



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel, 1.10.2003
KOM(2003) 564 lopullinen
2001/0229 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON PÄÄTÖS

jolla muutetaan seuraavaa muutettua ehdotusta:

**EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON PÄÄTÖS
yhteisön suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi tehdyn
päätöksen N:o 1692/96/EY muuttamisesta.**

(komission esittämä EY:n perustamissopimuksen 250 artiklan 2 kohdan nojalla)

{ SEK(2003) 1060 }

Sisällysluettelo

| | | |
|------|--|----|
| 1. | Johdanto ja tiivistelmä | 3 |
| 2. | Laajentuneen unionin ensisijaiset hankkeet | 4 |
| 2.1. | Valikoiva menetelmä | 5 |
| 2.2. | Vähäinen määrä uusia hankkeita..... | 5 |
| 2.3. | Hankkeen nimeäminen unionin etua koskevaksi hankkeeksi | 6 |
| 3. | Merten moottoriteiden tukimekanismi..... | 7 |
| 4. | Jäsenvaltioiden yhteistyön lujittaminen | 9 |
| 4.1. | Hanke- tai hankeryhmäkohtaiset eurooppalaiset koordinaattorit..... | 10 |
| 4.2. | Toteuttamislupaa edeltävät koordinoitunut menettelyt..... | 11 |
| 5. | Vaikutusarvioinnin osatekijät | 12 |
| 5.1. | Rahoitus | 12 |
| 5.2. | Taloudelliset, sosiaaliset ja ympäristövaikutukset | 15 |
| 5.3. | Ulkoinen kuuleminen | 16 |

1. JOHDANTO JA TIIVISTELMÄ

Todellinen Euroopan laajuinen liikenneverkko edistää sisämarkkinoiden toimintaa sekä parantaa alueiden välistä koheesiota ja näin ollen Euroopan unionin kilpailukykyä ja kasvupotentiaalia. Verkon laajentaminen uusiin jäsenmaihiin tukee laajentumista sekä antaa uuden mahdollisuuden helpottaa pääväylien ruuhkautumista ja edistää liikennemuotojen yhteiskäyttöä laajentuneessa Euroopan unionissa, mikä on liikenteen kestävä kehityksen edellytys.

Edistääkseen tällaisen verkon kehittämistä hankkeilla, joilla on selkeä yhteisöulottuvuus, komissio ehdotti 2. lokakuuta 2001 yhteisön suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi 23. heinäkuuta 1996 tehdyn Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksen N:o 1692/96/EY muuttamista.¹ Euroopan parlamentti hyväksyi 30. toukokuuta 2002 pitämässään täysistunnossa lukuisin tarkistuksin ehdotuksen keskeiset osat, muun muassa kuusi uutta, merkittävää eurooppalaista lisäarvoa tuottavaa ensisijaista hanketta. Komissio toimitti syyskuussa 2002 parlamentille ja neuvostolle muutetun ehdotuksen² ja ilmoitti, mitkä parlamentin tarkistukset sen mielestä oli syytä lisätä ehdotukseen.

Neuvosto ei hyväksynyt ehdotusta. Jo vuonna 2001 antamassaan eurooppalaista liikennepolitiikkaa käsittelevässä valkoisessa kirjassa komissio toi esille tarpeen täydentää tätä ensimmäistä ehdotusta, jotta voitaisiin unionin laajentumista silmällä pitäen keskittyä ensisijaisiin hankkeisiin.

Tätä varten komissio perusti korkean tason työryhmän, jonka puheenjohtajana toimi Karel Van Miert ja joka koostui nykyisten ja tulevien jäsenvaltioiden liikenneministerien nimeämisestä asiantuntijoista ja Euroopan investointipankin edustajasta. Ryhmän raportti toimitettiin komissiolle 30. kesäkuuta 2003 ja julkaistiin välittömästi.³

Tutkittuaan korkean tason työryhmän suositukset ja niiden julkaisemista seuranneet reaktiot komissio arvioi, että uusien seikkojen vuoksi syyskuussa 2002 annettua muutettua ehdotusta on täydennettävä. Tällä muutetun ehdotuksen täydennyksellä pyritään helpottamaan yhteisymmärrykseen pääsyä neuvostossa ja Euroopan parlamentissa, jotta päästään Eurooppa-neuvoston asettamaan tavoitteeseen eli hyväksytään nopeasti nämä uudet suuntaviivat, joihin sisältyvät myös uudet ensisijaiset hankkeet Alpeilla, Pyreneillä ja Itämeren alueella. Ehdotetuilla uusilla muutoksilla

- täydennetään vuonna 2001 esitettyä ensisijaisten hankkeiden luetteloa edellä mainitun ryhmän valitsemilla uusilla hankkeilla sekä uusilla tavoilla tukea merten moottoriteihin liittyvien ylikansallisten hankkeiden kehittämistä.
- nimetään kyseiset hankkeet unionin etua koskeviksi hankkeiksi, minkä myötä niihin voidaan käyttää ensisijaisesti yhteisön varoja, jotka ovat käytettävissä verkoille tarkoitettuja yhteisön rahoitusvälineitä koskevien sääntöjen

¹ KOM(2001) 544.

² KOM(2002) 542.

³ Katso http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/hlg_en.htm.

mukaisesti. Tällainen nimeäminen tarkoittaa myös muun muassa sitä, että jäsenvaltioiden on ennen toteuttamisluvan myöntämistä koordinoitava arviointimenettelyt ja julkiset kuulemiset tai tehtävä tiettyjen rajanylittävien osuuksien tapauksissa yhteinen ylikansallinen selvitys.

- otetaan käyttöön keino – eurooppalaisten koordinaattorien nimittäminen – jolla parannetaan jäsenvaltioiden toimien ja rahoituksen koordinoitua tietyissä unionin etua koskeviksi nimetyissä hankkeissa tai hankeryhmissä.
- siirretään vuoteen 2020 Euroopan laajuisen verkon toteuttamisen määräaika; tämä on tarpeen alkuperäisestä lokakuussa 2001 annetusta ehdotuksesta kuluneen ajan ja liikenneinfrastruktuurin rakentamiseen tarvittavan ajan vuoksi.

Komissio korostaa, että tämä ehdotuksen täydentäminen liittyy rinnakkaiseen ehdotukseen, jolla muutetaan asetusta (EY) N:o 2236/95 siten, että tässä ehdotuksessa yksilöityjen unionin etua koskevien hankkeiden rajanylittävät osuudet voisivat saada yhteisön osarahoitusta jopa 30 % hankkeen kustannuksista.

Nämä kaksi ehdotusta ovat osa komission heinäkuussa 2003 julkaisemaa kasvua koskevaa aloitetta. Päätösehdotuksessa yksilöidään investointeja unionin etua koskeviin hankkeisiin 220 miljardin euron arvosta vuoteen 2020 mennessä, ja näistä voitaneen ottaa vuoteen 2006 mennessä käyttöön 80 miljardia euroa tarkoituksenmukaisesti talouden elvyttämiseksi – nopeastikin, jos poliittista tahtoa löytyy. Ehdottamalla myös tulevan kasvupotentiaalin parantamiseen tähtäviä pidemmän aikavälin investointeja annetaan sekä julkisille että yksityisille investoijille mahdollisuus ennakoita osallistumistaan. Ensimmäinen väliraportti kasvua koskevasta aloitteesta laaditaan rinnan näiden ehdotusten kanssa lokakuun Eurooppa-neuvostoa varten, ja seikkaperäinen analyysi aloitteesta aiheutuvista ensisijaisista investoinneista ja niiden toteutusjärjestyksestä esitetään joulukuun 2003 Eurooppa-neuvostolle komission ja Euroopan investointipankin yhdessä tekemän työn pohjalta. Koska Euroopan laajuisen verkon kehittäminen on yksi tällaisen aloitteen kulmakivistä, nämä kaksi ehdotusta, jotka seuraavat raskaiden tavaraliikenteen ajoneuvojen verotusta koskevaa 23. heinäkuuta 2003 esitettyä ehdotusta (ns. eurovinjettidirektiivi), ovat keskeinen osa toteutettavia järjestelyitä.

2. LAAJENTUNEEN UNIONIN ENSISIJAISET HANKKEET

Euroopan laajuinen verkko koostuu lukuisista yhteistä etua koskevista hankkeista. Tietyillä hankkeilla on kuitenkin eurooppalainen ulottuvuus, koska ne ovat hyvin laajoja, niillä on merkittävä asema kansainvälisen kaupan kehittämisessä tai ne tukevat huomattavasti alueiden välistä koheesiota ja liikenteen siirtymistä ympäristöystävällisempiin liikennemuotoihin.

Yhteisön erityisponnistelut koordinoitua ja tarvittaessa rahoitusavun antamiseksi tällaisille hankkeille ovat tarpeen, jotta voidaan varmistaa verkon johdonmukainen kehittäminen ja teroittaa yhteistä näkemystä verkon pääväylistä kansallisille ja alueellisille viranomaisille sekä toimijoille Euroopan laajuisen verkon eri tasoilla. Tämä on ensisijaisten hankkeiden tavoite.

2.1. Valikoiva menetelmä

On välttämätöntä, että käytössä on täsmällinen ja selkeä menetelmä ensisijaisten hankkeiden tiukkaa seulontaa varten. Korkean tason työryhmä laati menetelmän, joka on selvitetty yksityiskohtaisesti ryhmän raportissa. Menetelmässä on kaksi vaihetta:

- Ensimmäisessä vaiheessa pyritään varmistamaan kaikkien hankkeiden johdonmukaisuus ja kypsyys sekä niihin osallistuvien jäsenvaltioiden sitoutuminen hankkeiden toteuttamiseen. Viimeksi mainittu seikka on erityisen tärkeä, kun otetaan huomioon, kuinka huomattavia alueellisia ja rahoituksellisia vaikutuksia hankkeilla on jäsenvaltioille, joiden alueilla ne toteutetaan.
- Toisessa vaiheessa arvioidaan, miten hankkeet tukevat yhteisön kolmea keskeistä poliittista tavoitetta, eli missä määrin hankkeet tuottavat lisäarvoa helpottamalla tavaroiden ja henkilöiden liikkuvuutta jäsenvaltioiden välillä, miten hankkeet edistävät alueiden välistä koheesiota sekä miten niillä tuetaan liikenteen kestävää kehitystä.

