

I

(Tiedonantoja)

NEUVOSTO

Neuvoston 14 päivänä huhtikuuta 2004 vahvistama

YHTEINEN KANTA (EY) N:o 26/2004

Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksen N:o .../2004/EY tekemiseksi yhteisön suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi tehdyn päätöksen N:o 1692/96/EY muuttamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2004/C 101E/01)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

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

ottavat huomioon komission ehdotuksen ⁽¹⁾,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ⁽²⁾,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon ⁽³⁾,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä ⁽⁴⁾,

sekä katsovat seuraavaa:

- 1) Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksellä N:o 1692/96/EY ⁽⁵⁾ vahvistettiin Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskevat yhteisön suuntaviivat yksilöimällä yhteistä etua koskevat hankkeet, joilla on määrä tukea tämän verkon kehittämistä, sekä yksilöimällä liitteessä III ne erityishankkeet, jotka Eurooppa-neuvosto katsoi vuonna 1994 Essenissä ja vuonna 1996 Dublinissa pitämissään kokouksissa erityisen tärkeiksi.
- 2) Liikenteen lisääntyminen, mikä aiheutuu erityisesti tavaraliikenteen raskaiden ajoneuvojen osuuden kasvusta, on johtanut ruuhkien ja pullonkaulojen lisääntymiseen kansainvälisillä liikennekäytävillä. Tavaroiden ja henkilöiden kansainvälisen liikkuvuuden varmistamiseksi on näin ollen välttämätöntä optimoida Euroopan laajuisen liikenneverkon kapasiteetti.

- 3) Göteborgissa vuonna 2001 kokoontunut Eurooppa-neuvosto kehotti yhteisön toimielimiä tarkastelemaan Euroopan laajuisen liikenneverkon suuntaviivoja uudelleen ja asettamaan soveltuvin osin etusijalle infrastruktuuri-investoinnit, jotka koskevat rautateitä, sisävesiliikennettä, lyhyen matkan merenkulkua ja intermodaaliliikennettä sekä liikennemuotojen välisiä tehokkaita liittyttyyhteyksiä. Tässä yhteydessä ei olisi aliarvioitava sisävesisatamien ja alueellisten lentoasemien merkitystä täytetäessä Euroopan laajuisen liikenneverkon tavoitteita.

- 4) Euroopan unionin tuleva laajentuminen, eri liikennemuotojen tasapainottamista ja kasvavien tarpeiden täyttämiseen kykenevän infrastruktuuriverkon toteuttamista koskeva tavoite sekä se, että tiettyjen ensisijaisten hankkeiden toteuttamiseen tarvittava aika voi ylittää kymmenen vuotta, edellyttävät päätöksen N:o 1692/96/EY liitteessä III olevan hankeluettelon tarkistamista.

⁽¹⁾ EYVL C 362 E, 18.12.2001, s. 205 ja EYVL C 20 E, 28.1.2003, s. 274.

⁽²⁾ EYVL C 125, 27.5.2002, s. 75.

⁽³⁾ EYVL C 278, 14.11.2002, s. 7.

⁽⁴⁾ Euroopan parlamentin lausunto, annettu 30. toukokuuta 2002 (EUVL C 187 E, 7.8.2003, s. 130), neuvoston yhteinen kanta, vahvistettu 14 huhtikuuta 2004 ja Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu ... (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä).

⁽⁵⁾ EYVL L 228, 9.9.1996, s. 1, päätös sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna päätöksellä N:o 1346/2001/EY (EYVL L 185, 6.7.2001, s. 1).

- 5) Bulgaria, Tšekin tasavalta, Kypros, Viro, Unkari, Latvia, Liettua, Malta, Puola, Romania, Slovakian tasavalta, Slovenia ja Turkki ovat tehneet assosiaatio- ja Eurooppa-sopimukset ja hakeneet Euroopan unionin jäsenyyttä. Näistä maista yhdentoista liikennehallinnot ovat komission tuella tehneet liikenneinfrastruktuurin tarveanalyysin, jonka tavoitteena on määrittää päätöksessä N:o 1692/96/EY säädettyjen periaatteiden mukainen verkko.

- 6) Barcelonassa vuonna 2002 kokoontunut Eurooppa-neuvosto painotti pyrkimystä liikenteen pullonkaulojen poistamiseen muun muassa sellaisilla alueilla kuin Alpit ja Pyreneet sekä Itämeri.
- 7) Brysselissä joulukuussa 2003 kokoontunut Eurooppa-neuvosto painotti sitä, että suuntaviivoissa yksilöidyillä ensisijaisilla hankkeilla on ratkaiseva merkitys parannettaessa sisämarkkinoiden koheesiota erityisesti tulevaa unionin laajentumista ajatellen ja ottaen huomioon tarpeen poistaa pullonkaulat ja/tai täydentää puuttuvia yhteyksiä, jotka haittaavat tavaroiden liikkuvuutta (kautakuljetusta) luonnonesteiden tai muiden esteiden tai rajojen yli.
- 8) Kreetalla vuonna 1994 järjestetyssä toisessa yleiseurooppalaisessa liikennekonferenssissa ja Helsingissä vuonna 1997 pidetyssä kolmannessa yleiseurooppalaisessa liikennekonferenssissa yksilöitiin kymmenen yleiseurooppalaista liikennekäytävää ja neljä yleiseurooppalaista aluetta Euroopan yhteisön ja asianomaisten kolmansien maiden ensisijaisiksi yhteistyöaloiksi.
- 9) Euroopan laajuista liikenneverkkoa käsittelevä korkean tason työryhmä, jäljempänä 'korkean tason työryhmä' yksilöi 30 päivänä kesäkuuta 2003 komissiolle antamassaan kertomuksessa rajoitetun määrän ensisijaisia hankkeita käyttämällä menetelmää, jonka mukaisiin arviointiperusteisiin kuuluvat muun muassa hankkeiden potentiaalinen taloudellinen kannattavuus, asianomaisten jäsenvaltioiden sitoutuminen noudattamaan edeltä sovittua aikataulua hankkeiden ohjelmoinnissa, sekä hankkeiden vaikutus tavaroiden ja henkilöiden liikkuvuuteen jäsenvaltioiden välillä, koheesioon ja kestäväan kehitykseen. Kertomukseen sisältyy myös unioniin 1 päivänä toukokuuta 2004 liittyvissä uusissa jäsenvaltioissa sijaitsevia hankkeita. Tällaisen yhteistyön tulokset olisi otettava huomioon.
- 10) Ympäristönsuojelua koskevat vaatimukset olisi perustamissopimuksen 6 artiklan mukaisesti sisällytettävä osaksi Euroopan laajuisia verkkoja koskevan politiikan määrittelyä ja toteuttamista. Tämä edellyttää ensisijaisesti ympäristölle vähemmän haitallisten liikennemuotojen, erityisesti rautatieliikenteen, lyhyen matkan merenkulun ja sisävesiliikenteen infrastruktuurin edistämistä.
- 11) On tärkeää saavuttaa keskeinen tavoite, joka on eriyttää liikenteen kasvun kielteisten vaikutusten eriyttäminen bruttokansantuotteen kasvusta, kuten komissio on kestävää kehitystä koskevasta Euroopan unionin strategiasta antamassaan tiedonannossa esittänyt.
- 12) Tiettyjen suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista 27 päivänä kesäkuuta 2001 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/42/EY⁽¹⁾ mukainen ympäristöarviointi suoritetaan tulevaisuudessa kaikkien niiden suunnitelmien ja ohjelmien osalta, jotka johtavat yhteistä etua koskeviin hankkeisiin. Liikenteen infrastruktuurin rahoituksessa olisi edellytettävä myös yhteisön ympäristölainsäädännön säännösten, erityisesti tiettyjen julkisten ja yksityisten hankkeiden ympäristövaikutusten arvioinnista 27 päivänä kesäkuuta 1985 annetun neuvoston direktiivin 85/337/ETY⁽²⁾, luonnonvaraisten lintujen suojelusta 2 päivänä huhtikuuta 1979 annetun neuvoston direktiivin 79/409/ETY⁽³⁾ sekä luontotyyppien sekä luonnonvaraisen eläimistön ja kasviston suojelusta 21 päivänä toukokuuta 1992 annetun neuvoston direktiivin 92/43/ETY⁽⁴⁾, noudattamista.
- 13) Eurooppalaista liikennepolitiikkaa koskevassa komission valkoisessa kirjassa suositetaan yhdenmukaistamista, jossa yhdistyvät muun muassa toimenpiteet rautateiden elvyttämiseksi erityisesti tavaraliikenteen osalta, sisävesiliikenteen ja lyhyen matkan merenkulun edistämiseksi, suurnopeusjuna- ja lentoliikenteen keskinäisen täydentävyyden parantamiseksi ja yhteentoimivien älykkäiden liikennejärjestelmien kehittämiseksi, jotta verkon tehokkuus ja turvallisuus paransivat.
- 14) Yhteisen liikennepolitiikan tehokkuus riippuu muun muassa niiden toimenpiteiden keskinäisestä johdonmukaisuudesta, joita toteutetaan rautateiden elvyttämiseksi ja rautatieinfrastruktuurin kehittämiseksi. Yhteisön rautateiden kehittämisestä annetun neuvoston direktiivin 91/440/ETY muuttamisesta 26 päivänä helmikuuta 2001 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2001/12/EY⁽⁵⁾ säädetään kansainvälisille tavaraliikennepalveluille vuoden 2003 jälkeen avoimesta Euroopan laajuisesta rautateiden tavaraliikenneverkosta. Euroopan laajuisen rautateiden tavaraliikenneverkon reitit olisi katsottava osaksi päätöksessä N:o 1692/96/EY annetuissa suuntaviivoissa määriteltyä rautatieverkkoa, jotta ne hyötyisivät investoinneista ja niille siirtyisi liikennettä maanteiltä.
- 15) Henkilöiden ja tavaroiden kestävä liikkuvuuden takaimista koskevan yleisen tavoitteen puitteissa olisi otettava käyttöön mekanismit, joilla tuetaan jäsenvaltioiden välisten merten moottoreiden kehittämistä, minkä tarkoituksena on vähentää maanteiden ruuhkautumista ja/tai parantaa syrjäisten ja saarialueiden ja -valtioiden yhteyksiä. Tällaisten mekanismien käyttöönoton ja esimerkiksi niihin liittyvien tarjousmenettelyjen olisi oltava avoimia ja tarvesuuntautuneita, eivätkä ne saisi millään tavalla rajoittaa yhteisön kilpailusääntöjen eivätkä julkisia hankintoja koskevien sääntöjen soveltamista.

⁽¹⁾ EYVL L 197, 21.7.2001, s. 30.

⁽²⁾ EYVL L 175, 5.7.1985, s. 40, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2003/35/EY (EUVL L 156, 25.6.2003, s. 17).

⁽³⁾ EYVL L 103, 25.4.1979, s. 1, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna neuvoston asetuksella (EY) N:o 807/2003 (EUVL L 122, 16.5.2003, s. 36).

⁽⁴⁾ EYVL L 206, 22.7.1992, s. 7, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 1882/2003 (EUVL L 284, 31.10.2003, s. 1).

⁽⁵⁾ EYVL L 75, 15.3.2001, s. 1.

