Liikenne- ja viestintäministeriö NEUVOSTORAPORTTI LVM2021-00152

KAN Pasanen Silja(LVM) 20.04.2021
JjulkinenJULKINEN

Asia
Liikenneministerien epävirallinen videokokous 30.3.2021

Kokous
Epävirallinen liikenneministerikokous 30.03.2021

Portugali järjesti EU:n neuvoston puheenjohtajamaana epävirallisen EU:n liikenneministerien videokokouksen 30.3.2021. Kokouksessa Suomea edusti liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka. Kyseessä oli epävirallinen videokokous, jossa ei tehdä muodollisia päätöksiä. Ministerit kävivät kokouksessa yleiskeskustelun aiheesta ”Kuinka vauhdittaa kulkumuotojakaumaa rautatieliikenteeseen”. Lisäksi liikennekomissaari antoi lyhyen katsauksen rautatieliikenteen toimintavarmuutta koskevaan vuonna 2018 laadittuun toimintasuunnitelmaan.

Portugali oli valmistellut liikenneministerien videokokousta varten keskustelupaperin ”Kuinka vauhdittaa kulkumuotojakaumaa rautatieliikenteeseen”. Paperissa nostettiin esille rautatieliikenteen monet hyödyt, esiteltiin EU-tason toimenpiteitä rautatieliikenteen kehittämiseksi sekä esitettiin kysymyksiä siitä, mitä EU-tasolla pitäisi vielä tehdä, jotta rautatieliikenteen kulkumuoto-osuutta voitaisiin kasvattaa ja EU voisi saavuttaa tavoitteen hiilineutraalisuudesta vuoteen 2050 mennessä.

Rautatieliikenne on yksi Portugalin puheenjohtajuuskauden prioriteeteista liikenteen alalla. Vuosi 2021 on EU:n rautatieliikenteen teemavuosi.

Yleiskeskustelu aiheesta ”Kuinka vauhdittaa kulkumuotojakaumaa rautatieliikenteeseen”

Kokouksessa puheenvuorot pitivät EU- ja EFTA-maiden liikenneministerien lisäksi liikennekomissaari Adina Vălean, Euroopan parlamentin TRAN-komitean puheenjohtaja Karima Delli sekä José M. Viegas (entinen OECD:n kansainvälisen liikennefoorumin pääsihteeri).

Portugalia kiitettiin hyvästä keskustelupaperista ja puheenvuoroissa korostettiin rautatieliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamisen tärkeyttä Euroopassa. Rautatieliikenteeseen panostamista pidettiin perusteltuna erityisesti ilmastonäkökulmasta. Samalla todettiin, että rautatieliikenteenteestä voidaan tulevaisuudessa tehdä entistäkin ympäristöystävällisempää (vrt. esimerkiksi biopolttoaineiden, vedyn, uuden teknologian akkujen ja uusien innovaatioiden tuomat mahdollisuudet). Useassa puheenvuorossa viitattiin Euroopan kestävän ja älykkään liikkumisen strategiaan sekä Green Dealiin.

Rautatieliikenteeseen panostaminen nähtiin tärkeänä osana koronapandemiasta toipumista. Usean maan elpymissuunnitelmissa tukea kohdennetaan myös rautatieliikenteeseen.

Keskustelussa todettiin, että rautatieliikenteeseen panostamiselle on kansalaisilta tilausta. Junamatkustamisen tulisi olla halvempi vaihtoehto kuin autolla ajaminen tai lentäminen.

Junamatkustaminen tulisi tehdä houkuttelevammaksi ja sitä tulisi kehittää asiakaslähtöisesti. Esimerkiksi verotuksella voitaisiin keventää lippujen hintoja. Moni piti tärkeänä yöjunien ja nopeiden yhteyksien kehittämistä Euroopan keskeisten kaupunkien välillä. Ideaalitilanteessa yksi (tarvittaessa rajat ylittävä) matka onnistuisi yhdellä lipulla, joka voitaisiin ostaa yhdellä napin painalluksella. Rautateiden integrointia lentoasemiin ja satamiin pidettiin tärkeänä.

Lähes kaikissa puheenvuoroissa todettiin, että nykyiset investoinnit Euroopan rautateihin eivät ole riittäviä. Rautatieliikenteen pohjana tulee olla toimiva infrastruktuuri. Sen lisäksi, että luodaan uusia yhteyksiä, investointeja tulee ohjata riittävästi myös olemassa olevan infrastruktuurin ja kaluston päivittämiseen. Useissa puheenvuoroissa todettiin, että EU:n valtiontukisäännöt voisivat olla joustavammat rautatieliikenteen alalla. Samoin nykyistä regulaatiota pidettiin liian monimutkaista ja kalliina.

