

U 13/2012 vp

Valtioneuvoston kirjelmä Eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi

Perustuslain 96 §:n 2 momentin mukaisesti lähetetään Eduskunnalle Euroopan komission 19 päivänä lokakuuta 2011 antama ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi.

Helsingissä 1 päivänä maaliskuuta 2012

Liikenneministeri *Merja Kyllönen*

Hallitusneuvos Mikael Nyberg

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

EU/2011/1768

MUISTIO

KOMISSION EHDOTUS EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEKSI UNIONIN SUUNTAVIIVOISTA EUROOPAN LAAJUISEN LIIKENNEVERKON KEHITTÄMISEKSI**1 Yleistä**

Euroopan komissio antoi 19 päivänä loka-kuuta 2011 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi, KOM(2011) 650 lopullinen.

Ehdotus käsittää suuntaviivat, jotka määrittävät Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon lukeutuvat projektit sekä yhteisen edun projektit. Suuntaviivat yksilöivät liikenneverkolle asetettavat vaatimukset, kehittämisen prioriteetit sekä toteuttamisen työkalut. Suuntaviivaehdotukseen sisältyy myös kriteereiden perusteella määritellyt liikenneverkkojen kartat.

Asetusehdotuksella kumotaan ja korvataan unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi 7 päivänä heinäkuuta 2010 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston päätös N:o 661/2010/EU.

2 TEN-T -suuntaviivaehdotuksen tausta ja tavoitteet

Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskeva politiikka on jo 1980-luvun puolivälistä määrittänyt liikenneinfrastruktuurin kehittämistä sujuvien sisämarkkinoiden edistämiseksi, saavutettavuuden sekä taloudellisen, sosiaalisen ja alueellisen koheesion parantamiseksi.

TEN-T-verkon kehittämisessä on ollut käytössä useita rahoitusvälineitä, kuten TEN-rahoitusasetus, koheesiorahasto, Euroopan aluekehitysrahasto (EAKR) ja Euroopan investointipankista saatavat lainat sekä komis-

sion koordinoituintialoitteet. Suomea koskettavia prioriteettiprojekteja ovat nykyisessä TEN-T-politiikassa Pohjolan kolmio, Merten moottoritiet ja Rail Baltica. Suomen saama TEN-T-tuki on keskittynyt pääasiassa Pohjolan kolmion hankkeille.

Euroopan komissio on valmistellut vuoden 2009 alusta asti TEN-T-politiikan uudistamista ja tämän työn tuloksena antoi asetusehdotuksen uusiksi suuntaviivoiksi 19.10.2011. Suuntaviivoissa määritellään TEN-T-politiikalle vuosiin 2030 ja 2050 ulottuva pitkän aikavälin strategia. Suuntaviivaehdotuksen tavoitteena on määrittää kokonaisvaltainen Euroopan laajuinen liikenneverkko, joka käsittää rautateiden, sisävesien, teiden, meri- ja lentoliikenteen yhteydet. Liikenneverkon tulisi varmistaa sujuva ja toimiva sisämarkkinoiden liikenne, joka vahvistaisi Euroopan taloudellista, alueellista ja sosiaalista koheesiota.

Suuntaviivojen tarkistaminen on lähtenyt tarpeesta luoda entistä toimivampi, kokonaisvaltaisempi ja kilpailukykyisempi multimodaalinen Euroopan laajuinen liikenneverkko, joka käsittää rautateiden, sisävesien, teiden, meri- ja lentoliikenteen yhteydet. Tavoitteena on varmistaa sujuva ja toimiva Euroopan unionin sisämarkkinoiden liikenne, joka vahvistaisi Euroopan taloudellista, sosiaalista ja alueellista koheesiota. Erityisesti maiden väliset rajanylityspaikat on nähty merkittävinä liikenteellisinä pullonkauloina, jotka vaikeuttavat liikennettä sekä jäsenmaiden välillä että unionin naapurimaihin. TEN-T-liikenneverkon kehittämistoimenpiteet ovat käsittäneet lähinnä yksittäisten jäsen-

maiden liikenneinfrastruktuurin kehittämissankkeita, jotka ovat olleet huonosti kytköksissä toisiinsa. Lisäksi eri liikennemuotojen välinen yhteentoimivuus on ollut osittain puutteellista. Uudistuksen tavoitteena on myös TEN-T-hankkeiden nykyistä nopeampi loppuunsaattaminen.

Suuntaviivauudistuksen keskeisenä tavoitteena on luoda yhtenäinen ja strategisesti kilpailukykyinen Euroopan laajuinen liikenneverkko. TEN-T-verkon kehittämisessä tulisi vastata liikennetarpeeseen sekä jäsenmaiden että jäsenmaiden ja kolmansien maiden välillä, huomioida tehokas resurssien käyttö, liikenteen ympäristöystävällisyys ja vähähiilisyys, älykkäät ja innovatiiviset järjestelmät, liikenteen turvallisuus, multimodaalisuus, liikenteellisten umpikujien ja pullonkaulojen poistaminen, uudenlaiset rahoituskeinot sekä riittävä alueellinen saavutettavuus. Uudistuksen tavoitteena on myös maksimoida liikennejärjestelmän eurooppalainen lisäarvo sekä vastata liikennejärjestelmien yhteentoimivuuden parantamiseen.

Komission ehdottama uusi TEN-T-politiikka painottaa seuraavia teemoja:

- 1) Puuttuvien yhteyksien kehittäminen (erityisesti rajanylityspaikat);
- 2) Infrastruktuurin laadun tasapainoisempi kehittäminen jäsenmaiden välillä ja niiden sisällä (erityisesti itä-länsi -yhteydet);
- 3) Eri liikennemuotojen yhteentoimivuus multimodaalisia yhteyksiä ja solmukohtia kehittämällä (erityisesti infrastruktuurin pullonkaulat);
- 4) Liikennesektorin kasvihuonekaasupäästöjen vähennystavoitteiden täyttäminen (60 % vuoteen 2050 mennessä);
- 5) Jäsenmaiden erilaisten toimintatapojen ja liikennejärjestelmän teknisten ominaisuuksien yhteensovittaminen.

3 Ehdotuksen keskeinen sisältö

Komission ehdotuksen merkittävin uudistus aiempiin suuntaviivoihin verrattuna on TEN-T-verkon kaksitasoisuus. TEN-T-verkko tulisi muodostumaan kattavasta verkosta, jonka on määrä olla valmis vuoden 2050 loppuun mennessä ja ydinverkosta, jonka on määrä valmistua vuoden 2030 loppuun mennessä.

Kattava verkko käsittää kansallisiin verkkoihin perustuvat rautateiden, maanteiden, sisävesireittien, satamien ja lentoasemien varsin tiheät verkot. Kattava verkko muodostaa TEN-T-verkon peruserroksen.

Ydinverkko käsittää liikenneverkon strategisesti merkittävimmät osat ja muodostaa Euroopan liikenteellisen selkärangan. Ydinverkkoon sisältyy valtaväyliä ja liikenteen solmukohtia, jotka ovat elintärkeitä liikenteelle sisämarkkinoilla sekä EU:n ja sen naapurien ja maailman muiden osien välillä. Se käsittää eri liikennemuotojen yhdistelmiä ja mm. älykkäät liikennejärjestelmät. Ydinverkko sisältyy myös kattavaan verkkoon. Ydinverkon tavoitteena on luoda perusta tehokkaalle, vähemmän hiilivaltaiselle, turvaliselle ja varmalle liikennejärjestelmälle.

Euroopan laajuista liikenneverkkoa kehitetään yhteistä etua koskevilla hankkeilla, joilla rakennetaan uutta sekä ylläpidetään ja parannetaan olemassa olevaa liikenneinfrastruktuuria. Lisäksi toteutetaan toimenpiteitä infrastruktuurin resurssitehokkaan käytön edistämiseksi. Yhteistä etua koskeville hankkeille voidaan myöntää unionin rahoitustukea Euroopan laajuista liikenneverkkoa varten käytettävissä olevista välineistä. Komissio on samaan aikaan suuntaviivoja koskevan asetusehdotuksen kanssa antanut ehdotuksen (KOM(2011) 665) uudesta Verkkojen Eurooppa -välineestä, jolla liikennehankkeita rahoitettaisiin.