- 16) Merten moottoriteiden kehittämiselle annettava tuki olisi nähtävä sitä yhteisön tukea täydentävänä, jota annetaan lähimerenkulun kehittämisen kannustimena yhteisön rahoitustuen myöntämisestä tavarankuljetusjärjestelmän ympäristönsuojelun tason parantamiseksi (Marco Polo -ohjelma) 22 päivänä heinäkuuta 2003 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 1382/2003⁽¹⁾ perustetun Marco Polo -ohjelman nojalla, ja sen olisi perustuttava samoihin perusteisiin. Näiden kahden välineen nojalla annettava yhteisön rahoitusapu ei kuitenkaan saisi kumuloitua.
- 17) On tarpeen nimetä ensisijaiset hankkeet Euroopan etua koskeviksi yhteisön rahoituksen keskittämiseksi näihin hankkeisiin ja jäsenvaltioiden välisen yhteensovittamisen edistämiseen tarkoitettujen mekanismien käyttöön ottamiseksi, jotta helpotetaan mainittujen hankkeiden toteuttamista halutun aikataulun mukaisesti.
- 18) Euroopan laajuisia verkkoja koskevan politiikan olisi perustamissopimuksen 154 artiklan mukaisesti myötävaikutettava taloudellisen ja sosiaalisen yhteenkuuluvuuden vahvistamiseen yhteisön alueella. Tämän tavoitteen saavuttamiseksi olisi parannettava mahdollisimman paljon Euroopan laajuisia liikenneverkkoja koskevien suuntaviivojen ja yhteisön tasolla käytettävissä olevien asianmukaisten rahoitusvälineiden ohjelmoinnin välistä johdonmukaisuutta.
- 19) Ensisijaisten hankkeiden jälkiarvioinnin olisi helpotettava suuntaviivoihin ja ensisijaisten hankkeiden luetteloon tulevaisuudessa tehtäviä tarkistuksia sekä autettava parantamaan jäsenvaltioiden käyttämiä ennakoarvointimenetelmiä.
- 20) Tilanne, jossa kussakin jäsenvaltiossa toteutetaan erikseen menettelyt hankkeen ympäristövaikutusten ja sosioekonomisten vaikutusten arvioimiseksi, voi osoittautua huonosti soveltuvaksi Euroopan etua koskevien hankkeiden ylikansalliseen luonteeseen. Asian korjaamiseksi olisi yhteisten arviointimenetelmien lisäksi kehitettävä kaikkia hankkeeseen liittyviä jäsenvaltioita koskevat yhteensovitettavat arviointimenettelyt sekä julkista kuulemista koskevat menettelyt tai ylikansalliset selvitysmenettelyt, joissa keskitytään sekä sosioekonomisiin että ympäristönäkökohtiin. Näitä menettelyjä olisi sovellettava siten, ettei niillä rajoiteta yhteisön ympäristönsuojelulainsäädännössä säädettyjen velvollisuuksien soveltamista.
- 21) Samalle välillä sijoittuvissa hankkeissa mukana olevien jäsenvaltioiden välisen yhteensovittamisen tehostaminen voi olla välttämätöntä investointien kannattavuuden parantamiseksi, niiden ajoituksen yhteensovittamisen helpottamiseksi sekä kokonaisrahoituksen hankkimiseksi.
- 22) Jäsenvaltioiden olisi määritettävä rajanylittävät osuudet päätöksen N:o 1692/96/EY 18 artiklan 2 kohdalla perustetun komitean määrittelemien perusteiden nojalla. Olemassa olevat viittaukset mainitun päätöksen liitteen III mukaisten ensisijaisten hankkeiden rajanylittäviin osuuksiin eivät saisi vaikuttaa näiden perusteiden mukaiseen rajanylittävän osuuden määrittelyyn.
- 23) Komissio on tehnyt arvioinnin korkean tason työryhmän suositusten vaikutuksista. 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 jäsenvaltioiden ja uusien jäsenvaltioiden yhteyksien parantumisena sekä yleisenä hyvinvointina.
- 24) Euroopan laajuisiin liikenneverkkoihin tarkoitettuja määrärahoja on huomattavasti lisättävä, jotta voidaan saavuttaa Euroopan laajuisia liikenneverkkoja koskevat tavoitteet ja vastata laajentumisen asettamiin liikennepoliittisiin haasteisiin.
- 25) Komissio voi päättää ehdottaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle, että on tarpeen edistää muita kuin päätöksen N:o 1692/96/EY liitteen III mukaisia hankkeita pyrittäessä vauhdittamaan kasvua, parantamaan laajentuneen Euroopan yhdentymistä, tehostamaan eurooppalaisten yritysten tuottavuutta ja kilpailukykyä maailmanlaajuisilla markkinoilla sekä edistämään taloudellisen, sosiaalisen ja alueellisen yhteenkuuluvuuden sekä liikennemuotojen yhteiskäytön tavoitetta. Näille hankkeille olisi annettava asianmukainen etusija yhteisön rahoitusvälineiden puitteissa.
- 26) Päätös N:o 1692/96/EY olisi näin ollen muutettava tämän mukaisesti,

OVAT TEHNEET TÄMÄN 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 maantieverkoista, rautatieverkoista, sisävesiväyläverkoista, merten moottoriteistä, meri- ja sisävesisatamista, lentoasemista ja muista liikennemuotokohtaisten verkkojen liittymäkohdista."

⁽¹⁾ EUVL L 196, 2.8.2003, s. 1.

3) Korvataan 5 artikla seuraavasti:

"5 artikla

Painopisteet

Edellä 2 artiklassa vahvistetut tavoitteet ja 4 artiklassa esitetyt toiminnan päälinjat huomioon ottaen toiminnan painopisteet ovat:

- a) sellaisten pää- ja liityntäyhteyksien luominen ja kehittäminen, joiden avulla voidaan poistaa liikenteen pullonkauloja, saada valmiiksi puuttuvia osuuksia ja täydentää pääliikenneväyliä, erityisesti niiden rajanylittäviä osia, ylittää luonnonesteitä ja parantaa pääliikenneväylien yhteentoimivuutta;
- b) sellaisten infrastruktuurien luominen ja kehittäminen, joilla edistetään kansallisten verkkojen yhteenliittävyyttä, jotta voidaan helpottaa saarien tai niitä vastaavien alueiden sekä sisämaan liikenteellisesti eristyksissä olevien alueiden ja syrjäseutualueiden liittämistä yhteisön keskusalueisiin, erityisesti jotta näiden alueiden korkeita kuljetuskustannuksia voidaan alentaa;
- c) tarvittavat toimenpiteet yhteentoimivan rautatieverkon vähittäiseksi saavuttamiseksi, mihin sisältyvät myös tavaraliikenteeseen soveltuvat reitit silloin, kun ne ovat toteutettavissa;
- d) tarvittavat toimenpiteet pitkän ja lyhyen matkan merenkulun sekä sisävesiliikenteen edistämiseksi;
- e) tarvittavat toimenpiteet rautatie- ja lentoliikenteen yhdistämiseksi, erityisesti järjestämällä tarvittaessa rautatieyhteydet lentoasemille, sekä tarvittavat infrastruktuurit ja laitteistot;
- f) nykyisen ja uuden infrastruktuurin kapasiteetin ja tehokkuuden optimointi, liikennemuotojen yhteiskäytön edistäminen sekä verkon turvallisuuden ja luotettavuuden parantaminen siten, että rakennetaan ja kehitetään intermodaaliterminaaleja ja pääsy-yhteyksiä niihin ja/tai hyödynnetään älykkäitä järjestelmiä;
- g) turvallisuus- ja ympäristönäkökohtien sisällyttäminen Euroopan laajuisen liikenneverkon suunnitteluun ja toteuttamiseen;
- h) henkilöiden ja tavaroiden kestävän liikkuvuuden kehittäminen kestävästä kehitystä koskevien Euroopan unionin tavoitteiden mukaisesti."

4) Korvataan 8 artikla seuraavasti:

"8 artikla

Ympäristönsuojelu

1. Hankkeita suunniteltaessa ja toteutettaessa jäsenvaltioiden on otettava huomioon ympäristönsuojelu huomioon siten, että ne suorittavat yhteistä etua koskeville toteutettaviksi aiotuille hankkeille neuvoston direktiivin 85/337/ETY mukaisesti toteutettavia ympäristövaikutusten arviointoja sekä soveltamalla luonnonvaraisten lintujen suojelusta 2 päivänä huhtikuuta 1979 annettua neuvoston direktiiviä 79/409/ETY (*) ja direktiiviä 92/43/ETY.

Jäsenvaltioiden on 21 päivästä heinäkuuta 2004 alkaen tehtävä tällaisiin hankkeisiin johtavista suunnitelmista ja ohjelmista, erityisesti jos ne koskevat uusia väyliä tai solmukohtien infrastruktuurin muuta merkittävää kehittämistä, ympäristövaikutusten arvioinnit tiettyjen suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista 27 päivänä kesäkuuta 2001 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/42/EY (**) mukaisesti. Jäsenvaltioiden on mainitun direktiivin 8 artiklan mukaisesti otettava ympäristöarvioinnin tulokset huomioon kyseisiä suunnitelmia ja ohjelmia valmisteltaessa.

2. Komissio kehittää 21 päivään heinäkuuta 2004 mennessä yhteisymmärryksessä jäsenvaltioiden kanssa sopivia menetelmiä strategisen ympäristöarvioinnin toteuttamiseksi tavoitteenaan varmistaa muun muassa asianmukainen yhteensovittaminen, päällekkäisyyksien välttäminen sekä rajanylittäviä hankkeita ja liikennekäytäviä koskevien suunnitteluprosessien yksinkertaistaminen ja nopeuttaminen.

Komission on tarvittaessa otettava tämän työskentelyn ja jäsenvaltioiden direktiivin 2001/42/EY mukaisesti suoritettaman, erityisiä TEN-hankkeita koskevan ympäristöarvioinnin tulokset huomioon tämän päätöksen 18 artiklan 3 kohdan mukaisesti suuntaviivojen toteuttamisesta antamassaan kertomuksessa ja siihen mahdollisesti liittämässään lainsäädäntöehdotuksissa suuntaviivojen muuttamiseksi.

(*) EYVL L 103, 25.4.1979, s. 1, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna neuvoston asetuksella (EY) N:o 807/2003 (EUVL L 122, 16.5.2003, s. 36).

(**) EYVL L 197, 21.7.2001, s. 30."

5) Korvataan 9 artiklan 3 kohta seuraavasti:

"3. Verkko sisältää myös liikenteenhallintaan, liikennetiedotukseen, onnettomuuksien ja hätätapausten käsitteilyyn ja sähköiseen maksujen perimiseen tarkoitettun infrastruktuurin, joka perustuu Euroopan, kansallisen ja alueellisen tason liikenteenhallintajärjestelmien sekä matka- ja liikennetietoa ja lisäarvopalveluita tuottavien palveluntarjoajien aktiiviseen yhteistyöhön. Tällaisella yhteistyöllä varmistetaan niiden sovellusten keskinäinen täydentävyys, joiden kehittämistä edistetään Euroopan laajuisia televiestintäverkkoja koskevan ohjelman mukaisesti."

6) Korvataan 10 artikla seuraavasti:

"10 artikla

Ominaispiirteet

1. Rautatieverkko muodostuu suurnopeusradoista ja tavanomaisista radoista.

2. Nykyistä tai uutta tekniikkaa käyttävä suurnopeusverkko muodostuu:

- a) erityisesti suurnopeuksia varten rakennetuista, yleensä 250 kilometrin tai sitä suurempia tuntinopeuksia varten varustetuista radoista;

b) erityisesti suurnopeuksia varten parannetuista, noin 200 kilometrin tuntinopeuksia varten varustetuista radoista;

c) erityisesti suurnopeuksia varten parannetuista radoista tai radoista, jotka on erityisesti rakennettu suurnopeuksia varten, jotka on liitetty suurnopeusverkkoon ja joilla korkeuserojen, ympäristötekijöiden, pinnanmuodostuksen tai kaupunkisuunnittelua koskevien rajoitteiden vuoksi on erityispiirteitä ja joilla nopeus on siksi sovitettava tilanteen mukaan.

Suurnopeusverkko käsittää liitteessä I esitetyt radat. Nykyistä tekniikkaa käyttäviin suurnopeusratoihin sovellettavat olennaiset vaatimukset ja yhteentoimivuuden tekniset eritelmät määritellään Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta 23 päivänä heinäkuuta 1996 annetun neuvoston direktiivin 96/48/EY (*) mukaisesti. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle kustakin suurnopeusradasta ja sen teknisistä ominaisuuksista ennen kuin se otetaan käyttöön.

3. Tavanomainen rautatieverkko muodostuu tavanomaiseen rautateiden matkustaja- ja tavaraliikenteeseen tarkoitettuista radoista, joihin kuuluvat myös 14 artiklassa tarkoitettuna eurooppalaisen yhdistettyjen kuljetusten verkon rataosuudet, yhteistä etua koskevien meri- ja sisävesisatamien yhteysradat ja kaikkien operaattorien käytettävissä olevat rahtiterminaalit. Tavanomaiseen rautatieverkkoon sovellettavat olennaiset vaatimukset ja yhteentoimivuuden tekniset eritelmät määritellään Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta 19 päivänä maaliskuuta 2001 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/16/EY (**) mukaisesti.

4. Rautatieverkko sisältää infrastruktuurin ja laitteistot, joiden avulla voidaan yhdistää rautatie-, maantie- sekä tarvittaessa meriliikennepalvelut ja lentoliikennepalvelut. Erityistä huomiota on tältä osin kiinnitettävä alueellisten lentoasemien liittämiseen verkkoon.

5. Rautatieverkon on täytettävä ainakin yksi seuraavista tehtävistä:

a) verkolla on tärkeä merkitys pitkän matkan henkilöliikenteessä;

b) verkosta on tarvittaessa yhteydet lentoasemille;

c) verkko mahdollistaa yhteydet alueellisiin ja paikallisiin rautatieverkkoihin;

d) verkko helpottaa tavaraliikennettä siten, että siinä yksilöidään ja kehitetään tavaraliikenteelle tarkoitettuja valtareittejä tai reittejä, joilla tavarajunilla on etusija;

e) verkolla on tärkeä merkitys yhdistetyissä kuljetuksissa;

f) verkosta on yhteistä etua koskevien satamien kautta yhteydet lyhyen matkan meriliikenneväyliin ja sisävesiliikenneväyliin.

