

Valtioneuvoston kirjelmä 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

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Komissio antoi 14.12.2021 alkuperäisen ehdotuksen uudeksi asetukseksi unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon (Trans-European Transport Network, jäljempänä TEN-T-verkko) kehittämiseksi (COM (2021) 812 final) ja täydensi sitä heinäkuussa 2022 (COM (2022) 382 final), jolla reagoitiin muuttuneeseen maailmanpoliittiseen tilanteeseen. Neuvoston yleisnäkemys saavutettiin 5.12.2022 ja Euroopan parlamentti muodosti kantansa asetukseen huhtikuussa 2023.

Neuvoston yleisnäkemys oli Suomen neuvottelutavoitteiden kannalta onnistunut. Yleisnäkemys sisältää jäsenmaiden kansalliset erityispiirteet huomioivat jouston ja poikkeukset verkon vaatimukseen. Lisäksi Oulun sataman nostettiin ydinverkolle, joka on priorisoitu verkon osa ja jonka toteuttamisen määräaika on vuonna 2030. Kaskisten sataman säilyi kattavalla verkolla, jonka toteuttamisen määräaika on vuonna 2050. Euroopan parlamentti on kannassaan huomattavan kunnianhimoisempi verkon vaatimusten osalta. Joustoja ja poikkeuksia on vähän. TEN-T-asetuksen mukaisiin karttoihin parlamentti teki paljon muutoksia, mukaan lukien (Oulun ja Kaskisten satamien lisäksi) Kokkolan sataman noston ydinverkolle ja Pietarsaaren sataman säilymisen kattavalla verkolla.

Ensimmäinen kolmikantaneuvottelu järjestettiin 24. huhtikuuta 2023, ja sen yhteydessä keskusteltiin näkökulmista, jotka ovat instituutioille tärkeitä. Seuraavat kolmikantaneuvottelut järjestettiin 26.6.2023 ja 2.10.2023. Niiden yhteydessä on käsitelty ja sovittu alustavasti ehdotuksen lukujen I, II, IV, V ja VI teknisistä asioista.

Seuraava kolmikantaneuvottelu pidetään todennäköisesti marraskuun 2023 puolivälissä. Neuvoston työryhmyöskentelyssä on edetty lukuun III, joka käsittelee liikenneverkon vaatimuksia. Ehdotuksen mukaisia karttoja ei ole vielä kolmikantaneuvottelujen yhteydessä käsitelty, eikä ole tarkkaan tiedossa, milloin niitä käsitellään. Todennäköisesti karttojen käsittely tulee ajankohtaiseksi loppuvuoden aikana.

Kolmikantaneuvottelut ovat edenneet verrattain hitaasti, mutta instituutioilla lienee tavoitteena saada neuvottelut päätökseen ennen kuin parlamentti jää vaalitauolle keväällä 2024.

Suomen kanta

Valtioneuvoston kannat TEN-T asetusehdotukseen on määritelty U-kirjelmässä U 16/2022 vp ja U-jatkokirjeessä UJ 22/2022 vp. Valtioneuvosto on antanut eduskunnalle myös selvityksen komission ja korkean edustajan tiedonannosta koskien sotilaallisen liikkuvuuden päivitettyä toimintasuunnitelmaa ja muista ajankohtaisista sotilaallisen liikkuvuuden asioista (E 177/2022 vp).

Valtioneuvosto tarkentaa aikaisempia kantojaan seuraavasti osallistuaan ehdotusten jatkovalmisteluun:

Valtioneuvosto katsoo, että sotilaallisen liikkuvuuden tarpeet on huomioitava ehdotettua kattavammin TEN-T -verkkoa kehitettäessä. TEN-T -verkkoa ja sen kaksikäyttöisyyttä tulee kehittää siten, että se mahdollistaa suurten joukkojen keskittämisen nopeasti mihin päin tahansa Euroopassa, mukaan lukien harvaan asutuille, mutta strategisesti tärkeille Pohjois-Euroopan alueille.

Valtioneuvosto näkee tarpeellisena arvioida TEN-T-asetuksen karttojen laajuutta sotilaallisen liikkuvuuden tarpeiden näkökulmasta. Valtioneuvosto korostaa, että viime aikojen muutokset turvallisuusympäristössä sekä Suomen Nato-jäsenyys ja siitä mahdollisesti seuraavat tarpeet liikenneinfrastruktuurin käytölle ja liikennejärjestelmän kehittämiselle aiheuttavat mahdollisia muutostarpeita myös TEN-T-karttoihin. Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että myös tulevat mahdolliset sotilaallisen liikkuvuuden rahoitushaut voitaisiin hyödyntää täysimääräisesti.