Kolmansilla mailla tarkoitetaan kaikkia naapurimaita ja kaikkia muita maita, joiden kanssa unioni voi tehdä yhteistyötä asetusehdotuksessa säädettyjen tavoitteiden saavuttamiseksi. Unioni voi tukea yhteistä etua koskevia hankkeita yhdistääkseen Euroopan laajuisen liikenneverkon sellaisten kolmansien maiden infrastruktuuriverkkoihin, jotka kuuluvat Euroopan naapurisuuspolitiikkaan, laajentumispolitiikkaan, Euroopan talousalueeseen tai Euroopan vapaakauppaliittoon. Tavoitteena on yhdistää erityisesti ydinverkko kolmansien maiden liikenneinfrastruktuuriin rajanylityskohdissa. Lisäksi pyritään tukemaan liikenteenhallintajärjestelmien täytäntöönpanoa näissä maissa, helpottaa lento-liikennettä kolmansien maiden kanssa erityisesti laajentamalla yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa ja ilmaliikenteen hallintaa koskevaa

yhteistyötä sekä helpottaa meriliikennettä edistämällä merten moottoritie-hankkeita kolmansien maiden kanssa. EU:n ja kolmansien maiden keskinäistä etua koskevilla hankkeilla pyritään edistämään myös Euroopan laajuisen liikenneverkon ja naapurimaiden verkkojen yhteentoimivuutta. Unioni voi käyttää voimassa olevia koordinointi- ja rahoitusvälineitä, kuten naapuruuspolitiikan investointivälinettä (NIF) tai liittymistä valmistelevaa tukivälinettä (IPA), tai perustaa ja käyttää uusia koordinointi- ja rahoitusvälineitä.

3.1 Kattava TEN-T-verkko

Kattava verkko muodostaa TEN-T-verkon peruskerroksen ja sisältää osatekijöitä kaikista liikennemuodoista ja niiden solmukohdista sekä liikenteen informaatio- ja ohjausjärjestelmistä. Kattava verkko muodostetaan päivittämällä ja tarkistamalla nykyinen TEN-T-verkko. Kattavan verkon tulee olla valmis vuoden 2050 loppuun mennessä.

TEN-T-verkon päivityksessä ja tarkistuksessa tulee noudattaa tiettyjä periaatteita. Nykyisen TEN-T-verkon päivityksen tulee heijastaa sen toteutumisen edistymistä ja verkko tulisi tarkistaa suhteessa kansallisessa suunnittelussa tapahtuneisiin muutoksiin. Samalla verkon on kuitenkin oltava linjassa Euroopan unionin suunnitteluperiaatteiden kanssa.

Verkkoon lisätään hyvin perusteltuja puuttuvia yhteyksiä ja solmukohtia erityisesti niissä jäsenvaltioissa, jotka ovat liittyneet EU:hun vuoden 2004 jälkeen. Tavoitteena on varmistaa yhtenäinen verkon suunnittelu, järkevä liikennemuotojen välinen tasapaino ja yhteys kansallisiin verkkoihin. Verkon laajuuden tulisi vastata EU:n käyttämän aluejärjestelmän NUTS 2 -tilastoalueita ja heijastaa väestön sekä talous- ja elinkeinoelämän alueellista jakautumista. Nykyisestä TEN-T-verkosta tulisi poistaa umpikujat ja yksittäiset osuudet, ellei niiden säilyttäminen ole perusteltavissa maantieteellisillä erityispiirteillä. Jäsenvaltioiden tulee varmistaa, että infrastruktuuriin ja laitteisiin liittyvät minimistandardit täytetään vuoteen 2050 mennessä.

Kattavan verkon rautatieliikenneinfrastruktuuri

Rautatieinfrastruktuuri käsittää joko suurnopeusradat tai tavanomaiset radat mukaan lukien sivuraiteet, tunnelit ja sillat. Vähintään 250 kilometrin tuntinopeuksia varten erityisesti rakennetut rataosuudet ovat suurnopeusratoja. Parannettujen, suurnopeusliikenteeseen soveltuvien tavanomaisten ratojen osalta nopeus on yli 200 km/h ja tavanomaisten ratojen nopeus on alle 200 km/h.

Rautatieinfrastruktuuriin lasketaan kuuluvaksi myös rahtiterminaalit ja logistiset alustat kuljetusmuotojen yhteensovittamiseen ja tavaroiden uudelleenlastaamiseksi, henkilöliikenteen asemat, infrastruktuuriin kuuluvat välineet sekä älykkään liikenteen järjestelmät (kaikkia liikennemuotoja koskeva yleiskäsite ITS). Tekniset välineet voivat käsittää esimerkiksi sähköistysjärjestelmät tai rahtausvälineistöä. Ratoihin liittyviin teknisiin varusteisiin on kuuluttava sähköistämisyjärjestelmät, matkustajien junaan nousuun ja siitä poistumiseen tarvittavat varusteet, rahdin lastaamiseen ja purkamiseen tarvittavat varusteet. Niihin on kuuluttava kaikki ajoneuvojen turvallisen, vaarattoman ja tehokkaan toiminnan varmistamiseksi tarvittavat laitteet.

Logistisella alustalla tarkoitetaan aluetta, jolla on vähintään yksi tavaraliikenneterminaali, joka mahdollistaa logististen toimintojen suorittamisen. Tavaraliikenneterminaali on varustettava siten, että siellä voidaan suorittaa vähintään kahden liikennemuodon välinen uudelleenlastaus ja varastoida rahtia väliaikaisesti.

Kattavan verkon rautatieliikenneinfrastruktuurille asetettavat vaatimukset

Rautatieliikenteen tavaraliikenneterminaalien operaattoreiden on varmistettava, että tavaraliikenneterminaalit ovat avoinna kaikille toimijoille. Logististen alustojen operaattoreiden on avattava ainakin yksi terminaali kaikkien toimijoiden käyttöön.

Matkustaja-asemien operaattoreiden tulee osaltaan varmistaa, että matkustaja-asemilla on tarjolla rautatieliikennettä koskevia tietoja, lipunkirjoituspalveluja ja kaupallisia toimintoja koko kattavassa verkossa ja soveltu-

vin osin tietoja yhteyksistä paikallis- ja alue- liikenteeseen Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän osajärjestelmää ”henkilöliikenteen telemaattiset sovellukset” koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä annetun asetuksen (EU) N:o 454/2011 mukaisesti.

Jäsenvaltioiden ja infrastruktuurin haltijoiden on vastuualoillaan varmistettava, että radat on varustettu rautatieliikenteen ohjausjärjestelmällä (ERTMS). Rautatieinfrastruktuurin tulee olla rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun direktiivin 2008/57/EY ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukainen, jotta kattavan verkon yhteentoimivuus voidaan saavuttaa. Lisäksi rautatieinfrastruktuurin on oltava kyseisen direktiivin teknisen eritelmän (YTE) vaatimusten mukainen.

Rautatieinfrastruktuurin on joka tapauksessa oltava seuraavien vaatimusten mukainen:

- 1) uusien ratojen nimellinen raideleveys on 1 435 mm;
- 2) ne on sähköistetty;
- 3) tavanomaisten tavaraliikennejunien käyttämien ratojen akselikuormitus on 22,5 t ja junapituus 750 m;
- 4) sellaisten uusien ratojen enimmäiskaltevuus, joilla on tarkoitus käyttää tavanomaisia tavaraliikennejunia, on 12,5 mm/m.

Sisävesiliikenneinfrastruktuuri

Sisävesiliikenneinfrastruktuuriin kuuluvat joet, kanaalit, järvet, edellisiin liittyvä infrastruktuuri, kuten sulut, elevaattorit, sillat, tekoaltaat, sisävesisatamat, mukaan lukien satama-alueella suoritettaviin kuljetustoimintoihin tarvittava infrastruktuuri, infrastruktuuriin liittyvät varusteet ja ITS.

Rahdin vuotuisen uudelleenlastausmäärän on oltava sisävesisatamissa yli 500 000 tonnia. Rahdin vuotuinen uudelleenlastausmäärä perustuu viimeisimpään saatavilla olevaan kolmen vuoden keskiarvoon, jonka Eurostat on julkaissut.

Satamavarusteisiin on kuuluttava erityisesti käyttövoima- ja toimintajärjestelmät, joilla vähennetään ympäristön pilaantumista, energiankulutusta ja hiili-intensiteettiä. Niihin kuuluvat myös jätteen vastaanottolaitteistot.

Kattavan verkon sisävesiliikenneinfrastruktuurille asetettavat vaatimukset

Jäsenvaltioiden, satamaoperaattoreiden ja infrastruktuurin haltijoiden on vastuualoillaan varmistettava, että sisävesisatamat on yhdistetty kattavan verkon maantie- tai rautatieinfrastruktuuriin. Satamaoperaattorien on varmistettava, että kaikissa sisävesisatamissa on vähintään yksi tavaraliikenneterminaali, joka on avoin kaikille toimijoille syrjimättömällä tavalla ja jossa veloitettavat maksut määräytyvät avoimin perustein. Jäsenvaltioiden ja infrastruktuurin haltijoiden on vastuualoillaan varmistettava, että jokien, kanaalien ja järvien osalta noudatetaan uutta sisävesiväylien luokitusta koskevassa kansainvälisesti merkittävistä tärkeimmistä sisävesiväylistä tehdyssä eurooppalaisessa sopimuksessa määrättyjen luokan IV sisävesiväylien vähimmäisvaatimuksia ja varmistettava, että siltojen alikulkukorkeus on kaikkina aikoina riittävä ja että joet, kanaalit ja järvet on varustettu sisävesien tieto- ja viestintäteknologialla (RIS).

