Viite: Liikenne- ja viestintävaliokunnan lausuntopyyntö 14.2.2022 ja täydennetty lausuntopyyntö 21.2.2022 asioissa E 141/2021 vp ja U 16/2022 vp.

Teknologiateollisuus ry:n lausunto Euroopan laajuista liikenneverkkoa (TEN-T) koskevasta sääntelystä

Teknologiateollisuus ry kiittää mahdollisuudesta lausua seuraavissa asioissa:

- valtioneuvosto selvitys **E 141/2021**, joka koskee EU komission tiedonantoa Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) laajentamisesta kolmansiin maihin
- valtioneuvoston kirjelmä **U 16/2022** vp 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 (TEN-T asetusehdotus)

Tiivistelmä lausuntomme pääviesteistä:

E 141/2021 (TEN-T -verkon laajentaminen kolmansiin maihin)

- Teknologiateollisuus yhtyy kirjelmässä E 141/2021 esitettyyn Suomen kantaan varauksin:

  Haluamme vakavasti muistuttaa siitä, että EU:n ulko- ja turvallisuuspoliittiset olosuhteet ovat olennaisesti muuttuneet sen jälkeen, kun lausuttavana oleva Suomen kanta on laadittu. Teknologiateollisuus on muun elinkeinoelämän tavoin syvästi huolissaan Ukrainan tilanteesta ja sen mahdollisesta eskaloitumisesta. On syytä olettaa, että jännitteillä on sekä suoria että välillisiä pitkäaikaisia vaikutuksia Euroopan naapuruuspolitiikkaan ja erityisesti unionin itäistä kumppanuutta koskeviin tavoitteisiin ja toimiin. Vaikka Suomen ja Venäjän välisten liikenneyhteyksien toimivuudesta on huolehdittava, **TEN-T -verkoston laajentaminen kolmansiin maihin tulee arvioida uudelleen ja tarvittaessa tarkistaa Suomen kantaa muuttunutta tilannetta vasten.** Kaikissa tapauksissa on huolehdittava siitä, että tuvallisuus ja yleinen järjestys ei vaarannu EU:ssa.

U 16/2022 vp (TEN-T -asetuksen uudistaminen)

- **Teknologiateollisuudella ei ole huomautettavaa TEN-T -asetusta koskevaan valtioneuvoston kantaan.**
- Teknologiateollisuus pitää TEN-T -asetuksen rautatieinfrastruktuuria koskevia muutoksia kannatettavina.
- Logistiikka ylipäätään on erittäin tärkeä kilpailutekijä suomalaisille yrityksille. Tutkimusten mukaan teollisuusyritysten kilpailukyvystä syntyy logistiikan kautta noin kolmannes. Suomessa toimivan teollisuuden ja kaupan logistiikkakustannukset ovat 13-14 % liikevaihdosta.
- Teknologiateollisuus pitää tärkeänä, että maamme merkittävimmät vientiä ja tuontia palvelevat satamat ja meriväylät ovat mukana TEN-T -asetuksen mukaisessa ydinverkossa ja sitä täydentävässä kattavan verkossa. Tuemme valtioneuvostoa siinä, että se jatkaa vaikuttamista satamien verkoston laajentamisen puolesta.
- Teknologiateollisuus kannattaa ehdotusta, jonka mukaan Suomesta maanteiden osalta satamayhteydet vt 25 Hanko-Mäntsälä, vt 15 Kotka-Kouvola ja vt 12 Rauma-Tampere-Tuulos lisätään kattavan maantieverkostoon.
- Teknologiateollisuudella ei ole huomautettavaa RRT-terminaalien määrään tai sijaintiin Suomessa.
- Teknologiateollisuus pitää tarpeellisena ehdotukseen sisältyvää lisäystä, jonka mukaan 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.
- Teknologiateollisuus pitää valtioneuvoston tavoin tärkeänä, että asetus säilyttää jäsenvaltioille riittävästi kansallista liikkumavaraa asetuksen soveltamisessa ja että asetus mahdollistaa Suomen kansallisten erityispiirteiden huomioimisen.

Yksityiskohtaiset lausumat:

<u>Valtioneuvosto selvitys E 141/2021, joka koskee EU komission tiedonantoa Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) laajentamisesta kolmansiin maihin</u>

Lausuttavana oleva asia ja Suomen kanta

Euroopan komissio antoi tiedonannon Euroopan parlamentille ja neuvostolle 14.12.2021 Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) laajentamisesta kolmansiin maihin. Ehdotus on osa komission tehokkaan ja vihreän liikenteen pakettia. TEN-T-politiikka on unionin korkein liikenteen infrastruktuurin suunnittelutaso, jossa TEN-T-ydinverkon tavoitteena on valmistua vuoteen 2030 mennessä ja tarjota laadukkaat, multimodaaliset yhteydet kaikkiin unionin pääkaupunkeihin ja pääväyliin.

