Ulkoministeriö Neuvostoraportti EU/310/2022-UM-15

Asplund Erik 14.11.2022

Epävirallinen liikenneministerikokous 20.-21.10.2022

Kokous

Epävirallinen liikenneministerikokous 20.-21.10.22

Tsekin puheenjohtajuuskauden epävirallinen liikenneneuvosto pidettiin Prahassa 20.-21.10.2022. Suomea edusti liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka. Ministerit keskustelivat korkeanopeusjunayhteyksistä, kansainvälisestä konnektiviteetista ja rautatieliikenteen haasteista. Ministerit korostivat rautatieliikenteen merkitystä ja ilmaisivat sitoumuksensa alan edelleen kehittämiselle, multimodaalisuus huomioiden. EU-tason toimia tarvitaan, sekä teknisellä tasolla että rahoituksen muodossa. Haasteista nousivat esille erityisesti rajat ylittävät yhteydet ja lippujärjestelmiin liittyvät kysymykset. Ukrainan ja Moldovan edustajat korostivat toimivien liikenneyhteyksien merkitystä ja kiittivät EU:n tuesta.

Aamupäivän sessio – korkeanopeusjunayhteyksien ja kansainvälisen konnektiviteetin edistäminen

EU-maiden, Norjan, Sveitsin, Ukrainan ja Moldovan edustajat keskustelivat puheenjohtaja (Tsekin liikenneministeri Martin Kupka) johdolla paitsi korkeanopeusyhteyksien kokemuksista kansallisesti, myös Euroopan konnektiviteetin edistämisestä ja tarvittavista EU-tason toimista. Puheenjohtaja oli valmistellut kolme kysymystä keskustelun ohjaamiseksi:

1. Mitkä ovat pääasialliset esteet korkeanopeusyhteyksien kehittämisessä? Mitä erityisiä ongelmia jäsenvaltiot ovat kohdanneet rajat ylittävien (myös perinteisten) hankkeiden osalta? Mitä EU voi tehdä esteiden ja ongelmien minimoimiseksi?
2. Mitä toimia tarvitaan kestävän ja älykkään liikkumisen strategian virstanpylväiden saavuttamiseksi tarvittavien korkeanopeusyhteyksien kysynnän stimuloimiseksi?
3. Pidättekö kansainvälisen konnektiviteetin näkökulmasta hyödyllisenä pyrkiä tietyillä yhteyksillä standardiraideleveyteen? Tulisiko tästä tehdä yksi kärkihankkeista Ukrainan ja Moldovan integroimiseksi Euroopan liikennekäytäviin?

Komissio (pääjohtaja Henrik Hololei / DG MOVE) korosti tarvetta kunnianhimoisille toimille rautatieliikenteen edistämiseksi. Hololei tunnisti karttoihin liittyvät hankaluudet. Hololei korosti solidarity lanes-konseptin tärkeyttä. Ukrainan ja Moldovan tilanteen osalta Hololei kertoi, että komissio on aloittanut selvityksen Puolan, Romania, Ukrainan ja Moldovan rataverkkojen osalta, Ukrainan ja Moldovan integroimiseksi eurooppalaiseen raideleveyteen.

Kaikki jäsenvaltiot korostivat rautatieliikenteen merkitystä ja kertoivat tekevänsä merkittäviä panostuksia raideliikenteeseen. EU-tason toimia pidettiin myös tärkeinä, monissa puheenvuoroissa toistui rahoituksen saatavuus. Monet jäsenvaltiot nostivat esille myös multimodaalisuuden ja tarpeen hyödyntää kaikkia liikennemuotoja toisiaan täydentävällä tavalla.

Matkustajakysynnän stimuloimisessa esille nousivat erilaisiin lippujärjestelmiin liittyvät haasteet. Markkinoiden avaamisen vaikutuksista esitettiin kommentteja puolesta ja vastaan.

Moni jäsenvaltio piti yhteistä raideleveyttä koskevia tavoitteita järkevinä, mutta moni peräänkuulutti toimenpiteiden oikeasuhtaisuutta ja tarvetta ratkaista paikalliset ongelmat kansallisesti.