Maantieliikenneinfrastruktuuri

Maantieliikenneinfrastruktuuriin kuuluvat erityisesti korkeatasoiset maantiet, mukaan lukien sillat, tunnelit, liittymät, risteykset, eritasoliittymät, pysäköintialueet, infrastruktuuriin liittyvät varusteet, ITS, tavaraliikenneterminaalit ja logistiset alustat sekä linja-autoasemat.

Korkeatasoisilla maanteilla on tärkeä tehtävä pitkän matkan tavara- ja henkilöliikenteessä, ja ne yhdistävät tärkeimmät kaupunki- ja talouskeskukset, yhdistävät maantieliikenteen yhteen muiden liikennemuotojen kanssa sekä liittyvät sisämaa-alueet ja syrjäiset NUTS 2 -alueet unionin ydinalueisiin.

Kattavan verkon maantieliikenneinfrastruktuurille asetettavat vaatimukset

Korkeatasoiset maantiet on erityisesti suunniteltava ja rakennettava moottoriajoneuvoliikennettä varten, ja niiden on oltava joko moottoriteitä tai moottoriliikenneteitä.

- 1) Moottoritie on tie,

a) joka on erityisesti suunniteltu ja rakennettu moottoriliikennettä varten ja jolle sen varrella olevilta kiinteistöiltä ei ole välittömiä liittymiä;

b) jolla on, yksittäisiä alueita lukuun ottamatta tai muutoin kuin tilapäisesti, molempiin ajosuuntiin kulkevat ajoradat, jotka erotetaan toisistaan joko maa-alueella, jota ei ole tarkoitettu liikenteelle, tai poikkeustapauksissa jollain muulla tavalla;

c) joka ei risteä samassa tasossa minkään tien, rautatien, raitiotien tai jalankulkutien kanssa;

d) jonka on erityisesti osoitettu olevan moottoritie;

2) Moottoriliikennetie on tie,

a) joka on varattu moottoriliikenteelle ja jolle päästään vain eritasoliittymistä tai valvotuista liittymistä;

b) jolla pysähtyminen ja pysäköinti on kielletty käytössä olevilla ajoradoilla;

c) joka ei risteä samassa tasossa minkään rautatien, raitiotien tai jalankulkutien kanssa;

Maanteihin liittyviin varusteisiin on kuuluttava erityisesti varusteet, joita käytetään liikenteenohjauksessa, tiedotuksessa, reittiopastuksessa, käyttäjämaksujen keräämisessä, turvallisuustoimissa, kielteisten ympäristövaikutusten lieventämisessä, vaihtoehtoista käyttövoimaa hyödyntävien ajoneuvojen tankkaamisessa ja lataamisessa sekä kaupallisten ajoneuvojen turvallisilla pysäköintialueilla.

Jäsenvaltioiden ja infrastruktuurin haltijoiden on vastuualoillaan varmistettava, että maantieliikenneinfrastruktuuri vastaa maantieliikenneinfrastruktuurista ja tieverkon tunnelien turvallisuudesta, tiemaksujen keruujärjestelmien yhteentoimivuudesta, eurooppalaisesta tietullipalvelusta ja maantieliikenneinfrastruktuurin älykkäistä liikennejärjestelmistä säädettyjä direktiivejä.

Meriliikenneinfrastruktuuri

Meriliikenneinfrastruktuuriin kuuluvat merialueet, merikanavat, merisatamat, mukaan lukien satama-alueella suoritettaviin kuljetustoimintoihin tarvittava infrastruktuuri, navigoinnin apuvälineet, satamien lähestymis-

väylät, merten moottoritiet, infrastruktuuriin liittyvät varusteet sekä ITS.

Kattavan verkon meriliikenneinfrastruktuuria koskevat vaatimukset

Kattavan verkon meriliikenteen satamien tulee olla yhteydessä kattavan verkon maaliikenteen yhteyteen ja niiden tulee täyttää vähintään yksi seuraavista kriteereistä:

1) Henkilöliikenteen vuosittainen matkustajamäärä ylittää 0,1 % EU:n vuosittaisesta meriliikenteen kokonaismatkustajamäärästä. Vuosittainen matkustajamäärä lasketaan keskiarvona EUROSTAT:in tilastoissa olevista kolmen viimeisimmän vuoden kokonaismatkustajamäärästä (vuosina 2006–2008 referenssimäärä 411 223 matkustajaa/v);

2) Tavaraliikenteen vuosittainen kuljetusmäärä (joko bulkkitavara tai ei-bulkkitavara) ylittää 0,1 % vastaavasta EU:n satamissa käsitellystä vuosittaisesta kokonaistavaramäärästä. Vuosittainen kuljetusmäärä lasketaan keskiarvona EUROSTAT:in tilastoissa olevista kolmen viimeisimmän vuoden kokonaistavaramäärästä (vuosien 2006–2008 referenssimäärä 2 434 402 tonnia/v bulkkitavaran osalta ja 1 341 406 tonnia/v ei-bulkkitavaran osalta);

3) Merisatama sijaitsee saarella ja se on ainoa yhteyskohta jollekin kattavan verkon NUTS 3 – alueelle;

4) Merisatama sijaitsee syrjäisimmällä alueella tai muulla syrjäseutualueella yli 200 km:n päässä lähimmästä toisesta kattavan verkon satamasta.

Meriliikenneinfrastruktuuriin liittyviin varusteisiin kuuluvat erityisesti välineet, joita käytetään jään murtamisessa, vesistötieteellisissä tutkimuksissa sekä satamien ja satamien lähestymisväylien ruoppaamisessa ja kunnossapidossa.

Merten moottoritiet

Merten moottoritiet muodostavat Euroopan laajuisen liikenneverkon merellisen ulottuvuuden. Niihin kuuluvat lyhyet meriliikennereitit, satamat, asianomainen meriinfrastruktuuri ja siihen liittyvät varusteet sekä laitteet, jotka mahdollistavat lähimerenkulun tai joki-meripalvelut vähintään kahdessa

eri jäsenvaltiossa sijaitsevien vähintään kahden sataman välillä, mukaan lukien sisämaayhteydet.

Merten moottoriteihin kuuluvat:

1) kattavan verkon merisatamien väliset meriyhteydet;

2) satamalaitteet, tieto- ja viestintätekniologia, kuten sähköiset logistiikan hallinnointijärjestelmät, sekä turvallisuus-, varmuus-, hallinto- ja tullimenettelyt vähintään yhdessä jäsenvaltiossa;

3) infrastruktuuri suoraa maa- ja meriyhteyttä varten.

Merten moottoriteitä koskevat vaatimukset

Vähintään kahden jäsenvaltion on ehdotettava Euroopan laajuisen liikenneverkkoon kuuluihin merten moottoriteihin liittyviä yhteistä etua koskevia hankkeita. Hankkeiden on:

1) oltava ydinverkkokäytävän merellinen osa tai kahden ydinverkkokäytävän välinen merellinen osa;

2) muodostettava ydinverkon meriyhteys ja sen sisämaayhteydet vähintään kahden ydinverkkoon kuuluvan sataman välillä ;

3) muodostettava ydinverkkoon kuuluvan sataman ja kattavaan verkkoon kuuluvien satamien välinen meriyhteys ja sen sisämaayhteydet painottaen erityisesti ydinverkkoon ja kattavaan verkkoon kuuluvien satamien sisämaayhteyksiä.

Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon kuuluihin merten moottoriteihin liittyviin yhteistä etua koskeviin hankkeisiin voi sisältyä myös laajempaa hyötyä tuottavia toimintoja, jotka eivät liity tiettyihin satamiin, kuten toiminnot, joilla parannetaan ympäristötehokkuutta, mahdollistetaan jäänmurto, varmistetaan ympärivuotiset merenkulkumahdollisuudet, ruoppaustoiminnot, mahdollistetaan vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttö, prosessien, menettelyjen ja inhimillisen tekijän optimointi sekä tieto- ja viestintätekniiset alustat ja tietojärjestelmät, mukaan lukien liikenteenohjaus- ja sähköiset raportointijärjestelmät.

Jäsenvaltioiden, satamaoperaattorien ja infrastruktuurin haltijoiden on vastuualoillaan varmistettava, että

1) merisatamat liitetään kattavan verkon raitoihin, maanteihin ja mahdollisuuksien mukaan sisävesiväyliin, lukuun ottamatta Maltaa ja Kyprosta niin kauan kuin niiden alueella ei ole rautatiejärjestelmää;

2) kaikissa merisatamissa on vähintään yksi terminaalit, joka on avoin kaikille toimijoille syrjimättömällä tavalla ja jossa veloitettavat maksut määräytyvät avoimin perustein;

3) merikanavat, satamaväylät ja estuaarit liittyvät kaksi merta toisiinsa tai muodostavat yhteyden mereltä merisatamiin ja vastaavat vähintään luokan VI sisävesiväylää.

