Saarinen Noora 18.10.2022

Viite

EU; Epävirallinen liikenneministerikokous 20.-21.10.2022

Epävirallinen EU:n liikenneministerikokous järjestetään 20.-21.10. Prahassa. Suomea kokouksessa edustaa liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka. Kyseessä on epävirallinen ministerikokous, jossa ei tehdä päätöksiä.

Kokouksen aiheena on raideliikenne. Ministerit käyvät keskustelut suurnopeusrataverkon ja kansainvälisten ratayhteyksien kehittämisestä sekä Euroopan rautateiden ajankohtaisista haasteista. Keskustelunaiheet linkittyvät muun muassa kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiaan ja ajankohtaisiin lainsäädäntöaloitteisiin, kuten Euroopan laajuisia liikenneverkkoja koskevan asetuksen (TEN-T) tarkistamiseen, jossa reagoidaan Venäjän hyökkäyssotaan Ukrainassa, sekä komission tulevaan ehdotukseen multimodaalisista digitaalisista liikkuvuuspalveluista.

Suomi tukee määrätietoisia toimia liikenteen alan muuttamiseksi aidosti multimodaaliseksi kestävien ja älykkäiden liikkuvuuspalvelujen järjestelmäksi. Suomi korostaa, että eri liikennemuotojen aiempaa sujuvampi yhdistely multimodaaleiksi matkaketjuiksi MaaS-palveluiden (Mobility-as-a-Service) avulla tarjoaa uusia mahdollisuuksia ja ratkaisuja myös rajat ylittävässä liikenteessä.

Suomi pitää hyvänä, että TEN-T-politiikan yhtenä tavoitteena on jatkossakin laadukkaan liikenneverkon kehittäminen myös kolmansissa maissa. Niin ikään Suomi tukee näkemystä, jonka mukaan rajatylittävien yhteyksien kehittäminen Venäjälle ei ole tällä hetkellä enää kansallisesti tai EU-tasolla prioriteetti, ja Venäjä ja Valko-Venäjä tulee poistaa TEN-T-kartoilta. Suomi korostaa, että ehdotetut muutokset TEN-T-verkon laajuudessa eivät kuitenkaan saa heikentää itäisen Suomen kansallisesti ja alueellisesti tärkeiden tie- ja ratayhteyksien kehittämistä. On lisäksi olennaisen tärkeää, että TEN-T-asetus mahdollistaa Suomen kansallisten erityispiirteiden huomioimisen.

Lounaan keskusteluaiheena on energiahintojen vaikutus rautatieliikenteeseen.

Asialista:

Keskustelut suurnopeusrataverkon ja kansainvälisten ratayhteyksien kehittämisestä, s. 3

Keskustelu Euroopan rautateiden ajankohtaisista haasteista, s. 3

Liikenne- ja viestintäministeriö Perusmuistio EU/568/2022-LVM-1

Saarinen Noora 18.10.2022

EU; epävirallinen liikenneministerikokous 20.-21.10.2022

Kokous
Epävirallinen EU:n liikenneministerikokous 20.-21.10.2022, Praha

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

EU-puheenjohtajamaa Tšekki järjestää epävirallisen EU:n liikenneministerien kokouksen 20.-21.10. Prahassa. Kokouksessa käydään politiikkakeskustelut suurnopeusrataverkon ja kansainvälisten ratayhteyksien kehittämisestä sekä Euroopan rautateiden ajankohtaisista haasteista.

Kyseessä on epävirallinen ministerikokous, jossa ei tehdä päätöksiä.

Suomen kanta

Suomi on täysin samaa mieltä komission kanssa siitä, että tarvitaan määrätietoisia toimia liikenteen alan muuttamiseksi aidosti multimodaaliseksi kestävien ja älykkäiden liikkuvuuspalvelujen järjestelmäksi. Tässä työssä on kiinnitettävä erityistä huomiota henkilö- ja tavaraliikenteen palveluiden, eri liiketoimintamallien sekä eri alustojen ja ekosysteemien välisen toiminnallisen ja teknisen yhteen toimivuuden varmistamiseen. (E 5/2021 vp)