Menetelmä on korkean tason työryhmässä todettu toteutuskelpoiseksi. Siksi se otetaan tämän ehdotuksen 19 artiklaan.

Kun on tarkasteltu näitä eri kriteereitä, ensisijaiset hankkeet, joissa työt aloitetaan ennen vuotta 2010, hyväksytään tämän päätöksen mukaisesti, eli Euroopan parlamentin ja neuvoston yhteispäätöksellä komission ehdotuksesta perustamissopimuksen 251 artiklassa määrätyn menettelyn mukaisesti.

2.2. Vähäinen määrä uusia hankkeita

Korkean tason työryhmä sovelsi menetelmää tutkimalla noin sata hanketta. Näin ryhmä päätyi jäsentensä erittäin suuren enemmistön tuella pieneen määrään uusia ensisijaisia hankkeita, joiden on määrä alkaa ennen vuotta 2010 (työryhmän raportin luettelo 1). Korkean tason työryhmä vahvisti lisäksi Essenin ja Dublinin Eurooppa-neuvostoissa tuettujen hankkeiden merkityksen (työryhmän raportin luettelo 0).

Komissio on tutkinut työn tulokset ja järjestänyt korkean tason työryhmän raportin pohjalta julkisen kuulemisen (ks. luku 4). Arvioinnissa ei ilmennyt uusia seikkoja, jotka voisivat asettaa kyseeseen ryhmän valinnat, kun otetaan huomioon seuraavat seikat:

- Hankkeen ottaminen ensisijaisten hankkeiden luetteloon ei rajoita ympäristövaikutusten arviointimenettelyiden tuloksena valitun vaihtoehdon kehittämistä. Lisäksi komissio huolehtii siitä, että jäsenvaltiot soveltavat alan direktiivejä moitteettomasti. Ehdokasmaiden tapauksessa komissio katsoo, että näiden direktiivien vähimmäisvaatimuksia on sovellettava Euroopan laajuisten verkkojen hankkeisiin, myös ensisijaisiin hankkeisiin. Mahdollisesti myönnettävien yhteisön tukien ehtona on siksi käytännössä vähimmäisvaatimusten noudattaminen.
- Hankkeen sisällyttäminen ensisijaisten hankkeiden luetteloon ei takaa automaattisesti mahdollista yhteisön rahoitusta. Ensisijaiset hankkeet koostuvat

joukosta samalle väylälle sijoituvia hankkeita. Nämä erilliset osat vastaavat kukin taloudellisesti jakamattomien ja tavoitteiltaan selkeiden tehtävien kokonaisuutta, ja niiden tukikelpoisuus riippuu muun muassa siitä, voidaanko niiden potentiaalinen taloudellinen toteutettavuus vahvistaa.

Komission lokakuussa 2001 esittämien ja Euroopan parlamentin 30. toukokuuta 2002 ensimmäisessä käsittelyssä hyväksymien ensisijaisten hankkeiden lisäksi komissio ehdottaa liitteessä III uusina ensisijaisina hankkeina kaikkia hankkeita, jotka korkean tason työryhmä sisällytti raportin luetteloon 1 sovellettuaan edellä kuvattua menetelmää.

Lisäksi komissio arvioi, että kolme rautatiehanketta (n:o 27, 28 ja 29), joista korkean tason työryhmä keskusteli pitkään mutta jotka se hylkäsi, täyttää vaatimukset ja voidaan ottaa liitteen III luetteloon, kun otetaan huomioon kyseisten maiden selkeä sitoutuminen hankkeisiin ja hankkeiden eurooppalainen lisäarvo. Korkean tason työryhmän raportin julkaisemisen jälkeen komissio on saanut vahvan näytön korkeammalta poliittiselta taholta asianomaisten jäsenvaltioiden sitoutumisesta käynnistämään työt ennen vuotta 2010.

Jotta voidaan helpottaa yhteistyötä seurantaan varten, uudet hankkeet on ryhmitelty laajentuneen unionin pääkaupungit yhdistävien pääväylien mukaisesti, ja niillä laajennetaan lokakuussa 2001 esitettyjä hankkeita.

Liitteessä on näin ollen sellaisten valtioiden alueella sijaitsevia hankkeita, joiden on määrä liittyä unioniin lähiaikoina. Onkin syytä muistaa, että liittymissopimuksissa näiden valtioiden verkot otetaan osaksi suuntaviivoja, muun muassa liitteen I kartoissa, mutta ei nimetä näihin valtioihin sijoituvia ensisijaisia hankkeita.

2.3 Hankkeen nimeäminen unionin etua koskeväksi hankkeeksi

Kokemus on osoittanut, että ensisijaiset hankkeet kohtaavat monia vaikeuksia, jotka liittyvät rahoituksen puutteeseen, ylikansallisissa hankkeissa tarvittavan jäsenvaltioiden välisen koordinaation järjestämiseen tai hankkeiden toteuttamislupien myöntämismenettelyiden pirstaleisuuteen.

Jotta ongelmia voitaisiin korjata, ensisijaiset hankkeet nimetään tässä päätöksessä unionin etua koskeviksi hankkeiksi. Komissio esitti jo eurooppalaisesta liikennepolitiikasta antamassaan valkoisessa kirjassa ajatuksen unionin edun ilmaisemisesta silloin, ”kun jotakin sisämarkkinoiden moitteettoman toiminnan ja ruuhkien helpottamisen kannalta ratkaisevana pidettyä infrastruktuuria ei katsota tärkeäksi kansallisella tai paikallisella tasolla”. Ehdotetussa 19 a artiklassa täsmennetään, mitä seurauksia on hankkeen nimeämisellä unionin etua koskeväksi hankkeeksi:

1. On varmistuttava siitä, että yhteisö toteuttaa konkreettisesti valitsemansa ensisijaiset tavoitteet. Tuet, jotka myönnetään osana Euroopan laajuisia verkkoja, koheesiorahastoja ja liittymistä edeltävää rakennepolitiikan välinettä,

on siis luonnollisesti kohdennettava ensisijaisesti näihin hankkeisiin kunkin rahoitusvälineen omien sääntöjen ja perusteiden mukaisesti.⁴

2. Koska tiettyjen osuuksien viivästyminen tai valmistumatta jääminen vahingoittaa toisten jäsenvaltioiden samalla väylällä tekemien töiden kannattavuutta ja yhteisön rahoitusintressejä, on syytä ottaa käyttöön menettely, jolla jäsenvaltioita kannustetaan noudattamaan suuntaviivoista tehdyssä päätöksessä sovittua aikataulua. Ehdotettuun 19 a artiklaan onkin sisällytetty mahdollisuus, että komissio päättää viivästyminen tapauksissa - saatuaan kyseisten jäsenvaltioiden lausunnon viivästyksen syistä - peruuttaa hankkeiden aseman unionin etua koskevin hankkeina.
3. Ehdotuksen 19 a artiklassa on uusia säännöksiä, joilla jäsenvaltiot veloitetaan tekemään jälkiarvioita kustakin ensisijaisesta hankkeesta ja toimittamaan niiden tulokset komissiolle; tällä pyritään helpottamaan suuntaviivoihin sekä tarvittaessa ensisijaisien hankkeiden luetteloon tulevaisuudessa tehtäviä tarkistuksia sekä parantamaan hankkeiden arviointimenettelyitä.
4. Koska toteuttamislupaa edeltävien kansallisten arviointimenettelyiden ja julkisten kuulemisten pirstaleisuus voi aiheuttaa vaikeuksia, jäsenvaltioita kehoitetaan toteuttamaan menettelyt koordinoitusti tai rajanylittävillä osuuksilla jopa yhteisesti (ks. 4 luku).

Lisäksi rinnakkainen ehdotus, jolla muutetaan asetusta (EY) N:o 2236/95, tekee mahdolliseksi sen, että tässä ehdotuksessa unionin etua koskeviksi nimettyjen hankkeiden rajanylittävät osuudet voisivat saada yhteisön osarahoitusta jopa 30 prosenttia hankkeen kustannuksista. Tämän päätöksen liitteessä III mainitaan alustavasti rajanylittävät osuudet, jotka voisivat tulla erityisesti kyseeseen tämän tyyppistä erityistukea myönnettäessä.

3. MERTEN MOOTTORITEIDEN TUKIMEKANISMI

Uuden liitteen III hankkeiden joukossa on ”merten moottoriteiden” kehittäminen. Tällä pyritään antamaan uusille kansainvälisille laivareiteille yhtä suuri merkitys Euroopan laajuisessa verkossa kuin moottoriteille ja rautateille. Reiteillä parannetaan yhteyksiä luonnonesteiden takana sijaitseviin maihin sekä saarivaltioihin ja muihin syrjäisiin maihin.