Satamaoperaattorien on varmistettava, että satamissa on tarvittavat varusteet satamissa olevien alusten ympäristötehokkuuden varmistamiseksi ja erityisesti aluksella syntyvän jätteen ja lastijäämien vastaanottolaitteista satamissa direktiivin 2000/59/EY mukaiset aluksella syntyvän jätteen ja lastijäämien vastaanottolaitteet. Jäsenvaltioiden on otettava käyttöön alusliikenteen ohjaus- ja tietojärjestelmät (VTMIS) direktiivin 2002/59/EY mukaisesti.

Lentoasemainfrastruktuuri

Lentoliikenneinfrastruktuuriin kuuluvat ilmatila, lentoreitit ja lentoväylät; lentoasemat, infrastruktuuriin liittyvät varusteet sekä ITS.

Kattavan verkon lentoasemainfrastruktuuria koskevat vaatimukset

Lentoasemien on täytettävä toinen seuraavista vaatimuksista:

1) Henkilöliikenteen vuosittainen matkustajamäärä ylittää 0,1 % EU:n vuosittaisesta lentoliikenteen kokonaismatkustajamäärästä. Vuosittainen matkustajamäärä lasketaan keskiarvona EUROSTAT:in tilastoissa olevista kolmen viimeisimmän vuoden kokonaismatkustajamäärästä (vuosina 2006–2008 780 810 matkustajaa/v);

2) Tavaraliikenteen vuosittainen kuljetusmäärä ylittää 0,2 % EU:n lentokentillä käsitellystä vuosittaisesta kokonaistavaramäärästä. Vuosittainen matkustajamäärä lasketaan keskiarvona EUROSTAT:in tilastoissa olevista kolmen viimeisimmän vuoden kokonaismatkustajamäärästä (vuosina 2006–2008 24 456 tonnia/v);

Lisäksi lentoasema kuuluu kattavaan verkkoon saavutettavuuskriteerin perusteella, jos

1) Lentoaseman etäisyys lähimmästä kattavan TEN-T-verkon lentoasemasta on vähintään 100 km tai jos lentoasema on yhteydessä nopean junaliikenteen verkkoon, etäisyyden tulee olla vähintään 200 km.

Jäsenvaltioiden ja lentoasemaoperaattorien on vastuualoillaan varmistettava, että kaikille lentoasemilla on vähintään yksi terminaalit, joka on avoin kaikille toimijoille syrjimättömällä tavalla ja jossa veloittavat maksut määräytyvät avoimin perustein.

Jäsenvaltioiden, lentoasemaoperaattorien ja lentoliikenteen harjoittajien on varmistettava, että kattavan verkon lentoliikenneinfrastruktuuriin sovelletaan siviili-ilmailun turvaamista siihen kohdistuvilta laittomilta teoilta koskevia yhteisiä perusvaatimuksia, jotka unioni on hyväksynyt yhteisistä siviili-ilmailun turvaamista koskevista säännöistä annetun asetuksen (EY) N:o 300/2008 mukaisesti.

Jäsenvaltioiden, lentoasemaoperaattorien ja lentoliikenteen harjoittajien on vastuualoillaan varmistettava, että lentoliikenteen hallinnan infrastruktuuri mahdollistaa yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan täytäntöönpanon yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen puitteista (EY) N:o 549/2004, lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa (palveluntarjonta-asetus) (EY) N:o 550/2004, yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan organisoinnista ja käytöstä (ilmatila-asetus) (EY) N:o 551/2004 ja eurooppalaisen ilmailuliikenteen hallintaverkon yhteentoimivuudesta (yhteentoimivuusasetus) (EY) N:o 552/2004 mukaisesti, jotta Euroopan ilmailujärjestelmän, täytäntöönpanosääntöjen ja unionin eritelmien suorituskyky ja kestävyys paranisivat.

Multimodaalinen infrastruktuuri

Tavaraliikenneterminaalien tai logististen alustojen on täytettävä ainakin toinen seuraavista vaatimuksista:

1) uudelleenlastatun rahdin kokonaismäärä ylittää merisatamille säädetyn määrällisen raja-arvon;

2) kun NUTS 2 -alueella ei ole edellisen alakohdan mukaista tavaraliikenneterminaalia

tai logistista alustaa, valitaan asianomaisen jäsenvaltion nimeämä tavaraliikenneterminaalit tai logistinen alusta, joka on yhdistetty kyseiseen NUTS 2-alueeseen ainakin maanteilla ja rautateilla.

Jäsenvaltioiden, tavaraliikenneterminaalit, satama- ja lentoasemaoperaattoreiden sekä infrastruktuurin haltijoiden on vastuualoillaan varmistettava, että

1) liikennemuodot on liitetty joko tavaraliikenneterminaleihin, matkustajasatamiin, sisävesisatamiin, lentoasemiin tai merisatamiin, jotta multimodaalinen tavara- ja henkilöliikenne olisi mahdollista;

2) tavaraliikenneterminaalit, logistiset alustat, sisävesi- ja merisatamat sekä lentoasemat, joilla käsitellään rahtia, on varustettu tietovirtojen tarjoamiseen tässä infrastruktuurissa ja eri liikennemuotojen välillä logistiikkaketjun aikana, sanotun kuitenkaan rajoittamatta unionin ja kansallisen lainsäädännön soveltamista. Tällaisten järjestelmien on erityisesti mahdollistettava käytettävissä olevaa infrastruktuurikapasiteettia, liikennevirtoja, paikanmäärittystä, seurantaa ja jäljitystä koskevat reaaliaikaiset tiedot ja varmistettava turvallisuus ja varmuus koko multimodaalisen matkan ajan;

3) kattavan verkon henkilöliikenteen keskeyttämättömyyttä on helpotettava asianmukaisilla varusteilla ja älykkäiden liikennejärjestelmien käyttömahdollisuudella rautatieasemilla, linja-autoasemilla, lentoasemilla ja soveltuvin osin meri- ja sisävesisatamissa, sanotun kuitenkaan rajoittamatta unionin ja kansallisen lainsäädännön soveltamista.

Tavaraliikenneterminaaliopeattorien on varmistettava, että tavaraliikenneterminaalit on varustettu nostureilla, kuljettimilla ja muilla laitteilla, joilla rahtia siirretään eri liikennemuotojen välillä ja joita käytetään rahdin sijoittamisessa ja varastoinnissa.

Muut yhteiset säännökset kattavaa verkkoa koskien

Muut kattavaa verkkoa koskevat säännökset liittyvät kaupunkisolmukohtiin, ITS:n, tavaraliikennepalveluihin, uuteen teknologiaan ja innovointiin, turvalliseen ja varmaan infrastruktuuriin, ilmastonmuutosta ja katastrofeja kestävään infrastruktuuriin, ympäristönsuojel-

luun ja käytettävyyteen kaikkien käyttäjien kannalta.

Kattavalla verkolla kaupunkisolvukohdis- sa on pyrittävä varmistamaan, että rautatieliikenne- ja lentoliikenneinfrastruktuuri sekä soveltuvin osin sisävesi-, maantie- ja meriliikenneinfrastruktuuri liittyvät yhteen henkilö- että tavaraliikenteessä. Rautateiden tavaraliikenteen tulisi ohittaa kaupunkialueet ja kaupungeissa tulisi edistää tehokkaita, hiljaisia ja vähähiilisiä tavaratoimituksia.

ITS:n on mahdollistettava liikenteen ohjaus ja tietojenvaihto eri liikennemuodoissa ja niiden välillä multimodaalisia kuljetustoimintoja ja liikenteeseen liittyviä lisäarvopalveluja varten, ja niiden on parannettava turvallisuutta, varmuutta ja ympäristötehokkuutta (rautatieliikenteessä ERTMS, sisävesiliikenteessä RIS ja sähköiset meripalvelut eMaritime, maantieliikenteessä ITS, meriliikenteessä VTMS ja sähköiset meripalvelut (eMaritime) ja lentoliikenteessä lentoliikenteen hallintajärjestelmät, erityisesti ne, jotka ovat seurausta SESAR hankkeesta.

Unionin, jäsenvaltioiden ja muiden hankepromoottorien on kiinnitettävä erityistä huomiota yhteistä etua koskeviin hankkeisiin, joista saadaan kattavan verkon infrastruktuuria käyttäviä tavaraliikennepalveluita ja jotka vähentävät hiilidioksidipäästöjä. Kattavan verkon on pysyttävä huipputeknologian kehityksessä ja käyttöönnotossa mukana. Teknologialla on erityisesti pyrittävä siirtymään innovatiivisia liikenneteknologioita, edistämään energiatehokkuutta, parantamaan henkilöiden ja tavaroiden liikkuvuuden turvallisuutta ja kestävyyttä, verkon toimintaa, käytettävyyttä, yhteentoimivuutta, multimodaalisuutta ja tehokkuutta, edistämään toimenpiteitä, joilla vähennetään ulkoisia kustannuksia, kuten kaikenlaisia saasteita, mukaan lukien melu, sekä ruuhkia ja terveyshaittoja.

Infrastruktuurin suunnitteluvaiheessa jäsenvaltioiden ja muiden hankepromoottorien on tarkasteltava riskiarviointia ja mukautustoimenpiteitä, joilla parannetaan kestävyyttä ilmastonmuutosta vastaan erityisesti sateen, tulvien, myrskyjen, korkeiden lämpötilojen, lämpöaaltojen, kuivuuden, merenpinnan nousun ja rannikoiden hyökyaaltojen suhteen.