Eri liikennemuotojen aiempaa sujuvampi yhdistely multimodaaleiksi matkaketjuiksi MaaS-palveluiden (Mobility-as-a-Service) avulla tarjoaa uusia mahdollisuuksia ja ratkaisuja myös rajat ylittävässä liikenteessä. Suomi pitää keskeisenä varmistaa, että strategian toimenpiteissä edistetään Euroopan laajuisten lippu- ja maksujärjestelmien yhteen toimivuutta, ratkaistaan olemassa olevien yhteen toimivuuteen liittyvät kaupalliset, lainsäädännölliset ja hallinnolliset haasteet sekä vältetään uusien digitaalisten esteiden syntyminen sisämarkkinoille. (E 5/2021 vp)

Suomi kannattaa komission tavoitetta tehostaa liikenteen kapasiteetinkäyttöä, jotta voidaan aikaansaada aidosti älykäs liikennejärjestelmä, joka ehkäisee kapasiteettipulaa ja vä-

hentää hiilidioksidipäästöjä. Suomen kannalta tärkeinä tekijöinä ovat rataverkon digitaalisen infrastruktuurin toteuttamiseen liittyvät kysymykset sekä datan parempi hyödyntäminen kapasiteetin maksimoinnissa. Lisäksi liikenteen infrastruktuurin tulee tukea eri liikennemuotojen käyttöä ja sujuvaa yhdistämistä uusiksi tuotekokonaisuuksiksi. (E 5/2021 vp)

Suomi pitää tärkeänä, että liikenneyhteyksiä Euroopan unionin ja kolmansien maiden kanssa kehitetään, jotta Suomen ja EU:n ulkomaankaupan kannalta tärkeät yhteydet kolmansiin maihin turvataan. Suomi pitää hyvänä, että TEN-T-politiikan yhtenä tavoitteena on jatkossakin laadukkaan liikenneverkon kehittäminen myös kolmansissa maissa. (E 141/2021 vp)

Suomi tukee näkemystä, jonka mukaan rajatylittävien yhteyksien kehittäminen Venäjälle ei ole tällä hetkellä enää kansallisesti tai EU-tasolla prioriteetti, ja Venäjä ja Valko-Venäjä tulee poistaa TEN-T -kartoilta. Suomi kuitenkin korostaa, että tämän seurauksena ehdotetut muutokset TEN-T verkon laajuudessa eivät saa heikentää itäisen Suomen kansallisesti ja alueellisesti tärkeiden tie- ja ratayhteyksien kehittämistä. Suomi suhtautuu kriittisesti ehdotukseen ydinverkon ratayhteyksien päättymisestä Kouvolaan Vainikkalan sijaan sekä ehdotukseen maanteiden ydinverkon päättymisestä Haminaan Vaalimaan sijaan. Suomi voi viime kädessä tarkastella Venäjän rajalle johtavien viimeisten osuuksien siirtämistä ydinverkolta kattavalle verkolle osana asetusehdotuksesta saavutettavaa kokonaisratkaisua ja Suomen kokonaisetua, edellyttäen, että siirto ei vaaranna kyseisten tie- ja ratayhteyksien rahoituskelpoisuutta Verkkojen Eurooppa -välineestä (Connecting Europe Facility, CEF). Suomi korostaa, että siirto ei vaaranna kyseisten rata- ja tieyhteyksien kehittämistä kansallisista tarpeista käsin. (UJ 22/2022 vp)

Valtioneuvoston näkökulmasta on olennaisen tärkeää, että TEN-T-asetus mahdollistaa Suomen kansallisten erityispiirteiden huomioimisen. Valtioneuvosto pitää hyvänä, että asetusehdotuksessa on huomioitu talvimerenkulku osana eurooppalaista meriliikennealuetta sekä Suomen rataverkon raideleveys. (U 16/2022 vp) Suomi katsoo, että raideleveyttä koskevissa kysymyksissä on oltava mahdollisuus käyttää kansallista harkintaa. (UJ 22/2022 vp)