6. Jatkuvuutensa ja yhteentoimivuutensa asteittaisen toteuttamisen ansiosta rautatieverkko tarjoaa käyttäjille korkean laatu- ja turvallisuustason, joka toteutetaan etenkin teknisen yhdenmukaistamisen sekä Euroopan rautatieverkolle suositellun yhdenmukaistetun ERTMS-ohjaus- ja valvontajärjestelmän avulla. Komissio laatii tätä tarkoitusta varten käyttöönottosuunnitelman jäsenvaltioiden kanssa neuvotellen ja sovittaa sen yhteen kansallisten suunnitelmien kanssa.

(*) EYVL L 235, 17.9.1996, s. 6, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 1882/2003 (EUVL L 284, 31.10.2003, s. 1).

(**) EYVL L 110, 20.4.2001, s. 1."

7) Muutetaan 11 artikla seuraavasti:

a) Lisätään kohta seuraavasti:

"3b. Liitteessä I esitetään verkon sisävesisatamat, jotka on varustettu intermodaaliliikenteen uudelleenlastauksessa tarvittavilla laitteistoilla tai joiden kautta kulkee vuosittain tavaraliikennettä vähintään 500 000 tonnia."

b) Korvataan 4 kohta seuraavasti:

"4. Verkkoon kuuluu myös liikenteenohjauksen infrastruktuuri. Tämä edellyttää erityisesti yhteentoimivan ja älykkään liikenteen ja kuljetusten tietojärjestelmän (River Information Services, RIS) perustamista sisävesiliikenneverkon nykyisen kapasiteetin ja turvallisuuden optimoimiseksi sekä yhteentoimivuuden parantamiseksi muiden liikennemuotojen kanssa."

8) Lisätään artikla seuraavasti:

"12 a artikla

Merten moottoritiet

1. Euroopan laajuisella merten moottoritieverkolla pyritään keskittämään tavaravirtoja merikuljetuslogistiikkaan perustuville reiteille siten, että parannetaan nykyisiä tai luodaan uusia elinkelpoisia, säännöllisesti ja tiheästi liikennöityjä meriyhteyksiä jäsenvaltioiden väliseen tavaraliikenteeseen maanteiden ruuhkautumisen vähentämiseksi ja/tai syrjäisten ja saarialueiden sekä -valtioiden yhteyksien parantamiseksi. Tavara- ja henkilöliikenteen yhdistettyjä kuljetuksia ei olisi jätettävä merten moottoritien ulkopuolelle silloin, kun tavaraliikenne on niissä hallitseva osa.

2. Euroopan laajuinen merten moottoritieverkko koostuu vähintään kahteen eri satamaan kahdessa eri jäsenvaltiossa liittyvästä laitteistosta ja infrastruktuurista. Laitteistoon ja infrastruktuuriin kuuluu — ainakin yhdessä jäsenvaltiossa — muun muassa sellaisia tekijöitä kuin satalaitteet, sähköiset logistiikan hallintajärjestelmät, turvallisuus ja turvatoimet, hallinnolliset ja tullimenettelyt sekä infrastruktuuri, jolla taataan suora yhteys maalle ja merelle sekä mahdollisuus ympärivuotiseen merenkulkuun, erityisesti ruoppauslaitteiston käyttö ja jäänmurtajien avulla saavutettava talvimerenkulun mahdollisuus.

3. Liitteessä I määritelty vesiväylät ja kanavat, jotka yhdistävät kaksi eurooppalaista merten moottoritietä tai niiden kaksi osuutta ja jotka edistävät merkittävästi merireittien lyhentämistä, tehokkuuden lisäämistä ja laivausajoissa säästämistä, muodostavat osan Euroopan laajuudesta merten moottoritieverkosta.

4. Euroopan laajuisten merten moottoritieverkon yhteistä etua koskevien hankkeiden on oltava vähintään kahden jäsenvaltion esittämiä, ja niiden on oltava todellisiin tarpeisiin suunnattuja. Julkinen ja yksityinen sektori osallistuvat yleensä yhdessä ehdotettuihin hankkeisiin siten, että ennen kuin kansallisista talousarvioista myönnettäviä tukia voidaan täydentää tarvittaessa yhteisön tuilla, on toteutettava kilpailumenettely jollain seuraavista tavoista:

a) asianomaisten jäsenvaltioiden yhdessä järjestämällä julkisella ehdotuspyynnöllä, jonka tarkoituksena on uusien yhteyksien perustaminen 12 artiklan 2 kohdassa määritellystä A-luokan satamasta, jonka jäsenvaltiot valitsevat etukäteen kullakin liitteen III mukaisessa hankkeessa nro 21 tarkoitetulta merialueelta;

b) jos satamien sijainti on samanarvoinen, asianomaisten jäsenvaltioiden yhdessä järjestämällä ehdotuspyynnöllä, joka suunnataan yhteenliittymille, joihin kuuluu samanaikaisesti ainakin merenkulkualan yrityksiä ja jollain liitteen III mukaisessa hankkeessa nro 21 tarkoitetuilla merialueilla sijaitsevia satamia.

5. Euroopan laajuiseen merten moottoritieverkkoon kuuluvat yhteistä etua koskevat hankkeet:

— keskittyvät merten moottoritieverkon muodostavaan laitteistoon ja infrastruktuuriin;

— voivat sisältää käynnistämistukea, jos tämän artiklan 4 kohdassa tarkoitetun kilpailumenettelyn tuloksena katsotaan julkisen tuen olevan tarpeen hankkeen taloudellisen toteutettavuuden mahdollistamiseksi, sanotun kuitenkin rajoittamatta perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan soveltamista. Käynnistämistukea myönnetään enintään kahdeksi vuodeksi ja ainoastaan asianmukaisesti perusteltuihin pääomakustannuksiin. Tuki ei voi olla suurempi kuin vähimmäismäärä, joka katso-

taan tarpeelliseksi kyseisten yhteyksien käynnistämiseksi. Tuki ei asianomaisilla markkinoilla saa johtaa yhteistä etua vahingoittavaan kilpailun vääristymiseen;

— voivat käsittää myös toimintoja, jotka tuottavat laajempia etuja ja jotka eivät liity tiettyyn satamaan, kuten jäänmurtamis- ja ruoppaus toimintoihin liittyvien laitteistojen saatavuus sekä tietojärjestelmät, joihin kuuluvat myös liikenteen hallinta- ja sähköiset ilmoitusjärjestelmät.

6. Komissio toimittaa kolmen vuoden kuluessa 18 artiklassa tarkoitetulle komitealle alustavan luettelon yhteistä etua koskevista erityishankkeista, joilla merten moottoritien käsite toteutetaan konkreettisesti. Luettelo annetaan tiedoksi myös Euroopan parlamentille.

7. Euroopan laajuiseen merten moottoritieverkkoon kuuluvat yhteistä etua koskevat hankkeet on esitettävä komission hyväksyttäväksi.”

9) Lisätään 13 artiklaan kohta seuraavasti:

”3. Kansainväliset ja yhteisön yhteyslentoasemat liitetään tarvittaessa asteittain rataverkon suurnopeuksiin ratoihiin. Verkko sisältää infrastruktuurin ja laitteistot, jotka tarvitaan lento- ja rautatieliikennepalvelujen sekä tarvittaessa merikuljetuspalvelujen yhdistämisessä.”

10) Lisätään jakso seuraavasti:

”10 a JAKSO

JÄSENVALTIOIDEN VÄLINEN YHTEENSOVITTAMINEN

17 a artikla

Eurooppalainen koordinaattori

1. Jotta helpotettaisiin tiettyjen 19 a artiklassa tarkoitettujen Euroopan etua koskeviksi nimettyjen hankkeiden, erityisesti rajanylittävien hankkeiden tai rajanylittävien hankeosuuksien toteuttamista yhteensovitusti, komissio voi yhteisymmärryksessä asianomaisten jäsenvaltioiden kanssa ja Euroopan parlamenttia kuultuaan nimetä eurooppalaisen koordinaattorin. Eurooppalainen koordinaattori toimii komission nimissä ja lukuun. Eurooppalaisen koordinaattorin tehtävä koskee tavallisesti yhtä hanketta, erityisesti rajanylittävää hanketta, mutta voi tarvittaessa ulottua koskemaan koko pääreitillä. Eurooppalaisen koordinaattorin on laadittava yhdessä asianomaisten jäsenvaltioiden kanssa toimintaansa koskeva työsuunnitelma.

2. Eurooppalaisen koordinaattorin valinnan on perustuttava erityisesti hänen kokemukseensa yhteisön toimielimistä ja hänen tietämyksensä suurten hankkeiden rahoituksen sekä sosioekonomiseen ja ympäristövaikutusten arviointiin liittyvistä kysymyksistä.

3. Komission päätöksessä eurooppalaisen koordinaattorin nimeämisestä määrätään, miten hänen on hoidettava 5 kohdassa tarkoitetut tehtävänsä.

4. Asianomaisten jäsenvaltioiden on toimittava yhteistyössä eurooppalaisen koordinaattorin kanssa ja toimitettava hänelle 5 kohdassa tarkoitettujen tehtävien hoitamiseen tarvittavat tiedot.

5. Eurooppalainen koordinaattori:

a) edistää yhteistyössä asianomaisten jäsenvaltioiden kanssa yhteisten hankearviointimenetelmien käyttöä ja neuvoo tarvittaessa hankkeita johtavia tahoja kokonaisrahoituksen hankkimisessa;

b) laatii vuosittain Euroopan parlamentille, komissiolle ja asianomaisille jäsenvaltioille kertomuksen tehtäviinsä kuuluvien hankkeiden edistymisestä, lainsäädännöllisistä muutoksista tai muista seikoista, jotka voivat vaikuttaa hankkeisiin, sekä mahdollisista vaikeuksista ja esteistä, jotka voivat merkittävästi viivästyttää hankkeita liitteessä III esitetyistä päivämääristä;

c) kuulee yhdessä asianomaisten jäsenvaltioiden kanssa alueellisia ja paikallisia viranomaisia, operaattoreita, liikenneverkon käyttäjiä, alue- ja paikallisviranomaisia sekä kansalaisyhteiskunnan edustajia, jotta saataisiin kattavampaa tietoa liikennepalvelujen tarpeesta, investointirahoituksen mahdollisuuksista sekä siitä, minkä tyyppisiä liikennepalveluja on tarjottava, jotta helpotettaisiin tällaisen rahoituksen saamista.

6. Komissio voi pyytää eurooppalaiselta koordinaattorilta lausunnon tutkittaessa koordinaattorin tehtäviin kuuluvia hankkeita tai hankeryhmiä koskevia yhteisölle esitettyjä rahoituspyyntöjä, sanotun kuitenkin rajoittamatta yhteisön ja kansallisessa lainsäädännössä säädettyjen menettelyjen soveltamista.”

11) Muutetaan 18 artikla seuraavasti:

a) Korvataan otsikko seuraavasti:

”Suuntaviivojen seuranta- ja tietojenvaihtokomitea”.

b) Korvataan 1 kohta seuraavasti:

”1. Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle yhteenvedot kansallisista suunnitelmista ja ohjelmista, joita ne laativat Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi, erityisesti 19 a artiklassa tarkoitettujen Euroopan etua koskeviksi nimettyjen hankkeiden osalta. Kun kansalliset suunnitelmat ja ohjelmat on hyväksytty, jäsenvaltioiden on lähetettävä ne komissiolle tiedoksi.”

c) Korvataan 3 kohta seuraavasti:

”3. Komissio antaa joka toinen vuosi Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaaliskomitealle sekä alueiden komitealle kertomuksen tämän päätöksen mukaisten suuntaviivojen toteuttamisesta.

Edellä 2 kohdan nojalla perustettu komitea avustaa komissiota kertomuksen laatimisessa. Kertomukseen liitetään tarpeen mukaan lainsäädäntöehdotuksia suuntaviivojen muuttamiseksi. Näihin lainsäädäntöehdotuksiin voidaan, jos se on tarpeen, sisällyttää ehdotuksia liitteessä III lueteltujen ensisijaisien hankkeiden luetteloon tehtäviksi muutoksiksi tai sellaisten hankkeiden lisäämiseksi luetteloon, jotka ovat 19 artiklan 1 kohdan mukaisia. Tarkistuksessa otetaan erityisesti huomioon hankkeet, jotka edistävät Euroopan unionin alueellista koheesiota 19 artiklan 1 kohdan e alakohdan mukaisesti.”