TEN-T-politiikka on ollut keskeinen osa unionin liikennepolitiikan kehittämistä kolmansien maiden suhteen ja tärkeä väline, jolla on pyritty edesauttamaan laajentumismaiden integroitumista, liikenneyhteyksien parantamista ja kaupan esteiden helpottamisessa sekä vauhdittamaan unionin lähentymistä näihin maihin. Euroopan naapuruuspolitiikan ja EU:n laajentumispolitiikan näkökulmasta TEN-T-verkon laajentaminen on keino lähentää ehdokasmaita ja valmistella mahdollisia EU-jäsenyysehdokkaita.

Itäinen kumppanuus on ollut keskeinen väline unionin ja itäisten kumppanimaiden lähentämisessä. Taloudelliset siteet unionin ja alueen välillä ovat vahvat, ja itäinen naapurusto on merkittävä kauttakulkualue Euroopan tavaraliikenteessä itään. EU:n ja Itäisen kumppanuuden maiden välinen kauppa on viimeisen vuosikymmenen aikana lähes kaksinkertaistunut ja itäisen kumppanuuden maat ovat kymmenennen suurimman kauppakumppanin sijalla. Tämän kehityksen tukemiseksi EU on katsonut, että on tärkeää parantaa liikenneyhteyksiä unionin ja alueen sisällä.

Tiedonannon mukaan luonnollisen henkilön tai muun kuin EU-maan yrityksen omistamien tai määräysvallassa olevien yritysten osallistuminen voi edesauttaa verkon toteutumista EU:ssa. Komissio kiinnittää tiedonannossaan kuitenkin huomiota siihen, että osallistuminen yhteistä etua koskeviin hankkeisiin voi tietyissä olosuhteissa vaarantaa turvallisuutta ja yleistä järjestystä EU:ssa.

Perusmuistion mukaan 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 korostaa keskeisinä kolmasmaayhteyksinä yhteyksiä Euroopan talousalueen (ETA) ja Euroopan vapaakauppaliiton (EFTA) -maihin, erityisesti Norjaan. Muistion mukaan Suomi pitää tärkeinä myös yhteyksiä Venäjälle sekä itäisen kumppanuuden maihin, kuten Ukrainaan.

Suomi tukee ehdotusta eurooppalaisen liikennekäytävän perustamisesta Länsi-Balkanille. Velvoitteensa mukaisesti Länsi-Balkanin maiden tulee saattaa EU:n liikennesäännöstö osaksi kansallista lainsäädäntöään.

Suomen kannassa ei ole arvioitu riskejä tai esitetty huomioita, jotka liittyvät muuttuneeseen turvallisuustilanteeseen Euroopassa tai EU:n ulkosuhteisiin.

Teknologiateollisuus ry:n lausunto valtioneuvoston selvityksestä E 141/2021

Teknologiateollisuus ry:llä on yli 1700 jäsenyritystä. Ne edustavat kattavasti elektroniikka- ja sähköteollisuutta, kone- ja metallituoteteollisuutta, metallien jalostusta, tietotekniikkaa sekä suunnittelu- ja konsultointialaa. Teknologiateollisuus vastaa 50 prosentista Suomen viennistä ja 70 prosentista yksityisen sektorin tutkimus- ja kehitysinvestoinneista. Ala työllistää suoraan lähes 300 000 ja välillisesti noin 700 000 suomalaista.

Jäsenyrityksillämme on siten merkittävä rooli Suomen pitkäaikaisen menestyksen rakentamisessa. Yhteiskunnan yhtenä tärkeänä tehtävänä on puolestaan huolehtia siitä, että suomalainen toimintaympäristö tukee yritystemme kansainvälistä kilpailukykyä. Suomessa liikenteellä on erityinen merkitys, koska teollista toimintaa ja sen synnyttämää liikennettä on paljon ja etäisyydet ovat pitkiä. Tehokkuus ja luotettavuus ovat kestävän liikenteen ja kilpailukykyisen logistiikan perusedellytykset.

Lausuttavana olevat selvitys ja kirjelmä Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) sääntelystä ovat tärkeitä niin elinkeinoelämän, kansalaisten liikkuvuuden kuin alueiden elinvoimankin näkökulmasta. Se on yleisesti tarpeellinen ja kannatettava ja siksi Teknologiateollisuus yhtyy kirjelmässä E 141/2021 esitettyyn Suomen kantaan.

