



## EUROOPAN LAAJUISET VERKOT – SUUNTAVIIVAT

Euroopan unionin toiminnasta tehdyssä sopimuksessa on säilytetty Maastrichtin sopimuksessa ensimmäistä kertaa mainitut liikenteen, energian ja televiestinnän Euroopan laajuiset verkot, joiden tarkoituksena on kaikkien unionin alueiden yhteen liittäminen. Verkoilla on tarkoitus tukea sisämarkkinoita ja työllisyyttä ympäristönsuojelun ja kestäväen kehityksen tavoitteiden mukaisesti. Vuoden 2013 lopulla Euroopan laajuisia verkkoja uudistettiin perusteellisesti.

### OIKEUSPERUSTA

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 170–172 artikla sekä 194 artiklan 1 kohdan d alakohta (joista jälkimmäinen koskee erityisesti energiaa)

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1315/2013, annettu 11. joulukuuta 2013, unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ja päätöksen N:o 661/2010/EU kumoamisesta

### TAVOITTEET

Maastrichtin sopimuksessa annettiin unionille tehtäväksi perustaa liikenteen, energian ja televiestinnän Euroopan laajuiset verkot ja kehittää niitä. Tavoitteena on kehittää sisämarkkinoita sekä vahvistaa taloudellista ja sosiaalista yhteenkuuluvuutta. Euroopan laajuisilla verkoilla pyritään lisäksi liittämään saarialueet, eristyksissä olevat alueet ja syrjäseudut unionin keskusalueisiin sekä lähentämään EU:n aluetta naapurivaltioihin.

### SAAVUTUKSET

#### A. Yleiset suuntaviivat ja perusajatukset

Komission vuonna 1993 esittämässä valkoisessa kirjassa ”Kasvu, kilpailukyky ja työllisyys” korostettiin Euroopan laajuisen verkkojen perustavaa merkitystä sisämarkkinoille. Siinä painotettiin, että työpaikkoja syntyy paitsi verkkoinfrastruktuuria rakennettaessa myös sen talouskehityksen myötä, jota verkot myöhemmin edistävät. Vuonna 1994 Korfulla ja Essenissä kokoontunut Eurooppa-neuvosto hyväksyi 14 liikenteen alan ja 10 energia-alan ensisijaista hanketta.



## **B. Alakohtainen lainsäädäntö**

### **1. Liikenne**

#### **a. Vuoden 1996 suuntaviivat**

Yhteisön suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi 23. heinäkuuta 1996 annetussa päätöksessä N:o 1692/96/EY esitetään koko verkkoa koskevat yleisperiaatteet. Päätöksessä määritellään kunkin liikennemuodon verkon ominaispiirteet, tukikelpoiset yhteistä etua koskevat hankkeet ja ensisijaiset hankkeet. Etusijalle asetettiin ympäristöystävälliset liikennemuodot, erityisesti rautatiehankkeet. Euroopan laajuinen liikenneverkko (TEN-T) kattaa unionin alueen ja voi jatkua EFTA-maihin, Kaakkois-Euroopan maihin ja Välimeren maihin. Päätös kattoi aluksi 14 yhteistä etua koskevaa hanketta, jotka Essenissä kokoontunut Eurooppa-neuvosto hyväksyi. Toukokuun 22. päivänä 2001 annetulla päätöksellä N:o 1346/2001/EY muutettiin Euroopan laajuisen liikenneverkon suuntaviivoja merisatamien, sisävesisatamien ja intermodaaliterminaalien osalta. Näin saatettiin valmiiksi yhteisön liikennekehityssuunnitelma, joka kattaa kaikki liikennemuodot.

#### **b. Euroopan laajuisen liikenneverkon suuntaviivojen tarkistaminen vuonna 2004**

EU:n laajentuminen vuosina 2004 ja 2007 sekä Euroopan laajuisen liikenneverkon toteuttamisen vakavat viivästykset ja rahoitusongelmat, erityisesti rajat ylittävillä osuuksilla, johtivat liikenneverkon suuntaviivojen perusteelliseen tarkistamiseen. Ensisijaisten hankkeiden lukumäärä nostettiin 30:een, ja kaikissa niissä oli noudatettava EU:n ympäristölainsäädäntöä. Uuden käsitteen ”merten moottoritiet” mukaisesti pyrkimyksenä oli tehostaa tiettyjä meriyhteyksiä ja liittää lähimeriliikenne tehokkaammin yhteen rautatielinjojen kanssa.