Valtioneuvosto pitää tarpeellisena poistaa Suomi-radnan oikorataosuus hallitusohjelman mukaisesti TEN-T-asetuksen laajennetulta ydinverkolta, pois lukien Suomi-radnan lentoratahanke. Tämä siitä huolimatta, että Suomea eivät TEN-T-asetuksen mukaiset rata-vaatimukset suoraan koske erillisverkkoaseman takia.

Pääasiallinen sisältö

Alkuperäisen asetusehdotuksen sisältöä on käsitelty sitä koskevassa U-kirjelmässä (U 16/2022 vp) ja heinäkuussa 2022 annettua täydentävää esitystä sitä koskevassa U-jatkokirjeessä (UJ 22/2022 vp).

1. Asetusehdotuksen tavoitteet

TEN-T-asetuksen uudistaminen toteuttaa Euroopan vihreän kehityksen ohjelmaa (COM(2019) 640 final) ja kestävän ja älykkään liikkumisen strategiaa (COM(2020) 789 final). Kestävän ja älykkään liikkumisen strategiassa tavoitteena on muun muassa lisätä rautatieliikennettä, edistää sisävesiliikennettä, edistää kaupunkisolmukohtien roolia kestävässä liikenteessä, kehittää digitaalisten ratkaisujen mahdollistamaa saumatonta multimodaaliliikennettä eli kuljettamista kahta tai useampaa liikennemuotoa käyttäen sekä parantaa liikenteen häiriönsietokykyä. TEN-T-asetusuudistus mahdollistaa kestävän ja älykkään liikkumisen strategian toteuttamisen infrastruktuurin osalta.

Ehdotuksen tavoitteena on rakentaa tehokas EU:n laajuinen laadukas multimodaalinen liikenneverkko. Uudistuksella tavoitellaan neljän päätavoitteen saavuttamista. Ensimmäisenä tavoitteena on edistää kestävästä liikennettä tehostamalla jokaista liikennemuotoa ja edistää rautatieliikenteen, lähimerenkulun ja sisävesiliikenteen osuuden kasvua. Toiseksi tavoitteena on sujuvoittaa ja tehostaa liikennettä, edistää TEN-T-liikennemuotojen välistä multimodaalisuutta ja yhteentoimivuutta sekä integroida kaupunkisolmupisteet paremmin liikenneverkkoon, mikä edistää sisämarkkinoiden toteuttamista. Kolmanneksi pyritään lisäämään TEN-T-verkon resilienssiä mm. ilmastonmuutokselle. Neljäntenä tavoitteena on tehostaa TEN-T-hallintoa. Ehdotuksessa tavoitteet

TEN-T-verkolle on määritelty liittyvän kestävyteen, yhteenkuuluvuuteen, tehokkuuteen sekä käyttäjien hyötyjen lisäämiseen. Kutakin tavoitetta on ehdotuksen säännöksissä tarkennettu.

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

TEN-T-verkon laajuuteen esitetään asetusehdotuksen tavoitteisiin perustuvia vähäisiä muutoksia. TEN-T-verkon laajuus perustuu komission metodologiaan (SWD(2021) 471), johon on tehty kaupunkisilmukohtien osalta muutoksia, koska kaupunkien rooli nähdään merkityksellisenä kestävä liikenteen edistämässä. Muutoin metodologia vastaa pitkälti nykyisen asetuksen metodologiaa.

Komission muutettu ehdotus

Komission antamassa muutetussa asetusehdotuksessa se reagoi tiettyihin Venäjän hyökkäyssodan aiheuttamiin muutostarpeisiin eurooppalaisessa liikennejärjestelmässä ja TEN-T-asetuksessa. Komissio pyrkii kehittämään parempia yhteyksiä EU:n naapurimaihin. Lisäksi erityisenä tavoitteena komissiolla on parantaa eurooppalaisen rataverkon yhteentoimivuutta ja vähentää rajatylittäviä tai raideleveyksiin liittyviä pullonkauloja.