Korkean tason työryhmän raportissa ehdotetaan toimenpiteitä, joilla tällaiset reitit saadaan menestymään keskittämällä rahti joillekin, muutamista satamista lähteville laivareiteille reittien elinkelpoisuuden parantamiseksi. Toimenpiteitä ovat

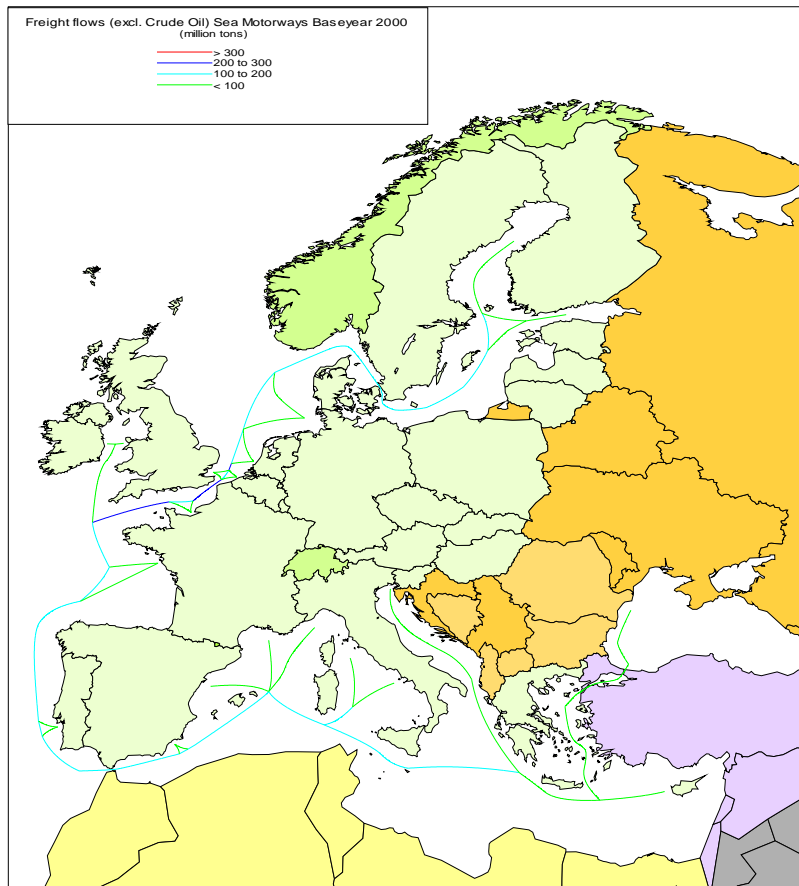
- hallinnollisten ja tullitarkastusten yksinkertaistaminen, kuten on jo tehty moottoriteilla yhteisön sisäisillä rajoilla, sekä sähköisen ilmoitusjärjestelmän kehittäminen satamaviranomaisia varten⁵

⁴ Korkean tason työryhmä kannatti eri rahoitusvälineiden kautta annettavan yhteisön rahoituksen keskittämistä ensisijaisiin hankkeisiin.

⁵ Tästä säädetään jo vuonna 1996 tehdyn päätöksen 15 artiklassa.

- mieluiten tälle toiminnalle varattujen satamalaitteiden (roro-terminaalit, logistiikkalaitteet, pysäköintipaikat, kuorma-autonkuljettajien tilat) tarjoaminen sekä suorien yhteyksien (myös vapaiden rautatieyhteyksien) luominen satamiin
- huolehtiminen ympärivuotisesta merenkulusta, erityisesti talviliikenteestä Itämerellä.

Keskittämispotentiaali ilmenee seuraavasta kartasta, jossa esitetään liitteessä III mainituilla merialueilla kuljetetun rahdin määrä (lukuun ottamatta öljytuotteita).



Käytännössä uusien kansainvälisten meriyhteyksien kehittämiseen olisi kannustettava liittämällä niihin edellä kuvattuja liittännäistoimenpiteitä tai tukemalla niitä; tällaisia toimenpiteitä voivat olla muun muassa käynnistämistuet uusille liikennepalveluille.

Marco Polo -ohjelmassa jo käynnistettyjen toimien lisäksi uusi 12 a artikla sisältää tarvittavat säännökset yhteisön tuen antamiseksi Euroopan laajuisen verkon puitteissa tällaisille kannustustoimille.

Ehdotetulla menettelyllä tällaista tukea saavien hankkeiden valitsemiseksi pyritään välttämään kilpailun vääristymät. Hankkeisiin on osallistuttava kaksi jäsenvaltiota, ja niiden on koottava yksityistä ja julkista rahoitusta menettelyllä, joka takaa, että julkisista budjeteista mahdollisesti yhteisön tuen kanssa annettava rahoitus

myönnetään tarjouskilpailun perusteella. Käytännössä ehdotettu menettely sisältää useamman vaiheen:

1. Hankkeet voidaan nimetä yhteistä etua koskeviksi, jos niitä esittää vähintään kaksi jäsenvaltiota, jos niissä pyritään avaamaan uusia säännöllisiä reittejä kahden jäsenvaltion välille, jos niissä on pienin mahdollinen määrä satamia ja jos ne vähentävät kuormitusta maantieliikenteen pääväylillä tai parantavat yhteyksiä syrjäisiin ja saarijäsenvaltioihin.
2. Asiasta kiinnostuneet jäsenvaltiot käynnistävät yhdessä tarjouskilpailumenettelyn (ehdotuspyynnöt) julkisen tuen myöntämiseksi hankkeille, jotka koskevat satamaan johtavia yhteyksiä, satamainfrastruktuuria, sähköisiä hallintajärjestelmiä tai liikennepalvelujen tukitoimia ja joilla parannetaan uusien reittien taloudellista kannattavuutta.
3. Ongelmallisin vaihe on niiden satamien valinta, jotka muodostavat osan merten moottoritietä. Jos valinta osoittautuu liian vaikeaksi kansallisella tasolla, jäsenvaltiot voivat julkaista samanaikaisesti satamille ja merenkulkualan yrityksille osoitetun ehdotuspyynnön. Satamat valitaan tällöin merenkulkualan yrityksistä ja satamaviranomaisista koostuvien yhteenliittymien tekemien ehdotusten perusteella. Ehdotuspyynnössä ei saa mainita satamia, vaan se on laadittava niin, että se koskee vertailukelpoisia satamia, jotta vältetään satamien sijainnin vaikutus tarjousten valintaan.
4. Hankkeet, jotka kaksi jäsenvaltiota valitsevat yhdessä ehdotuspyynnön päätyttyä, toimitetaan komission hyväksyttäväksi.
5. Tutkittuaan muun muassa, ovatko kaavaillut tuet merenkulkualan valtiontuista annettujen ohjeiden mukaisia, komissio päättää, voidaanko hanke luokitella yhteistä etua koskevaksi hankkeeksi. Kun hankkeet on nimetty yhteistä etua koskeviksi hankkeiksi, ne voivat saada yhteisön rahoitusta.

4. JÄSENVALTIOIDEN YHTEISTYÖN LUJITTAMINEN

Yhteisön on tärkeää kohdistaa toimensa hankkeisiin, joilla on erityinen eurooppalainen ulottuvuus, mutta yhtä välttämätöntä on koordinoida jäsenvaltioiden suunnittelu ja investoinnit, jotta Euroopan laajuista verkkoa voidaan kehittää johdonmukaisesti.

Jäsenvaltioilla on omat suunnittelujärjestelmänsä, ne antavat suurimman osan julkisesta rahoituksesta, hankkivat yksityisiä sijoittajia, huolehtivat toteuttamislupaa edeltävistä mutkikkaista hallinnollisista menettelyistä, valvovat hankintasopimusten myöntämistä, hyväksyvät työt jne.

Näiden tehtävien pirstaleisuus ja koordinoitavuus vaikeudet jäsenvaltioiden välillä aiheuttavat rahoituksen puuttumisen ohella usein myöhästymisiä, mikä vaikeuttaa ylikansallisten yhteyksien valmistumista varsinkin rajanylittävillä osuuksilla. Koska mittakaavaetuja ei hyödynnetä täysimääräisesti, investointien kannattavuus yhteiskunnalle (sosioekonominen kannattavuus) heikkenee.

Kuten liikenneministerien 5. heinäkuuta 2003 käymien keskusteluiden jälkeen laaditussa Napolin julistuksessa muistutetaan, suuntaviivojen tarkistuksen olisi oltava tilaisuus uusien koordinoitimenettelyiden luomiseksi jäsenvaltioiden välille.

Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämistä koskevassa komission tiedonannossa⁶ ja sittemmin korkean tason työryhmän raportissa tarkasteltiin mahdollisia eri vaihtoehtoja parantaa koordinointia, jota vaikeuttaa entisestään se, että periaate hankkeiden rahoittamisesta ja töiden johtamisesta alueellisesti on niin syvään juurtunut. Tarkastelun jälkeen ja 18 artiklan mukaisessa komiteassa jäsenvaltioiden kanssa käydyn tietojenvaihdon tuloksena tässä ehdotuksessa esitetään kaksi ratkaisua.

4.1. Hanke- tai hankeryhmäkohtaiset eurooppalaiset koordinaattorit

Investointien kannattavuus, joka riippuu liikenteen kehityksestä ja mittakaavaeduista, liittyy läheisesti tarkasteltavan väylän eri osien käyttöönoton ajoitukseen. Kokemus on osoittanut, että Euroopan laajuiseen verkkoon kuuluvien suurten hankkeiden sosioekonominen kannattavuus ei ole vastannut odotuksia, koska samalla väylällä sijaitseviin muihin hankkeisiin liittyvät työt erityisesti toisissa maissa ovat viivästyneet. Koska jäsenvaltiot eivät tunne täsmälleen naapureidensa aikeita, ne lykkäävät usein tiettyjä investointipäätöksiä, jopa niitä, joilla todennäköisimmin on merkittävää eurooppalaista lisäarvoa. Investoinnit onkin siksi sovitettava paremmin yhteen ylikansallisilla väylillä.

Tietyillä Euroopan pääväylillä (liikennekäytävillä) sijaitsevia unionin etua koskevaksi nimettyjä hankkeita tai hankeryhmiä varten olisi kyettävä luomaan väylän ensisijaisten hankkeiden keston ajaksi koordinointiryhmä, johon yhteisö osallistuisi. Tällainen ratkaisu, josta päätettäisiin tapauskohtaisesti, edellyttää asianomaisten jäsenvaltioiden yhteistyötä, mihin pyritään tässä ehdotuksessa lisättävällä 17 a artiklalla.

