



# Lainsäädännön arviointineuvoston lausunto liikenne- ja viestintäministeriölle valtioneuvoston kirjelmästä ja jatkokirjelmästä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi

Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämistä koskevissa kirjelmissä on kuvattu asetuksen tavoitetta, keskeisiä esityksiä ja asian taustaa<sup>1</sup>. Asian ymmärtäminen vaatii paikoin erityisosaamista, mikä johtuu osittain asetuksen teknisyydestä. Kirjelmistä saa kuitenkin hyvän käsityksen asian kansallisesta valmistelusta ja Suomen vaikuttamisesta asiassa. Kirjelmissä on tunnistettu laajasti eri vaikutuslajeja.

## Keskeisimmät kehittämiskohteet jatkovalmisteluun

- i) Jatkovalmistelussa on tarpeen arvioida tarkemmin, toteutuvatko asetusehdotuksen ympäristötavoitteet Suomessa. Ovatko ehdotetun muutoksen hyödyt ympäristölle ja ilmastolle haittoja suuremmat?
- ii) Komissio voisi jäsenvaltion hakemuksesta myöntää poikkeuksia ehdotuksen vaatimusten täyttämiseen. Jatkovalmistelussa tulee arvioida, missä määrin asetuksen vaatimuksia on mahdollista soveltaa paikallisten olosuhteiden mukaisesti ja miten Suomelle mahdollisesti myönnettävät poikkeukset vaikuttavat ehdotuksesta aiheutuviin kustannuksiin.
- iii) Asetuksen vaikutusten hahmottamista auttaisi olennaisten kustannusten esittäminen tiiviissä taulukossa, jolloin lukija saisi yhdellä silmäyksellä kokonaiskuvan ehdotusten mittaluokasta ja Suomelle olennaisista kustannuksista ja hyödyistä.

---

<sup>1</sup> Lainsäädännön arviointineuvoston lausunto on annettu liikenne- ja viestintäministeriölle valtioneuvoston kirjelmästä ja jatkokirjelmästä 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.



# 1. U-kirjelmän ja jatkokirjelmän sisältö

Esityksen sisältöä on kuvattu tarkemmin valtioneuvoston kirjelmässä U16/2022 vp sekä jatkokirjelmässä UJ 22/2022 vp.<sup>2</sup> Euroopan komissio on antanut ehdotuksen uudeksi asetukseksi unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon (*Trans-European Transport Network*, jäljempänä *TEN-T-verkko*) kehittämiseksi. Asetuksen keskeisenä tavoitteena on toteuttaa Euroopan vihreän kehityksen ohjelmaa ja kestävän ja älykkään liikkumisen strategiaa infrastruktuurien osalta.

Uudistuksella tavoitellaan neljää asiaa. Tavoitteena on edistää kestävää 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 toteutumista. Kolmanneksi uudistuksella pyritään lisäämään TEN-T-verkon resilienssiä muun muassa ilmastonmuutokselle. Neljäntenä tavoitteena on tehostaa TEN-T-hallintoa. Ehdotuksessa tavoitteet TEN-T-verkolle on määritelty liittyvän kestävyteen, yhteenkuuluvuuteen, tehokkuuteen sekä käyttäjien hyötyjen lisäämiseen.

Komission ehdotus vaikuttaa tiukentavasti kaikkien väylämuotojen ja solmujen vaatimuksiin. Ehdotuksesta tulee uusia vaatimuksia maateille, rataverkolle ja liikenteen solmupisteille. Esimerkiksi ehdotuksen mukaan laajennetun ydinverkon henkilöliikenneraodoilla on vuoden 2040 loppuun mennessä saavutettava sähköistyksen lisäksi 160 km/h vallitseva nopeus henkilöliikenteen junille. Lisäksi uudet rataosuudet olisi rakennettava eurooppalaisten vaatimusten mukaiseen raidelevyyteen 1435 mm tietyin poikkeuksin. Kattavan verkon maanteiden tulisi vuoteen 2050 mennessä olla moottoriliikenteelle erityisesti suunniteltuja, rakennettuja tai parannettuja teitä, joilla molempiin ajosuuntiin kulkevat erilliset ajoradat, jotka erotetaan toisistaan joko keskikaistalla, jota ei ole tarkoitettu liikenteelle, tai poikkeustapauksissa jollain muulla tavalla. Teillä olisi oltava 60 km välein levähdysalueita, joilla on riittävästi pysäköintitilaa, turvallisuusvarustelu ja asianmukaiset saniteettitilat. Turvallisia raskaan liikenteen pysäköintialueita olisi oltava 100 km välein.