Ministeri Harakka korosti Venäjän hyökkäyksen vaikutusta koko unionille, ja yksittäisille jäsenvaltioille. Suomen liikenneyhteydet ovat muuttuneet merkittävästi. Ministeri piti tärkeänä, että TEN-T-satamien osalta voidaan tarkastella muitakin kuin volyymeja. Käytävien laajentaminen Ukrainan ja Moldovan puolelle on kannatettavaa. Suomella on vain yksi yhteys muihin EU-maihin. Suomi pitää tärkeänä, että Suomi voi tehdä päätöksen itse, kattavien selvitysten perusteella, huomioiden yhteentoimivuus ja huoltovarmuus.

Ukraina korosti raideliikenteen merkitystä, merenkulun rinnalla. Ukraina tukee komission heinäkuista aloitetta laajentaa käytävät Ukrainan suuntaan, kyseessä on tärkeä poliittinen signaali. Kasvavien kaupunkien tarpeisiin vastaamisessa multimodaalisuus on heille tärkeää, samoin kestävän liikenteen kehittäminen.

Moldova kiitti tuesta Moldovan tieliikennetoimijoiden tukemiseksi Venäjän hyökkäyksen aiheuttamien ongelmien huomioimiseksi. Moldovan ja Ukrainan liittäminen TEN-T-käytäviin on tärkeää. Yhteinen raideleveys olisi tervetullut sekä rahti- että matkustajakuljetuksille. Moldova aikoo investoida runsaasti tie- ja ratainfraan lähitulevaisuudessa.

Pääjohtaja Hololei totesi, että suurnopeusjunien kehittäminen on saanut ministereiltä laajan tuen. Raideleveyttä koskien kuultiin monia puheenvuoroja, mutta EU-tason verkon rakentaminen vaatii yhteisiä ratkaisuja. Iberian niemimaan osalta tavoitteen tulee olla Portugali-Espanja-Ranska-käytävän rakentaminen. Käytännöllisiä ratkaisuja voidaan etsiä, mutta tavoite pitää muistaa. Raideleveys ei kuitenkaan ole ainut toimenpide jota tarvitaan, Hololei korosti mm. neljännen rautatiepaketin toimeenpanoa ja markkinoiden avaamista. TEN-T tulee muodostamaan hyvän pohjan CEF3-rahoitusohjelmalle. Infravaatimusten tulee olla kunnianhimoisia. Konnektiviteetti naapureihin on erittäin tärkeää. Hololei kertoi myös toimista hyperloopin edistämiseksi, komissio valmistelee lainsäädäntöaloitetta, joka julkaistaan ensi vuonna.

Lounaskeskustelu – energiakriisin vaikutus raideliikenteeseen

Jäsenvaltiot keskustelivat lounaalla energian hintojen kasvusta ja tämän vaikutuksesta raideliikenteeseen. Ministerit keskustelivat toimista energiatehokkuuden parantamiseksi, mm. energian talteenoton ja paikallisten uusiutuvien energianlähteiden hyödyntämisen kautta.

Iltapäivän sessio – Euroopan raideliikenteen haasteet

Iltapäivällä jäsenvaltiot keskustelivat Euroopan raideliikenteen kohtaamista haasteista, liittyen junien viivästyksiin, peruutuksiin, korjaustöihin ja kalusto-ongelmiin. Komissio hyväksyi viime vuonna toimintasuunnitelman pitkän matkan matkustajaliikenteen edistämiseksi. Puheenjohtajan kysymykset liittyivätkin monelta osin tämän suunnitelman toimenpiteisiin:

1. Mitkä toimenpiteet toimintasuunnitelmasta tuovat suurimman lisäarvon? Mitä aiheita komission tulisi korostaa toimintasuunnitelman ulkopuolelta?
2. Ottaen huomioon rautateiden monipuolisen roolin, miltä osin lentoliikennettä voitaisiin käyttää inspiraationa? Miten eri liikennemuotojen lippujärjestelmät voitaisiin yhdistää?
3. Miten parannetaan jäsenvaltioiden yhteistyötä kapasiteetin allokonnissa ja aikataulutuksessa, rajat ylittävien yhteyksien tehostamiseksi? Mitä jäsenvaltiot ajattelevat sektorin omista aloitteista (esim. TTR aikataulutus-projekti) tältä osin?