EY:n perustamissopimuksen 155 artiklalla komissiolle annetaan tehtäväksi toteuttaa aiheellisia aloitteita jäsenvaltioiden politiikan yhteensovittamisen edistämiseksi. Siksi olisikin oltava komission tehtävä nimetä asianomaisten jäsenvaltioiden suostumuksella henkilö, joka vastaa koordinoinnin järjestämisestä.

Tämä hanke- tai hankeryhmäkohtaisesti nimettävä eurooppalainen koordinaattori kannustaisi käyttäjiä ja toimijoita yhteistyöhön, tekisi hankkeita tunnetuksi yksityisten sijoittajien, rahoituslaitosten ja yhteisön keskuudessa sekä huolehtisi tarvittavasta seurannasta raportoidakseen edistymisestä yhteisölle, jotta se voisi tarvittaessa ryhtyä toimenpiteisiin mahdollisten vaikeuksien voittamiseksi. Eurooppalainen koordinaattori toimisi komission nimissä ja lukuun.

Eurooppalainen koordinaattori nimetään komission päätöksellä jäsenvaltioiden kuulemisen jälkeen. Kulloisissakin päätöksissä täsmennetään koordinaattorin toimintatavat. Ne vahvistetaan tapauskohtaisesti ja voivat siis vaihdella olosuhteiden mukaan. Koordinaattorin nimeäminen on mahdollisuus, joka koskee vain tiettyjä hankkeita tai hankeryhmiä havaittujen koordinoitongelmien mukaan.

⁶ KOM(2003) 132.

Komissio katsoo pystyvänsä arvioimaan nopeasti eurooppalaisten koordinaattorien toiminnan. Kokemuksen perusteella komissio voisi ajatella niiden kehittämistä yhdeksi tai useammaksi yhteiseksi rakenteeksi, jotka vastaisivat hankkeiden tunnetuksi tekemisestä yksityisten ja julkisten sijoittajien keskuudessa ja kenties jopa hankkeiden toteuttamisesta. Rakenteet vastaisivat edellä mainitussa komission tiedonannossa ”Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittäminen” esitettyjä rakenteita.

4.2. Toteuttamislupaa edeltävät koordinoitujen menettelyt

Korkean tason työryhmä totesi tiettyjen hankkeiden ongelmana olevan sen, että ennen viranomaisten myöntämää toteuttamislupaa jäsenvaltioissa järjestetään erilliset arviointi- ja kuulemismenettelyt. Siksi ryhmä otti esille mahdollisuuden järjestää yksi selvitysmenettely, joka kattaa useamman jäsenvaltion eikä pelkästään hankkeen ehdottajajäsenvaltiota.

Sellaisia rajanylittäviä osuuksia varten, joille tämä pirstaloituminen tuottaa usein ongelmia, olisi voitava perustaa ylikansallisia selvityskuntia, jotka tekevät vaikutusarvioinnit ja ottavat vastaan kaikkien asiaan liittyvien tahojen lausunnot asianomaisten jäsenvaltioiden alueella.

Hankkeen nimeäminen unionin etua koskevaksi tämän päätöksen mukaisesti edellyttää siis, että hankkeen jäsenvaltiot toteuttavat koordinoitujen menettelyt, tai teknisesti ja rahoituksellisesti jakamattomien rajanylittävien osuuksien tapauksessa jopa ylikansalliset selvitykset (19 a artiklan 8-9 kohta)

Tällaisilla menettelyillä, joissa noudatettaisiin ympäristövaikutusten arvioinnista annettuja yhteisön direktiivejä, olisi useita etuja:

- Hanketta varten tehtäisiin yksi koordinoitu tai ylikansallinen selvitys, johon sisältyisi arviointi ja julkinen kuuleminen eri jäsenvaltioissa, eikä rinnakkaisia kansallisia menettelyitä, joita ei välttämättä ole koordinoitu; tällaisella selvityksellä olisi selviä etuja erityisesti tapauksissa, joissa yksi toteuttaja on valittu rakentamaan rajanylittävä osuus.
- Vaikutusarviointi olisi koordinoitu tai yhteinen koko hankkeelle. Näin voitaisiin ottaa huomioon hankkeen myönteiset ja kielteiset vaikutukset kaikkien kyseiseen hankkeeseen liittyvien jäsenvaltioiden eikä pelkästään hanketta ehdottavan jäsenvaltion kannalta. Tällaisen vaikutusarvioinnin avulla olisi muun muassa erittäin helppo tarkastaa, ovatko liikenteen hallinta- ja opastinjärjestelmät identtisiä tai ainakin yhteentoimivia.
- Hankkeeseen osallistuvien eri jäsenvaltioiden riippumattomat asiantuntijat (selvityskunnan jäsenet), jotka vastaisivat koko osuutta koskevan yhden lausunnon laatimisesta koordinoitusti tai yhdessä punnitsemalla selvitetäväksi annetun hankkeen edut ja haitat, tekisivät läheistä yhteistyötä.
- Tiettyjen yhteisön ympäristönsuojeludirektiivien soveltaminen olisi yhtenäistä (millä vältettäisiin kansallisten täytäntöönpanotoimenpiteiden päällekkäisyys), ja kestävä kehitys koskevat vaikutusarvioinnit toteutettaisiin yhdenmukaisesti.

- Kaikkia asiaan liittyviä tahoja kuultaisiin useissa jäsenvaltioissa eri ympäristövaikutusten arviointia koskevien direktiivien ja Århusin yleissopimuksen mukaisesti. Näin unionin kansalaisille annettaisiin yhtäläinen oikeus saada tietoja ylikansallisesta hankkeesta ja samat mahdollisuudet kommentoida kyseistä hanketta.

Jäsenvaltiot voivat päättää – ympäristönsuojelua koskevia yhteisön direktiivejä noudattaen – kehittää unionin etua koskeviksi nimettyjä hankkeita varten toimintatavat, joita noudatetaan koordinoituissa menettelyissä, sekä rajanylittävien osuuksien tapauksessa toimintatavat, joita noudatetaan ylikansallisessa selvityksessä.

On syytä korostaa, että jäsenvaltioiden käyttöön ottamien arviointimenetelmien ja julkisessa kuulemisessa käytettävien toimintatapojen on oltava ympäristövaikutuksia koskevan yhteisön lainsäädännön mukaisia.

Tämä lainsäädäntö koostuu erityisesti tiettyjen julkisten ja yksityisten hankkeiden ympäristövaikutusten arvioinnista annetusta direktiivistä 85/337/EY, sellaisena kuin se on muutettuna myöhemmillä säädöksillä⁷, luontotyyppeiden sekä luonnonvaraisen eläimistön ja kasviston suojelusta annetusta direktiivistä 92/43/EY, lintudirektiivistä, tiettyjen suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetusta direktiivistä 2001/42/EY sekä yhteisön vesipolitiikan puitteista annetusta direktiivistä 2000/60/EY.

Näitä direktiivejä sovelletaan jäsenvaltioiden alueella sijaitseviin hankkeisiin, mutta niissä ei säädetä ylikansallisia hankkeita koskevista erityismenettelyistä, joilla koordinoidaan tai mahdollisesti yhdistetään jäsenvaltioiden menettelyt ja arvioinnit. Komissio aikoo tarkastella kysymystä osana näiden direktiivien ja tämän päätöksen soveltamista sekä tehdä tarvittaessa tarkoituksenmukaiset muutokset. Onkin tärkeää, että jäsenvaltiot tiedottavat komissiolle koordinoitujen menettelyiden tai ylikansallisen selvityksen käynnistämisestä ja tuloksista.

5. VAIKUTUSARVIOINNIN OSATEKIJÄT

5.1. Rahoitus

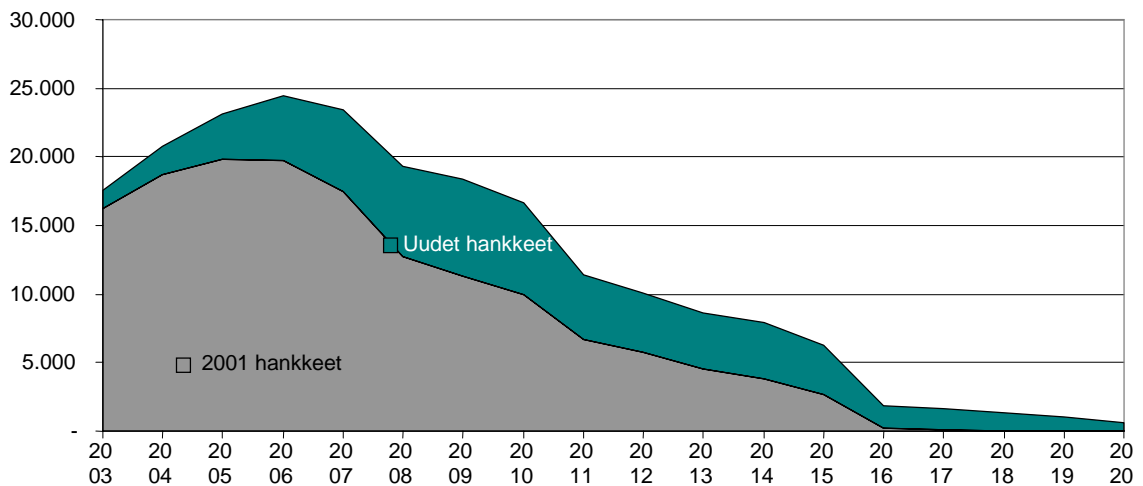
Kaikkien unionin etua koskeviksi nimettyjen hankkeiden (jo vuonna 2001 ehdotetut hankkeet ja tässä päätöksessä ehdotetut uudet hankkeet) toteuttamiseen tarvittavien investointien määräksi arvioidaan noin 220 miljardia euroa⁸ eli noin 40 % enemmän kuin vuonna 2001 ehdotettujen hankkeiden toteuttamiseen tarvittiin (ks. kuvio jäljempänä). Lukuun sisältyvät kuitenkin vain unionin etua koskeviksi nimetyt hankkeet. Euroopan laajuisen verkon tarvitsema kokonaismäärä, johon sisältyvät yhteistä etua koskevat hankkeet, joita ei ole nimetty unionin etua koskeviksi hankkeiksi, ovat vuoteen 2020 saakka vähintään 600 miljardia euroa⁹. Investoinnit ovat varsinkin lyhyellä ja keskipitkällä aikavälillä huomattavia (yli 80 miljardia euroa vuoteen 2006 mennessä).