Suomi kannattaa solidaarisuuskaistojen toimintasuunnitelman tavoitteita, joilla pyritään varmistamaan kriittisten kuljetusreittien sujuvuutta sekä kaluston ja laitteiden saatavuutta globaalin ruokaturvan varmistamiseksi. Suomi pitää tärkeänä, että Verkkojen Eurooppa -välineen (CEF) rahoituksen kohdistamista Ukrainaan ja Moldovaan arvioidaan huomioiden myös merkittävien toimintaympäristön muutosten laajemmat liikenteelliset ja muut vaikutukset EU:n itärajaan rajautuvissa jäsenmaissa. (E 80/2022 vp)

Suomi lähtökohtaisesti tukee komission tiedonannossa (rautateiden rajat ylittävän pitkän matkan henkilöliikenteen kehittämisestä) esitettyjä tavoitteita ja toimenpiteitä rautateiden rajat ylittävän henkilöliikenteen kehittämiseksi. Vaikka Suomella ei ole EU:n sisäistä kansainvälistä rautateiden henkilöjunaliikennettä, Suomi katsoo, että tiedonannon mukainen toimintaohjelma osaltaan tukee EU:n ilmastotavoitteiden saavuttamista sekä EU:n kestävän ja älykkään liikenteen strategian toteutusta. Suomi myös pitää tärkeänä, että multimodaaleja matkaketjuja kehittämällä luodaan vaihtoehtoja pitkän matkan liikenteeseen etenkin lentoliikenteelle. (E 135/2021 vp)

Suomi kannattaa komission tavoitetta lisätä selkeyttä ja läpinäkyvyyttä digitaalisten liikkumis- ja yhdistämispalveluiden tarjoamisessa. Yhteiset toimintaperiaatteet EU-tasolla parantavat palveluntarjoajien edellytyksiä tarjota asiakkaille matkaketjuja myös kaupunkien välillä, yli sisärajojen. (E143/2021)

Toimenpiteillä, joilla selkeytetään liikkumispalveluiden yhdistämisen ja jälleenmyynnin ehtoja, tulee luoda sekä julkisille että yksityisille toimijoille tasapuolinen pelikenttä multimodaalisten digitaalisten liikennepalveluiden markkinoille, joilla kaikkien toimijoiden toimintaedellytyksiä kohdellaan tasavertaisesti toimijoiden eri roolit huomioiden. (E143/2021)

Pääasiallinen sisältö

Liikenneministerien epävirallisessa ministerikokouksessa on kaksi työsessiota, joissa käydään politiikkakeskustelut puheenjohtajan toimittaman tausta-asiakirjan perusteella suurnopeusratalinjojen ja kansainvälisten yhteyksien kehittämisestä sekä Euroopan rautateiden ajankohtaisista haasteista.

Suurnopeuslinjojen ja kansainvälisten yhteyksien kehittäminen

Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiassa esitetään kunnianhimoisia tavoitteita suurnopeusrautatieliikenteen matkustajamäärän lisäämiseksi: kaksinkertaistaminen vuoteen 2030 mennessä ja kolminkertaistaminen vuoteen 2050 mennessä. Vaikka palveluja voidaan tehostaa ja uusia yhteyksiä käyttöönottaa nykyisellä suurnopeusrataverkolla, välitavoitteita ei voida saavuttaa ilman uuden rautatieinfrastruktuurin kehittämistä ja suurnopeusrautateiden merkittävää maantieteellistä laajenemista. Suurnopeusrautateiden kehittäminen on tärkeä osa myös parhaillaan käsiteltävänä olevaa Euroopan laajuisia liikenneverkkoja koskevan asetuksen (TEN-T) tarkistamista.

Puheenjohtajan tausta-asiakirjassa nostetaan esille rautateiden merkittävä kasvupotentiaali Euroopassa, mistä kertoo viimeaikainen matkustajamäärien kasvaminen. Rautatiet yhdistävät suurkaupunkialueita ja alueellisia keskuksia sekä tarjoavat vaihtoehdon paitsi lentämiselle myös maantieliikenteelle. Lisämarkkinaosuuden saavuttamiseksi rautatieliikenteessä olisikin tarjottava yhteyksiä, jotka soveltuvat paremmin asiakkaiden tarpeisiin. Yhteyksien on oltava säännöllisiä myös rajat ylittävän liikenteen osalta. Tausta-asiakirjassa korostetaan myös lento- ja rautatieliikenteen synergioita. Lento- ja rautatieliikenne täydentävät toisinaan ja tarvitaan ratkaisuja, joilla tuetaan rautateiden tarjonnan ja muiden liikennemuotojen ja palvelujen parempaa yhteentoimivuutta.

