



## EUROOPAN LAAJUISET VERKOT – SUUNTAVIIVAT

Euroopan unionin toiminnasta tehdyssä sopimuksessa (SEUT) 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

SEUT:n 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 EU:n 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 koko unionin alueen ja voi jatkaa 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 unionin ympäristölainsäädäntöä. Uuden käsitteen ”merten moottoritiet” mukaisesti pyrkimyksenä oli tehostaa tiettyjä meriyhteyksiä ja liittää lähimeriliikenne 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**

Unionin 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 voivat



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

Unionin uudessa liikenneinfrastruktuureja koskevassa politiikassa otettiin ensimmäistä kertaa käyttöön unionin liikennereittien kaksitasoinen rakenne. Se koostuu kattavasta verkosta, jonka avulla varmistetaan toimivat yhteydet kaikille unionin 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 julkisia ja yksityisiä sidosryhmiä resurssien yhdistämiseksi ydinverkon kehittämistä varten. Jotta voidaan varmistaa liikennekäytävien vaikuttava ja tehokas toteutus, 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 nimettiin 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 vuonna 2023 on määrä tarkastella perusteellisesti uudelleen ydinverkon toteuttamista.

Vuonna 2014 Euroopan laajuisen liikenneverkon toimeenpanovirasto nimettiin uudelleen innovoinnin ja verkkojen toimeenpanovirastoksi. Euroopan laajuisten liikenneverkkojen ja vuosien 2007–2013 Marco Polo -ohjelmien täytäntöönpanon jatkamisen lisäksi sille annettiin tehtäväksi Verkkojen Eurooppa -välineen ja tiettyjen Horisontti 2020 -puiteohjelman osien tekninen ja taloudellinen hallinnointi. Horisontti 2020 on unionin 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

Komissio käynnisti syyskuussa 2018 julkisen kuulemisen selvittääkseen suuntaviivojen voimaantulon jälkeen aikaansaatuja edistymistä Euroopan laajuisten liikenneverkkojen toteutuksessa. Arvioinnin tarkoituksena on valmistella suuntaviivojen tarkistamista, ja siinä on määrä tarkastella myös liikenneverkkoja koskevan politiikan vaikuttavuutta keskeisillä aloilla, joita ovat esimerkiksi vaihtoehtoiset polttoaineet, digitalisaatio ja multimodaalinen liikenne. Komission vuoden 2021 [työohjelmassa](#), joka hyväksyttiin 19. lokakuuta 2020, liikenneverkkoja koskevan asetuksen tarkistaminen on ajoitettu vuoden 2021 kolmannelle neljännekselle.



## 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 Euroopan unioni voi määritellä 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 uusien jäsenvaltioiden energiaverkkojen liittäminen Euroopan laajuiseen energiaverkkoon. 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, sekä Euroopan etua koskevat hankkeet, jotka ovat myös etusijalla ja jotka ovat luonteeltaan rajat ylittäviä tai joilla on merkittävä vaikutus jäsenvaltioiden väliseen siirtokapasiteettiin.

Tämän alan painopisteiden on oltava yhdenmukaisia kestävä kehityksen tavoitteiden kanssa. Näitä painopisteitä ovat muun muassa a) uusiutuvan energian käyttö ja sen 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) unionin verkkojen yhteentoimivuus uusien jäsenvaltioiden ja unionin ulkopuolisten maiden verkkojen kanssa. Päätöksen liitteessä I luetellaan 32 Euroopan etua koskevaa sähköhanketta ja 10 Euroopan etua koskevaa kaasuhanke. Liitteissä II ja III luetellaan puolestaan 164 yhteistä etua koskevaa sähköhanketta ja 122 yhteistä etua koskevaa kaasuhanke.

Vuosien 2007–2013 monivuotisessa 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. Siinä määritellään tavoitteet, painopistealueet ja yhteistä etua koskevat hankkeet Euro-ISDN-verkkoon perustuvien palvelujen kehittämiseksi unionin tulevaa 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. Näitä suuntaviivoja muutettiin jonkin verran 12. heinäkuuta 2002 annetulla päätöksellä N:o 1376/2002/EY.

Suuntaviivojen avulla voitiin määritellä yhteistä etua koskevat hankkeet ja vahvistaa niiden valintamenettelyt ja -perusteet. Myös yhteisön eTEN-ohjelma, joka on tietoyhteiskunnan mahdollisuuksien hyödyntämiseen tähtäävän eEurope-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 laajuista 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 intermodaalisille solmukohtille uusien jäsenvaltioiden ja

---

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

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



kolmansien maiden kanssa. Parlamentti kannattaa myös liikenneverkon laajentamista naapuruuspolitiikan piiriin kuuluviin maihin ja Välimeren maihin.

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 täsmällisten tavoitteiden perusteella uudet Euroopan laajuisten liikenneverkon suuntaviivat, 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. Parlamentin mielestä 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 edelleen tukenut Euroopan laajuisten liikenneverkkojen kehittämistä. 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 laajuisten liikenneverkon toteuttaminen on unionin kestävä ja tehokkaan liikennejärjestelmän ennakoehto ja sitä on edistettävä Verkkojen Eurooppa -välineen ja Euroopan strategisten investointien rahaston avulla.

Komissio antoi vuonna 2018 ehdotuksen asetukseksi Euroopan laajuisten liikenneverkon toteuttamista edistävästä yhdenmukaistamistoimenpiteistä. Parlamentti vahvisti ensimmäisen käsittelyn kantansa helmikuussa 2019 ([2018/0138\(COD\)](#)). Neuvosto hyväksyi yleisnäkemyksensä 2. joulukuuta 2019. Parlamentti ja neuvosto pääsivät 8. kesäkuuta 2020 yhteisymmärrykseen lopullisesta kompromissitekstistä, ja parlamentin liikenne- ja matkailuvallioikunta hyväksyi alustavan sopimuksen 14. heinäkuuta 2020. Se odottaa kummankin toimielimen virallista hyväksyntää.

Parlamentti hyväksyi 20. tammikuuta 2021 päätöslauselman Euroopan laajuisten liikenneverkon (TEN-T) suuntaviivojen tarkistamisesta ([2019/2192\(INI\)](#)). Siinä parlamentti pitää olennaisena, että kaikki asiaankuuluvat EU:n rahastot (Verkkojen Eurooppa -väline, InvestEU-ohjelma, Euroopan rakenne- ja investointirahastot,

---

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



elpymis- ja palautumistukiväline, Horisontti Eurooppa -puiteohjelma jne.) ja EIP:n lainananto sovitetaan liikennealan erityistarpeisiin, ja toteaa, että Euroopan unionin elpymisvälineen varat tarjoavat ainutlaatuisen mahdollisuuden varmistaa TEN-T-ydinverkkojen rakentaminen vuoteen 2030 mennessä. Lisäksi parlamentti kehotti komissiota vahvistamaan TEN-T-verkon täytäntöönpanon valvontaa käyttämällä sille asetuksessa jo annettuja valtuuksia.

Frédéric Gouardères / Ariane Debyser / Davide Pernice  
05/2021