Komissio esitti seuraavia muutoksia TEN-T-verkkojen kehittämistä koskevaan asetusluonnokseen heinäkuussa 2022:

- 1) TEN-T -verkon laajentaminen Ukrainaan ja Moldovaan, kuten 13.5.2022 julkaisussa solidaarisuuskaistoja koskevassa Euroopan komission tiedonannossa (COM (2022) 217 final) on todettu
- 2) Venäjän ja Valko-Venäjän poistaminen TEN-T -kartoilta, koska TEN-T-verkon laajentuminen Venäjälle ja Valko-Venäjälle ei ole enää tavoitteena eikä toivottavaa.
- 3) Venäjän ja Valko-Venäjän rajoille johtavien yhteyksien siirtäminen ydinverkolta kattavalle verkolle. Eurooppalaisten liikennekäytävien (nykyiset ydinverkkokäytävät) sopeuttaminen edellä mainittuihin muutoksiin.
- 4) Vaatimus rakentaa uudet TEN-T-verkon raideyhteydet eurooppalaisen standardin (1435 mm) raideleveyteen ilman poikkeuksia ja tehdä olemassa olevan TEN-T-rataverkon osalta suunnitelma siirtymiseksi eurooppalaisen standardin raideleveyteen lukuun ottamatta niitä verkon osia, joilla tämä ei ole hyöty-kustannussyistä perusteltua.

Kolmikantaneuvottelujen eteneminen

Kolmikantaneuvottelut ovat edenneet hitaasti. Instituutiot käyvät tiiviisti teknisiä neuvotteluja teknisistä asioista ja kolmikantaneuvotteluja on pidetty kolme kappaletta.

Seuraava kolmikantaneuvottelu pidetään todennäköisesti 14.11. Viides kolmikantaneuvottelu on suunniteltu joulukuulle. On hyvin epätodennäköistä, että neuvottelut saataisiin valmiiksi Espanjan puheenjohtajuuskaudella.

Luvuissa I (yleiset periaatteet), II (yleiset säännökset), IV (älyliikennettä ja resilienssiä koskevat säännökset), V (eurooppalaisten liikenneverkkokäytävien ja horisontaalisten prioriteettien toteuttaminen), VI (yhteiset säännökset) on tietyin teknisin osin päästy yhteisymmärrykseen. Kaikista vaativimmat artikkelit ovat edelleen auki. Karttoja tullaan käsittelemään loppuvuoden aikana. Epäselvää on, miltä pohjalta karttoja käsitellään ja kuinka laajaa keskustelua niistä tullaan käymään. Vaikuttaminen niin Oulun, Kokkolan, Kaskisten kuin Pietarsaarenkin satamien osalta jatkuu.

Lisäksi trilogissa on vaihdettu näkemyksiä poliittisesti tärkeistä asiakokonaisuuksista, mutta yhteisymmärrykseen ei ole vielä päästy. Näitä ovat muun muassa kunnossapidon ja sotilaallisen liikkuvuuden huomiointi, täytäntöönpanoasetuksen rooli ja suhde jäsenmaiden taloudellisiin mahdollisuuksiin toteuttaa määräajassa TEN-T-verkon vaatimukset sekä kansallisten suunnitelmien ja EU-tavoitteiden yhteensovittaminen. Lisäksi näkemyksiä on vaihdettu TEN-T-vaatimusten toteutuksen myöhästymisen seurauksista sekä kolmasien maiden investointien seurannasta eli turvallisuuteen ja yleiseen järjestykseen liittyviin riskeihin.

Sotilaallisen liikkuvuuden osalta neuvoston puheenjohtajavaltio Espanja on ehdottanut uutta 47a artiklaa. Sen mukaan siltä osin kuin TEN-T-verkko ja EU:n sotilasverkko ovat päällekkäisiä, tulisi TEN-T-verkkoa kehitettäessä arvioida tarve kehittää verkkoa yli TEN-T-vaatimusten mahdollisten sotilaallisten joukkojen ja materiaalin kuljetuksen mittakaavaan mukauttamiseksi.