Jäsenvaltioiden ja muiden hankepromoottorien on tehtävä suunnitelmista ja hankkeista ympäristöarvioinnit niitä koskevan asetuksessa määritellyn EU-lainsäädännön vaatimusten mukaisesti.

Liikenneinfrastruktuurin on mahdollistettava saumaton liikkuvuus ja käytettävyys kaikille käyttäjille, erityisesti vanhuksille, liikuntarajoitteisille henkilöille ja vammaisille matkustajille.

3.2 TEN-T-ydinverkko

Ydinverkko muodostuu strategisesti tärkeimmistä yleiseurooppalaisen liikenneverkon solmukohdista ja yhteyksistä. Ydinverkko muodostetaan kattavan verkon päälle osaksi sitä. Se on multimodaalinen eli se sisältää kaikki liikennemuodot ja niiden väliset yhteydet sekä tarkoituksenmukaiset liikenteenohjausjärjestelmät.

Ydinverkon suunnittelu perustuu kaksitasoiseen metodologiaan. Ensiksi määritetään liikenneverkon ensisijaiset solmukohdat. Näitä ovat:

1) EU:n jäsenvaltioiden pääkaupungit, kaupungit, jotka on luokiteltu "suurkaupunkimaisiksi kasvualueiksi" ("Metropolitan Growth Area", MEGA teoksessa ESPON Atlas 2006), muut suuret kaupunkiketjut tai kaupunkiryhmät sekä näihin kuuluvat lentoasemat ja satamat (yhteensä 83 kaupunkisolvukohtaa);

2) Edellä mainittujen kaupunkisolvukohtien ulkopuoliset satamat, joiden kuljetusmäärät ylittävät asetetut raja-arvot (yhteensä 82 satamaa);

3) Tärkeimmät rajanylityspaikat, joista kaikkien liikennemuotojen osalta yksi jokaisen jäsenmaan ja kolmansien maiden välillä (yhteensä 46 rajanylityspaikkaa).

Toisessa vaiheessa määritetään multimodaaliset yhteydet määritettyjen solmukohtien välille.

Ydinverkon solmukohtiin kuuluvat muun muassa kaupunkisolvukohdat, mukaan lukien niiden satamat ja lentoasemat, merisatamat sekä rajanylityspaikat naapurimaihin.

Merisatamista on oltava yhteydet Euroopan laajuisen liikenneverkon rautatie- ja maantieliikenneinfrastruktuuriin vuoden 2030 lop-

puun mennessä. Tärkeimmiltä lentoasemilta on oltava yhteydet Euroopan laajuisen liikenneverkon rautatie- ja maantieliikenneinfrastruktuuriin vuoden 2050 loppuun mennessä. Tällaiset lentoasemat ovat liikennemäärät huomioon ottaen integroitava suurnopeusrataverkkoon aina kun se on mahdollista. Komission ehdotuksessa ydinverkon tulee vastata liikenteen kysyntään ja olla multimodaalinen. Ydinverkon tulee täyttää kaikki samat vaatimukset kuin kattavan verkon.

Kattavalle verkolle asetettujen vaatimusten lisäksi ydinverkon on täytettävä seuraavat vaatimukset:

- 1) Rautatieinfrastruktuuri:
 - a) radat sähköistetään kokonaan;
 - b) radat, joilla harjoitetaan tavanomaista tavaraliikennettä, akselikuormitus on vähintään 22,5 t, matkanopeus vähintään 100 km/h ja junan pituus vähintään 750 m;
- 2) sisävesi- ja meriliikenneinfrastruktuuri:
 - a) vaihtoehtoisia puhtaita polttoaineita on oltava saatavilla.
- 3) maantieliikenneinfrastruktuuri:
 - a) rakennetaan moottoriteille noin 50 kilometrin välein levähdysalueita, jotta muun muassa kaupallisilla tienkäyttäjillä on riittävästi turvallisia ja varmoja pysäköintialueita;
 - b) vaihtoehtoisia puhtaita polttoaineita on oltava saatavilla;
- 4) lentoliikenneinfrastruktuuri:
 - a) on oltava valmiudet asettaa saataville vaihtoehtoisia puhtaita polttoaineita.

Ydinverkkokäytävät

Ydinverkon toteuttamisen edistämiseksi komissio ehdottaa otettavan käyttöön liikennekäytäviin perustuvan lähestymistavan. Ydinverkon infrastruktuurin toteuttamiseksi ydinverkkoprojekteista on määritetty kymmenen käytävää, jotka kattavat vähintään kolme liikennemuotoa, kolme jäsenvaltiota ja kaksi rajatylittävää osuutta. Ydinverkkokäytävään voi asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa kuulua vain kaksi liikennemuotoa. Ydinverkkokäytäviin on sisällyttävä merisatamia ja niiden sisään tuloväyliä, lukuun ottamatta asianmukaisesti perusteltuja tapauksia.

Kunkin jäsenvaltion on osallistuttava vähintään yhteen ydinverkkokäytävään. Ydin-

verkkokäytävien luettelo on määritetty komission ehdotuksessa Verkkojen Eurooppa – välineestä.

Ydinverkkokäytävien koordinoitun toteuttamisen helpottamiseksi komissio nimittää eurooppalaiset koordinaattorit. Eurooppalainen koordinaattori laatii yhdessä asianomaisten jäsenvaltioiden kanssa toimintaa koskevan työsuunnitelman. Eurooppalainen koordinaattori johtaa ydinverkkokäytävän koordinoitua toteuttamista, raportoi mahdollisista havaituista vaikeuksista jäsenvaltioille, komissiolle ja soveltuvin osin kaikille muille laitoksille, jotka osallistuvat suoraan ydinverkkokäytävän kehittämiseen, ja osallistuu asianmukaisten ratkaisujen etsimiseen. Lisäksi koordinaattori laatii vuosittain raportin Euroopan parlamentille, komissiolle ja asianomaisille jäsenvaltioille ydinverkkokäytävän toteuttamisen etenemisestä, kuulee yhteistyössä asianomaisten jäsenvaltioiden kanssa erityisesti alue- ja paikallisviranomaisia, infrastruktuurin haltijoita, liikenteenharjoittajia, liikenteen käyttäjiä ja soveltuvin osin muita julkisia ja yksityisiä laitoksia. Asianomaisten jäsenvaltioiden on tehtävä yhteistyötä eurooppalaisen koordinaattorin kanssa ja toimitettava koordinaattorille tehtävien hoitamiseksi tarvittavat tiedot.

Ydinverkkokäytävien hallinnointi

Jäsenvaltioiden on perustettava kullekin ydinverkkokäytävälle yhteistyöfoorumi, joka vastaa ydinverkkokäytävän yleisten tavoitteiden määrittelystä, toimenpiteiden valmistelusta ja valvonnasta. Yhteistyöfoorumi koostuu asianomaisten jäsenvaltioiden edustajista ja soveltuvin osin muiden julkisten ja yksityisten laitosten edustajista. Rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta annetussa direktiivissä 2001/14/EY määriteltujen asiaankuuluvien infrastruktuurin haltijoiden on joka tapauksessa osallistuttava yhteistyöfoorumiin. Yhteistyöfoorumin puheenjohtajana toimii eurooppalainen koordinaattori.

Jäsenvaltioiden on laadittava yhdessä yhteistyöfoorumin kanssa kustakin ydinverkkokäytävästä kehityssuunnitelma ja ilmoitettava

siitä komissiolle. Tähän suunnitelmaan on sisällyttävä erityisesti kuvaus ydinverkkokäytävän ominaisuuksista, ydinverkkokäytävän kehittämiseksi tarvittava toimenpideohjelma, multimodaaliliikenteen markkinatutkimus, toteutussuunnitelma sekä säännöllisesti päivitettävä investointisuunnitelma.

Ydinverkkokäytävien toteutuksen tukemiseksi komissio voi antaa ydinverkkokäytäviä koskevia täytäntöönpanopäätöksiä. Näissä päätöksissä voi olla investointisuunnitelma, asiaankuuluvat kustannukset ja täytäntöönpanon aikataulu. Lisäksi ne voivat käsittää määritelmä kaikista toimenpiteistä, joilla pyritään vähentämään ulkoisia kustannuksia, erityisesti kasvihuonekaasupäästöjä ja melua, sekä edistämään uuden teknologian käyttöönottoa liikenteessä ja kapasiteetin hallinnassa sekä muita toimenpiteitä, jotka ovat tarpeen käytävän kehityssuunnitelman toteuttamiseksi ja ydinverkkokäytävän infrastruktuurin tehokasta käyttö varten.