12) 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, jotka ovat rajanylittäviä, joilla ylitetään luononesteitä tai joilla on rajanylittävä osuus;

b) ne ovat laajuudeltaan sellaiset, että pitkän aikavälin Euroopan tason suunnittelu tuottaa merkittävää lisäarvoa;

c) niiden osoitetaan tarjoavan koko hankkeen tasolla mahdollisia sosioekonomisia nettohyötyjä ja muita sosioekonomisia etuja;

d) ne parantavat merkittävästi tavaroiden ja henkilöiden liikkuvuutta jäsenvaltioiden välillä ja edistävät siten kansallisten verkkojen yhteentoimivuutta;

e) ne parantavat Euroopan unionin alueellista koheesiota liittämällä verkkoihin uusien jäsenvaltioiden verkot ja parantamalla syrjäisten ja saarialueiden yhteyksiä;

f) ne tukevat liikenteen kestävästä kehitystä parantamalla turvallisuutta ja vähentämällä liikenteen ympäristöhaittoja erityisesti edistämällä liikenteen siirtymistä rautateille, intermodaaliliikenteeseen sekä sisävesi- ja meriliikenteeseen;

g) jäsenvaltiot, joita hanke koskee, osoittavat sitoutuvansa toteuttamaan selvitykset ja arviointimenettelyt ajoissa, jotta työt valmistuvat ennalta sovittuun ajankohtaan mennessä, kansallisten suunnitelmien tai kyseiseen hankkeeseen liittyvän muun vastaavan asiakirjan pohjalta.

2. Ensisijaiset hankkeet, joihin liittyvien töiden enimmäismäärä alkaa ennen vuotta 2010, niihin kuuluvat osuudet sekä 1 kohdan g alakohdassa tarkoitettujen töiden ennalta sovitut valmistusajankohdat on vahvistettu liitteessä III.

3. Komissio laatii vuoteen 2010 mennessä kertomuksen hankkeiden edistymisestä ja ehdottaa tarvittaessa liitteessä III esitettyjen ensisijaisten hankkeiden luettelon muuttamista 1 kohdan mukaisesti.”

13) Lisätään artikkelit seuraavasti:

”19 a artikla

Nimeäminen Euroopan etua koskeviksi hankkeiksi

1. Liitteessä III luetellut ensisijaiset hankkeet nimetään Euroopan etua koskeviksi hankkeiksi. Nimeäminen suoritetaan yksinomaan perustamissopimuksessa ja siihen perustuvissa säädöksissä määrättyä menettelyä noudattaen.

2. Rajoittamatta asiaankuuluvien yhteisön rahoitusvälineiden oikeusperustaa:

- a) kun jäsenvaltiot esittävät hankkeitaan rahoitettaviksi koheesiorahastosta asetuksen (EY) N:o 1164/94 (*) 10 artiklan mukaisesti, niiden on annettava asianmukainen etusija Euroopan etua koskeviksi nimetyille hankkeille;
- b) kun jäsenvaltiot esittävät hankkeitaan rahoitettaviksi Euroopan laajuisille verkoille osoitetuista määrärahoista asetuksen (EY) N:o 2236/95 (**) 9 ja 10 artiklan mukaisesti, niiden on annettava asianmukainen etusija Euroopan etua koskeviksi nimetyille hankkeille;
- c) komissio rohkaisee jäsenvaltioita rakennerahaston ohjelmatyötä suunnitellessaan kiinnittämään huomiota Euroopan etua koskeviksi hankkeiksi nimettyihin hankkeisiin, erityisesti tavoitteen 1 mukaisilla alueilla, ottaen huomioon yhteisön nykyisten tukikehysten nojalla tehdyt kansalliset liikennesuunnitelmat;
- d) komissio huolehtii siitä, että maiden, jotka voivat saada rahoitusta liittymistä edeltävästä rakennepolitiikan välineestä, on esittäessään hankkeitaan rahoitettaviksi tästä välineestä asetuksen (EY) N:o 1267/1999 (***) 2 ja 7 artiklan mukaisesti annettava asianmukainen etusija Euroopan etua koskeviksi nimetyille hankkeille.

3. Komissio antaa rahoitustarpeitaan ennakoidessaan asianmukaisen etusijan Euroopan etua koskeviksi nimetyille hankkeille.

4. Mikäli johonkin Euroopan etua koskevaksi nimettyyn hankkeeseen liittyvien töiden aloittaminen viivästyy merkittävästi vuoden 2010 määräajasta, komissio pyytää kyseisiä jäsenvaltioita ilmoittamaan viivästymisen syyt kolmen kuukauden kuluessa. Annetun vastauksen perusteella komissio kuulee kaikkia asianomaisia jäsenvaltioita ratkaistakseen viivästykseen johtaneen ongelman.

Komissio voi 18 artiklan 2 kohdalla perustettua komiteaa kuultuaan ja Euroopan etua koskevaksi nimetyn hankkeen täytäntöönpanon aktiivisen seurannan puitteissa sekä suhteellisuusperiaatetta noudattaen päättää asianomaisten toimenpiteiden toteuttamisesta. Asianomaisille jäsenval-

tioille on annettava mahdollisuus esittää huomioita mainituista toimenpiteistä ennen niiden toteuttamista.

Euroopan parlamentille ilmoitetaan toteutetuista toimenpiteistä välittömästi.

Komissio ottaa näitä toimenpiteitä toteuttaessaan asianmukaisesti huomioon kunkin asianomaisten jäsenvaltion vastuun viivästyksestä ja pidätty toimenpiteistä, jotka haittaisivat hankkeen toteuttamista jäsenvaltiossa, joka ei ole vastuussa viivästymisestä.

5. Jos jotakin Euroopan etua koskevaksi nimettyä hanketta ei ole merkittäviltä osin saatettu päätökseen kohtuullisen ajan kuluttua liitteessä III esitetystä oletetusta päätökseen saattamisen ajankohdasta ja jos kaikki asianomaiset jäsenvaltiot ovat vastuussa viivästyksestä, komissio tarkastelee hanketta 4 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen tarkoituksenaan poistaa 18 artiklan 3 kohdassa tarkoitettulla tarkistusmenettelyllä hankkeelta sen luokituksen Euroopan etua koskevaksi nimetyksi hankkeeksi. Komissio tarkastelee joka tapauksessa hanketta viidentoista vuoden kuluttua siitä, kun hanke on nimetty tämän päätöksen tarkoittamaksi Euroopan etua koskevaksi hankkeeksi.

6. Viisi vuotta Euroopan etua koskevaksi nimetyn hankkeen tai jonkin sen osuuden päätökseen saamisen jälkeen asianomaisten jäsenvaltioiden on arvioitava sen sosioekonomisia ja ympäristövaikutuksia, myös sen vaikutuksia jäsenvaltioiden kauppaan sekä henkilöiden ja tavaroiden vapaaseen liikkuvuuteen, alueiden väliseen koheesioon ja kestäväan kehitykseen. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava arvioinnin tulokset komissiolle.

7. Jos Euroopan etua koskeva hanke sisältää rajanylittävän osuuden, jota ei teknisesti ja rahoituksellisesti ole mahdollista jakaa, asianomaisten jäsenvaltioiden on sovitettava menettelynsä yhteen hankkeen sosioekonomisten vaikutusten arvioimiseksi ja pyrittävä kaikin käytettävissä olevin keinoin toteuttamaan ylikansallinen selvitys ennen rakennusluvan myöntämistä ja olemassa olevissa puitteissa pysyen.

8. Jäsenvaltiot sovittavat Euroopan etua koskevien hankkeiden muut osuudet yhteen tapauskohtaisesti joko kahden- tai monenvälisesti.

9. Yhteensovitettujen toimet tai 7 kohdassa tarkoitettujen ylikansalliset selvitykset eivät rajoita yhteisön ympäristönsuojelulainsäädännössä säädettyjen, muun muassa ympäristövaikutusten arviointia koskevien, velvollisuuksien soveltamista. Kyseisten jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle tällaisten yhteensovitettujen toimien tai ylikansallisten selvitysten aloittamisesta ja niiden tuloksista. Komissio sisällyttää nämä tiedot 18 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuun kertomukseen.

19 b artikla

Rajanylittävät osuudet

Tiettyjen ensisijaisten hankkeiden puitteissa määritetään kahden jäsenvaltion väliset rajanylittävät osuudet, merten moottoritiet mukaan luettuina, kyseisten jäsenvaltioiden toimesta 18 artiklan 2 kohdalla perustetun komitean määrittelyjen ja komissiolle tiedoksi ilmoitettujen perusteiden perusteella. Nämä ovat erityisesti osuuksia, joita ei teknisesti ja rahoituksellisesti ole mahdollista jakaa tai joihin asianomaiset jäsenvaltiot sitoutuvat yhteisesti ja perustavat tätä varten yhteisen rakenteen.

(*) Neuvoston asetus (EY) N:o 1164/94, annettu 16 päivänä toukokuuta 1994, koheesiorahastosta (EYVL L 130, 25.5.1994, s. 1), asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 1265/1999 (EYVL L 161, 26.6.1999, s. 62).

(**) Neuvoston asetus (EY) N:o 2236/95, annettu 18 päivänä syyskuuta 1995, Euroopan laajuisten verkkojen alaan liittyvän yhteisön rahoitustuen myöntämistä koskevista yleisistä säännöistä (EYVL L 228, 23.9.1995, s. 1), asetus sellaisena kuin se on muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 1655/1999 (EYVL L 197, 29.7.1999, s. 1).

(***) Neuvoston asetus (EY) N:o 1267/1999, annettu 21 päivänä kesäkuuta 1999, liittymistä edeltävästä rakennepolitiikan välineestä (EYVL L 161, 26.6.1999, s. 73), asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna neuvoston asetuksella (EY) N:o 2500/2001 (EYVL L 342, 27.12.2001, s. 1)."

14) Kumotaan 20 ja 21 artikla.

15) Muutetaan liitteet seuraavasti:

1. Korvataan liitteessä I olevat 2, 3, 4 ja 6 jakso sekä liitteenä olevat kartat tämän päätöksen liitteessä I osoitettuihin tavoin.
2. Liitteessä III:
 - a) korvataan sen otsikko seuraavasti "Ensisijaiset hankkeet, joita koskevat työt on määrä aloittaa ennen vuotta 2010";
 - b) korvataan sen sisältö tämän päätöksen liitteen II mukaisesti.

2 artikla

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

3 artikla

Tämä päätös on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty ...

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja

LIITE I

Muutetaan päätöksen N:o 1692/96/EY liite I seuraavasti:

1. Korvataan 2, 3 ja 4 jakso seuraavasti:

”2 jakso: Tieverkko

2.0 Eurooppa	2.8 Italia
2.1 Belgia	2.9 Luxemburg
2.2 Tanska	2.10 Alankomaat
2.3 Saksa	2.11 Itävalta
2.4 Kreikka	2.12 Portugali
2.5 Espanja	2.13 Suomi
2.6 Ranska	2.14 Ruotsi
2.7 Irlanti	2.15 Yhdistynyt kuningaskunta

3 jakso: Rautatieverkko

3.0 Eurooppa	3.8 Italia
3.1 Belgia	3.9 Luxemburg
3.2 Tanska	3.10 Alankomaat
3.3 Saksa	3.11 Itävalta
3.4 Kreikka	3.12 Portugali
3.5 Espanja	3.13 Suomi
3.6 Ranska	3.14 Ruotsi
3.7 Irlanti	3.15 Yhdistynyt kuningaskunta

4 jakso: Sisävesiliikenneverkko ja sisävesisatamat”

2. Korvataan 6 jakso seuraavasti:

”6 jakso: Lentoasemaverkko

6.0 Eurooppa	6.4 Ranska
6.1 Belgia/Tanska/Saksa/Luxemburg/Alankomaat/ Itävalta	6.5 Irlanti / Yhdistynyt kuningaskunta
6.2 Kreikka	6.6 Italia
6.3 Espanja/Portugali	6.7 Suomi/Ruotsi”

3. Korvataan seuraavilla kartoilla päätöksessä N:o 1692/96/EY olevat niitä vastaavat kartat.

2.0



2.1



2.2



2.3



2.4



2.5



2.6



2.7



02/2004

LEITSHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHEMA DU RÉSEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT (horizon 2020)