Vuonna 2005 merkittävälle hankkeille nimettiin ”eurooppalaiset koordinaattorit”, jotka toimivat välittäjinä ja helpottavat yhteydenpitoa jäsenvaltioiden päätöksentekijöiden, liikennealan toiminnanharjoittajien ja käyttäjien sekä kansalaisyhteiskunnan edustajien kanssa. Lokakuussa 2006 perustettiin Euroopan laajuisen liikenneverkon toimeenpanovirasto, jonka tehtävänä on komission hallinnoimia hankkeita koskevien päätösten tekninen ja taloudellinen valmistelu ja seuranta.

#### **c. Suuntaviivojen tarkistaminen vuonna 2013: yhdenmety liikenneverkko, kaksitasoinen rakenne (ydinverkko / kattava verkko) ja TEN-T-liikennekäytävät**

EU:n uuden liikenneinfrastruktuureja koskevan politiikan tavoitteena on muuttaa Euroopan maanteiden, rautateiden, sisävesiväylien, lentoasemien, sisävesi- ja merisatamien sekä rautatie- ja maantieteterminaalien muodostama hajanainen verkko kaikki jäsenvaltiot kattavaksi yhdenmetyksi verkoksi. Yhtenäisen liikenneinfrastruktuurin puute on merkittävä este sisämarkkinoiden moitteettomalle toiminnalle. Tämän verkon luominen edellyttää, että valmistellaan ja toteutetaan tuhansia hankkeita, joilla poistetaan nykyisiä pullonkauloja, rakennetaan puuttuvia yhteyksiä ja parannetaan yhteentoimivuutta eri liikennemuotojen sekä alueellisten ja kansallisten liikenneinfrastruktuurien välillä. Lisäksi TEN-T-infrastruktuurin kehittämisen prioriteetteihin kuuluu sellaisten innovatiivisten teknisten ratkaisujen soveltaminen, joilla on keskeinen rooli liikenteen muuttamiseksi siten, että kaikki



kansalaiset voivat sitä käyttää ja luodaan entistä turvallisempi, kestävä, vähähiilinen ja energiatehokas järjestelmä.

EU:n uudessa liikenneinfrastruktuureja koskevassa politiikassa otetaan ensimmäistä kertaa käyttöön EU:n liikennereittien kaksitasoinen rakenne. Se koostuu kattavasta verkosta, jonka avulla varmistetaan toimivat yhteydet kaikille EU:n alueille, ja ydinverkosta, joka sisältää kattavan verkon strategisesti tärkeimmät osat. Kattavaan verkkoon kuuluvat hankkeet olisi saatava valmiiksi vuoden 2050 loppuun mennessä, ja ydinverkkoon kuuluvien hankkeiden olisi täytettävä TEN-T-kriteerit vuoden 2030 loppuun mennessä.

Lisäksi on otettu käyttöön yhdeksän merkittävää multimodaalista liikennekäytävää uutena välineenä, jolla helpotetaan ydinverkkoon liittyvien hankkeiden koordinoitua täytäntöönpanoa. Näiden liikennekäytävien tarkoituksena on saattaa yhteen julkiset ja yksityiset sidosryhmät resurssien yhdistämiseksi ydinverkon kehittämistä varten. Jotta voidaan varmistaa liikennekäytävien vaikuttava ja tehokas täytäntöönpano, niistä jokaista tukee eurooppalainen koordinaattori.

Euroopan laajuisia liikenneverkkoja koskevassa politiikassa keskitytään myös ”merten moottoriteiden” kehittämiseen sekä Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmän (ERTMS) täytäntöönpanoon. Myös kumpaakin edellä mainittua asiakokonaisuutta varten nimitettiin eurooppalainen koordinaattori johtamaan niiden yhdenmukaista toteuttamista. Vuonna 2015 nämä eurooppalaiset koordinaattorit laativat omat työsuunnitelmansa merten moottoriteistä ja ERTMS-liikennekäytävästä. Näitä työsuunnitelmia päivitetään säännöllisesti, ja niissä otetaan huomioon hankkeiden täytäntöönpanon eteneminen. Lisäksi ydinkäytävän toteuttamista koskeva perusteellinen tarkastelu on määrä toteuttaa vuonna 2023.