3.3 Päivitys ja raportointi

Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle säännöllisesti Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskevien hankkeiden toteutuksen etenemisestä ja tätä varten tehdyistä investoinneista. Jäsenvaltioiden on annettava komissiolle tiivistelmät kansallisista suunnitelmista ja ohjelmista, jotka ne laativat Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi erityisesti ydinverkkoon liittyen. Kun kansalliset suunnitelmat ja ohjelmat on hyväksytty, jäsenvaltioiden on lähetettävä ne komissiolle tiedoksi.

Komissio julkaisee kahden vuoden välein suuntaviivojen täytäntöönpanoa koskevan tilannekatsauksen. Ehdotuksen mukaan komissiolle annetaan valta delegoiduin säädösin mukauttaa verkkoa. Komissio voi:

1) sisällyttää logistiset alustat, tavaraliikenneterminaalit, sisävesisatamat, merisatamat ja lentoasemat kattavaan verkkoon, jos osoitetaan, että niiden liikennemääriä koskeva viimeisin kaksivuotinen keskiarvo ylittää asiaankuuluvan raja-arvon;

2) poistaa logistisia alustoja, tavaraliikenneterminaleja, sisävesisatamia, merisatamia ja lentoasemia kattavasta verkosta, jos osoite-

taan, että niiden liikennemääriä koskeva viimeisin kaksivuotinen keskiarvo alittaa asiaankuuluvan raja-arvon;

3) mukauttaa maantie-, rautatie- ja sisävesi-infrastruktuuria koskevat kartat ottaakseen huomioon verkon toteuttamisessa saavutetun edistyksen. Näitä karttoja mukauttaessaan komissio ei hyväksy reitin linjauksen muuttamista enempää kuin mitä sallitaan asiaankuuluvassa hankkeen lupamenettelyssä;

Komissio suorittaa viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2023 ydinverkon toteuttamisesta uudelleentarkastelun, jossa arvioidaan asetuksen säännösten noudattamista ja täytäntöönpanon etenemistä.

3.4 Ydinverkon päätökseen saattamisen viivästyminen

Jos ydinverkon rakennustöiden aloittaminen tai päätökseen saattaminen viivästyy huomattavasti, komissio pyytää asianomaisia jäsenvaltioita esittämään syyt viivästykselle kolmen kuukauden kuluessa. Annetun vastauksen perusteella komissio kuulee kaikkia asianomaisia jäsenvaltioita ratkaistakseen viivästyksen johtaneen ongelman. Komissio voi päättää toteuttaa tarvittavia toimenpiteitä ydinverkon toteuttamista aktiivisesti seurattaessaan ja ottaen suhteellisuus- ja toissijaisuusperiaatteen asianmukaisella tavalla huomioon.

Ehdotus on annettu asetuksena, minkä vuoksi suuntaviivat sitovat suoraan kaikkia jäsenvaltioita sekä niissä erikseen määritellyjä toimijoita. Vaikka jäsenvaltiot ovat perinteisesti olleet liikenneinfrastruktuurin kehityksen ja hallinnan päätoimijoita, tilanne näyttää kuitenkin vähitellen muuttuvan. Alue- ja paikallisviranomaisista, infrastruktuurin haltijoista, liikenteenharjoittajista sekä muista julkisista ja yksityisistä laitoksista on myös tullut merkittäviä toimijoita infrastruktuurin kehittämisessä. Tämän vuoksi komissio on katsonut tärkeäksi varmistaa, että suuntaviivat sitovat kaikkia toimijoita ja valinnut muodoksi asetuksen. Lisäksi olisi huomattava, että ehdotuksen on tarkoitus kattaa vuoteen 2050 ulottuva ajanjakso. Sen vuoksi on vaikeaa ennakoita, millaisia toimijoita voi myöhemmin osallistua TEN-täytäntöönpanohankkeisiin.

4 Ehdotuksen vaikutukset

4.1 Hallinnolliset vaikutukset

Ehdotetuilla TEN-T-suuntaviivoilla luodaan aikaisempaa tiukemmin määritelty kaksisoitainen Euroopan laajuinen liikenneverkko. Uudistuksen seurauksena määrärahat keskitetään pienempään määrään hankkeita, jotka tuottavat laajempaa Euroopan laajuista lisäarvoa. Tarkoituksena on saavuttaa mahdollisimman suuri yhteinen hyöty investointeihin nähden.

Ehdotuksen mukaiset toimenpiteet lisäävät Euroopan laajuisen liikenneverkon kilpailukykyä ja yhteentoimivuutta ja edistävät siten sisämarkkinoiden toteutumista. Komission TEN-T-suuntaviivaehdotuksen mukaisesti hankkeiden toteuttamisen koordinointiin tulaaan kiinnittämään entistä enemmän huomiota. Jäsenmaat ovat velvollisia raportoimaan ja tiedottamaan komissiota sekä eurooppalaista koordinaattoria mm. hankkeiden etenemisestä sekä kansallisista investointisuunnitelmista. Tehokkaampi hankkeiden koordinointi jäsenmaiden välillä edistää erityisesti rajat ylittävien ydinverkkokäytävien toteuttamista, mutta lisää hallinnollista työtä hankkeiden raportoinnista.

Jäsenvaltioille uudet suuntaviivat tarkoittavat entistä tiukempia vaatimuksia liikenneverkon toteuttamiseksi. Velvoitteita asetetaan myös suoraan toimijoille. Jäsenvaltiot ovat velvoitettuja toteuttamaan ydinverkon vuoteen 2030 ja kattavan verkon vuoteen 2050 mennessä ehdotuksessa esitettyjen vaatimusten mukaisesti. Komissio pitää tärkeänä, että suuntaviivat sitovat kaikkia toimijoita. Pitkän tarkasteluajanjakson vuoksi on vaikeaa ennakoita, mitkä kaikki toimijat tulevat myöhemmässä vaiheessa osallistumaan TEN-T-täytäntöönpanoon.

Asia kuuluu Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 5 luvun 27 §:n perusteella valtakunnan lainsäädäntövaltaan.

4.2 Taloudelliset vaikutukset

Euroopan laajuisen ydinverkon ensimmäinen täytäntöönpanovaihe on vuosina 2014–

2020 ja sen toteuttamisen on arvioitu maksavan kokonaisuudessaan 250 miljardia euroa. Ydinverkon on määrä olla valmis vuoteen 2030 mennessä. Komission esittämästä Verkkojen Eurooppa -välineestä on ehdotettu osoitettavaksi monivuotisen rahoituskehiksen puitteissa liikenteen alalle 31,7 miljardia euroa rahoituskaudelle 2014–2020. Tästä 10 miljardia euroa on koheesiorahastosta korvamerkittyä tukea koheesiomaille. Rahoitusvälineen varoista noin 80–85 prosentilla tuetaan:

1) Ydinverkkokäytävillä sijaitsevia ensisijaisia hankkeita. Rahoitusta on saatavilla myös rajatulle määrälle muita ydinverkon hankkeita, joista saadaan merkittävää Euroopan tason lisäarvoa.;

2) Horisontaalisia hankkeita, tietoteknologiahankkeita, kuten SESAR (eurooppalaisen ilmailukenteen hallinnan nykyaikaistamishankkeen teknologinen osa) tai ERTMS (Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmä), joita on käytettävä kaikissa tärkeimmissä liikennekäytävissä. Tämä on erityisen tärkeää, sillä uudessa ydinverkossa liikennejärjestelmille asetetaan tiukemmat velvoitteet.

Loput rahoituksesta voidaan myöntää myös muille, kuten kattavan verkon hankkeille. Kattavan verkon rahoittamisesta vastaavat kuitenkin suurelta osin jäsenvaltiot itse. Investointitarpeita lisää erityisesti vaatimus korkealaatuisesta tieverkosta, mikä edellyttäisi merkittäviä teiden parannustoimenpiteitä. Tiehankkeille ei kuitenkaan olla osoittamassa tukea rahoitusvälineen kautta, vaan se jää kansallisen rahoituksen varaan.

Ehdotuksen mukaan TEN-T -tuen osuus tulee vaihtelevaan mm. projektityypin ja liikennemuodon perusteella. Eniten tukea myönnettäisiin tutkimuksille ja selvityksille (50 prosenttia). Raide- ja sisävesiliikenteen hankkeille tukea olisi mahdollista saada enintään 20 prosenttia, mutta rahoitusosuus on mahdollista korottaa 30 prosenttiin, jos toimi koskee liikenteen pullonkauloja tai rahoitusosuus voidaan korottaa 40 prosenttiin, jos hanke koskee rajatylittäviä osuuksia. Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmään (ERTMS) koskevien hankkeiden rahoitustuen määrä voi olla enintään 50 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista. 20 prosentin tuen tukikelpoisista kustannuksista voisi saada

maaliikenneyhteyksien kehittämiseen satamiin ja lentoasemiin, liikenteen hallintajärjestelmiin sekä merten moottoritie - hankkeisiin.

TEN-T-liikenneverkon toteuttaminen komission esittämiin vaatimuksiin edellyttää pitkäjänteistä kansallista suunnittelua ja toimenpiteiden rahoitusta. Mitä laajemmaksi verkko määritetään, sitä suurempia kansallisia investointeja se edellyttää.