## 2. Arvio kirjelmistä ja vaikutusarvioinneista

### 2.1 Yleiset huomiot

**Arviointineuvosto katsoo**, että asetuksen tavoitetta, keskeisiä esityksiä ja asian taustaa on kuvattu hyvin kirjelmissä. On ymmärrettävää, että tässä vaiheessa ei ole mahdollista kuvata kaikkia kansallisia vaikutuksia, eikä U-kirjelmän formaatti mahdollista kovin yksityiskohtaista kuvausta nykytilasta ja muutoksesta. Jatkovalmistelussa aiheen havainnollistaminen esimerkiksi karttojen avulla auttaisi

<sup>2</sup> U 16/2022 vp ja UJ 22/2022 vp ovat saatavissa [eduskunnan sivuilta](#).



ymmärtämään vielä paremmin asiakokonaisuutta ja teknisiä yksityiskohtia. Kirjelmistä saa kuitenkin hyvän käsityksen asian kansallisesta valmistelusta ja Suomen vaikuttamisesta asiassa.

**Arviointineuvosto katsoo**, että kirjelmissä on kuvattu riittävästi, miten asetuksen tavoitteet koskettavat Suomea. Kirjelmissä on nostettu esille asetuksen Suomen kannalta keskeisempiä ongelmallisia kohtia, jotka esimerkiksi liittyvät henkilöliikenteen ratojen nopeustasoihin, maanteitä- ja ratoja koskeviin laatuvaatimuksiin ja CEF-rahoituksen hakemisen vaikeutumiseen. **Arviointineuvosto katsoo**, että kirjelmissä olisi voitu esittää tiivistetysti Suomen kannalta ongelmallisimmat kohdat. Tällöin lukija saisi käsityksen, onko esimerkiksi raideleveysasian lisäksi ehdotuksissa muita merkityksellisiä asioita Suomelle.

U-kirjelmän mukaan komissio voisi esimerkiksi jäsenvaltion hakemuksesta myöntää poikkeuksia maanteiden teknisiin vaatimuksiin täytäntöönpanoasetuksella erityisesti, jos liikennemäärä tiellä ei ylitä 10 000 ajoneuvoa vuorokaudessa tai, jos on erityisiä maantieteellisiä tai fyysisiä esteitä. U-kirjelmän mukaan poikkeusten on perustuttava sosioekonomiseen hyöty-kustannus-analyysiin, maantieteellisten rajoitusten arviointiin ja/tai mahdollisiin ympäristöön kohdistuviin kielteisiin vaikutuksiin.

**Arviointineuvoston käsityksen** mukaan asetusehdotus aiheuttaa Suomelle kustannus-hyötynäkökulmasta enemmän kustannuksia kuin hyötyjä, jollei komissio myöntäisi Suomelle poikkeuksia asetuksen asettamista lähtökohtaisista vaatimuksista. **Arviointineuvosto katsoo**, että jatkovalmistelussa tulee arvioida, missä määrin asetuksen vaatimuksia on mahdollista soveltaa paikallisten olosuhteiden mukaisesti ja miten Suomelle mahdollisesti myönnettävät poikkeukset vaikuttavat ehdotuksesta Suomelle arvioituihin kustannuksiin.

## 2.2 Taloudelliset vaikutukset

**Arviointineuvosto pitää myönteisenä**, että kirjelmissä esitetään vaikutusten mittaluokkaa julkiselle taloudelle ja määrällisiä arvioita kustannuksista. Lisäksi U-kirjelmässä on kuvattu ehdotuksen vaikutuksia EU:n tasolla.

**Arviointineuvosto on tietoinen**, että U-kirjelmissä liiallista yksityiskohtaisuutta tulee välttää, jolloin yksityiskohtien luetteloimisen sijasta on usein tärkeämpää antaa kokonaiskuva ehdotuksesta ja siihen liittyvistä muista asioista. **Arviointineuvosto katsoo**, että kirjelmien kokonaiskuvan hahmottamista auttaisi kuitenkin olennaisten kustannusten esittäminen tiiviissä taulukossa. Näin lukija saisi yhdellä silmäyksellä kokonaiskuvan ehdotusten mittaluokasta ja Suomelle olennaisista kustannuksista ja hyödyistä.

