Valtioneuvoston kirjelmä (U 30/2023 vp) komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi rautatieinfrastruktuurin kapasiteetin käytöstä yhtenäisellä eurooppalaisella rautatiealueella direktiivin 2012/34/EU muuttamiseksi ja asetuksen (EU) 913/2010 kumoamiseksi

Eduskunta, LiV 22.9.2023

Risto Saari, LVM

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

Yleistä

- Komissio antoi ehdotuksensa 11.7.2023 osana ns. vihreää rahtipakettia.
- Ratakapasiteetin jakamista koskevassa sääntelyssä ei ole eriytetty erikseen jakomenettelyjä henkilö- ja tavaraliikenteelle, vaan säännöt ovat yhtäläiset.
- Uudistetaan rautatiemarkkinadirektiiviin (2012/34/EU) ja rahtikäytäväasetukseen (913/2010) nykyisellään sisältyvää ratakapasiteetin jakamista koskevaa sääntelyä ja samalla kumotaan rahtikäytäväasetus.
- Uudistus on hyvin kokonaisvaltainen, koska voimassa olevan hieman yli 20 artiklan sijasta ratakapasiteetista ja sen jakamisesta olisi jatkossa yli 70 artiklaa.
- Uudistuksen taustalla on mm. Euroopan rataverkon haltijoiden (Railnet Europe) yhteistyössä valmistelema ns. TTR-hanke (timetabling re-design).

Tavoitteet

- Ratakapasiteetin hallinnasta ja jakamisesta tulisi nykyistä suunnitelmallisempaa.
- Niukka ratakapasiteetti mahdollisimman tehokkaaseen käyttöön:
  - Mahdollisuuksia lisätä henkilö- ja tavaraliikennettä ilman kalliita infrainvestointeja.
  - Rautatieliikenteen houkuttelevuus ja kilpailukyky.
- Varaudutaan paremmin erilaisiin häiriö- ja kriisitilanteisiin.
- Ratakapasiteetin jakamista ja rataverkon palvelupaikkojen kapasiteetin jakamista sovitetaan yhteen.

Keskeiset muutokset

- Ratakapasiteetin hallinnan ja jakamisen suunnitelmallisuus lisääntyy:
  - Rataverkon haltijalle uusia velvoitteita (kapasiteettistrategia, kapasiteettimalli ja ratakapasiteetin tarjontasuunnitelma).
- Ratakapasiteetin jakamiseen voimassa olevien mekanismien lisäksi uusi jatkuva ratakapasiteetin haku- ja jakoprosessi (rolling planning process).
- Velvoite parempaan ylikuormitus- ja ruuhkatilanteiden hallintaan: jos epäonnistutaan, ei oikeutta periä korotettuja ratamaksun perusmaksuja ylikuormittuneilta rataverkon osilta.
- Velvoite parempaan häiriöihin varautumiseen ja niiden hallintaan.
- One-stop-shop-periaate laajenee:
  - Oikeus hakea myös palvelupaikkojen kapasiteettia rataverkon haltijalta tilanteessa, jossa palvelupaikan haltija on muu kuin rataverkon haltija.
- Useita koordinaatioelimiä (ENIM, verkostokoordinaattori, Performance Review Body ja ENRRB).
- Valtuudet antaa tarkempaa sääntelyä komission täytäntöönpanoasetuksilla (7 kappaletta) ja delegoidulla sääntelyllä uudistaa laajoja liitteitä (8 kappaletta).

Vaikutukset

- Ratakapasiteetin käyttöä voidaan tehostaa niin, että nykyisellä rataverkolla voidaan liikennettä lisätä neljä prosenttia eli yhteensä 250 miljoonaa junakilometriä lisäliikennettä:
  - Ratakapasiteetin tehokkaampi käyttö toisi 2,5 miljardin euron hyödyn.
  - Eurooppalaiset rataverkon haltijat ja rautatieyritykset voisivat kumpikin laskea saavansa yhteensä 420 miljoonan euron kustannussäästön ratakapasiteetin tehokkaammasta käytöstä.
  - Matkustajille ja asiakkaille tulisi tämän lisäksi sujuvammat palvelut ja vähemmän myöhästymisiä. Yksinomaan junien myöhästymisen vähenemisestä koituvat hyödyt voisivat olla arviolta 658 miljoonaa euroa.
- Harmonisoitu lainsäädäntökehys ratakapasiteetin hallinnassa laskisi hallinnollisia kustannuksia yhteensä 2,6 miljoonaa euroa ajanjaksolla 2025-50.
- Ehdotetun mukainen sääntely voisi lisätä työllisten määrää rautatiealalla 42 000 henkilötyövuodella.
- Rautatieliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvun mahdollistamisella olisi edelleen myönteisiä vaikutuksia ympäristöön:
  - Liikenteen hiilidioksidipäästöjä voitaisiin vähentää 26 miljoonaa tonnia ajanjaksolla 2025-50 nykyisen sääntelykehyksen mukaiseen tilanteeseen verrattuna.

Kanta

- Valtioneuvosto suhtautuu ehdotuksen tavoitteisiin myönteisesti.
- Suomessa ei juurikaan ole EU:n sisäistä kansainvälistä rautatieliikennettä, joten hyötyjä ei Suomessa suurelta osin voida saavuttaa.
- Neuvostokäsittelyn aikana arvioidaan tarkemmin, voitaisiinko velvoitteita porrastaa esim. erikseen jäsenvaltion sisäisen ja EU:n sisäisen kansainvälisen rautatieliikenteen välillä.