EU:n lisäarvona on pullonkaulojen poistaminen ja puuttuvien ratojen täyttäminen erityisesti EU:n jäsenvaltioiden välillä tavoitteena yhtenäinen yleiseurooppalainen verkosto, joka vastaa jäsenvaltioiden ja niiden kansalaisten tarpeita. TEN-T:ssä liikenneverkkoa tarkastellaan eurooppalaisesta näkökulmasta. Sen meneillään olevassa tarkastelussa korostetaan erityisesti rautatieliikenteen parantamista sekä konventionaalisten että suurten nopeuksien radoilla. Euroopan komissio on ehdottanut, että Euroopan laajuisen liikenneverkon ydinverkon parametreja korotetaan siten, että myös ne osat, jotka eivät ole osa suurnopeusrataverkkoa, ovat riittävän laadukkaita ja niitä voidaan käyttää pitkän matkan rautatieliikenteessä. Komissio on julkaissut myös toimintasuunnitelman, jolla edistetään pitkän matkan rautatiepalveluja ja rajat ylittäviä henkilöliikennepalveluja, jotka yhdessä TEN-T-asetusta koskevan tarkistuksen kanssa auttavat EU:ta saavuttamaan suurten nopeuksien rautatieliikennettä koskevat strategiset virstanpylväät.

Lisäksi komissio julkaisi heinäkuussa 2022 tarkistetun TEN-T-ehdotuksen, jossa reagoidaan Venäjän hyökkäyssotaan Ukrainassa. Se ehdottaa Ukrainan ja Moldovan liittämistä Euroopan liikennekäytäviin, mikä antaa selkeän signaalin tiiviimmästä yhteistyöstä. Ehdotuksessa korostetaan myös jäsenvaltioiden siirtymissuunnitelmia kohti eurooppalaisen standardin mukaista raideleveyttä, jonka auttaisi poistamaan esteitä ja helpottaa rajat ylittäviä yhteyksiä EU:ssa, suurnopeusjuna mukaan luettuna. Eri raideleveys on myös yksi suurimmista esteistä, jotka estävät Ukrainan ja Moldovan integroitumisen eurooppalaiseen rautatieverkkoon. Toimenpide on kuitenkin kallis ja sillä voi olla vaikutuksia yhteentoimivuuteen raideleveyden muuttamisprosessin aikana.

Liikenneministerien politiikkakeskusteluun kytkeytyy myös komission toukokuussa julkaisema tiedonanto EU:n ja Ukrainan välisiä solidaarisuuskaistoja koskevasta toimintasuunnitelmasta. Solidaarisuuskaistat on nähty tärkeäksi maaliikenneväyläksi, kun merkittäviä määriä merikuljetuksia on pitänyt siirtää raide- ja maantiekuljetuksiin. Solidaarisuuskaistojen tavoitteena helpottaa Ukrainan maataloustuotteiden vientiä ja myös EU:n kanssa käytävää kahdenvälistä kauppaa. Ukrainan ja EU:n välisen raideleveyden eroavaisuuden vuoksi on tavaroiden jälleenlastaus pääosin suoritettava Ukrainan ja EU:n raja-alueen läheisyydessä. Tällä hetkellä on kuitenkin käytössä tätä helpottavia ratkaisuja kuten konttijunien käyttöä, Ukrainan vaunukaluston käyttöä EU-standardin mukaisella vakiotelillä sekä myös telinvaihtoa rajanylityksissä on käytetty. Suomi on osallistunut solidaarisuuskaistojen toimeenpanoon myös kalustolahjoitusten muodossa. Suomesta on lähetetty EU:n ja Ukrainan raja-alueelle kalusto- ja materiaaliapua liikenneyhteyksien varmistamiseksi ja rajanylitysten nopeuttamiseksi.