Yhtäältä katsottiin, että markkinoiden avaaminen ja liberalisointi eivät ole tavoitteita itsessään, ja että integroiduilla toimijoilla (ts. niillä, joilla operointia ja verkkoa ei ole täysin erotettu toisistaan) voidaan päästä hyviin lopputuloksiin. Toisaalta katsottiin, että nykyisestä markkinaehtoisesta lähestymistavasta on ollut hyötyä. Usea jäsenvaltio totesi puheenvuorossaan, että *yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen* loppuunsaattaminen on tärkeää.

Puheenvuoroissa mainittiin, että rautatieliikenteellä on potentiaalia, mutta valitettavasti vanhanaikaiset toimintamallit heikentävät sen hyödyntämistä. Rahtiliikenteessä olisi houkuteltava uusia asiakkaita ja luotava uusia toimintamalleja, jotka sopivat uusien asiakkaiden tarpeisiin. Kaupalliset aloitteet ovat toimijoiden vastuulla, mutta valtioiden on tehtävä tarvittavat toimenpiteet oikean ympäristön luomiseksi.

Useat maat esittelivät kokouksessa omia rautatiealan hankkeitaan. Euroopan maat ovat heterogeeninen joukko, jolla on erilaisia tarpeita. Osalla maista ei ole ollenkaan raideliikennettä. Alalla tehdään myös paljon erilaisten maaryhmien yhteistyötä (vrt. Visegrad-yhteistyö, Rail Baltica jne.).

Suomi antoi puheenvuorossaan tuen komission kestävän ja älykkään liikenteen strategialle. Tarvitaan kansallisia ja EU-tason toimia, jotta rautatieliikenteen osuutta voidaan nostaa. Suomi esitteli lyhyesti omia kansallisia suunnitelmiaan ja toimiaan, jotka ovat hyvin linjassa EU-tason tavoitteiden kanssa sekä korosti digitalisaation merkitystä rautatieliikenteen kehittämisessä.

Usea maa antoi tuen Ranskan aloitteelle, jossa komissiota pyydetään käynnistämään aloite rahtiliikenteen tukemiseksi.

Komissio kertoi tiedostavansa hyvin rautatieliikenteen kulkumuoto-osuuden tärkeyden ja työskentelee osaltaan sen eteen. EU-tason työ tapahtuu pitkälti TEN-T/CEF:n ja rautatiepaketin puitteissa. EU-tasolla on työskennelty viime aikoina *esimerkiksi* seuraavien aiheiden parissa: multimodaalinen lipunmyynti, juna- ja muun liikenteen yhteentoimivuuskysymykset, 2021 toimintasuunnitelma pitkänmatkan rautatieliikenteen edistämiseksi, digital automatic coupling –aiheinen työ, rajanylityksen sujuvoittaminen, junaliikenteen automaatio ja digitalisaatio.

Yhteenvetona keskustelusta voidaan todeta, että kokouksessa oltiin yhtä mieltä siitä, että rautatieliikenteellä tulisi olla vahvempi rooli EU:n liikennepolitiikassa ja että alalle tarvitaan lisää investointeja. Eri maiden tarpeet ovat erilaisia ja tähän tulee kiinnittää huomiota. EU-tasolla jo tehtyä työtä täytyy arvioida ja siitä oppia; samoin tulee arvioida liberalisoinnin hyviä ja huonoja puolia.

Rautatieliikenteen toimintavarmuutta koskeva vuoden 2018 toimintasuunnitelma

Komissio antoi lyhyen katsauksen rautatieliikenneturvallisuuden toimintasuunnitelmaan, joka julkaistiin vuonna 2018. Vaikka rautatieliikenne on liikennemuodoista kaikista turvallisin tapa liikkua, tulee turvallisuuskysymyksiin edelleen panostaa. Toimintasuunnitelman historiaa juontuu vuonna 2015 tapahtuneeseen terrori-iskuun Thalyksen junassa. Vaikka rautatieliikenteeseen kohdistuneita iskuja ei ole tämän jälkeen ollut ja käsillä on nyt hyvin erilainen kriisi, ei ole syytä unohtaa aiemmin opittua.

Suomen edustajat

Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka, ministerin erityisavustaja Johanna Juselius (LVM), liikenne- ja viestintäpolitiikan korkean tason edustaja Mikael Nyberg (LVM), EU-koordinaattori Silja Pasanen (LVM), ylitarkastaja Annina Tikkanen (LVM), erityisasiantuntija Erik Asplund (EUE).

Asiakirjat

Liitteet

Viite

Asiasanat	liikenne, liikenne-, televiestintä- ja energianeuvosto, rautatieliikenne, tavaraliikenne
Hoitaa	**LVM, SM, STM, TEM**
Tiedoksi	ALR, EUE, LIIVI, MMM, OKM, OM, PLM, TULLI, UM, VAYLA, VM, VNK, VTV, YM