Lisäksi komission tulisi laatia selvitys, jossa kartoitetaan mahdollisuuksia lyhytaikaisiin laajamittaisiin sotilaallisiin siirtoihin koko unionissa. Selvityksen aikana komission tulisi kuulla jäsenvaltioita.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

Ehdotuksen oikeusperustan muodostaa SEUT 172 artikla, jonka mukaan vahvistetaan suuntaviivat Euroopan laajuisten verkkojen perustamisesta ja kehittämisestä liikenne-, tele- ja energiainfrastruktuurien alalla. Ehdotus käsitellään tavallisessa lainsäädäntömenettelyssä, jossa Euroopan parlamentti ja neuvosto hyväksyvät yhdessä asetuksen. Ehdotuksen hyväksymisestä neuvostossa päätetään määräenemmistöllä. Valtioneuvoston näkemyksen mukaan oikeusperusta on asianmukainen.

TEN-T-verkon määrittely ja TEN-T-politiikka on sinänsä jäsenvaltioiden rajat ylittävää politiikkaa, jota jäsenvaltiot eivät yksin voisi toteuttaa, ja asetusehdotusta voidaan siten pitää Euroopan unionista tehdyn sopimuksen (SEU) 5 artiklan 3 kohdassa säädetyn toissijaisuusperiaatteen mukaisena. SEU 5 artiklan 4 kohdan mukaan unionin toiminnan sisältö ja muoto eivät saa ylittää sitä, mikä on tarpeen perussopimusten tavoitteiden saavuttamiseksi. Valtioneuvosto katsoo, että komission alkuperäinen ehdotus ja sotilaallisen liikkuvuutta koskevan artiklan sisällyttäminen asetukseen ovat toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteiden mukaisia.

Käsittely Euroopan parlamentissa

Vastuuvaliokuntana on liikenne- ja matkailu (TRAN), raportöörinä Dominique Riquet sekä Barbara Thaler (PPE). Parlamentin muodosti kantansa TEN-T-asetukseen huhtikuussa 2023.

Kansallinen valmistelu

U-jatkokirjeluonnosta on käsitelty EU22- (liikenne) ja EU4-jaoston (alue- ja rakennepolitiikka) kirjallisessa menettelyssä 26.-30.10.2023.

Turun tunnin juna Oy:ta, Suomi-rata Oy:ta sekä Itärata Oy:ta on kuultu valmistelussa.

EU-ministerivaliokunta 10.11.2023

Eduskuntakäsittely

Eduskunnan erikoisvaliokunnat ovat antaneet lausuntonsa U-kirjelmästä U 16/2022 vp: LiVL 10/2022 vp, VaVL 3/2022 vp ja suuri valiokunta on hyväksynyt eduskunnan kannan SuVEK 38/2022 vp: Valiokunta yhtyy erikoisvaliokuntien lausuntojen mukaisesti valtioneuvoston kantaan.

Eduskunnan erityisvaliokunnat ovat antaneet lausuntonsa U-jatkokirjeestä UJ 22/2022 vp: LiVL 30/2022 vp, VaVL 15/2022 vp ja suuri valiokunta on hyväksynyt eduskunnan kannan SuVEK 121/2022 vp: Valiokunta yhtyy erikoisvaliokuntien lausuntojen mukaisesti valtioneuvoston kantaan.

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

Lainsäädännöllisesti EU:n asetus on jäsenvaltioissa suoraan sovellettavaa oikeutta. Asetusehdotuksen vaikutuksia kansalliseen lainsäädäntöön on käsitelty U-kirjelmässä U 16/vp ja U-jatkokirjeessä UJ 22/2022 vp.

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n 21 kohdan mukaan Ahvenanmaan maakunnalla on lainsäädäntövalta teitä ja kanavia, tieliikennettä, raideliikennettä, vene liikennettä sekä paikallisia meriliikenteen väyliä koskien sekä 22 kohdan mukaan elinkeinotoimintaa koskien. Lain 27 §:n 13 ja 14 kohtien mukaan valtakunnalla on lainsäädäntövalta ilma-alueta ja kaupparenkulkua ja kaupparenkulun väyliä koskien. Ehdotuksen katsotaan kuuluvan maakunnan lainsäädäntövaltaan tie- ja raideliikennettä koskien sekä valtakunnan toimivaltaan lentoasemia koskien. Satamien ja meriliikenteen osalta ehdotuksen katsotaan kuuluvan valtakunnan toimivaltaan, sillä ehdotus koskee Ahvenanmaalla TEN-T-verkolle kuuluvia Eckerön ja Maarianhaminan satamia, jotka ovat kaupparenkulun satamia. Lisäksi TEN-T-sääntelyn on katsottava kohdistuvan rajat ylittävään kaupparenkulkuun. U-jatkokirjeessä käsiteltävillä asioilla ei ole Ahvenanmaahan kohdistuvia vaikutuksia.