Hololei kertoi, että komissio on ryhtynyt toimenpiteisiin toimintasuunnitelman mukaisesti. Hololei korosti mm. tarvetta multimodaalisille digitaalisille liikkumispalveluille, datan avaamiselle ja ERTMS:n nopealle käyttöönotolle. Ratamaksuja ja veturinkuljettajia koskevat lainsäädäntöaloitteet ovat tulossa.

Jäsenvaltioiden puheenvuorossa korostui myös aamupäivällä sivutut lippujärjestelmät. Osa korosti tarvetta varmistaa, että rajat ylittävillä yhteyksillä lippujen ostaminen on mahdollisimman yksinkertaista, osa (kuten Saksa ja Suomi) korostivat multimodaalisempaa lähestymistä. Monet maat korostivat myös EU-rahoituksen tarvetta. Yksittäisenä toimena mainittiin mm. veturinkuljettajia koskevat kielivaatimukset, jotka muodostavat esteen tehokkaille rajat ylittäville yhteyksille.

Ministeri Harakka kertoi Suomen tukevan komission toimintasuunnitelmassa kuvattuja tavoitteita ja toimenpiteitä. On tärkeä korostaa erityisesti sellaisia toimia, jotka tuovat lisäarvoa sekä kansallisiin että rajat ylittäviin yhteyksiin. Multimodaalisuus on olennainen elementti vihreämmän ja tehokkaamman liikennejärjestelmän luomisessa. Digitaalisissa ratkaisuissa on iso mahdollisuus, sekä käyttäjille että yrityksille. Ministeri Harakka peräänkuulutti tältä osin liikennemuodot ja rajat ylittävää yhteistyötä. Suomi tukee tavoitetta multimodaaleille matkalipuille, lento- ja rautatiepalveluiden yhdistämiseksi. Suomi toivottaa TTR-projektin tervetulleeksi, projektin odotetaan johtavan kapasiteetin tehokkaampaan käyttöön. Kansallisia toimia on jo otettu käyttöön, mutta tehokas toimeenpano vaatii EU-tason toimia.

Ministeri Kupka veti yhteen aamu- ja iltapäivän keskustelun, todeten että liikenteen kehittäminen hyödyttää paitsi ihmisten ja tavaroiden vapaata liikkuvuutta, myös sosiaalisia ja taloudellisia linkkejä sekä EU:n sisäisesti, että EU:n ulkopuolelle. Tarvitaan toimia järjestelmän tehokkuuden parantamiseksi. Raideleveyden erityiskysymyksen osalta Kupka peräänkuulutti tasapainoista ratkaisua.

***

Bilateraalitapaaminen Viron talous- ja infrastruktuuriministeri Riina Sikkutin kanssa. Ministerit tapasivat ensimmäistä kertaa. Tavoitteena luoda luonteva yhteys vastinpariin. Keskustelussa nousi esiin Rail Baltican merkitys Suomelle, sekä TEN-T näkemyksemme. Viro oli mukana kolmen maan talvimerenkulkua koskevassa lausumassa kesäkuun 2022 liikenneneuvostossa. Ministeri Harakka toi esille hyvän yhteistyön ja asian tärkeyden. Lisäksi ministeri toi esiin Suomen ennakkovaikuttamiskantoja suhteessa CO2-raja-arvoasetukseen ja biokaasun merkityksen osana raskaan liikenteen päästöjen vähentämistä.

Ministeri Harakan bilateraalitapaaminen Ruotsin infrastruktuuriministeri Andreas Carlsonin kanssa. Ruotsin infrastruktuuriministeri oli juuri aloittanut tehtävässään. Ministerit tapasivat ensimmäistä kertaa. Ruotsin EU- pj-kausi alkaa keväällä 2023. Ministeri Harakka toi esiin Far North Fiber merikaapelihankkeen, ja taustoitti Suomen TEN-T-näkemyksen ja FF-55 vaikuttamiskantoja, erityisesti talvimerenkulun osalta. Ministeri Harakka toi esiin, että vaikuttamistyö talvimerenkulun osalta jatkuu, ja Ruotsin tuki arvokasta. Myös raskaan liikenteen CO2-päästöjen osalta tuotiin esille eri käyttövoimien kuten biokaasun rooli.

Suomen edustajat
Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka
Ministeri Harakan erityisavustaja Johanna Juselius
Erityisasiantuntija Erik Asplund / EUE

Asiakirjat

Liitteet -

Viite -