Vuonna 2014 Euroopan laajuisen liikenneverkon toimeenpanovirasto nimettiin uudelleen innovoinnin ja verkkojen toimeenpanovirastoksi (INEA). Euroopan laajuisten liikenneverkkojen ja Marco Polo -ohjelmien 2007–2013 täytäntöönpanon jatkamisen lisäksi sille annettiin tehtäväksi Verkkojen Eurooppa -välineen ja Horisontti 2020 -puiteohjelman osien tekninen ja taloudellinen hallinnointi. Viimeksi mainittu on EU:n ohjelma, josta tuetaan (muun muassa) älykkään, ympäristöystävällisen ja yhdentyneen liikenteen tutkimusta (lisätietoja Euroopan laajuisten liikenneverkkojen rahoituksesta [3.5.2](#)).

#### **d. Valmistautuminen TEN-T-suuntaviivojen seuraavaan tarkistamiseen (vuonna 2023)**

Komissio käynnisti syyskuussa 2018 julkisen kuulemisen selvittääkseen suuntaviivojen voimaantumisen jälkeen aikaansaatuja edistymistä Euroopan laajuisten liikenneverkkojen toteutuksessa. Arvioinnin tarkoituksena on valmistella suuntaviivojen tarkistamista vuonna 2023, ja siinä on määrä tarkastella myös liikenneverkkoja koskevan politiikan vaikuttavuutta keskeisillä aloilla, joita ovat esimerkiksi vaihtoehtoiset polttoaineet, digitalisaatio ja multimodaalinen liikenne.



## 2. Energia

### a. Vuoden 1996 suuntaviivat

Essenin huippukokouksessa joulukuussa 1994 useat energiaverkkohankkeet määriteltiin ensisijaisiksi. Euroopan laajuisia energiaverkkoja (TEN-E) koskevat suuntaviivat vahvistettiin 5. kesäkuuta 1996 annetussa päätöksessä N:o 1254/96/EY. Suuntaviivojen avulla yhteisö voi määrittellä tukikelpoiset yhteistä etua koskevat hankkeet ja auttaa luomaan hankkeiden toteuttamista edistävät olosuhteet. Niissä myös asetettiin sähköä koskevat alakohtaiset tavoitteet.

### b. Voimassa olevat suuntaviivat

Uudet suuntaviivat Euroopan laajuisten energiaverkkojen saattamisesta ajan tasalle hyväksyttiin 6. syyskuuta 2006 annetulla päätöksellä N:o 1364/2006/EY, jolla kumottiin aiemmat suuntaviivat vuosilta 1996 ja 2003. Nykyään tavoitteena on energialähteiden monipuolistaminen, energian toimitusvarmuuden parantaminen vahvistamalla yhteyksiä unionin ulkopuolisiin maihin (liittymisneuvotteluja käyviin maihin ja muihin Välimeren, Mustanmeren ja Kaspianmeren alueen maihin sekä Lähi-idän ja Persianlahden maihin) ja verkkojen laajentaminen uusiin jäsenvaltioihin. Tavoitteena on myös saarialueiden sekä eristyksissä olevien ja syrjäisten alueiden liittäminen Euroopan laajuisiin energiaverkkoihin.

Hankkeet, jotka voivat saada unionin rahoitusta, on jaettu kolmeen luokkaan: yhteistä etua koskevat hankkeet, jotka liittyvät sähkö- ja kaasuverkkoihin ja joiden voidaan odottaa olevan taloudellisesti toteuttamiskelpoisia, ensisijaiset hankkeet, jotka ovat etusijalla unionin varoja myönnettäessä, ja Euroopan etua koskevat hankkeet, jotka ovat etusijalla mutta jotka ovat luonteeltaan rajat ylittäviä tai joilla on merkittävä vaikutus jäsenvaltioiden väliseen siirtokapasiteettiin.