Taloudelliset vaikutukset

Alkuperäisen esityksen taloudellisia vaikutuksia on kuvattu U-kirjelmässä U 16/2022 vp ja komission muutetun ehdotuksen vaikutuksia on kuvattu U-jatkokirjeessä UJ 22/2022 vp.

Suomessa on kattavan verkon maanteitä nykyisin noin 4 550 km. Nykyisen kattavan verkon maanteistä valtaosalla (85 %) keskimääräinen vuorokausiliikenne on enintään 10 000 ajoneuvoa. Maanteiden kehittämiseen ja TEN-T-vaatimusten toteuttamiseen on hyvin rajallisesti rahoitusta saatavilla Verkkojen Eurooppa -välineestä (CEF). Syksyllä 2023 auki olevassa yleisessä rahoitushaussa ainoastaan sellaisten satamien maantieyhteyksille, joihin ei johda rataa, on mahdollista saada CEF-rahoitusta.

Sotilaallisen liikkuvuuden rahoitushakuihin kohdistetaan CEF II -rahoituskaudella vuosina 2021-2027 1,69 mrd. €. Syksyllä 2023 päättynyt sotilaallista liikkuvuutta koskenut rahoitushaku on näillä näkymin rahoituskauden viimeinen haku, jonka yhteydessä on rahoitusta jaossa sotilaallisen liikkuvuuden hankkeille. On tarpeen varautua siihen, että sotilaallinen liikkuvuus huomioidaan seuraavan rahoituskauden (CEF III) neuvotteluissa nykyistä laajemmin johtuen Euroopan turvallisuusympäristössä tapahtuneista muutoksista.

Riippuen TEN-T-asetusneuvottelujen lopputuloksesta, maanteiden kattavan verkon vaatimukseen osoitetaan todennäköisesti joustoja tieosuuksilla, joilla liikennemäärä ei ylitä 10 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Pohjois-Suomen tiestölle on ominaista suhteellisen alhaiset liikennemäärät. Näin ollen TEN-T-asetuksen kattavalle verkolle asetettavat vaatimukset eivät suurella todennäköisyydellä tulisi velvoittaviksi vähäisiin liikennemääriin ja/tai negatiivisiin hyöty-kustannuslaskelmiin perustuen.

On kuitenkin tarpeen arvioida, miltä osin siviili- ja sotilaallisen liikkumisen tarpeita olisi huomioitava TEN-T-verkolla tulevaisuudessa ja samalla kehittää mahdollisuuksia hyödyntää EU:n rahoitusmahdollisuuksia. Maaliikenneyhteyksille, jotka sijaitsevat TEN-T-verkolla sekä EU:n sotilasverkolla, on mahdollista hakea sotilaallisen liikkuvuuden rahoitusta. Tällöin myös maantieyhteydet siltä osin kuin niillä on sekä merkittävää siviilikäyttöä sekä puolustuksellista relevanssia, olisivat CEF-rahoituksen piirissä.

Euroopan turvallisuusympäristössä tapahtuneet muutokset ja Suomen Nato-jäsenyys ovat kasvattaneet voimakkaasti sotilaallista liikkuvuutta koskevia tarpeita ja vaatimuksia Suomessa. Naton yhteisen pelotteen ja puolustuksen toimeenpano edellyttää todennäköisesti väyläverkon kehittämistä erityisesti Pohjois-Suomen alueella, sillä Euroopan laajuisen sotilaallisen liikkuvuuden verkon kehittämisen ja EU:n pohjoisosien sotilaallisen liikkuvuuden mahdollistamisen tarpeita on tunnistettu erityisesti Pohjois-Suomessa.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom in liikennejärjestelmäanalyysin liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa on havaittu palvelutasopuutteita myös siviililiikenteen osalta Pohjois-Suomessa.