⁷ Näihin sisältyy direktiivi 2003/35/EY, joka sisältää Århusin yleissopimuksen ympäristöä koskevan tiedon julkista saatavuutta koskevat määräykset.

⁸ Lukuun ottamatta merten moottoriteitä.

⁹ Vuoden 2003 hintatason mukaan.

**Tehtävät investoinnit –
vuonna 2001 ehdotetut ja uudet hankkeet
(2003–2020, milj. €)**



Jotta hankkeiden nimeämisellä unionin etua koskevaksi olisi konkreettista merkitystä kansalaisille ja taloudelle, on välttämätöntä, että jäsenvaltiot ja yhteisö omaksuvat kasvua koskevan aloitteen yhteydessä yhtenäisen toimintamallin tarvittavien investointien parantamiseksi ja helpottamiseksi sekä lyhyellä että pitkällä aikavälillä, kuten edellä mainitussa tiedonannossa ”Euroopan laajuisten verkkojen kehittäminen” esitettiin.

Sen lisäksi, että rahoitustahot, kuten yksityinen sektori, osallistuvat hankkeisiin kustannusten ja riskien hallitsemiseksi paremmin, on välttämätöntä yhdistää parhaalla tavalla kolme nykyistä rahoituslähdetä, eli jäsenvaltioiden budjetit, yhteisön budjetti ja käyttäjiltä suoraan saatavat varat:

- Kansallisista budjeteista saatava rahoitus on avainasemassa. Siksi jäsenvaltioita kehoitetaan harjoittamaan tällä alalla politiikkaa, joka on sopusoinnussa tämän päätöksen mukaisesti tehtävien sitoumusten kanssa. Yhteisön budjetilla voi tässä suhteessa olla merkittävä vipuvaikutus. Komissio aikookin tutkia, voidaanko ottaa käyttöön mekanismi sellaisten hankkeiden palkitsemiseksi, joille jäsenvaltiot myöntävät nopeasti budjettivaroja.
- Euroopan laajuisten verkkojen rahoitusvälineistä (Euroopan laajuisille verkoille osoitetut budjettivarat, koheesiorahasto ja liittymistä edeltävää rakennepolitiikan väline) vuoteen 2006 saakka käyttöön asetettavat varat on keskitettävä unionin etua koskeviksi nimettyihin hankkeisiin. Rajanylittävien osuuksien rahoitusta voi helpottaa mahdollisuus saada Euroopan laajuisille verkoille myönnettävää tukea 30 % hankkeen kustannuksista (tätä mahdollisuutta ehdotetaan tämän päätöksen rinnalla).
- Käyttäjien maksuosuus liittyy läheisesti infrastruktuurin käytöstä perittäviin maksuihin ja yhteisön sääntöihin alalla. Verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä annetun direktiivin 99/62/EY muuttamisesta 23. heinäkuuta 2003 tehdystä ehdotuksesta tarjotaan lisäksi tietyissä olosuhteissa ristiinrahoittamisen mahdollisuus.

Alustavat simuloinnit, jotka komissio on tehnyt hankkeiden kulloistenkin ominaispiirteiden pohjalta, osoittavat, että käyttäjien maksuvalmiudet (kun otetaan huomioon edellä mainitut käyttömaksuja koskevat lainsäädännön muutokset¹⁰) ovat noin 40 miljardia euroa kaikista tarvittavista investoinneista, eli yhtä paljon kuin yksityisiltä investoijilta voidaan mahdollisesti kerätä. Tällaisille hankkeille ominaisten riskien vuoksi lainatakuiden myöntämisellä on keskeinen rooli pääoman hankkimisessa.

Loppuosa eli lähes 180 miljardia euroa on joka tapauksessa rahoitettava jäsenvaltioiden ja yhteisön budjeteista, mikä antaa käsityksen tarvittavien varojen määrästä varsinkin vuoden 2006 jälkeisten yhteisön seuraavien rahoitusnäkökymien kannalta.

¹⁰ Sisältää ristiinrahoituksen.

5.2. Taloudelliset, sosiaaliset ja ympäristövaikutukset

Edellä mainittu korkean tason työryhmä on jo alustavasti tarkastellut tähän ehdotukseen otettuja unionin etua koskeviksi nimettyjä hankkeita sekä hyötyjä, joita jäsenvaltioiden tiiviimmästä yhteistyöstä odotetaan koituvan.

Tämän alustavan analyysin mukaan näillä ensisijaisilla hankkeilla voisi olla merkittäviä sosioekonomisia etuja (sisäisten ja ulkoisten) kustannusten pienenemisen, liikenteen laadun paranemisen ja maankäytön kannalta. Raportin teknisessä liitteessä eritellään kunkin tässä ehdotuksessa esitettävän uuden hankkeen ominaispiirteet, odotettavat hyödyt sekä edistyminen.¹¹

Komission tekemään vaikutusarviointiin¹² sisältynyt tutkimus¹³ antaa ymmärtää, että koordinoituna eurooppalaista liikennepolitiikkaa käsittelevässä valkoisessa kirjassa esitettyihin intermodaaliliikennettä edistäviin ja infrastruktuurin käytöstä perittäviin maksuihin liittyviin muihin toimenpiteisiin nämä hankkeet tuottaisivat pelkästään alueiden välisessä liikenteessä etenkin ehdokasmaissa merkittävää ajansäästöä, joka voisi rahallisesti olla lähes 8 miljardia euroa.

Toimenpidetkokonaisuudella voitaisiin vähentää alueiden välisten liikennevirtojen aiheuttamia CO₂-päästöjä 17 miljoonaa tonnia vuodessa nykyisen kehityksen jatkumiseen verrattuna sekä vähentää muita epäpuhtauspäästöjä, kuten typenoksidipäästöjä.

Näiden hyötyjen lisäksi koituisi muita etuja, kuten ruuhkautumisen pieneneminen jopa 14 % sekä liikenneonnettomuuksien vähenemisenä ilmenevä turvallisuuden paraneminen. Kokonaisuus tukisi tasapainoisempaa maankäyttöä, sillä kaikkien ehdokasmaiden, Pyreneiden niemimaan, Pohjoismaiden, Pohjois-Kreikan ja Irlannin yhteydet paranisivat tuntuvasti.¹⁴

Hankkeilla myötävaikutettaisiin liikenteen kestäväan kehitykseen yhteisön tasolla edistämällä liikennemuotojen yhteiskäyttöä. Mainitun tutkimuksen mukaan hankkeilla voitaisiin yhdessä edellä mainittujen toimien kanssa pitää maantiekuljetusten osuus ennallaan 27-jäsenisessä unionissa.

Edellä mainitun tutkimuksen pohjalta komissio on todennut, että ensisijaiset hankkeet sijoittuvat sellaisille Euroopan laajuisen verkon väylille, joilla on tulevaisuudessa erittäin todennäköisesti runsaasti kansainvälistä liikennettä. Niiden tuottamaa eurooppalaista lisäarvoa voidaan siis pitää erityisen suurena, koska ne helpottavat kansallisten verkkojen välisiä yhteyksiä ja kansainvälistä kanssakäymistä ja parantavat näin sisämarkkinoiden toimivuutta.

¹¹ Katso http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/hlg_en.htm.

¹² Katso SEC(2003) 1060.

¹³ Tutkimus ”Scenarios, Traffic Forecast and Analysis of Corridors of the trans-European transport network”, Phase I, julkaistaan lähiaikoina. Katso <http://www.nea.nl/ten-stac>.

¹⁴ Katso tutkimus ”Scenarios, Traffic Forecast and Analysis of Corridors of the trans-European transport network”, Phase I (julkaistaan lähiaikoina). Katso <http://www.nea.nl/ten-stac>.

Erotuksena moniin muihin aloihin liikenteeseen tehtävät investoinnit ovat kymmenien vuosien mittaisia ja palvelevat tulevia sukupolvia. Koska hankkeet lisäävät pitkän aikavälin kasvupotentiaalia, parantavat sisämarkkinoiden toimivuutta ja tukevat kestävästä kehitystä, niitä voidaan pitää tuottavina investointeina, joilla on myönteisiä vaikutuksia koko unionille ja sen kilpailukyvyille.

Muut makrotaloudellisia vaikutuksia koskevat tutkimukset, joita tehdään parhaillaan kasvua koskevassa aloitteessa, antavat ymmärtää, että ensisijaisten hankkeiden toteuttaminen lisää merkittävästi yleistä vaurautta ja tekisi mahdolliseksi tuottavuuden paranemisen ja uusien pysyvien työpaikkojen luomisen rakennustöistä suoraan aiheutuvien tilapäisten työpaikkojen lisäksi.