Euroopan rautatieliikenteen haasteet

Puheenjohtajamaan tausta-asiakirjassa todetaan, että etenkin pitkän matkan henkilöjunaliikenne on alkanut toipua Covid-19-pandemian jälkeen. Rautatieliikenteen elpymistä on kuitenkin haitannut monet ongelmat, joista on ollut paljon myös tiedotusvälineissä. Tällaisia ongelmia ovat olleet mm. kesälomakaudella ruuhkaiset junat ja junavuorojen ajamatta jääminen sekä ratatyöt ja mm. niistä aiheutuvat junien myöhästymiset. Muita ongelmia etenkin kansainvälisessä junaliikenteessä ovat kansainvälisten junayhteyksien vähäisyys, lippujen kalleus ja puutteelliset mahdollisuudet ostaa koko matkaketjun kattavia kansainvälisen rautatieliikenteen lippuja, rataverkon huono kunto, puutteellinen informaatio ja matkaketjujen suunnittelun vaikeus.

Osittain edellä mainittuihin ongelmiin pyritään tarjoamaan ratkaisuja Euroopan komission 14.12.2021 julkaisemassa rautateiden rajat ylittävän pitkän matkan henkilöliikenteen toimintaohjelmassa (KOM (2021) 810 lopullinen), joka sisälsi yhteensä 10 teemakokonaisuutta ja niiden alla lukuisia aloitteita konkreettisiksi toimenpiteiksi. Komissio on parhaillaan valmistelemassa tiedonannossa esitettyjä lainsäädäntöaloitteita. Osana toimenpideohjelman toteutusta komission on tarkoitus myös käynnistää kansainvälisen henkilöliikenteen pilottiprojekteja. Komissio käynnisti kesäkuussa 2022 hakuprosessin kansainvälisen henkilöjunaliikenteen hankkeita varten, joita sidosryhmät voivat esittää otettavaksi mukaan pilottikokeiluun. Hakuaika päättyy lokakuussa 2022 ja komission on määrä julkistaa hankkeet tammikuun puolivälissä 2023.

Puheenjohtajamaan taustapaperissa tuodaan esille myös 4.6.2020 EU:n liikenneministerineuvostossa perustetun kansainvälisen henkilöjunaliikenteen verkoston (Platform on In-

ternational Rail Passenger Transport) työ. Verkoston alaisuudessa on mm. pyritty kehittämään Euroopan laajuisia henkilöliikenteen junayhteyksiä, tällaisten yhteyksien informaatio- ja matkustajatietojärjestelmän kehittämistä, luomaan multimodaaleja kansainvälisiä henkilöliikenteen yhteyksiä sekä hubeja junien ja kulkumuodon vaihtoa varten sekä kehittämään kansainvälisten henkilöjunaliikenteen hinnoittelua ja lippujärjestelmiä. Verkosto on esitellyt väliraportin kesäkuussa 2022 EU:n liikenneministereille ja verkosto jatkaa edelleen työtään ainakin kesään 2023 saakka.

Puheenjohtajamaa tuo esille myös tarpeen kehittää lentoliikennettä ja rautatieliikennettä yhdistäviä matkaketjuja ja sovittaa yhteen niiden lippujärjestelmiä niin, että matkustaja voisi ostaa kulkumuotoja yhdisteleviä matkalippuja. Ongelmana on kuitenkin se, että rautatieliikenteen palvelusegmentit ovat lentoliikennettä huomattavasti monimuotoisempia (suurnopeusjunat, inter-city-junat, seutu- ja paikallisliikenteen junat ja niiden erilaiset lippu-järjestelmät hintoineen). EU:n rautatievastuuasetus tulee voimaan 7.6.2023 ja asetuksen eräänä tavoitteena on turvata ns. suorat liput, jotka mahdollistaisivat koko matkaketjun kattavan lipun hankinnan siihen liittyvine korvausvastuineen.