STRASSEN
ROADS
ROUTES

IRELAND



— Bestehend	- - - Geplant
Existing	Planned
Existant	Planifié

0 15 30 60 Kilometers



2.9

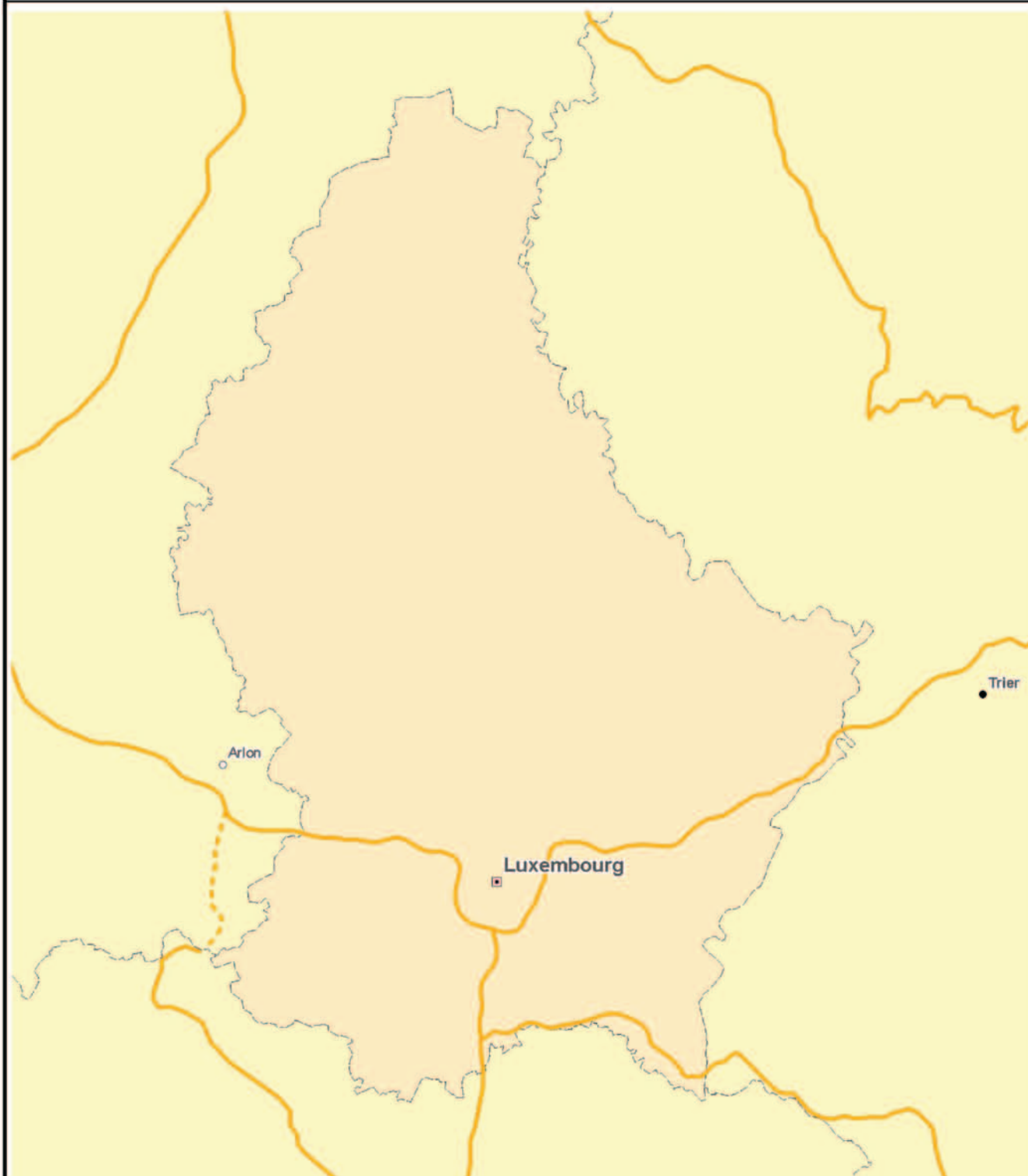


02/2004

LEITSCHAMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHEMA DU RÉSEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT (horizon 2020)

STRASSEN
ROADS
ROUTES

LUXEMBOURG (GRAND-DUCHÉ)



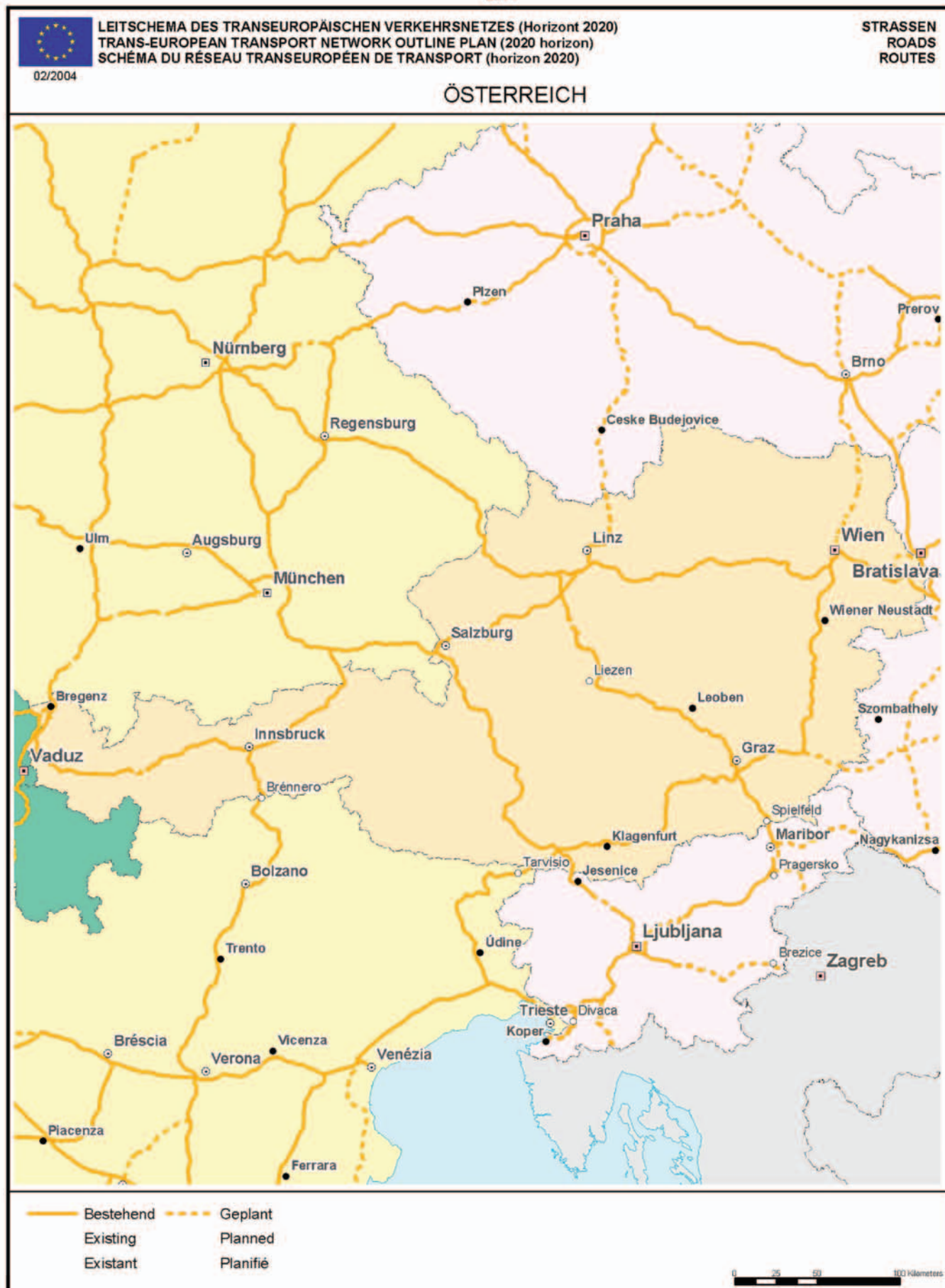
— Bestehend	- - - Geplant
Existing	Planned
Existant	Planifié

0 5 10 20 Kilometers

2.10



2.11



2.12



2.13

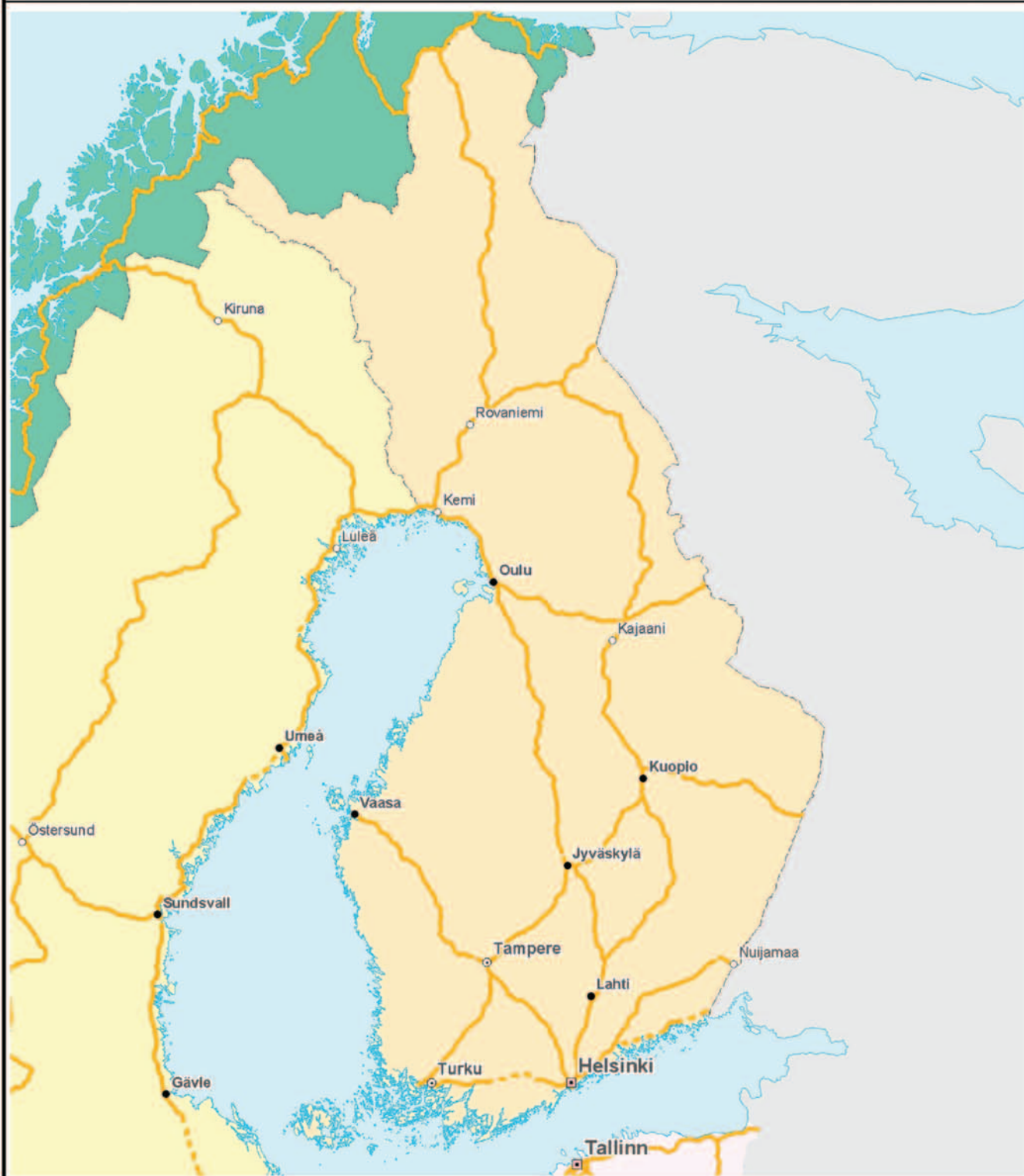


LEITSHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
 TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
 SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)

02/2004

STRASSEN
 ROADS
 ROUTES

SUOMI



— Bestehend	- - - Geplant
Existing	Planned
Existant	Planifié

0 50 100 200 Kilometers

2.14



LEITSHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
 TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
 SCHEMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)

02/2004

STRASSEN
 ROADS
 ROUTES

SVERIGE



— Bestehend	- - - Geplant
Existing	Planned
Existant	Planifié

0 50 100 150 Kilometers

2.15



LEITSHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
 TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
 SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)