Raskaan liikenteen määrä on Pohjois-Suomen maanteillä myös suhteellisen maltillista, mikä mahdollistaa vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa kos-

kevan asetuksen ((EU) 2023/1804) mukaiset raskaan liikenteen ajoneuvojen latausinfraa koskevat poikkeukset. Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa koskeva asetus ((EU) 2023/1804, nk. AFIR-asetus) julkaistiin 13.9.2023 Euroopan unionin virallisessa lehdessä ja sen toimeenpano on alkanut. Asetuksessa edellytetään, että jäsenvaltioiden tulee varmistaa muun ohella asetuksen mukaisen henkilö- ja pakettiautojen ja raskaan kaluston sähkölatausinfra sekä vetytankkausinfra rakentuminen vuoden 2030 loppuun mennessä kattavalle TEN-T tieverkolle.

Mikäli TEN-T kattava verkko laajentuisi, olisi myös nämä vaatimukset otettava huomioon muun muassa kaavoituksessa. Henkilö- ja pakettiautojen osalta AFIR-asetuksen mukaiset vaatimukset toteutuvat tällä hetkellä pitkälti markkinaehtoisesti, sillä julkisia sähkölatausasemia rakentuu parhaillaan nopeasti vastaamaan kysyntää ja toimijoiden ennakoissa ajoneuvokannan murrosta vähäpäästöisiin ajoneuvoihin AFIR-asetuksen mukaiset raskaan kaluston sähkölataus- ja vetytankkausvaatimukset aiheuttavat lisäinvestointien tarpeita. Kustannukset kohdentuvat yrityksille ja valtioille. Vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfra rakentamiseen on mahdollista hakea CEF-rahoitusta niin henkilö- ja pakettiautojen kuin myös raskaan liikenteen ajoneuvojen latauspisteille sekä vetytankkausasemille. Hallitus on esittänyt vuoden 2024 talousarvioesityksessä 10 miljoonan euron valtuutusta julkisen liikennesähkön ja -kaasun lataus- ja tankkausinfrastruktuurin edistämiseen osana Puhtaan energian Suomi kärkihankkeet –kokonaisuutta.

Pääministeri Orpon hallitusohjelman ”Vahva ja välittävä Suomi” –mukaan hallitus vie eteenpäin lentoratahanketta varaamalla määrärahat lentoratahankkeen suunnitteluun ja valmistellen lentoradan toteuttamispäätöksen. Muilta osin Suomi-radnan valmistelu keskeytetään. Suomi-radnan oikoratalinjauksen poistolla TENT-T -kartoilta ei nähdä olevan taloudellisia vaikutuksia, koska oikoratalinjauksen valmistelun lopettamisen myötä myöskään CEF-rahoitushakemuksia ei kyseiselle rataosuudelle tehdä. Rataosuuden poistaminen TEN-T-kartoilta vähentää hallinnollista taakkaa ja raportointivelvollisuutta sellaisen rataosuuden osalta, jonka suunnittelua ei edistetä eikä näin ollen vuoden 2040 määräaika ole mahdollinen.

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

Sotilaallista liikkuvuutta koskeva artiklalisäys on parlamentin komission tuella tekemä ehdotus. Komissio näkee nykyisessä turvallisuuspoliittisessa tilanteessa tärkeänä huomioida sotilaallisen liikkuvuuden tarpeet TEN-T-verkolla nykyistä kattavammin. Komission tavoitteena on pystyä määrittelemään TEN-T-verkolla sijaitsevat tärkeimmät sotilaallista liikkuvuutta hyödyntävät käytävät ja selvittää, miltä osin verkon nykyiset vaatimukset eivät vastaa sotilaallisen liikkuvuuden tarpeita. Tämän tarkastelun pohjalta komissio näkee pystyvänsä seuraavissa MFF-rahoituskautta koskevissa neuvotteluissa argumentoimaan TEN-T-verkkojen rahoituksen ja sotilaallisen liikkuvuuden tarpeiden turvaamisen puolesta. Komissio näkee sotilaallisen liikkuvuuden tärkeänä osana mahdollista tulevaa CEF III -rahoitusohjelmaa.

Päivityksiä EU:n sotilaskarttaan tehdään todennäköisesti vuoden 2024 aikana.

Asiakirjat

Neuvoston yleisnäkemys 15664/22

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Liikenne- ja viestintäministeriö, Kaisa Kuukasjärvi, kaisa.kuukasjarvi@gov.fi, p. 050 4140330

Liikenne- ja viestintäministeriö, Marjukka Vihavainen-Pitkänen, marjukka.vihavainen-pitkanen@gov.fi, p. 0295342685

Puolustusministeriö, Pasi Seppälä, pasi.seppala@gov.fi p. +358295140025