Tämän alan painopisteiden on oltava yhdenmukaisia kestävän kehityksen tavoitteiden kanssa. Näitä painopisteitä ovat muun muassa a) uusiutuvien energialähteiden käyttö ja uusiutuvan energian tuotantolaitosten välisten yhteyksien parantaminen, b) tehokkaamman teknologian käyttö energian kuljetukseen liittyvien hävikkien ja ympäristöriskien pienentämiseksi, c) energiaverkkojen perustaminen saarille ja syrjäisille alueille energialähteiden monipuolistamisen ohella sekä d) EU:n verkkojen yhteentoimivuus uusien jäsenvaltioiden ja unionin ulkopuolisten maiden verkkojen kanssa. Päätöksen liitteessä I luetellaan 32 Euroopan etua koskevaa sähköhanketta ja 10 Euroopan etua koskevaa kaasuhanketta. Liitteissä II ja III luetellaan puolestaan 164 yhteistä etua koskevaa sähköhanketta ja 122 yhteistä etua koskevaa kaasuhanketta.

Vuosien 2007–2013 rahoituskehityksessä oli varattu 155 miljoonaa euroa Euroopan laajuisille energiaverkoille. Vuonna 2007 nimettiin neljä eurooppalaista koordinaattoria.

SEUT:n uudet, energia-alaa koskevat määräykset (194 artiklan 1 kohdan d alakohta) muodostavat energiaverkkojen yhteenliittämisen tarvittavan oikeusperustan.

## 3. Televiestintä

Marraskuun 9. päivänä 1995 annetussa päätöksessä N:o 2717/95/EY vahvistetaan joukko suuntaviivoja Euro-ISDN:n (digitaalisen monipalveluverkon) kehittämisestä



Euroopan laajuisena verkkona. Tässä päätöksessä määritellään tavoitteet, painopistealueet ja yhteistä etua koskevat hankkeet Euro-ISDN-verkkoon perustuvien palvelujen kehittämiseksi tulevaisuuden eurooppalaisen viestinnän laajakaistaverkkoa ajatellen.

Kesäkuun 17. päivänä 1997 annetussa päätöksessä N:o 1336/97/EY vahvistetaan suuntaviivat Euroopan laajuisille televerkoille (TEN-Telecom). Päätöksessä vahvistetaan suunniteltujen toimien tavoitteet, painopistealueet ja päälinjat. Painopistealueisiin kuuluvat taloudellista ja sosiaalista yhteenkuuluvuutta edistävät sovellukset sekä perusverkkojen, erityisesti satelliittiverkkojen kehittäminen. Suuntaviivoja muutettiin jonkin verran 12. heinäkuuta 2002 annetulla päätöksellä N:o 1376/2002/EY.

Näiden suuntaviivojen avulla voitiin määritellä yhteisen edun mukaiset hankkeet ja vahvistaa valintamenettelyt ja -perusteet. Myös yhteisön eTEN-ohjelma, joka on tietoyhteiskunnan tarjoamien mahdollisuuksien hyödyntämiseen tähtäävän eEurope 2005 -toimintaohjelman keskeinen väline, perustui Euro-ISDN-ohjelmaan. Se päättyi vuonna 2006, ja sillä pyrittiin edistämään televerkkopohjaisten palvelujen käyttöönottoa Euroopan laajuisesti. Unionin investoinnit keskittyvät tällä hetkellä olemassa olevien verkkojen nykyaikaistamiseen.

## EUROOPAN PARLAMENTIN ROOLI

Parlamentti on tukenut voimakkaasti Euroopan laajuisia verkkoja. Se on kiinnittänyt säännöllisesti huomiota ensisijaisten hankkeiden hitaaseen toteutukseen, vaatinut pitäviä aikatauluja ja kehottanut jäsenvaltioita lisäämään määrärahoja erityisesti Euroopan laajuisesta liikenneverkkoa varten. Se on varmistanut, että etusija annetaan hankkeille, jotka tuovat selvää eurooppalaista lisäarvoa ja jotka vaikuttavat pitkällä aikavälillä myönteisesti ympäristöön ja työllisyyteen ja poistavat erityisesti rautatieliikenteen ja yhdistettyjen kuljetusten pullonkauloja.

Parlamentti teki 12. heinäkuuta 2007 antamassaan päätöslauselmassa ”Euroopan kestävä liikkuvuus”<sup>[1]</sup> tilannearvion ja määritteli uusia tavoitteita. Se korosti erityisesti, että on tärkeää saada koko Euroopan laajuinen liikenneverkko valmiiksi, jotta eri liikennemuotoja voidaan hyödyntää parhaalla mahdollisella tavalla, ja muuttaa eri liikennemuotojen osuuksia (liikennemuotosiirtymä) ympäristövaikutusten vähentämiseksi. Parlamentti on halunnut edistää rautatie-, linja-auto- ja meriliikennettä, joiden markkinaosuus on yhä pieni.