U-kirjelmän mukaan ehdotus muuttaa Suomen liikennejärjestelmän toimivuutta nykytilaan nähden positiivisesti, mutta muutosten merkitys on oletettavasti varsin vähäinen. U-kirjelmässä arvioidaan, että esityksellä ei ole suuria liikennetaloudellisia hyötyjä tuottavia vaikutuksia siinä määrin, että se näkyisi laajasti liikennejärjestelmää käyttävien tahojen kustannuksissa, investoinneissa, ulkomaankaupassa, kotitalouksien kulutuksessa ja kansantaloudessa. **Arviointineuvosto katsoo**, että kirjelmissä on tunnistettu



olennaiset kohderyhmät, joihin esityksellä on suoria tai välillisiä vaikutuksia. Tällaisia ovat esimerkiksi infrastruktuureja omistavat, operoivat ja suunnittelevat sekä eräät liikennepalveluja tarjoavat yritykset.

## 2.3 Ympäristövaikutukset

Asetusehdotuksen keskeisenä tavoitteena on toteuttaa Euroopan vihreän kehityksen ohjelmaa. U-kirjelmän mukaan ehdotus vaikuttaisi kuitenkin liikenteen päästöjen vähentämisen kannalta enintään marginaalisesti. Lisäksi kirjelmien mukaan infrastruktuurin kehittäminen paikallisesti voi aiheuttaa haitallisia ympäristövaikutuksia. **Arviointineuvosto pitää myönteisenä**, että kirjelmissä tuodaan esille avoimesti ehdotuksen haitallisia ympäristövaikutuksia. Jatkovalmistelussa on tarpeellista arvioida tarkemmin, toteutuvatko asetusehdotuksen ympäristötavoitteet Suomessa vai olisiko ehdotetun muutoksen haitat ympäristölle ja ilmastolle hyötyjä suuremmat.

## 2.4 Muut ihmisiin kohdistuvat ja yhteiskunnalliset vaikutukset

U-kirjelmän mukaan liikenneturvallisuus oletettavasti paranisi TEN-T-verkolla, kun tieliikenteen kuolemat ja muut henkilövahingot vähenisivät. Esitys edistäisi korkeaa turvallisuustasoa myös muissa liikennemuodoissa. Junaliikenteessä ehdotus edistäisi turvallisuutta myös liikenteen hallintaa kehittämällä. Liikenneturvallisuuden paranemisesta ei ole U-kirjelmän mukaan tehty taloudellista arviota.

**Arviointineuvosto katsoo**, että jatkovalmistelussa olisi esitettävä suuntaa antava arvio liikenneturvallisuuden paranemisesta.

U-kirjelmissä on käsitelty monipuolisesti raidelevyyden vaihtamisen vaikutuksia, esimerkiksi siitä näkökulmasta, että matkustajat joutuisivat vaihtamaan junia. **Arviointineuvosto katsoo**, että U-kirjelmistä ei muilta osin saa käsitystä, miten ehdotus vaikuttaa henkilö- ja tavaraliikenteen sujuvuuteen Suomessa. Ehdotuksen täsmentyessä olisi hyvä arvioida jatkovalmistelussa ehdotuksen vaikutuksia liikkumisen sujuvuuteen.

**Arviointineuvosto katsoo**, että U-kirjelmässä on kuvattu kattavasti vaikutuksia viranomaisten toimintaan ja menettelytapoihin. Jatkovalmistelussa olisi hyvä tarkentaa arvioita viranomaisille ehdotuksesta aiheutuvasta taakasta raportoinnin ja tiedonkeruun suhteen.

**Arviointineuvosto pitää myönteisenä**, että U-kirjelmässä on tunnistettu laajasti eri vaikutuslajeja. U-kirjelmässä on arvioitu yleisesti esimerkiksi vaikutuksia aluekehitykseen, yhdenvertaisuuteen, terveyteen, liikkumiseen, rikostorjuntaan ja digitalisaatioon.

## 3. Muut asiat

Lainsäädännön arviointineuvoston lausunto on annettu valtioneuvoston kirjelmästä (U16/2022 vp) ja jatkokirjelmästä (UJ 22/2022 vp) 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, jonka liikenne- ja viestintäministeriö on antanut eduskunnalle. Lausunto on julkinen.

**Arviointineuvosto katsoo**, että kirjelmien perusteella saa hyvän käsityksen direktiiviehdotuksen taustasta, sisällöstä, tavoitteista ja alustavista vaikutuksista. **Arviointineuvosto katsoo**, että kirjelmissä on tunnistettu olennaiset vaikutuslajit. Jatkovalmistelussa tulisi tarkentaa arvioita tässä lausunnossa esitettyjen huomioiden pohjalta.

**Helsingissä 10. toukokuuta 2023**

**Leila Kostainen**

**Lainsäädännön arviointineuvoston puheenjohtaja**

**Annika Collin**

**Erityisasiantuntija, arviointineuvoston sihteeri**

**Yhteystiedot:**

Valtioneuvoston kanslia  
PL 23, 00023 Valtioneuvosto  
vnk.fi  
p. 0295 16001