Haluamme vakavasti muistuttaa siitä, että EU:n ulko- ja turvallisuuspoliittiset olosuhteet ovat olennaisesti muuttuneet sen jälkeen, kun lausuttavana oleva Suomen kanta on laadittu. Teknologiateollisuus on muun elinkeinoelämän tavoin syvästi huolissaan Ukrainan tilanteesta ja sen mahdollisesta eskaloitumisesta. On syytä olettaa, että jännitteillä on sekä suoria että välillisiä pitkäaikaisia vaikutuksia Euroopan naapuruuspolitiikkaan ja erityisesti unionin itäistä kumppanuutta koskeviin tavoitteisiin ja toimiin. Vaikka Suomen ja Venäjän välisten liikenneyhteyksien toimivuudesta on huolehdittava, TEN-T -verkoston laajentaminen kolmansiin maihin tulee arvioida uudelleen ja tarvittaessa tarkistaa Suomen kantaa muuttunutta tilannetta vasten. Kaikissa tapauksissa on huolehdittava siitä, että tuvallisuus ja yleinen järjestys ei vaarannu EU:ssa.

Valtioneuvoston kirjelmä U 16/2022 vp eduskunnalle TEN-T asetusehdotuksesta

Lausuttavana oleva asia

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. Nykyisestä metodologiasta sovittiin nykyisen asetuksen laadinnan yhteydessä. Metodologiassa määritellään matkustaja- ja rahtiliikenteen 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.

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.

TEN-T -asetuksen 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.

Asetusehdotuksessa uudistetaan TEN-T-verkkoa koskevat vaatimukset ja TEN-T-verkon rakenne sekä määräajat vaatimusten toteuttamiselle. Ehdotukseen sisältyvät vaatimukset ovat pää-osin 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.

Teknologiateollisuus ry:n lausunto TEN-T -asetuksen uudistamisesta

Rautatieinfrastruktuuri (artiklat 14-19)

Laajennettu ydinverkko sisältäisi Suomessa suurten raidehankkeiden suunnittelua varten perustettujen hankeyhtiöiden oikolinjaukset suunnittelukohteina. Suomen kautta kulkevat Pohjan-meri–Itämeri-ydinverkkokäytävä ja Skandinavia–Välimeri-ydinverkkokäytävä olisivat jatkossa eurooppalaisia liikennekäytäviä. **Teknologiateollisuus pitää päivitystä näiltä osin hyvänä. Myös ehdotukseen sisältyvät vaatimukset akselikuormituksen, junapituuksien ja kuomaulottuman nostamisesta ovat kannatettavia.**

Meriliikenteen infrastruktuuri (artiklat 24-27)

Ehdotuksessa määritellään eurooppalainen merenkulkualue (nykyisin Merten moottoritiet, MoS) sekä vaatimukset kattavan verkon ja ydinverkon merisatamille.

Nykyisen asetuksen mukaan Suomessa on neljä ydinverkon satamaa (Helsinki, Turku, Naantali ja Hamina-Kotka) 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.

Suomen kansainvälisessä kaupassa tarvitaan sujuvat yhteydet satamiin sekä ympäri vuoden avoimet ja riittävän syvät satamat ja meriväylät. Suomi on sijaintinsa vuoksi täysin riippuvainen merenkulusta, sillä ulkomaankaupasta 80 prosenttia kuljetetaan meritse. **Teknologiateollisuus pitää tärkeänä, että maamme merkittävimmät vientiä ja tuontia palvelevat satamat ja meriväylät ovat mukana TEN-T -asetuksen mukaisessa ydinverkossa ja sitä täydentävässä kattavan verkossa.**

Maantieliikenteen infrastruktuuri (artiklat 28–31)

Ydinverkon maanteiden on nykyisen asetuksen mukaan oltava joko moottoriteitä tai moottoriliikenneteitä, ja niille on rakennettava levähdysalueita noin 100 kilometrin välein. Lisäksi ydinverkon maanteillä on oltava saatavilla vaihtoehtoisia puhtaita polttoaineita. Myös täydentävän kattavan verkon maanteiden on jo nykyisenkin

asetuksen mukaan oltava korkeatasoisia maanteitä (moottoriteitä, moottoriliikenneteitä tai strategisia teitä).

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. **Teknologiateollisuus kannattaa maanteiden kattavan verkon laajentamista.**

Lentoliikenteen infrastruktuuri (artiklat 32–34)

Ehdotuksessa määritellään vaatimukset kattavan verkon ja ydinverkon lentoasemille. Lentoliikenteen infrastruktuuriin sisältyvät lentoasemien lisäksi mm. lentoreitit, ilmatila ja ilmatilan hallinta.