5.3. Ulkoinen kuuleminen

Komissio julkaisi korkean tason työryhmän raportin välittömästi sen valmistuttua ja pyysi asiaan liittyviä tahoja esittämään näkemyksensä. Energia- ja liikennefoorumin 10. syyskuuta antaman lausunnon lisäksi komissio sai 76 kannanottoa järjestöiltä, jotka edustavat alan operaattoreita, infrastruktuurin hallintaorganisaatioita, teollisuutta, alueita ja ympäristönsuojelujärjestöjä. Tiivistetysti kommenttien voidaan todeta tukevan yleisesti seuraavia seikkoja:¹⁵

- liikenteen kestävästä kehityksen tavoite, johon pyritään varsinkin intermodaaliliikenteen edellyttämällä infrastruktuurin parantamisella rautatieliikenteessä sekä sisävesi- ja meriliikenteessä, unohtamatta kuitenkin tieverkon kuntoa
- ajatus merten moottoriteiden kehittämisestä, mikä edellyttää käytettävien menettelyiden täsmentämistä konkreettisten hankkeiden käynnistämiseksi
- ajatus väylien varrella sijaitsevien jäsenvaltioiden yhteistyön parantamisesta, hankkeiden seurannasta, arviointimenettelyiden parantamisesta sekä yhteisön rahoitusmahdollisuuksien parantamisesta varsinkin rajanylittävien hankkeiden tapauksissa.

Saaduissa reaktioissa korostetaan yleisesti Euroopan laajuisten verkkojen yhteydessä tehtävien investointien täydentävän yhteiseen liikennepolitiikkaan kuuluvia liikenteen hallintaan liittyviä toimenpiteitä, kuten rautatieverkkojen avaamista kilpailulle sekä maksujen perimistä infrastruktuurin käytöstä.

Ensisijaisten hankkeiden tiettyjen osuuksien tapauksissa kansalaisjärjestöt ovat ilmaisseet komissiolle tyytymättömyytensä tapaan, jolla jäsenvaltiot ovat järjestäneet ympäristövaikutusten arviointimenettelyt varsinkin luontoalueilla. Monet alueet ovat lisäksi ehdottaneet lisää ensisijaisia hankkeita, joita jäsenvaltiot eivät ehdottaneet korkean tason työryhmälle tai joita korkean tason työryhmä ei sisällyttänyt luettelonsa.

¹⁵

Katso http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/revision_1692_96_en.htm.

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON PÄÄTÖS

jolla muutetaan seuraavaa muutettua ehdotusta:

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON PÄÄTÖS yhteisön suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi tehdyn päätöksen N:o 1692/96/EY muuttamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 156 artiklan ensimmäisen kohdan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen¹

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon²,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon³,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä⁴,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksessä N:o 1692/96/EY⁵, sellaisena kuin se on muutettuna päätöksellä N:o 1346/2001/EY⁶, vahvistetaan yhteisön suuntaviivat Euroopan laajuisen liikenneverkon alalla yksilöimällä yhteistä etua koskevat hankkeet, joiden toteuttamisella on määrä tukea verkon kehittämistä, sekä yksilöimällä liitteessä III ne erityishankkeet, jotka vuonna 1994 Essenissä ja vuonna 1996 Dublinissa kokoontuneet Eurooppa-neuvostot katsoivat erityisen tärkeiksi.
- (2) Unionin tuleva laajentuminen, tavoite eri liikennemuotojen tasapainottamisesta sekä se, että tiettyjen ensisijaisten hankkeiden toteuttamiseen tarvittava aika voi ylittää kymmenen vuotta, edellyttävät päätöksen N:o 1692/96/EY liitteen III hankeluettelon tarkistamista.
- (3) Komissio ehdotti 2 päivänä lokakuuta 2001 päätöksen N:o 1692/96/EY muuttamista siten, että korvataan liite III ensisijaisten hankkeiden luettelolla, joka sisältää

¹ EUVL C

² EUVL C

³ EUVL C

⁴

⁵ EYVL L 228, 9.9.1996, s. 1.

⁶ EYVL L 185, 6.7.2001, s. 1.

keskeneräiset, Essenissä ja Dublinissa kokoontuneiden Eurooppa-neuvostojen erityisen tärkeiksi katsomat erityishankkeet sekä kuusi uutta hanketta.

- (4) Euroopan laajuista liikenneverkkoa käsittelevä korkean tason työryhmä, jäljempänä 'korkean tason työryhmä' yksilöi 30 päivänä kesäkuuta 2003 komissiolle jättämässään kertomuksessa pienen joukon ensisijaisia hankkeita käyttämällä menetelmää, jossa arviointiperusteisiin kuuluvat muun muassa hankkeiden potentiaalinen taloudellinen kannattavuus, hankkeeseen liittyvien jäsenvaltioiden sitoutuminen noudattamaan edeltä sovittua aikataulua, hankkeiden vaikutus tavaroiden ja henkilöiden liikkuvuuteen jäsenvaltioiden välillä, koheesio ja kestävä kehitys. Korkean tason työryhmän yksilöimiin ensisijaisiin hankkeisiin sisältyvät komission 2 päivänä lokakuuta 2001 ehdottamat hankkeet sekä uusia hankkeita, myös unioniin 1 päivänä toukokuuta 2004 liittyvissä uusissa jäsenvaltioissa sijaitsevia hankkeita.
- (5) On syytä laajentaa rajoitetusti ensisijaisten hankkeiden luetteloa, nimetä ne Euroopan etua koskeviksi ja ottaa käyttöön mekanismit jäsenvaltioiden välisen koordinaation edistämiseksi, jotta helpotetaan mainittujen hankkeiden toteuttamista halutun aikataulun mukaisesti.
- (6) On syytä ottaa käyttöön mekanismit, joilla tuetaan jäsenvaltioiden välisten merten moottoriteiden kehittämistä, jotta vähennetään maanteiden ruuhkautumista ja parannetaan syrjäisten tai saarivaltioiden yhteyksiä. Tällaisten mekanismien käyttöönotto ja esimerkiksi niihin liittyvät kilpailumenettelyt eivät saa rajoittaa yhteisön kilpailusääntöjen eikä julkisia hankintoja koskevien sääntöjen soveltamista.
- (7) Samalle väylälle sijoittuviin hankkeisiin liittyvien jäsenvaltioiden välisen koordinaation parantaminen on tarpeen investointien kannattavuuden parantamiseksi, niiden yhteensovittamisen helpottamiseksi sekä rahoituksen hankkimiseksi.
- (8) Ensisijaisten hankkeiden jälkiarviointi helpottaa suuntaviivoihin ja ensisijaisten hankkeiden luetteloon tulevaisuudessa tehtäviä tarkistuksia sekä auttaa parantamaan jäsenvaltioiden käyttämiä ennakoarviointimenetelmiä.
- (9) Kussakin jäsenvaltiossa erikseen toteutettavat menettelyt hankkeen ympäristövaikutusten ja sosioekonomisten vaikutusten arvioimiseksi voivat soveltua huonosti Euroopan etua koskevien hankkeiden ylikansalliseen luonteeseen. Asian korjaamiseksi on syytä kehittää yhteisten arviointimenetelmien lisäksi kaikkia hankkeeseen liittyviä jäsenvaltioita koskevat koordinoituneet arviointimenettelyt ja julkisen kuulemisen menettelyt tai ylikansalliset selvitysmenettelyt, jotka koskevat sekä sosioekonomisia että ympäristönäkökohtia. Koordinoituneet menettelyt tai ylikansalliset selvitykset eivät saa rajoittaa yhteisön ympäristönsuojelulainsäädännössä säädettyjen velvoitteiden soveltamista.
- (10) Komissio on tehnyt vaikutusarvioinnin korkean tason työryhmän suosituksista. Sen tulokset osoittavat, että ryhmän yksilöimien hankkeiden toteuttaminen yhdistettynä useisiin yhteisen liikennepolitiikan alaan kuuluviin toimenpiteisiin, kuten maksujen perimiseen infrastruktuurin käytöstä ja rautateiden tavaraliikenteen avaamiseen kilpailulle, tuottaisi merkittäviä etuja ajansäästönä, päästöjen ja ruuhkautumisen vähentymisenä, syrjäisten maiden ja uusien jäsenvaltioiden yhteyksien parantumisena sekä yleisenä vaurastumisena.

- (11) Sen vuoksi on syytä muuttaa muutettua ehdotusta päätöksen N:o 1692/96/EY muuttamisesta,

OVAT TEHNEET SEURAAVAN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Muutetaan päätös N:o 1692/96/EY seuraavasti:

- 1) Korvataan 2 artiklan 1 kohdassa vuosiluku ”2010” vuosiluvulla ”2020”.
- 2) Korvataan 3 artiklan 2 kohta seuraavasti:

« 2. Liikenteen infrastruktuurit muodostuvat maantieverkosta, rautatieverkosta, sisävesiväyläverkosta, merten moottoriteistä, meri- ja sisävesisatamista, lentoasemista ja muista liikennemuotojen verkkojen liittymäkohdista.»
- 3) Lisätään 12 a artikla seuraavasti:

*”12 a artikla
Merten moottoritiet*

1. Euroopan laajuisella merten moottoritieverkolla pyritään keskittämään tavaravirtoja muutamille merireiteille siten, että luodaan uusia elinkelpoisia, säännöllisesti ja tiheästi liikennöityjä meriyhteyksiä jäsenvaltioiden väliseen tavaraliikenteeseen maanteiden ruuhkautumisen vähentämiseksi sekä saarivaltioiden ja syrjäisten valtioiden yhteyksien parantamiseksi.
2. Euroopan laajuinen merten moottoritieverkko koostuu kahdessa eri jäsenvaltiossa sijaitsevaan vähintään kahteen eri satamaan liittyvästä laitteistosta ja infrastruktuurista. Laitteistoon ja infrastruktuuriin kuuluvat 1 kohdassa tarkoitetuissa meriyhteyksissä käytetyt satamalaitteet, sähköiset logistiikan hallintajärjestelmät ja hallinnolliset ja tullimenettelyt sekä infrastruktuuri, jolla taataan pääsy satamiin suoraan liittymäyhteyksin maalta ja mereltä, myös talvella.
3. Euroopan laajuisen merten moottoritieverkon yhteistä etua koskevien hankkeiden on oltava vähintään kahden jäsenvaltion esittämiä. Julkinen ja yksityinen sektori osallistuvat ehdotettuihin hankkeisiin siten, että kansallisista talousarvioista myönnettäviä tukia, joita täydennetään tapauksen mukaan yhteisön tuilla, edeltää kilpailumenettely, joka toteutetaan jollain seuraavista tavoista:
 - a) asianomaisten jäsenvaltioiden uusien yhteyksien perustamiseksi yhdessä järjestämien julkisten ehdotuspyyntöjen avulla alkaen 12 artiklan 2 kohdassa määritellyn A-luokan satamasta, jonka jäsenvaltiot valitsevat etukäteen kultakin liitteen III hankkeessa N:o 21 määritellyltä merialueelta;
 - b) jos satamien sijainti on verrannollinen, asianomaisten jäsenvaltioiden yhdessä järjestämällä ehdotuspyynnöillä, jotka suunnataan yhteenliittymille, joihin kuuluu samanaikaisesti ainakin merenkulkualan

yrittäjiä ja jollain liitteen III hankkeessa N:o 21 määritellyillä merialueilla sijaitsevia satamia.