02/2004

STRASSEN
 ROADS
 ROUTES

UNITED KINGDOM



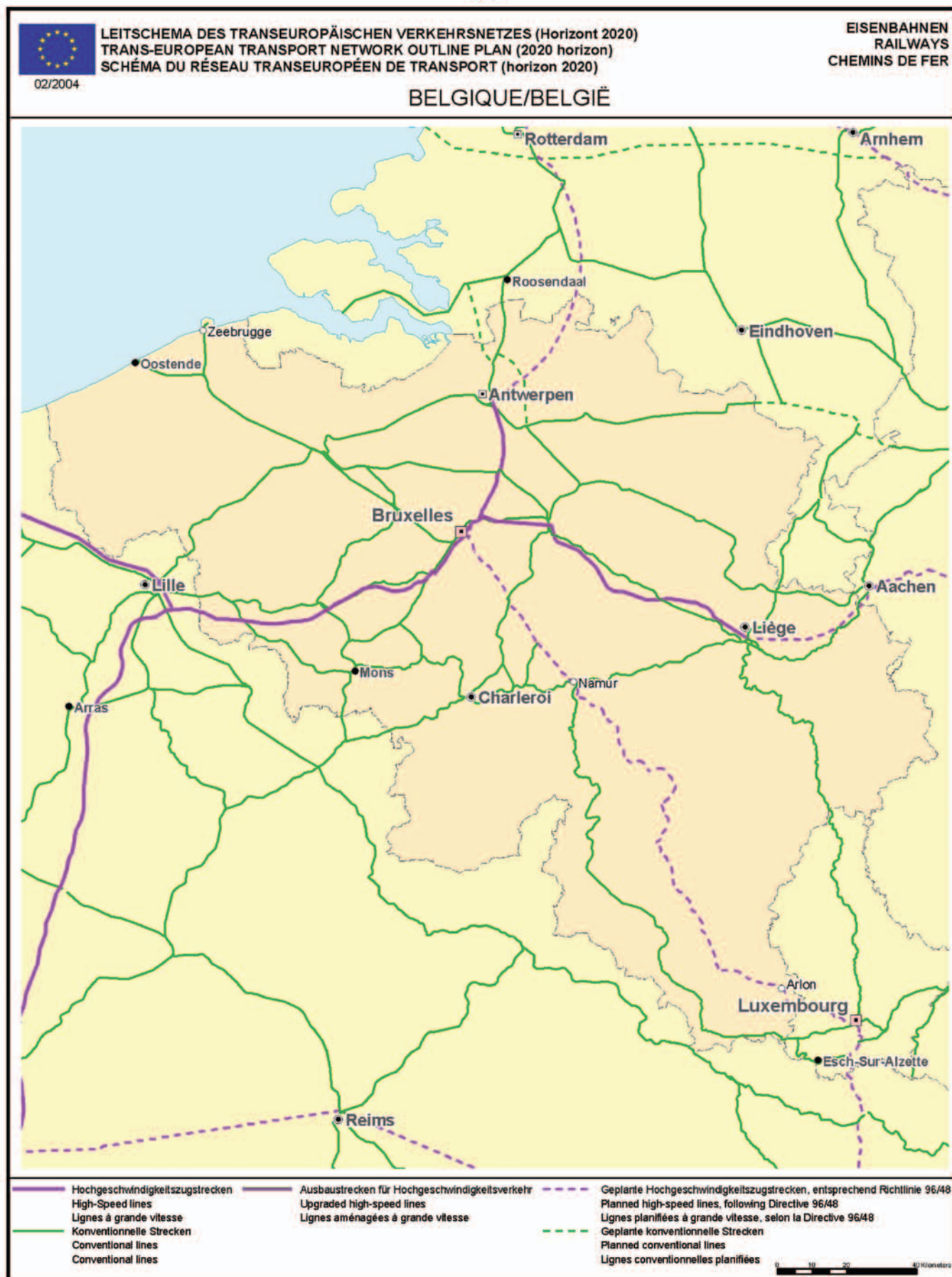
— Bestehend	- - - Geplant
Existing	Planned
Existant	Planifié

0 60 120 240 Kilometers

3.0



3-1



3-2



3-3



3-4



3-5



3-6



3-7



LEITSHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
 TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
 SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT (horizon 2020)

02/2004

EISENBAHNEN
 RAILWAYS
 CHEMINS DE FER

IRELAND



Hochgeschwindigkeitszugstrecken
 High-Speed lines
 Lignes à grande vitesse
 Konventionnelle Strecken
 Conventional lines
 Conventional lines

Ausbaustrecken für Hochgeschwindigkeitsverkehr
 Upgraded high-speed lines
 Lignes aménagées à grande vitesse

Geplante Hochgeschwindigkeitszugstrecken, entsprechend Richtlinie 96/48
 Planned high-speed lines, following Directive 96/48
 Lignes planifiées à grande vitesse, selon la Directive 96/48
 Geplante konventionnelle Strecken
 Planned conventional lines
 Lignes conventionnelles planifiées

0 15 30 60 Kilometers

3-8



3-9

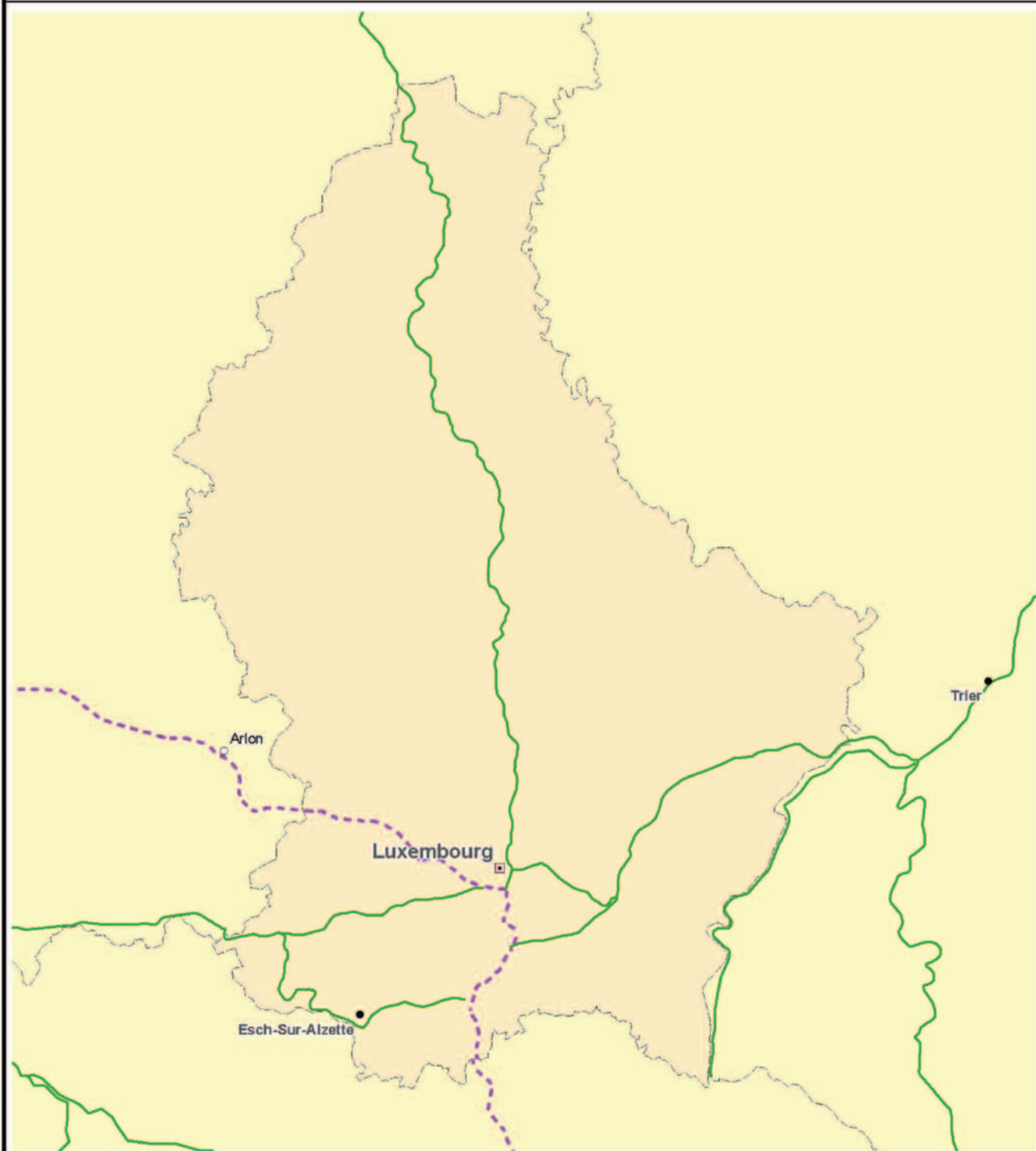


LEITSHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
 TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
 SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT (horizon 2020)

02/2004

EISENBAHNEN
 RAILWAYS
 CHEMINS DE FER

LUXEMBOURG (GRAND-DUCHÉ)



Hochgeschwindigkeitszugstrecken High-Speed lines Lignes à grande vitesse	Ausbaustrecken für Hochgeschwindigkeitsverkehr Upgraded high-speed lines Lignes aménagées à grande vitesse	Geplante Hochgeschwindigkeitszugstrecken, entsprechend Richtlinie 96/48 Planned high-speed lines, following Directive 96/48 Lignes planifiées à grande vitesse, selon la Directive 96/48
Konventionnelle Strecken Conventional lines Conventional lines	Geplante konventionnelle Strecken Planned conventional lines Lignes conventionnelles planifiées	

0 10 20 Kilometers

3-10



LEITSHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
 TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
 SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)

02/2004

EISENBAHNEN
 RAILWAYS
 CHEMINS DE FER

NEDERLAND



— Hochgeschwindigkeitszugstrecken	— Ausbaustrecken für Hochgeschwindigkeitsverkehr	--- Geplante Hochgeschwindigkeitszugstrecken, entsprechend Richtlinie 96/48
High-Speed lines	Upgraded high-speed lines	Planned high-speed lines, following Directive 96/48
Lignes à grande vitesse	Lignes aménagées à grande vitesse	Lignes planifiées à grande vitesse, selon la Directive 96/48
— Konventionelle Strecken		--- Geplante konventionelle Strecken
Conventional lines		Planned conventional lines
		Lignes conventionnelles planifiées

0 10 20 40 Kilometers

3-11



3-12



3-13

EISENBAHNEN
RAILWAYS
CHEMINS DE FER

LEITSCHHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)

02/2004

SUOMI



Hochgeschwindigkeitszugstrecken	Ausbaustrecken für Hochgeschwindigkeitsverkehr	Geplante Hochgeschwindigkeitszugstrecken, entsprechend Richtlinie 96/48
High-Speed lines	Upgraded high-speed lines	Planned high-speed lines, following Directive 96/48
Lignes à grande vitesse	Lignes aménagées à grande vitesse	Lignes planifiées à grande vitesse, selon la Directive 96/48
Konventionnelle Strecken		Geplante konventionnelle Strecken
Conventional lines		Planned conventional lines
Conventional lines		Lignes conventionnelles planifiées

0 37,5 75 150 Kilometers

3-14



LEITSHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)

02/2004

EISENBAHNEN
RAILWAYS
CHEMINS DE FER

SVERIGE



Hochgeschwindigkeitszugstrecken
High-Speed lines
Lignes à grande vitesse
Konventionnelle Strecken
Conventional lines

Ausbaustrecken für Hochgeschwindigkeitsverkehr
Upgraded high-speed lines
Lignes aménagées à grande vitesse

Geplante Hochgeschwindigkeitszugstrecken, entsprechend Richtlinie 96/48
Planned high-speed lines, following Directive 96/48
Lignes planifiées à grande vitesse, selon la Directive 96/48
Geplante konventionnelle Strecken
Planned conventional lines
Lignes conventionnelles planifiées

0 50 100 200 Kilometer

3-15



LEITSHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHEMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)

02/2004

EISENBAHNEN
RAILWAYS
CHEMINS DE FER

UNITED KINGDOM



Hochgeschwindigkeitszugstrecken
High-Speed lines
Lignes à grande vitesse
Konventionnelle Strecken
Conventional lines
Conventional lines

Ausbaustrecken für Hochgeschwindigkeitsverkehr
Upgraded high-speed lines
Lignes aménagées à grande vitesse

Geplante Hochgeschwindigkeitszugstrecken, entsprechend Richtlinie 96/48
Planned high-speed lines, following Directive 96/48
Lignes planifiées à grande vitesse, selon la Directive 96/48
Geplante konventionnelle Strecken
Planned conventional lines
Lignes conventionnelles planifiées

0 12,5 25 150 Kilometers

4.0



6.0



6.1



6.2



LEITSHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHEMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)

02/2004

FLUGHÄFEN
AIRPORTS
AÉROPORTS

HELLAS/ELLAS



- | | | |
|---|---|---|
| ■ Teil eines Internationalen Flughafensystems
Part of international system | ● Teil von Gemeinschaftskomponenten
Part of Community connecting points | ★ Regionale Komponenten und Zugangskomponenten
Regional and accessibility points |
| ■ Partie d'un système aéroportuaire international
Internationale Komponenten
International connecting points
Composantes internationales | ● Partie de composantes communautaires
Gemeinschaftskomponenten
Community connecting points
Composantes communautaires | ★ Composantes régionales et d'accessibilité |

0 75 150 300 Kilometers

6.3



6.4



6.5



LEITSHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHEMA DU RÉSEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT (horizon 2020)