Liikennevirasto on arvioinut TEN-T-verkon toteuttamisen kustannuksia komission esittämien liikenneverkon vaatimusten mukaiseksi. Komission ehdotuksen mukaisen Suomen TEN-T-ydintieverkon pituus on noin 1100 km. Ydintieverkolla tällä hetkellä käynnissä olevien hankkeiden kustannukset ovat noin 0,9 miljardia euroa. Komission vaatimusten mukaisten toimenpiteiden kustannukset ydintieverkolla olisivat yhteensä noin 2,5 miljardia euroa. Suomen ydinverkon rautatieinfrastruktuurin pituus on kokonai-

suudessaan noin 1350 km. Ydinverkon käynnissä olevien rautatiehankkeiden kustannukset ovat noin 1,0 miljardia euroa. Näiden toimenpiteiden lisäksi vaadittavat rataverkon kehittämisen kustannukset ydinverkolla olisi yhteensä noin 4,1 miljardia euroa.

Suomen kattavan tieverkon pituus on yhteensä noin 5250 km, josta noin 1100 km sisältyy ydinverkkoon. Mikäli kattava tieverkko rakennettaisiin komission ehdottamien vaatimusten mukaisesti, kehittämisen kustannukset olisivat keskimäärin vähintään noin 3 miljoonaa euroa kilometriltä eli yhteensä noin 12 miljardia euroa. Suurin osa Suomen kattavasta tieverkosta on kuitenkin tulevaisuudessakin suhteellisen vähäliikenteistä, joten näin laajat kehittämistoimenpiteet eivät ole perusteltuja. Kattavan rataverkon kehittämisen kustannukset ydinverkon lisäksi olisivat yhteensä noin 1,8 miljardia euroa.

Taulukko 1. TEN-T-tie- ja -rautatieverkon kehittämisen kustannukset komission ehdottamien vaatimusten mukaisesti.

Suomen TEN-T-verkon kehittämisen kustannukset			
	Maantieinfrastruktuuri	Raideinfrastruktuuri	Yhteensä
Ydinverkko	0,9 + 2,5 = 3,4 mrd €	1 + 4,1 = 5,1 mrd €	8,5 mrd €
Kattava verkko	12 mrd €	1,8 mrd €	13,8 mrd €
Yhteensä	15,4 mrd €	6,9 mrd €	22,3 mrd €

Kokonaisuudessaan komission ehdotuksen mukaisien kehittämistoimenpiteiden kustannukset olisivat Suomen liikenneverkolla karkeiden arvioiden mukaan reilut 22 miljardia euroa, josta ydinverkon osuus 8,5 miljardia euroa. Suomen keskimääräinen liikenteen vuosittainen investointitaso on ollut noin 400–415 miljoonaa euroa. Jos nykyinvestointitaso pysyisi TEN-T-verkon toteuttamisaikana samana ja investoinnit kohdennettaisiin ainoastaan TEN-T-verkolle, kuluisi verkon toteuttamiseen runsaat 53 vuotta huomioimatta muita liikenteen investointitarpeita. Komission vaatimustasolla ydinverkon kehittämisen kustannukset olisivat 8,5 miljardia euroa, kun Suomen liikennetarpeiden kannalta arvioituna maksaisi noin 4,5 miljardia.

Muille liikennemuodoille, kuin rautatieliikenteelle ja tieliikenteelle, aiheutuvat vaatimukset määrittyvät pääasiassa olemassa olevan EU-sääntelyn kautta. TEN-T-satama- ja lentoasemaverkolle ei ole ehdotettu uusia suoria kustannuksia aiheuttavia vaatimuksia. Satamien ja lentoasemien tulee kuitenkin varmistaa, että niissä on vähintään yksi terminaali, joka on avoinna kaikille toimijoille ja jossa veloitettavat maksut määräytyvät avoimin perustein.

5 Ehdotuksen käsittely

Valtioneuvoston on antanut Eduskunnalle ehdotuksesta 16 päivänä marraskuuta 2011

E-kirjeen (E 94/2011 vp). Luonnos U-kirjelmäksi on ollut EU-asioiden komitean alaisessa liikennejaostossa kirjallisessa menettelyssä.

Ehdotuksen käsittely aloitettiin neuvoston liikenteen intermodaalit kysymykset ja verkostot-työryhmässä lokakuussa 2011. Joulukuun 2011 liikenneneuvostossa kuultiin puheenjohtajamaan tilanneselvitys ehdotuksen käsittelystä. Ehdotuksen käsittely jatkuu neuvoston työryhmässä Tanskan puheenjohtajuuskaudella keväällä 2012. Komission ehdotuksen käsittely on aloitettu myös Euroopan parlamentissa.

6 Ehdotuksen oikeusperusta ja toissijaisuusperiaate

Ehdotuksen oikeusperustana on SEUT 172 artikla. Asianmukaisen ehdotuksen oikeusperusta on kunnossa ja se on unionin lainsäädännön toissijaisuusperiaatteen mukainen.

7 Valtioneuvoston kanta

Komission ehdotuksen tavoitteet Euroopan laajuiselle liikenneverkolle vastaavat pääosin valtioneuvoston näkemystä liikenneverkon kehittämisen lähtökohtaisista tavoitteista. Toimiva ja kilpailukykyinen Euroopan laajuinen liikenneverkko edistää sekä Suomen että koko EU-alueen elinkeinoelämän toiminnan edellytyksiä ja yhdistää EU:n periferisiä alueita tehokkaammin EU:n ydinalueille sekä edistää EU:n ydinalueiden yhteyksiä Suomen kautta Aasiaan. Sujuvat, kohtuuhintaiset sekä luotettavat kuljetukset ja matkat ovat Suomen kilpailukyvyn kannalta ehdoton edellytys. Ehdotuksessa on korostettu erityisesti liikenneverkon pullonkaulojen poistamista, solmukohtien kehittämistä sekä keskeisten puuttuvien yhteyksien toteuttamisen tärkeyttä. Valtioneuvosto katsoo, että suuntaviiaehdotuksen painotukset vastaavat myös Suomen liikenneverkon kehittämistarvetta.

Valtioneuvosto tukee ehdotuksessa esitetyn infrastruktuurin suunnittelun ja toteuttamisen merkitystä ympäristöystävällisten ja multimodaalisten liikennekäytävien luomisessa sekä ympäristö- ja ilmastohaittojen vähentämisessä. Lähtökohtaisesti valtioneuvosto

kannattaa myös tavoitetta liikennejärjestelmän yhteentoimivuudesta, mikä edistää jäsenmaiden sekä jäsenmaiden ja kolmansien maiden välisien matkojen ja kuljetusten sujuvuutta. Yhteentoimivuutta koskevat uudet järjestelmät ja toimintatavat tulee kuitenkin joustavalla tavalla sovittaa yhteen nykyjärjestelmien kanssa.

Valtioneuvosto kannattaa älykkään liikenteen ja muiden innovatiivisten järjestelmien laajempaa käyttöönottoa ja rahallista tukemista. Älyliikenteen järjestelmiä hyödyntämällä on mahdollista tehostaa merkittäväällä tavalla jo olemassa olevan infrastruktuurin käyttöä. Uudet toimintatavat ja järjestelmät tarjoavat myös potentiaalisia vaihtoehtoja liikenteen kysynnän kasvuun vastaaville mittaville infrastruktuurihankkeille ja sitä kautta ne tuovat uusia mahdollisuuksia mm. ilmastomuutoksen torjumiseksi. Älyliikenteen ratkaisujen avulla voidaan tehostaa myös liikenteen ohjausta ja ohjata matkustajia kestävämpiin kulkumuotoihin.

Valtioneuvosto korostaa, että verkon määrittämisessä ei tulisi huomioida ainoastaan tämän hetkisiä liikennevirtoja ja -volyymejä, vaan tulisi ennakoida ja arvioida myös pidemmän aikavälin liikennevirtojen kehittymistä strategisten kehittämissuuntaviivojen osalta. Tähän liittyen valtioneuvosto painottaa Pohjois-Euroopan ja Barentsin alueiden raaka-aineresurssien strategista merkitystä tulevana vuosikymmeninä. Tulevat investoinnit Euroopan pohjoisten alueiden luonnonvarojen hyödyntämiseen ja tarvittavaan liikenneinfrastruktuuriin sekä Euroopan ja Aasian välisten pohjoisten kuljetusreittien lisääntyvä käyttö voivat muuttaa globaaleja kuljetusvirtoja, mikä tulisi jo nyt ottaa ennakkoisesti huomioon.

Valtioneuvoston näkemys on, että suuntaviivauudistus ja siinä ehdotettu TEN-T-verkon kaksitasoinen rakenne on perusteltu. TEN-T-liikenneverkon suunnittelumetodologia vastaa monilta osin niihin liikennepolitiikan haasteisiin, jotka myös Suomen näemyksen mukaan vaativat erityishuomiota.

Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että komission ehdotuksessa on huomioitu omana kokonaisuutenaan yhteydet kolmansiiin maihin. Ehdotuksessa on todettu, että Unioni voi tukea yhteistä etua koskevia hankkeita sellais-

ten kolmansien maiden kanssa, jotka kuuluvat Euroopan naapuruuspolitiikkaan, laajentumispolitiikkaan, Euroopan talousalueeseen tai Euroopan vapaakaupanliittoon. Tukea koskevien kolmansien maiden joukosta puuttuu kuitenkin EU:n keskeinen kauppakumppani Venäjä, joka kuuluu myös EU:n strategisen kumppanuuden maihin. Valtioneuvosto katsoo, että TEN-T-ydinverkon tulee varmistaa liikennemuodoittain toimivat yhteydet niin jäsenmaiden välillä kuin suhteessa kolmansiin maihin, mikä tarkoittaisi yhteistä etua koskevia hankkeita myös Venäjän kanssa.

Keskeinen tarkennusta vaativa asia koskee kolmansien maiden kanssa toteutettavia yhteishankkeita. Valtioneuvosto katsoo, että EU-maiden on syytä koordinoita liikenneverkon kehittämistä ja suunnittelua kolmansien maiden kanssa, mutta varsinaisten infrastruktuurihankkeiden rahoittamisen tulisi koskea ainoastaan EU:n jäsenmaiden hankkeita.

Valtioneuvosto katsoo, että ehdotuksen vaatimukset kattavan verkon teknisistä ominaisuuksista ovat kansallisia kehittämistarpeita ajatellen liian tiukkoja ja sitovia sekä edellyttävät merkittävää kansallista rahoituspanostusta. Vaatimuksia koskevat esitykset ovat Suomen olosuhteisiin nähden haasteellisia tieverkon osalta. Tieliikenneinfrastruktuurille on asetettu korkeatasoisten maanteiden vaatimus, mikä edellyttäisi koko TEN-T-tieverkon parannusta moottoritie- tai moottoriliikennetietasoisiksi. Valtioneuvosto katsoo tarkoituksenmukaiseksi, että kansallisesta toteuttamisvastuusta johtuen tekniset vaatimukset sopeutetaan huomioimaan eri jäsenvaltioiden liikenteelliset tarpeet niin, etteivät vaatimukset johda tarpeisiin nähden kohtuuttomiin investointeihin.

Valtioneuvosto korostaa, että raideliikenneinfrastruktuuria koskevaa vaatimusta yhteisestä eurooppalaisesta standardiraidaleveydestä (1435 mm) uuden rataverkon osalta ei ole mahdollista hyväksyä. Suomen rataverkko tulisi jatkossakin säilyttää yhdenmukaisena (1524 mm), jotta mahdollistetaan rataverkon yhteentoimivuus Suomen sisällä sekä yhteys Venäjän rataverkkoon.

Komission ehdotuksessa tarkennusta vaatii mm. rataverkon TEN-T-infrastruktuurin

määrittely. Valtioneuvosto katsoo, että jatkossa tulisi laatia yksiselitteinen kuvaus siitä, mitkä rataosuudet lasketaan TEN-T-verkkoon kuuluvaksi. Erityisiä haasteita aiheuttaa satamaratojen ja moniraiteisten rataosuuksien määrittely.

Suomessa jäänmurtajien laadulla ja määrällä on suuri vaikutus talvimerenkulkuun ja sen myötä elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin. Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että suuntaviivoissa on huomioitu jäänmurto osana meriliikenneinfrastruktuuria. Jäänmurto on huomioitu myös Verkkojen Eurooppavälineestä rahoitettavissa ydinverkkokäytävien satamahankkeissa.

Valtioneuvosto kannattaa suurilta osin komission ehdotusta ydinverkon määrittelyperiaatteista. Ydinverkon on oltava kattavuudeltaan sellainen, että sillä voidaan varmistaa EU:n kilpailukyvyyn kannalta strategiset yhteydet. Suomi pitää perusteltuna, että ydinverkkoon kuuluvia hankkeita valittaessa pyritään keskittymään aiempaa enemmän eurooppalaista lisäarvoa tuoviin hankkeisiin. On tärkeää, että jäsenmaiden välille saadaan toteutetuksi tehokkaita, ympäristöystävällisiä ja turvallisia kuljetuskäytäviä. Kehittämisen painopiste tulee olla erityisesti rajat ylittävissä hankkeissa ja liikenteellisissä solmukohdissa.

Valtioneuvosto katsoo tarkoituksenmukaiseksi, että kansallisesta toteuttamisvastuusta johtuen ydinverkon maanteita koskevat tekniset vaatimukset sopeutetaan huomioimaan eri jäsenvaltioiden liikenteelliset tarpeet niin, etteivät vaatimukset johda tarpeisiin nähden kohtuuttomiin investointeihin.

Komissio on ehdottanut ydinverkon vaatimukseksi vaihtoehtoisten puhtaiden polttoainneiden saatavuutta sisävesi-, meri- maantie- ja lentoliikenteen infrastruktuurille. Valtioneuvosto katsoo, että puhtaat polttoaineet ja niitä koskevat vaatimukset tulisi määrittellä yksityiskohtaisemmin vaatimuksen edellyttämien toimenpiteiden arvioimiseksi.

Suuntaviivauudistuksen yhdeksi keskeiseksi tavoitteeksi on määritetty TEN-T-liikenneverkon suunnittelun ja toteutuksen nykyistä koordinoitumpi ja nopeampi toteuttaminen. Valtioneuvosto kannattaa ehdotusta ydinverkkokäytävien toteuttamisen paremmasta koordinaatiosta, mutta korostaa tarvet-

ta löytää hallinnollisesti ratkaisu, joka ei johda saavutettavaan hyötyyn nähden liialliseen byrokratian määrään ja raportointivelvoitteeseen.

Komission ehdotuksen mukaan kattavan liikenneverkon on määrä olla valmis vuoteen 2050 mennessä ja ydinverkon vuonna 2030. Liikenneverkolle asetetut vaatimukset on monilta osin korkeita. Arvioiden mukaan komission ehdottaman verkon toteuttamisen kustannukset Suomelle olisivat runsaat 22 miljardia euroa. Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että investointien osalta panostukset kohdennettaisiin sinne, missä tarve ja vaikutukset ovat suurimmat. Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että myös verkon laajuus ja sitä koskevat vaatimukset tulee arvioida suhteessa siitä saatavaan hyötyyn ja sen kehittämisen kustannuksiin.

Valtioneuvosto korostaa, että määrittelyperiaatteissa tulisi kiinnittää riittävästi huomiota perifeeristen maiden asemaan, saavutettavuuteen sekä yhteyksiin kolmansiin maihin. Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että EU:n nykyiset prioriteettikäytävät ja EU:n ulkorajoille johtavat pääliikennekäytävät (transnational axes) tulisi soveltuvien osin yhdistää ydinverkkoon kuuluvilla yhteyksillä. Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että ydinverkon määrittämisessä huomioidaan myös pitkä yhteinen raja merkittävän kauppakumppanin Venäjän kanssa. Venäjä-yhteyksien kannalta on syytä selvittää mahdollisuuksia Northern Axis-liikennekäytävän sisällyttämisestä ydinverkkoon.

TEN-T-ydinverkolla on tärkeää ottaa huomioon tavaraliikenteen että henkilöliikenteen tärkeimmät kansainväliset yhteydet. Kasvava henkilöliikenne pienentää tavaraliikenteen kapasiteettia erityisesti Suomen ja Venäjän välisillä rajanylityspaikoilla. Valtioneuvosto näkee tärkeänä tavaraliikennevirtojen edistämisen ja näin ollen tukee henkilö- ja tavaraliikenteen erillistarkastelua TEN-T-verkon määrittämisessä.

TEN-T-liikenneverkon kehittämistä koskevan ehdotuksen yhteydessä annetun Verkkojen Eurooppa – välinettä koskevassa ehdotuksessa on esitetty, että vuosien 2014–2020 TEN-T-tukirahoitus painottuisi kestävämpiin liikennemuotoihin, kuten esimerkiksi raide-liikenteeseen. Valtioneuvosto kannattaa pääasiassa raideliikenteen tukemista, mutta edellyttää samalla, ettei tieliikenteen vaatimuksia aseteta liian korkeiksi, jos rahoitustukea ei kohdenneta tieliikenteen investointeihin. Lisäksi valtioneuvosto korostaa tarvetta tukea ympäristövaatimusten täyttämistä TEN-T-rahoituksen kautta.

Valtioneuvosto katsoo, että TEN-T-verkon sitominen komission ohjaukseen ja vaatimuksiin edellyttäisi, että komissio myös merkittävällä tavalla osallistuisi verkon rahoittamiseen ja ylläpitoon. Liikenneverkolle kohdistuva tuki tulee arvioiden mukaan olemaan suhteellisesti pieni verrattuna kansallisiin investointitarpeisiin. Valtioneuvosto pitää ensisijaisen tärkeänä, että olemassa olevat resurssit käytetään tehokkaasti ja tarkoituksenmukaisesti liikenneverkolle asetettujen tavoitteiden mukaisesti.