4. Yhteistä etua koskevat hankkeet liittyvät laitteistoon ja infrastruktuuriin, jotka kuuluvat merten moottoritieverkkoon, ja niihin voivat kuulua tarvittaessa käynnistämistuet merenkulkualan yrityksille, jotka hyödyntävät 1 kohdassa tarkoitettuja yhteyksiä. Käynnistämiseen myönnetään tukea enintään kahdeksi vuodeksi ja ainoastaan, mikäli käynnistämiseksi on rahoitukseen liittyviä esteitä. Tuet eivät voi olla suurempia kuin vähimmäismäärä, joka katsotaan tarpeelliseksi kyseisten yhteyksien käynnistämiseksi.
 5. Yhteistä etua koskevat hankkeet on esitettävä komission hyväksyttäviksi.”
- 4) Lisätään 10 a jakso seuraavasti:

”10 A JAKSO JÄSENVALTIOIDEN VÄLINEN KOORDINOINTI

17 a artikla Eurooppalainen koordinaattori

1. Jotta helpotettaisiin tiettyjen 19 a artiklassa tarkoitettujen Euroopan etua koskeviksi nimettyjen hankkeiden tai hankeosuuksien toteuttamista koordinoitusti, komissio voi asianomaisia jäsenvaltioita kuultuaan nimetä jonkin henkilön eurooppalaiseksi koordinaattoriksi. Koordinaattori toimii komission nimissä ja lukuun. Hänen tehtävänsä liittyy tavallisesti yhteen hankkeeseen, mutta voi tarvittaessa ulottua koskemaan muita samalle väylälle sijoitettavia hankkeita.
2. Eurooppalaisen koordinaattorin valinta perustuu erityisesti hänen kokemukseensa toimitelmistä ja hänen tietämykseensä suurten hankkeiden rahoittamiseen sekä sosioekonomiseen ja ympäristövaikutusten arviointiin liittyvistä kysymyksistä.
3. Komission päätöksessä eurooppalaisen koordinaattorin nimeämisestä säädetään siitä, kuinka koordinaattorin on hoidettava tehtävänsä.
4. Eurooppalainen koordinaattori:
 - a) edistää yhteisten arviointimenetelmien käyttöä hankkeissa, neuvoo hankkeita johtavia tahoja rahoituksen hankkimisessa, lähestyy potentiaalisia yksityisiä investoijia sekä voi antaa lausuntonsa verkkojen käyttöön liittyvistä kysymyksistä;
 - b) laatii vuosittain komissiolle kertomuksen tehtävänkuvaansa kuuluvien hankkeiden edistymisestä, lainsäädännöllisistä muutoksista tai muista seikoista, jotka voivat vaikuttaa hankkeisiin, sekä mahdollisista vaikeuksista ja esteistä, jotka voivat merkittävästi viivästyttää hankkeita liitteessä III esitettyistä päivämääristä;
 - c) edistää alan operaattorien, liikenneverkon käyttäjien, alue- ja paikallisviranomaisten sekä kansalaisyhteiskunnan edustajien

yhteydenpitoa, jotta tunnettaisiin paremmin liikenneinfrastruktuurin tarve, rajoitteet sekä liikennepalveluihin liittyvät tekijät, joita rahoitettavan infrastruktuurin käytön optimoiminen edellyttää.

5. Asianomaisten jäsenvaltioiden on toimittava yhteistyössä eurooppalaisen koordinaattorin kanssa ja toimitettava hänelle 4 kohdassa tarkoitettujen tehtävien hoitamiseen tarvittavat tiedot.
6. Komissio voi pyytää eurooppalaiselta koordinaattorilta lausunnon tutkittaessa koordinaattorin tehtäväkuvaan kuuluvia hankkeita tai hankeryhmiä koskevia yhteisölle esitettyjä rahoituspyyntöjä.”

5) Korvataan 18 artiklan 1 kohta seuraavasti:

- ”1. Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle sellaiset esitykset kansallisiksi suunnitelmiksi ja ohjelmiksi, joita ne laativat Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi erityisesti 19 a artiklassa tarkoitettuihin Euroopan etua koskeviksi nimettyihin hankkeisiin liittyvästi, sekä hyväksytyt kansalliset suunnitelmat ja ohjelmat. Kun kansalliset suunnitelmat ja ohjelmat on hyväksytty, jäsenvaltioiden on lähetettävä ne komissiolle tiedoksi.”

6) Korvataan 19 artikla seuraavasti:

”19 artikla

Ensisijaiset hankkeet

1. Ensisijaiset hankkeet ovat 7 artiklassa tarkoitettuja yhteistä etua koskevia hankkeita, joista voidaan todeta , että
 - a) niillä pyritään poistamaan liikenteen pullonkaula tai täydentämään puuttuva yhteys jollain Euroopan laajuisen verkon pääväylällä; tällaisia ovat varsinkin hankkeet, joilla ylitetään luonnonesteet;
 - b) niillä on sellainen ulottuvuus, että pitkän aikavälin Euroopan tason suunnittelu tuottaa merkittävää lisäarvoa;
 - c) ne voivat olla koko hankkeen tasolla sosioekonomisesti kannattavia, niillä on muita sosioekonomisia etuja ja niihin liittyvät jäsenvaltiot sitoutuvat toteuttamaan selvitykset ja arviointimenettelyt ajoissa, jotta työt valmistuvat ennalta sovittuun ajankohtaan mennessä;
 - d) ne tuottavat merkittävää lisäarvoa helpottamalla tavaroiden ja henkilöiden liikkuvuutta jäsenvaltioiden välillä muun muassa edistämällä kansallisten verkkojen yhteentoimivuutta;
 - e) ne parantavat unionin alueellista koheesiota liittämällä verkkoihin uusien jäsenvaltioiden verkot ja parantamalla syrjäseutujen yhteyksiä;
 - f) ne tukevat liikenteen kestävästä kehityksestä parantamalla turvallisuutta ja vähentämällä liikenteen ympäristöhaittoja erityisesti siirtämällä osaltaan liikennettä rautateille, intermodaaliliikenteeseen sekä sisävesi- ja meriliikenteeseen.

2. Ensisijaiset hankkeet, joihin liittyvien töiden on määrä alkaa ennen vuotta 2010, niihin kuuluvat osuudet sekä 1 kohdan c alakohdassa tarkoitettujen töiden ennalta sovitut valmistusajankohdat, luetellaan liitteessä III.
3. Komissio luo ennen vuotta 2010 katsauksen hankkeiden edistymiseen ja ehdottaa tarvittaessa liitteessä III yksilöityjen ensisijaisten hankkeiden luettelon muuttamista tämän artiklan 1 kohdan mukaisesti."

7) Lisätään 19 a artikla seuraavasti:

"19 a artikla

Nimeäminen Euroopan etua koskeviksi hankkeiksi

1. Liitteessä III luetellut ensisijaiset hankkeet nimetään Euroopan etua koskeviksi hankkeiksi.
2. Kun jäsenvaltiot esittävät hankkeita rahoitettaviksi koheesiorahastosta neuvoston asetuksen (EY) N:o 1164/94* 10 artiklan mukaisesti, niiden on annettava asianmukainen etusija Euroopan etua koskeviksi nimetyille hankkeille.
3. Kun jäsenvaltiot esittävät hankkeita rahoitettaviksi Euroopan laajuisille verkoille osoitetuista määrärahoista neuvoston asetuksen (EY) N:o 2236/95** 9 ja 10 artiklan mukaisesti, niiden on annettava asianmukainen etusija Euroopan etua koskeviksi nimetyille hankkeille.
4. Komissio kehottaa jäsenvaltioita rakennerahaston ohjelmatyötä suunnitellessaan kiinnittämään huomiota Euroopan etua koskeviksi hankkeiksi nimettyihin hankkeisiin, erityisesti tavoitteen 1 alueilla.
5. Komissio huolehtii siitä, että kun maat, jotka voivat saada rahoitusta liittymistä edeltävästä rakennepolitiikan välineestä, esittävät hankkeita rahoitettaviksi tästä välineestä neuvoston asetuksen (EY) N:o 1267/1999*** 2 ja 7 artiklan mukaisesti, niiden on annettava asianmukainen etusija Euroopan etua koskeviksi nimetyille hankkeille.
6. Jos ilmenee, että johonkin Euroopan etua koskevaksi nimettyyn hankkeeseen liittyvien töiden aloittaminen viivästyy merkittävästi vuoden 2010 määräajasta, komissio pyytää kyseisiä jäsenvaltioita ilmoittamaan viivästymisen syyt kolmen kuukauden kuluessa. Saatuaan ja tutkittuaan kyseisten jäsenvaltioiden vastauksen komissio voi yhteisön rahoituksellisia etuja suojellakseen ja suhteellisuusperiaatetta noudattaen päättää peruuttaa hankkeen aseman Euroopan-etua koskevana hankkeena.
7. Viisi vuotta Euroopan etua koskevaksi nimetyn hankkeen tai jonkin sen osuuden päättymisen jälkeen hankkeen jäsenvaltiot luovat katsauksen sen sosioekonomisiin ja ympäristövaikutuksiin; tällaisia vaikutuksia ovat myös vaikutukset jäsenvaltioiden kauppaan, alueiden väliseen koheesioon ja kestäväan kehitykseen. Jäsenvaltiot tiedottavat katsauksen tuloksista komissiolle.