Puheenjohtaja toteaakin, että komission tuleva ehdotus multimodaalisista digitaalisista liikkuvuuspalveluista voisi olla ensimmäinen askel kohti multimodaalisten matkustusvälineiden käytön lisäämistä ja antaa matkustajalle paremman yleiskuvan reiteistä ja hinnoista. Aloitteen tarkoituksena on luoda puitteet lippujen ja liikkuvuustuotteiden jakamiselle kolmansien osapuolten toimesta ja helpottaa tietojen integrointia ja saatavuutta erityisesti kehittämällä oikeudenmukaiset, kohtuulliset ja syrjimättömät periaatteet operaattoreiden ja multimodaalisten digitaalisten liikkuvuuspalvelujen tarjoajien (MDMS) välisille kaupallisille sopimuksille, ja mahdollistaa käyttäjien kannalta keskeisten jakeluliittymien integrointi ja avaaminen.

Lisäksi nostetaan esille eurooppalaisten rataverkon haltijoiden yhteistyöryhmän RailNet Europen kehittämä ns. timetabling re-design-hanke (TTR), jonka tavoitteena on tehostaa ratakapasiteetin haku- ja jakoprosessia ja saada niukka ratakapasiteetti entistä tehokkaampaan käyttöön. Komissio valmisteleekin ratakapasiteetin jakamismenettelyn uudistamisesta lainsäädäntöesitystä, joka heijastaisi TTR-hankkeen työtä. Myös Euroopan kulunvalvontajärjestelmän uudistamisen (ETCS/ERTMS) pitäisi jatkossa mahdollistaa rataverkon ja -kapasiteetin tehokkaamman käytön.

Rautatieliikenteessä vallitsee tällä hetkellä tilanne, jossa matkustajat, rahtiasiakkaat ja koko yhteiskunta ovat kiinnostuneita kestävien liikennemuotojen löytämisestä ja odottavat ratkaisuja rautatieliikenteen pitkän aikavälin ongelmiin. Liikenneministerien epävirallisen keskustelun on tarkoitus antaa komissiolle evästystä valmistelussa olevien ehdotusten viimeistelemiseksi ja toimintaohjelman täytäntöönpanon edistämiseksi, jotta Euroopan rautatieliikenteestä saataisiin tulevaisuudessa kilpailukykyisempi ja tehokkaampi.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

Kokouksessa ei tehdä päätöksiä.

Käsittely Euroopan parlamentissa

-

Kansallinen valmistelu

Liikennejaosto (EU22) kirjallinen menettely, 11.-12.10.2022
EU-ministerivaliokunta 19.10.2022

Eduskuntakäsittely

MINVA-paketti:
Suuri valiokunta 19.10.2022 (kirjallinen menettely)

Suomen kantoja on eritelty E- ja U –kirjeissä:

E 5/2021 vp: Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategia - Euroopan liikenne tule-vaisuuden raiteelle

E 141/2021 vp: Komission tiedonanto Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) laajentamisesta kolmansiin maihin

E143/2021 vp: Ennakkovaikuttaminen: Multimodaalisten digitaalisten liikkumispal-veluiden edistäminen EU:ssa

U 16/2022 vp ja UJ 22/2022 vp: Komission ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvos-ton asetukseksi unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi, asetuksen (EU) 2021/1153 ja asetuksen (EU) 913/2010 muuttamisesta ja asetuksen (EU) 1315/2013 kumoamisesta

E 135/2021 vp: Komission tiedonanto Euroopan parlamentille ja neuvostolle rautateiden rajat ylittävän pitkän matkan henkilöliikenteen kehittämisestä

E 80/2022 vp: EU:n ja Ukrainan välisiä solidaarisuuskaistoja koskeva toimintasuun-nitelma

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

-

Taloudelliset vaikutukset

-

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

-

Asiakirjat

Puheenjohtajan tausta-asiakirja

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Risto Saari, liikenneneuvos, +358 295 342 311
Janne Hauta, liikenneneuvos, +358 295 342 322
Kaisa Kuukasjärvi, liikenneneuvos, +358 295 342 030
Veli-Matti Syrjänen, liikenneneuvos, +358 295 342 124
Laura Lassila, erityisasiantuntija, +358 295 342 016
Noora Saarinen, erityisasiantuntija, +358 295 342 154
Kaisa Kopra, erityisasiantuntija, +358 29 534 2066

VAHVA-tunnus

EU/568/2022

Liitteet Napsauta tähän ja kirjoita liitteet

Viite Napsauta tähän ja kirjoita viite

Liitteet