02/2004

FLUGHÄFEN
AIRPORTS
AÉROPORTS

IRELAND - UNITED KINGDOM



- | | | |
|--|--|--|
| ■ Teil eines Internationalen Flughafensystems
Part of international system
Partie d'un système aéroportuaire international | ● Teil von Gemeinschaftskomponenten
Part of Community connecting points
Partie de composantes communautaires | ★ Regionale Komponenten und Zugangskomponenten
Regional and accessibility points
Composantes régionales et d'accessibilité |
| ■ Internationale Komponenten
International connecting points
Composantes internationales | ● Gemeinschaftskomponenten
Community connecting points
Composantes communautaires | |

0 70 140 280 Kilometers

6.6



6.7



LEITSHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHEMA DU RÉSEAU TRANSEUROPEËN DE TRANSPORT (horizon 2020)

FLUGHÄFEN
AIRPORTS
AÉROPORTS

SUOMI - SVERIGE



- | | | |
|--|--|--|
| ■ Teil eines Internationalen Flughafensystems
Part of international system
Partie d'un système aéroportuaire international | ● Teil von Gemeinschaftskomponenten
Part of Community connecting points
Partie de composantes communautaires | ★ Regionale Komponenten und Zugangskomponenten
Regional and accessibility points
Composantes régionales et d'accessibilité |
| ■ Internationale Komponenten
International connecting points
Composantes internationales | ● Gemeinschaftskomponenten
Community connecting points
Composantes communautaires | |

0 50 100 200 Kilometers

LIITE II

Korvataan päätöksen 1692/96/EY liite III seuraavasti:

"LIITE III

ENSISIJAISET HANKKEET, JOITA KOSKEVAT TYÖT ON MÄÄRÄ ALOITTAA ENNEN VUOTTA 2010

1. Rautatiereitti Berliini—Verona/Milano—Bologna—Napoli—Messina—Palermo
 - Halle/Leipzig—Nürnberg (2015);
 - Nürnberg—München (2006);
 - München—Kufstein (2015);
 - Kufstein—Innsbruck (2009);
 - Brennerin tunneli (2015), rajanylittävä osuus;
 - Verona—Napoli (2007);
 - Milano—Bologna (2006);
 - Rautatie-/maantiesilta Messinan salmen yli Palermoon (2015).
2. Suurnopeuksinen rautatiereitti Pariisi—Bryssel—Köln—Amsterdam—Lontoo
 - Kanaalin tunneli—Lontoo (2007);
 - Bryssel—Liège—Köln (2007);
 - Bryssel—Rotterdam—Amsterdam (2007) ⁽¹⁾.
3. Lounais-Euroopan suurnopeuksinen rautatiereitti
 - Lissabon/Porto—Madrid (2011) ⁽²⁾;
 - Madrid—Barcelona (2005);
 - Barcelona—Figueras—Perpignan (2008);
 - Perpignan—Montpellier (2015);
 - Montpellier—Nîmes (2010);
 - Madrid—Vitoria—Irún/Hendaye (2010);
 - Irún/Hendaye—Dax, rajanylittävä osuus (2010);
 - Dax—Bordeaux (2020);
 - Bordeaux—Tours (2015).
4. Itäinen rautatiereitti
 - Pariisi—Baudrecourt (2007);
 - Metz—Luxemburg (2007);
 - Saarbrücken—Mannheim (2007).
5. Betuwen rata (2007)
6. Rautatiereitti Lyon—Trieste—Divača/Koper—Divača—Ljubljana—Budapest—Ukrainan raja ⁽³⁾
 - Lyon—St Jean de Maurienne (2015);
 - Mont-Cenisin tunneli (2015—2017), rajanylittävä osuus;
 - Bussoleno—Torino (2011);
 - Torino—Venetsia (2010);
 - Venetsia—Etelä-Ronchi—Trieste—Divača (2015);
 - Koper—Divača—Ljubljana (2015);
 - Ljubljana—Budapest (2015).

⁽¹⁾ Tähän sisältyvät Rotterdamissa ja Amsterdamissa sijaitsevat kaksi suurnopeuksisten junien asemaa, jotka eivät kuuluneet Essenin Eurooppa-neuvoston vuonna 1994 hyväksymään hankkeeseen.

⁽²⁾ Mukaan lukien yhteydet Lissabon—Porto (2013), Lissabon—Madrid (2010) ja Aveiro—Salamanca (2015).

⁽³⁾ Osat tästä väylästä vastaavat yleiseurooppalaista liikennekäytävää V.

7. Moottoritie Igoumenitsa/Patras—Ateena—Sofia—Budapest
 - Via Egnatia (2006);
 - Pathe (2008);
 - Moottoritie Sofia—Kulata—Kreikan ja Bulgarian raja (2010), rajanylittävänä osuutena Promahon—Kulata;
 - Moottoritie Nadlac—Sibiu (haara Bukarestin ja Constanţan suuntaan) (2007).
8. Monimuotoliikennereitti Portugali/Espanja—muu Eurooppa ⁽¹⁾
 - Rautatie La Coruña—Lissabon—Sines (2010);
 - Rautatie Lissabon—Valladolid (2010);
 - Rautatie Lissabon—Faro (2004);
 - Moottoritie Lissabon—Valladolid (2010);
 - Moottoritie La Coruña—Lissabon (2003);
 - Moottoritie Sevilla—Lissabon (valmistui 2001);
 - Lissabonin uusi lentoasema (2015).
9. Rautatie Cork—Dublin—Belfast—Stranraer ⁽²⁾ (2001)
10. Malpensa (valmistui 2001) ⁽³⁾
11. Juutinrauma kiinteä yhteys (valmistui 2000) ⁽⁴⁾
12. Pohjoismaiden kolmio, rautatie-/maantiereitti
 - Maantie- ja rautatiehankkeet Ruotsissa ⁽⁵⁾ (2010);
 - Moottoritie Helsinki—Turku (2010);
 - Rautatie Kerava—Lahti (2006);
 - Moottoritie Helsinki—Vaalimaa (2015);
 - Rautatie Helsinki—Vainikkala (Venäjän raja) (2014).
13. Maantiereitti Irlanti / Yhdistynyt kuningaskunta / Benelux-maat (2010)
14. Atlantin rannikon päärata (2007)
15. Galileo (2008)
16. Tavaraliikenteen rautatie Sines/Algeciras—Madrid—Pariisi
 - Uusi suuren kapasiteetin omaava rautatie Pyreneiden yli;
 - Rautatielinja Sines—Badajoz (2010);
 - Rautatielinja Algeciras—Bobadilla (2010).
17. Rautatie Pariisi—Strasbourg—Stuttgart—Wien—Bratislava
 - Baudrecourt—Strasbourg—Stuttgart (2015), rajanylittävänä osuutena Kehlin silta;
 - Stuttgart—Ulm (2012);
 - München—Salzburg (2015), rajanylittävä osuus;
 - Salzburg—Wien (2012);
 - Wien—Bratislava (2010), rajanylittävä osuus.
18. Sisävesireitti Rein/Meuse—Main—Tonava ⁽⁶⁾
 - Rein—Meuse (2019), rajanylittävänä osuutena Lanayn sulku;
 - Vilshofen—Straubing (2013);
 - Wien—Bratislava (2015), rajanylittävä osuus;
 - Palkovicovo—Mohács (2014);
 - Pullonkaulat Romaniassa ja Bulgariassa (2011).

⁽¹⁾ Mukaan lukien satamien ja lentoasemien parantaminen (2015) Essenin ja Dublinin Eurooppa-neuvostojen hyväksymällä tavalla.

⁽²⁾ Radan kapasiteetin lisäämisestä edelleen päätettiin vuonna 2003, ja se lisätti hankkeena.

⁽³⁾ Hanke päättynyt.

⁽⁴⁾ Hanke päättynyt.

⁽⁵⁾ Muutama lyhyt tie- ja rataosuus saadaan valmiiksi 2010—2015.

⁽⁶⁾ Osa tästä reitistä vastaa yleiseurooppalaisen käytävän VII määritelmää.

19. Suurnopeusrataverkon yhteentoimivuus Pyreneiden niemimaalla
- Madrid—Andalusia (2010);
 - Koillinen (2010);
 - Madrid—Levante ja Välimeri (2010);
 - Pohjois-/Kaakkoiskäytävä, myös Vigo—Porto (2010);
 - Extremadura (2010).
20. Fehmarninsalmen rautatiereitti
- Fehmarninsalmen kiinteä rautatie-/maantieyhteys (2014);
 - Juutinraumasta lähtevä liityntärautatie Tanskassa (2015);
 - Hampurista lähtevä liityntärautatie Saksassa (2015);
 - Rautatie Hannover—Hampuri/Bremen (2015).
21. Merten moottoritiet
- 12 a artiklan mukaisesti määritetyt yhteistä etua koskevat hankkeet, jotka liittyvät seuraaviin merten moottoriteihin:
- Itämeren moottoritie (joka yhdistää Itämeren alueen sekä Keski- ja Itä-Euroopan jäsenvaltiot, mukaan luettuna Pohjanmeren ja Itämeren välisen kanavan kautta kulkeva reitti) (Kielin kanava) (2010);
 - Länsi-Euroopan merten moottoritie (joka yhdistää Portugalin ja Espanjan 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 moottoritiehen ⁽¹⁾ (2010).
22. Rautatiereitti Ateena—Sofia—Budapest—Wien—Praha—Nürnberg/Dresden ⁽²⁾
- Rautatie Kreikan ja Bulgarian raja—Kulata—Sofia—Vidin/Calafat (2015);
 - Rautatie Curtici-Brasov (kohti Bukarestia ja Constanțaa) (2010);
 - Rautatie Budapest—Wien (2010), rajanylittävä osuus;
 - Rautatie Břeclav—Praha—Nürnberg (2010), rajanylittävä osuus Nürnberg—Praha;
 - Rautatiereitti Praha—Linz (2016).
23. Rautatiereitti Gdąnsk—Varsova—Brno/Bratislava—Wien ⁽³⁾
- Rautatie Gdąnsk—Varsova—Katowice (2015);
 - Rautatie Katowice—Břeclav (2010);
 - Rautatie Katowice—Žilina—Nové Město n.V. (2010).
24. Rautatiereitti Lyon/Genova—Basel—Duisburg—Rotterdam/Antwerpen
- Lyon—Mulhouse—Mülheim, ⁽⁴⁾ rajanylittävänä osuutena Mulhouse—Mülheim (2018);
 - Genova—Milano/Novara—Sveitsin raja (2013);
 - Basel—Karlsruhe (2015);
 - Frankfurt—Mannheim (2012);
 - Duisburg—Emmerich (2009) ⁽⁵⁾;
 - 'Rautateiden Rein' Rheidt—Antwerpen, rajanylittävä osuus (2010).
25. Moottoritieriitti Gdąnsk—Brno/Bratislava—Wien ⁽⁶⁾
- Moottoritie Gdąnsk—Katowice (2010);
 - Moottoritie Katowice—Brno/Žilina (2010), rajanylittävä osuus;
 - Moottoritie Brno—Wien (2009), rajanylittävä osuus.

⁽¹⁾ Myös Mustallemerele.

⁽²⁾ Tämä pääväylä vastaa suurelta osin yleiseurooppalaisen liikennekäytävän IV määritelmää.

⁽³⁾ Tämä pääväylä vastaa suurelta osin yleiseurooppalaisen liikennekäytävän VI määritelmää.

⁽⁴⁾ Sisältää suurnopeusjunayhteyden Rein—Rhône ilman sen läntistä haaraa.

⁽⁵⁾ Hanke nro 5 (Betuwe-linja) liittyy Rotterdamin Emmerichiin.

⁽⁶⁾ Tämä pääväylä vastaa suurelta osin yleiseurooppalaisen liikennekäytävän VI määritelmää.

26. Rautatie-/maantiereitti Irlanti / Yhdistynyt kuningaskunta / Manner-Eurooppa
- Maantie-/rautatiereitti, joka yhdistää Dublinin pohjoiseen (Belfast—Larne) ja etelään (Cork) (2010) ⁽¹⁾;
 - Maantie-/rautatiereitti Hull—Liverpool (2015);
 - Rautatie Felixstowe—Nuneaton (2011);
 - Rautatie Crewe—Holyhead (2008).
27. 'Rail Baltica', rautatiereitti Varsova—Kaunas—Riika—Tallinna—Helsinki
- Varsova—Kaunas (2010);
 - Kaunas—Riika (2014);
 - Riika—Tallinna (2016);
28. 'Eurocaprail', rautatiereitti Bryssel—Luxemburg—Strasbourg
- Bryssel—Luxemburg—Strasbourg (2012).
29. Joonianmeren/Adrianmeren intermodaalikäytävän rautatiereitti
- Kozani—Kalambaka—Igoumenitsa (2012);
 - Ioannina—Antirio—Rio—Kalamata (2014).
30. Sisävesiväylä Seine—Scheldt
- Purjehduskelpoisuusparannukset välillä Deulemont—Gent (2012—2014—2016);
 - Compiègne-Cambrai (2012—2014—2016).