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 pääsääntöisesti yhdistetty pitkänmatkan rataverkkoon sekä TEN-T-maantieverkkoon.

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.

Teknologiateollisuus on jo aiemmissa liikennevaliokunnalle toimittamissaan lausunnoissa (muun muassa 7.10.2021 asiassa U 50/2021 vp) todennut, että vientiteollisuudelle sujuvat, kattavat ja kustannustehokkaat lentoyhteydet ovat välttämättömiä. Esimerkiksi teknologiateollisuuden tuotanto on pääasiassa koneita, laitteita ja komponentteja, joiden koko ja arvo vaihtelevat paljon. Kuljetukset ovat yksittäisten komponenttien kuljetuksista suuriin laitetoimituksiin, kappaletavara- ja pikarahtiliikenteestä vaativiin projektitoimitusten erikoiskuljetuksiin kaikilla kuljetusmuodoilla mukaan lukien lentorahti. Lentokuljetuksissa tuotteen arvo on tyypillisesti korkea tuotteen massaan nähden ja toimitusketjun suunnittelussa painottuvat kustannustehokkuuden ohella erityisesti toimitusvarmuuden, häiriöttömyyden ja turvallisuuden kriteerit.

Logistiikka ylipäätään on erittäin tärkeä kilpailutekijä suomalaisille yrityksille. Tutkimusten mukaan teollisuusyritysten kilpailukyvystä syntyy logistiikan kautta noin kolmannes. Suomessa toimivan teollisuuden ja kaupan logistiikkakustannukset ovat 13-14 % liikevaihdosta. Näistä suurimman kustannuserän muodostivat kuljetuskustannukset, joiden osuus on noin 40 % kaikista logistiikkakustannuksista.

Multimodaalisia rahtiterminaaleja koskeva infrastruktuuri (artiklat 35–38)

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.

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.

Teknologiateollisuudella ei ole huomautettavaa RRT-terminaalien määrään tai sijaintiin, mutta tulevaisuudessa multimodaalisten terminaalien tarvetta olisi syytä arvioida säännöllisesti elinkeinoelämän tarpeitakin vastaavasti.

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

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. Kestävistä tavaraliikenteen palveluista sekä uusista teknologioista ja innovaatioista säädettäisiin suurelta osin nykyistä asetusta vastaavasti. Tavoitteissa painotettaisiin nykyistä enemmän hiilineutraalisuutta, siirtymää nolla- ja vähäpäästöisiin liikennevälineisiin ja ratkaisuihin sekä myös esteettömän ja kattavan tiedon tarjoamista liikennevalintojen ympäristövaikutuksista, mikä on kannatettavaa.

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. **Teknologiateollisuus pitää uutta säännöstä tarpeellisena ja kannatettavana.**

Esityksen vaikutukset hallintoon ja talouteen

Asetusehdotuksessa liikenneväylille ja muulle verkostoinfrastruktuurille asetetut palvelutaso- ja laatuvaatimukset ovat monilta osin tiukempia kuin nykyiset vaatimukset. Tarvittavat kehittämisinvestoinnit yhdessä kunnossapidon laadun parantamisen kanssa vaikuttavat merkittävästi väylänpitoon ja edelleen julkisiin

menoihin. Verkoston saattaminen vaatimusten tasoiseksi aiheuttaa muistion perusteella jopa yli 900 miljoonan euron lisäkustannukset. Lisäksi perustelumuistiossa on tuotu esiin riski siitä, että poikkeusmahdollisuuksien hyödyntäminen vaikeuttaisi CEF-rahoituksen hakemista suomalaisille raidehankkeille.

Valtioneuvoston kanta

Valtioneuvosto kannattaa asetusehdotuksen tavoitteita ja pitää TEN-T-verkon kehittämistä sekä TEN-T-verkon tarjoamien mahdollisuuksien hyödyntämistä tärkeänä. Teknologiateollisuudella ei ole huomautettavaa valtioneuvon kantaan.

Olemme myös samaa mieltä valtioneuvoston kanssa siitä, että 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 ja että asetus mahdollistaa Suomen kansallisten erityispiirteiden huomioimisen.

Niin ikään on tärkeää, että parhaillaan Suomessa valmisteltavina olevat hankeyhtiöiden suunnittelemat oikoratalinjaukset on sisällytetty laajennettuun ydinverkkoon, jotta niille on mahdollista hakea CEF-rahoitusta.

Lisätiedot:

Helena Soimakallio
Johtaja, kestävä kehitys
Teknologiateollisuus ry
Puhelin 040-5507706
Sähköposti helena.soimakalio@teknologiateollisuus.fi