Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: U/2022 Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi, asetuksen (EU) 2021/1153 ja asetuksen (EU) No 913/2010 muuttamisesta ja asetuksen (EU) 1315/2013 kumoamisesta

Keskuskauppakamari kiittää mahdollisuudesta tulla kuulluksi ja antaa kirjallinen asiantuntijalausunto otsikkoaiheeseen. Keskuskauppakamari pitää komission ehdotuksen tavoitteita kannatettavina, erityisesti Suomen kaltaiselle reuna-alueen jäsenvaltiolle saavutettavuus ja liitettävyys muuhun Eurooppaan on erityisen tärkeä. Lisäksi Keskuskauppakamari korostaa TEN-T verkkojen olevan tärkeä väline sekä Suomen että EU:n kilpailukyvyn vahvistamiseksi, liikenteen viherryttämiseksi ja tarjoaa alustan liikenteen uusille ratkaisuille.

Keskuskauppakamarin näkemyksen mukaan Suomen on tavoiteltava olemassa olevien velvoitteiden täyttämistä TEN-T ydinverkolla vuoteen 2030 mennessä. **Suomen intressissä on ollut olla osana eurooppalaisia liikenneverkkoja, joille on yhteisesti EU-tasolla määritelty vaatimukset ja laajuus.** Keskuskauppakamari korostaa näkemyksenään, että Suomen omat tavoitteet liikenne 12-suunnitelmaan ja kansalliseen väylärahoitukseen eivät ohjaa TEN-T verkkojen kehittämistä Euroopassa, vaan Suomen 12-vuotinen suunnitelma ja väylärahoitus tulee nähdä osana TEN-T verkkojen kehittämistä. TEN-T verkoilla on EU-rahoitusaspektin lisäksi merkittävä rooli sisämarkkinoiden toimivuuden edistäjänä ja Suomen ei tule jäädä sivuun tästä kehityksestä. Lisäksi Keskuskauppakamari korostaa näkemyksenään, että TEN-T ydinverkko tulisi nähdä testikäytävänä liikenteen uusille ratkaisuille ja vaihtoehtoisille polttoaineille, ei ainoastaan kulueränä.

Keskuskauppakamari korostaa, että **TEN-T-verkkoa koskevia vaatimuksia ja verkon laajuutta tulee tarkastella erityisesti Suomen eri alueiden saavutettavuuden ja Suomen saavutettavuuden näkökulmasta** sekä valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja sen mukaisen kansallisen väyläpolitiikan näkökulmasta. Suomen saavutettavuuden näkökulmasta esimerkiksi kiinteä yhteys Helsingin ja Tallinnan välillä olisi luonnollinen jatke Rail Balticalle ja liittäisi Suomen osaksi muuta Eurooppaa.

Lisäksi näemme tärkeänä, että Suomen tulee vaikuttaa aktiivisesti asetuksen verkkoja koskevien vaatimusten osalta, siten että ne mahdollistavat verkkojen kehittämisen ja kansallisen väylärahoituksen tarkoituksenmukaisen käytön valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaisesti.

Keskuskauppakamari yhtyy yleisellä tasolla valtioneuvoston näkemykseen siitä, että asetuksen tulee mahdollistaa Suomen kansallisten erityispiirteiden huomioiminen. Haluamme kuitenkin korostaa sitä, että asetusehdotus antaa jo joustomahdollisuuksia, jotka voidaan ottaa tarvittaessa käyttöön kansallisten erityisolosuhteiden huomioimiseksi. Keskuskauppakamari suhtautuu suurella varauksella nykyistä laajempien joustomahdollisuuksien edistämiseen osana asetuksen uudistamista. Tässä yhteydessä haluamme tuoda myös esiin hk-luvuista johtuvat ongelmat suhteessa Suomen EU-rahoituksen hyödyntämiseen. Väljemmillä kansallisilla tulkinnoilla mahdollistaisimme Suomelle suuremman saannon, kuten muissa meitä vastaavissa jäsenmaissa on tehty.

Keskuskauppakamari ei tulkitse komission esitystä siten, että maanteiden laatuvaatimuksia olisi lievennetty ja määräaikaa siirretty eteenpäin ydinverkon osalta. Keskuskauppakamarin näkemyksen

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: U/2022 Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi, asetuksen (EU) 2021/1153 ja asetuksen (EU) No 913/2010 muuttamisesta ja asetuksen (EU) 1315/2013 kumoamisesta

mukaan Suomen tulisi edelleen tavoitella vaatimusten täyttämistä annettujen määräaikojen ja vaatimusten puitteissa. Lisäksi tulisi harkita, miten Verkkojen Eurooppa Välineen (CEF-2) rahoitusta pystyttäisiin tulevaisuudessa hyödyntämään paremmin myös maantieverkostoon.

Keskuskauppakamarin näkemyksen mukaan Suomen tulisi suhtautua positiivisesti komission ehdotuksessa oleviin uusiin raportointivelvollisuuksiin. Raportointivelvollisuuksien mukanaan tuoma hallinnollinen taakka tulee kasvattamaan jäsenvaltioiden työmäärää, mikäli raportointia tehdään vain tätä kyseistä asetusta varten. Suomen tilanne 12-vuotisen liikennejärjestelmän, investointisuunnitelman ja liikenneverkon strategisen tilannekuvan dokumentoinnin osalta auttaa meitä tuottamaan tarvittavat tiedot komissiolle jo olemassa olevasta aineistosta. Samaan aikaan Keskuskauppakamari näkee, että raportointi on Suomen etu. Huomioiden CEF-2 hakujen suuret rahoitusmahdollisuudet, on Suomen etu, että kaikkien jäsenmaiden CEF-2 rahoituksen käyttöä valvotaan tarkasti komission toimesta.

Keskuskauppakamarin näkemyksen mukaan TEN-T vaatimuksia ei tule pyrkiä täyttämään liikenteen ohjauksen keinoin, vaan liikenteen ohjauksen keinot täydentävät TEN-T vaatimusten täyttämistä. On tärkeää eurooppalaisen yhteen toimivuuden näkökulmasta, että jäsenvaltioiden keskuudessa yhdessä sovittua vaatimustasoa liikenneverkoille ei monimutkaisteta tai ohiteta liikenteen ohjauksella.

Kunnioittavasti,

Päivi Wood, johtava asiantuntija, Keskuskauppakamari