vaikuttamaan siihen, että TEN-T-satamaverkon laajuudessa tapahtuisi mahdollisimman vähän supistuksia.

Samalla valtioneuvosto näkee tärkeänä jatkaa vaikuttamista sen puolesta, että ydin- ja kattavaa verkkoa voitaisiin laajentaa Suomessa satamien osalta. Lisäysehdoista ydinverkolle on käyty laajaa keskustelua jo asetuksen valmisteluvaiheessa ennakkovaikuttamiskantojen ja saadun palautteen pohjalta, mutta lisäyksiä ei ole ehdotuksessa ydinverkolle sisällytetty suomalaisen satamien ja lentoasemien huomattavasti kriteerejä vähäisemmistä liikennemääristä johtuen. Valtioneuvosto huomauttaa, että koronapandemia on vaikuttanut kielteisesti liikennemäärien kehitykseen. Valtioneuvosto katsoo, että myös tästä syystä on erittäin tärkeää, että jatkovalmistelussa otettaisiin huomioon Suomen monia muita jäsenvaltioita vähäisemmät liikennemäärät.

Vähäisten liikennemäärien lisäksi jatkovalmistelussa olisi otettava lukuun myös pitkistä etäisyyksistä, merenkulun talviolosuhteista ja harvasta asutuksesta johtuvia erityispiirteitä, jotka puoltavat strategisesti merkittävien alueellisten liikennekeskittymien – kuten Oulun suhteessa koko Pohjois-Skandinaviaan – huomioimista kaikissa liikennemuodoissa.

Valtioneuvosto huolehtii siitä, että jatkovalmistelussa TEN-T-kartoilla kuvataan maanteiden ja ratojen linjaukset ajantasaisten päätösten mukaisesti.

Hallinto ja yhdenmukaisuus muun lainsäädännön kanssa

Valtioneuvoston näkemyksen mukaan TEN-T-politiikan ja kansallisen väyläpolitiikan nykyistä parempi yhteensovittaminen on perusteltua, mutta se tulisi voida hoitaa mahdollisimman joustavasti. Ehdotettu vähintään 12 kuukautta ennen päätöksentekoa tehtävä kansallisten suunnitelmien notifiointi komissiolle vaikuttaisi huomattavasti erityisesti valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluun ja toimeenpanoon. Koordinaattoreiden roolin kasvattamiseen valtioneuvosto suhtautuu yleisesti ottaen myönteisesti. Valtioneuvoston mielestä on kuitenkin tärkeää varmistaa, että eurooppalaisten liikennekäytävien, joita koskevat jatkossa myös rahtikäytäväasetuksessa säädettävät vaatimukset, koordinoinnista tai muistakaan asetuksen vaatimuksista aiheutuva hallinnollinen taakka ei muodostu liian raskaaksi suhteessa menettelyistä aiheutuvaan hyötyyn.

Valtioneuvosto katsoo, että asetuksen jatkovalmistelussa on varmistettava asetuksen yhdenmukaisuus muun EU-sääntelyn kanssa sekä vältettävä päällekkäistä sääntelyä. TEN-T-asetuksella ei tulisi esimerkiksi luoda AFIR-asetukseen verrattuna uusia velvoitteita vaihtoehtoisten käyttövoimien jakelemiseksi tai ITS-direktiivistä eroavia vaatimuksia tieliikennetietojen keräämiseksi.