8. Kun hanke on nimetty Euroopan etua koskevaksi, hankkeeseen liittyvät jäsenvaltiot toteuttavat kullekin kyseisen hankkeen osuudelle koordinoitua toteuttamislupaa edeltävät arviointimenettelyt ja julkiset kuulemiset.
9. Kun Euroopan etua koskevaksi nimettyyn hankkeeseen sisältyy teknisesti ja rahoituksellisesti jakamaton rajanylittävä osuus, kyseiset jäsenvaltiot toteuttavat ylikansallisen selvityksen, jonka tarkoituksena on arvioida rajanylittävä osuus ja toteuttaa julkinen kuuleminen ennen toteuttamisluvan myöntämistä.
10. Edellä 8 ja 9 kohdassa tarkoitettua koordinoitua menettelyä tai ylikansallista selvitystä ei rajoita yhteisön ympäristönsuojelulainsäädännössä säädettyjen, muun muassa ympäristövaikutusten arviointia koskevien, velvoitteiden soveltamista. Kyseisten jäsenvaltioiden on tiedotettava komissiolle koordinoitujen menettelyiden tai ylikansallisen selvityksen käynnistämisestä ja tuloksista.

* EYVL L 130, 25.4.1994, s. 1.
** EYVL L 228, 23.9.1995, s. 1.
*** EYVL L 161, 26.6.1999, s. 73.”

- 8) Muutetaan liite III seuraavasti:
 - a) korvataan otsikko otsikolla ”Ensisijaiset hankkeet, joihin liittyvien töiden on määrä alkua ennen vuotta 2010”;
 - b) muutetaan sisältö tämän päätöksen liitteen mukaisesti.

2 artikla

Tämä päätös tulee voimaan kahdentenkymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

3 artikla

Tämä päätös on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä [...]

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies
[...]

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja
[...]

LIITE

Ensisijaisten hankkeiden luetteloon sisältyvät komission lokakuussa 2001 antaman ehdotuksen¹ sisältämien ja Euroopan parlamentin 30 päivänä toukokuuta 2002 ensimmäisessä käsittelyssä hyväksymien ensisijaisten hankkeiden lisäksi seuraavat uudet ensisijaiset hankkeet:

Hankkeen n:o 1 laajentaminen rautatiereitillä Berliini–Verona/Milano–Bologna–Napoli–Messina–Palermo

- Rautatie-/maantiesilta Messinan salmen yli (2015)

Hankkeen n:o 3 laajentaminen Lounais-Euroopan suurnopeusradalla

- Lissabon/Porto–Madrid (2011)
- Dax–Bordeaux (2020)
- Bordeaux–Tours (2015)

Hankkeen n:o 6 laajentaminen rautatiereitillä Lyon–Trieste/Koper–Ljubljana–Budapest–Ukrainan raja²

- Venetsia–Trieste/Koper–Divaca (2015)
- Ljubljana–Budapest (2015)

Hankkeen n:o 7 laajentaminen moottoritiereitillä Igoumenitsa/Patras–Ateena–Sofia–Budapest

- Moottoritie Sofia–Kulata–Kreikan ja Bulgarian raja (2010), rajanylittävänä osuutena Promahon–Kulata
- Moottoritie Nadlac–Sibiu–(haara Bukarestin ja Constantan suuntaan) (2007)

Hankkeen n:o 16 laajentaminen tavaraliikenteen rautatiereitillä Sines–Madrid–Pariisi

- Rautatielinja Sines–Badajoz (2010)

Hankkeen n:o 17 laajentaminen rautatiereitillä Pariisi–Strasbourg–Stuttgart–Wien–Bratislava

- Strasbourg–Stuttgart (2015), rajanylittävänä osuutena Kehlin silta
- Wien-Bratislava (2010), rajanylittävä osuus.

¹ KOM(2001) 544.

² Jotkin osat tästä väylästä vastaavat yleiseurooppalaista liikennekäytävää V.

Hankkeen n:o 18 laajentaminen jokiväylällä Rein/Meuse–Main–Tonava³

- Rein–Meuse (2019), rajanylittävänä osuutena Lanayn sulku
- Wien–Bratislava (2015), rajanylittävä osuus
- Palkovicovo–Mohács (2014)
- Pullonkaulat Romaniassa ja Bulgariassa (2011)

Hankkeen n:o 20 laajentaminen Fehmarnin salmen rautatiereitillä

- Juutinraumasta lähtevä liityntärautatie Tanskassa (2015)
- Hannoverista lähtevä liityntärautatie Saksassa (2015)
- Rautatielinja Hannover–Hampuri/Bremen (2015)

Hanke n:o 21: merten moottoritiet

Päätöksen 12 a artiklan mukaisesti yksilöidyt yhteistä etua koskevat hankkeet, jotka liittyvät seuraaviin merten moottoriteihin:

- Itämeren moottoritie (joka yhdistää Itämeren alueen sekä Keski- ja Itä-Euroopan jäsenvaltiot) (2010)
- Länsi-Euroopan merten moottoritie (joka yhdistää Pyreneiden niemimaan Atlantin kaaren kautta Pohjanmereen ja Irlanninmereen) (2010)
- Kaakkois-Euroopan merten moottoritie (joka yhdistää Adrianmeren Joonianmereen ja itäiseen Välimeren yhteyden luomiseksi Kyprokselle) (2010)
- Lounais-Euroopan merten moottoritie (läntinen Välimeri), joka yhdistää Espanjan, Ranskan, Italian ja Maltaan ja liittyy Kaakkois-Euroopan merten moottoritiehen⁴ (2010)

Hanke n:o 22: rautatiereitti Ateena–Sofia–Budapest–Wien–Prah–Nürnberg/Dresden⁵

- Rautatielinja Kreikan ja Bulgarian raja–Kulata–Sofia–Vidin/Calafat (2015)
- Rautatielinja Curtici–Brasov (kohti Bukarestia ja Constantaa) (2010)
- Rautatielinja Budapest–Wien (2010), rajanylittävä osuus
- Rautatielinja Brno–Prah–Nürnberg (2010), rajanylittävä osuus Nürnberg–Prah

³ Osa tästä reitistä vastaa yleiseurooppalaisen käytävän VII määritelmää.

⁴ Myös kohti Mustaamerta.

⁵ Tämä pääväylä vastaa suurelta osin yleiseurooppalaisen liikennekäytävän IV määritelmää.

Hanke n:o 23: rautatiereitti Gdansk–Varsova–Brno/Bratislava–Wien⁶

- Rautatielinja Gdansk–Varsova–Katowice (2015)
- Rautatielinja Katowice–Brno–Breclav (2010)
- Linja Katowice–Zilina–Nove Mesto n.V. (2010)

Hanke n:o 24: rautatiereitti Lyon/Genova–Basel–Duisburg–Rotterdam/Antwerpen

- Lyon–Mulhouse–Mülheim,⁷ rajanylittävänä osuutena Mulhouse–Mülheim (2018)
- Genova–Milano/Novara–Sveitsin raja (2013)
- Basel–Karlsruhe (2015)
- Frankfurt–Mannheim (2012)
- Duisburg–Emmerich (2009)⁸
- ”Rautateiden Rein” Rheidt–Antwerpen (2010)

Hanke n:o 25: moottoritie Gdansk–Brno/Bratislava–Wien⁹

- Moottoritie Gdansk–Katowice (2010)
- Moottoritie Katowice–Brno/Zilina (2010), rajanylittävä osuus
- Moottoritie Brno–Wien (2009), rajanylittävä osuus

Hanke n:o 26: rautatie-/maantiereitti Irlanti/Yhdistynyt kuningaskunta/Manner-Eurooppa

- Maantie-/rautatiekäytävä, joka yhdistää Dublinin pohjoiseen (Belfast–Larne) ja etelään (Cork) (2010)¹⁰
- Maantie-/rautatiekäytävä Hull–Liverpool (2015)
- Rautatielinja Felixstowe–Nuneaton (2011)
- Rautatielinja Crewe–Holyhead (2008)

⁶ Tämä pääväylä vastaa suurelta osin yleiseurooppalaisen liikennekäytävän VI määritelmää.

⁷ Sisältää suurnopeusjunayhteyden Rein–Rhône ilman sen läntistä haaraa.

⁸ Hanke n:o 5 (Betuwe-linja) liittää Rotterdamin Emmerichiin.

⁹ Tämä pääväylä vastaa suurelta osin yleiseurooppalaisen liikennekäytävän VI määritelmää.

¹⁰ Sisältää Essenin hankkeen n:o 13: maantieyhteys Irlanti/Yhdistynyt kuningaskunta/Benelux.

Hanke n:o 27: ”Rail Baltica”, rautatiereitti Varsova–Kaunas–Riika–Tallinna

- Varsova–Kaunas (2010)
- Kaunas–Riika (2014)
- Riika–Tallinna (2016)

Hanke n:o 28: ”Eurocaprail”, rautatiereitti Bryssel–Luxemburg–Strasbourg

- Bryssel–Luxemburg–Strasbourg (2012)

Hanke n:o 29: Joonianmeren/Adrianmeren intermodaalikäytävän rautatiereitti

- Kozani–Kalambaka–Igoumenitsa (2012)
- Ioannina–Antirio–Rio–Kalamata (2014)

Sulkeissa on annettu töiden etukäteen sovittu päättymisajankohta. Hankkeiden n:o 1 – 20 töiden päättymisajankohta ja osuuksien yksityiskohdat ovat samat kuin korkean tason työryhmän raportissa esitettiin työryhmän vahvistaessa hankkeet.