Lisäksi parlamentti muistutti vihreästä kirjasta Euroopan laajuisia liikenneverkkoja koskevasta politiikasta tulevaisuudessa 22. huhtikuuta 2009 antamassaan päätöslauselmassa<sup>[2]</sup>, että etusija on annettava rautateille (etenkin rahtiliikenne), satamille, kestäville meri- ja sisävesiväylille ja niiden yhteyksille sisämaahan sekä infrastruktuurin intermodaalille solmukohdille uusien jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden kanssa. Parlamentti kannattaa myös liikenneverkon laajentamista naapuruuspolitiikan piiriin kuuluviin maihin ja Välimeren maihin.

---

[1] EUVL C 175 E, 24.7.2008, s. 556.

[2] EUVL C 184 E, 8.7.2010, s. 35.



Viimeisten 15 vuoden aikana parlamentti on osallistunut Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskevien päällekkäisten lainsäädäntötekstien uudelleenlaadintaan. Se muun muassa hyväksyi yhdessä neuvoston kanssa tavallisen lainsäätämisyjärjestyksen mukaisesti 7. heinäkuuta 2010 uudelleen laaditun päätöksen 661/2010/EU Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskevista suuntaviivoista. Näin kumottiin päätökset 1692/96/EY, 1346/2001/EY ja 884/2004/EY ja lisättiin uusi liite, jossa on 27 jäsenvaltion kartat ja jossa esitetään kaikkien jäsenvaltioiden verkkojen valmistumisen tavoiteaika-rajat.

Parlamentti hyväksyi 19. marraskuuta 2013 uudet Euroopan laajuisen liikenneverkon suuntaviivat ja niiden myötä tarkat tavoitteet, lisäsi unionin rahoitusta ja esitti selkeän vision ydinverkon (2030) ja kattavan verkon (2050) valmistumisesta. Parlamentti vaati muun muassa, että hankkeiden valintaperusteena on oltava pyrkimys eurooppalaiseen lisäarvoon politiikkavalintojen ja/tai taloudellisten tukitoimien avulla siten, että tuloksena on merkittäviä ja mitattavissa olevia parannuksia liikenneyhteyksissä ja -virroissa. Lisäksi parlamentin jäsenet korostivat tarvetta laatia sosioekonominen kustannus-hyötyanalyysi eli yhdenmukaistetun menetelmän perusteella suoritettava hankkeen tai ohjelman arvon määrällinen ennakoarviointi. Heidän mielestään menetelmässä olisi myös otettava huomioon kaikki sosiaaliset, taloudelliset ja ympäristöön liittyvät hyödyt ja kustannukset, ja sillä olisi voitava arvioida hyvinvointivaikutuksia.

Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskevan asetuksen (asetus (EU) N:o 1315/2013) tultua voimaan vuoden 2013 lopussa parlamentti on jatkanut Euroopan laajuisten liikenneverkkojen kehittämisen tukemista. Syyskuun 9. päivänä 2015 antamassaan päätöslauselmassa ”Liikennepolitiikan vuoden 2011 valkoisen kirjan täytäntöönpano: tilannekatsaus ja kohti kestävästä liikkuvuudesta”<sup>[3]</sup> parlamentti tähdensi liikenteen merkitystä talouden ja kansalaisten liikkuvuuden kannalta ja korosti samalla tarvetta investoida infrastruktuuriin. Parlamentin mielestä Euroopan laajuisen liikenneverkon toteuttaminen on kestävä ja tehokas eurooppalaisen liikennejärjestelmän ennakkoehto ja sitä on edistettävä Verkkojen Eurooppa -välineen ja Euroopan strategisten investointien rahaston avulla.

Komissio antoi vuonna 2018 ehdotuksen asetukseksi Euroopan laajuisen liikenneverkon toteuttamista edistävästä yhdenmukaistamistoimenpiteistä. Parlamentti vahvisti ensimmäisen käsittelyn kantansa helmikuussa 2019, ja tavallinen lainsäätämisyjärjestys jatkuu ([2018/0138\(COD\)](#)).

Esteban Coito / Frédéric Gouardères  
04/2019

---

[3]EUVL C 316, 22.9.2017, s. 155.