Sulkeissa on ilmoitettu töiden etukäteen sovittu päättymisajankohta. Hankkeiden 1—20 ja 30 töiden päätökseen saantia koskeva ajankohta ja osuuksien yksityiskohdat ovat samat kuin korkean tason työryhmän raportissa esitetyt tapauksissa, joissa nämä yksilöitiin.”

⁽¹⁾ Sisältää Essenin hankkeen nro 13: maantieyhteys Irlanti / Yhdistynyt kuningaskunta / Benelux.

NEUVOSTON PERUSTELUT

I JOHDANTO

Yhteispäätösmenettelyn (EY:n perustamissopimuksen 251 art.) puitteissa neuvosto pääsi 5.12.2003 poliittiseen yhteisymmärrykseen ehdotuksesta päätökseksi yhteisön suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi tehdyn päätöksen N:o 1692/96 EY muuttamisesta ⁽¹⁾. Oikeudellisen ja kielellisen tarkastuksen jälkeen neuvosto vahvisti yhteisen kantansa 14.4.2004.

Kantaansa muodostaessaan neuvosto otti huomioon Euroopan parlamentin lausunnon, joka annettiin ensimmäisessä käsittelyssä 30.5.2002 ⁽²⁾ sekä asian uudelleen käsittelyssä 11.3.2004 ⁽³⁾, sekä talous- ja sosiaalikomitean ⁽⁴⁾ ja alueiden komitean ⁽⁵⁾ lausunnot.

Päätöksen tarkoituksena on ajantasaistaa Euroopan laajuisia liikenneverkkoa varten vuonna 1996 annettuja yhteisön suuntaviivoja siten, että otetaan huomioon liikenteen ennustettu kasvu vuoteen 2010 mennessä ja siitä aiheutuvat ruuhkautumisongelmat sekä Euroopan unionin laajentuminen. Päätökseen sisältyy luettelo niistä ensisijaisista hankkeista, jotka on määrä toteuttaa ennen vuotta 2020. Luetteloon, joka on laadittu Karel Van Miertin johtaman korkean tason ryhmän selvitykseen sisältyvien suositusten pohjalta, on otettu mukaan Essenin Eurooppa-neuvoston vuonna 1994 hyväksymät hankkeet ja täydennetty niitä.

Ehdotukseen otettuja uusia seikkoja ovat muun muassa seuraavat:

- Yhteisön painopiste keskitetään intermodaalisuuteen sekä nykyisiin kestäviin liikennemuotoihin, kuten rautatiekuljetuksiin, lähimerenkulkuun ja sisävesiliikenteeseen.
- Rautatieverkon määritelmää on muutettu siten, että korostetaan rautateiden merkitystä rahtiliikenteessä.
- On lisätty ”merten moottoriteiden” käsite.
- On otettu käyttöön käsite ”Euroopan etua koskevat hankkeet”, jotka saavat etusijan rahoitus- ja neuvottelumenettelyissä.
- Luodaan uusi yhteisön tason koordinoitijärjestely, jolla pyritään helpottamaan erityisesti samaan rajanylittävään hankkeeseen osallistuvien jäsenvaltioiden välistä toiminnallista ja rahoituksellista yhteistyötä.
- Jatketaan hankkeiden toteuttamiselle asetettua määräaikaa vuoteen 2020 ja laajennetaan Euroopan laajuisen liikenneverkon maantieteellistä soveltamisaluetta uusiin jäsenvaltioihin.

II YHTEISEN KANNAN ERITTELY

Neuvosto on samaa mieltä siitä, että Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämistä koskevat yhteisön oikeudelliset puitteet on mukautettava laajentuneen unionin tarpeita vastaaviksi siten, että saadaan aikaan yhtenäinen, tehokas ja kestävä liikennejärjestelmä. Neuvosto voikin antaa täyden tukensa komission ehdotuksen yleisille tavoitteille sekä sen sisällölle pääpiirteittäin. Kun neuvosto päätti muuttaa tekstiä joidenkin erityisten näkökulmien osalta, näin tehtiin etupäässä, jotta siitä saataisiin selkeämpi, yksinkertaisempi ja helpotajuisempi.

⁽¹⁾ Komissio esitti ehdotuksensa 9.10.2001 (EYVL C 362 E, 18.12.2001, s. 205) ja täydentävän ehdotuksensa 17.10.2003 (ei vielä julkaistu Euroopan unionin virallisessa lehdessä).

⁽²⁾ EUVL C 187 E, 7.8.2003, s. 130).

⁽³⁾ Asiak. 7033/04 CODEC 319 TRANS 100 ECOFIN 76 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä).

⁽⁴⁾ EYVL C 125, 27.5.2002, s. 75.

⁽⁵⁾ EYVL C 278, 14.11.2002, s. 3.

Euroopan laajuisen liikenneverkon painopisteiden osalta (5 artikla) neuvosto korostaa, että on tärkeää edistää kansallisten verkkojen yhteenliittämistä, mutta ottaen samalla huomioon saarien ja syrjäisten alueiden korkeat liikennekustannukset. Yhteisessä kannassa viitataan yleisesti sellaisen yhteentoimivan rautatieverkon saavuttamiseen vähitellen, johon kuuluu myös tavaraliikenteeseen soveltuvia reittejä. Neuvosto kannattaa myös sekä pitkän että lyhyen matkan meriliikenteen edistämistä samoin kuin henkilöiden ja tavaroiden kestävästä liikkuvuudesta kehittämistä.

Neuvosto pitää ympäristönsuojelua liikennehankkeiden yhteydessä erittäin tärkeänä (8 artikla). Tästä syystä se toteaa selväsanaisesti, että jäsenvaltioiden on otettava huomioon ympäristöarviointien tulokset suunnitelmien ja ohjelmien valmistelussa. Komissio arvioi näitä tuloksia suuntaviivoja koskevassa kertomuksessaan sekä niiden tarkistamiseksi mahdollisesti tehtävissä lainsäädäntöehdotuksissa.

Neuvosto suhtautuu myönteisesti siihen, otetaan käyttöön uusi käsite ”merten moottoritiet” (12 a artikla), jolla edistetään rahtiliikenteen siirtämistä maanteiltä lähimerenkulun piiriin. Komissio määrittelee kolmen vuoden kuluessa erityishankkeet, joiden avulla merten moottoriteiden käsite saa konkreettisen muodon. Neuvoston mielestä näissä uusissa puitteissa olisi voitava tehdä myös parannuksia nykyisiin yhteyksiin — tässä mielessä olisi voitava edistää henkilöiden ja tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia silloin, kun rahdinkuljetus on niissä hallitsevana osana. Yhteisessä kannassa todetaan yksiselitteisesti, että merten moottoriteiden julkinen rahoitus (käynnistämistuki) ei saa johtaa kilpailun vääristymiseen. Tätä tukea olisi myönnettävä samoin perustein kuin Marco Polo -ohjelmassa, vaikka näiden kahden välineen nojalla myönnettävä yhteisön rahoitustuki ei saakaan olla kumulatiivista.

Neuvosto hyväksyy 17 a artiklassa esitetyn mahdollisuuden nimetä eurooppalainen koordinaattori koordinoimaan hankkeiden toteuttamista. Neuvosto korostaa yhteisessä kannassaan koordinaattorin erityistä toimivaltaa rajanylittävissä hankkeissa sekä jäsenvaltioiden kanssa tehtävän yhteistyön merkitystä koordinaattorille annettujen tehtävien hoitamisessa.

Yhteistä etua koskevien ja näin ollen ensisijaisiksi katsottujen hankkeiden osalta neuvoston yhteisessä kannassa painotetaan rajanylittävien hankkeiden ja rajanylittävien hankeosuuksien merkitystä (19 ja uusi 19 b artikla). Siinä korostetaan, että asianomaisten jäsenvaltioiden sitoumuksen on perustuttava kansallisiin suunnitelmiin tai vastaaviin asiakirjoihin.

Euroopan laajuisesta liikenneverkkoja koskevien hankkeiden toteuttamisen nopeuttaminen on yleinen tavoite, jonka mukaisesti neuvosto kannattaa säännöksiä, jotka koskevat ylikansallisten hankkeiden nimeämistä Euroopan etua koskeviksi hankkeiksi (19 a artikla), jolloin nämä hankkeet saavat etusijan yhteisön rahoituksessa. Neuvosto toteaa, että tämä nimeäminen tapahtuu perustamissopimuksen mukaisesti. Koska kaikkien jäsenvaltioiden yhteistyö on keskeinen tekijä hankkeiden toteutuksessa, neuvoston mielestä on asianmukaista, että komissio kuulee kaikkia asianomaisia jäsenvaltioita, kun kyse on merkittävistä viivästymisistä. Kyse on rahoituksellisesti ja teknisesti merkittävistä hankkeista, minkä vuoksi komission on tarkkailtava tilannetta aktiivisesti ja toteutettava tarvittaessa asianmukaisia toimenpiteitä, joista jäsenvaltiot voivat esittää huomioita. Komission olisi pidättäytävä toimenpiteistä, joilla rankaistaisiin jäsenvaltiota, joka ei ole vastuussa viivästymisestä.

Mitä tulee koordinoituun toimintaan ja ylikansallisiin selvityksiin sellaisista rajanylittävistä hankkeista, joita ei teknisesti tai rahoituksellisesti ole mahdollista jakaa, neuvosto katsoo, että kyseisten jäsenvaltioiden on käytettävä parhaita mahdollisia keinojaan nykyisissä puitteissa.

Lopuksi neuvosto totesi voivansa hyväksyä komission ehdottaman luettelon ensisijaisista hankkeista, joka perustui Karel Van Miertin korkean tason ryhmän työhön ja jonka osalta työt olisi määrä aloittaa ennen vuotta 2010. Teknisistä syistä yksi hanke lisättiin luetteloon.

III TARKISTUKSET

Neuvoston yhteiseen kantaan on otettu mukaan Euroopan parlamentin ehdotuksen ensimmäisessä käsittelyssä 31.5.2002 sekä asian uudelleen käsittelyssä 11.3.2004 hyväksymät tarkistukset pääpiirteittäin. Periaatteen vuoksi yhteisen kannan johdanto-osassa tai artiklaosuudessa ei ole viittauksia erityishankkeisiin — tällaisia viittauksia on vain liitteessä III, jossa hankkeet on selkeästi yksilöity.

- Neuvosto on parlamentin kanssa yhtä mieltä siitä, että perustamissopimuksen määräysten mukaisesti kaikki päätökset yhteisön suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi sekä erityishankkeista, jotka näiden suuntaviivojen nojalla toteutetaan, on tehtävä yhteispäätösmenettelyä noudattaen. Tätä koskevat tekstimuutokset on tehty yhteiseen kantaan (johdanto-osan 25 kappale, 18 artiklan 3 kohta ja 19 a artikla). Tässä yhteydessä voidaan mainita säännökset hankkeiden tarkistuksesta, jonka yhteydessä on mahdollista poistaa hankkeelta sen luokitus Euroopan etua koskevana hankkeena.

Mitä tulee parlamentin tarkistukseen, jossa esitetään parlamentin kuulemista toimenpiteistä, jotka komissio mahdollisesti toteuttaa Euroopan etua koskevaksi nimettyjen eri hankkeiden aktiivisen seurannan puitteissa (19 a artikla), neuvosto katsoo, että tyydyttävät järjestelyt ovat jo nyt olemassa, sillä neuvoston yhteisessä kannassa säädetään, että yhteispäätösmenettelyä noudatetaan kaikissa hankkeiden muutoksissa tai lisäyksissä ja talousarviomenettelyä, kun kyse on hankkeen varsinaisesta rahoituksesta. Parlamentin tarkistusta, jossa esitettiin parlamentin kuulemista siinä vaiheessa, kun komissio laatii alustavaa luetteloa merten moottoriteiden erityishankkeista (12 a artikla), ei voitu hyväksyä institutionaalisista syistä.

- Neuvosto on Euroopan parlamentin tavoin huolissaan ympäristönsuojelusta liikennehankkeiden valmistelun ja toteutuksen yhteydessä. Strategista ympäristöarviointia koskevat säännökset on tältä osin mukautettu (johdanto-osan 12 kappale ja 8 artikla).
- Täysin Euroopan parlamentin lausunnon mukaisesti neuvosto on tehnyt joitain tekstimuutoksia korostaakseen, että alueellisen koheesion vuoksi on tarpeen liittää verkkoon saaret, syrjäseudut ja alueelliset lentoasemat (johdanto-osan 3 kappale, 5 artikla, 10 artiklan 4 kohta, 12 a artiklan 1 kohta ja 19 artiklan 1 kohdan e alakohta). Lisäksi yhteisessä kannassa on otettu huomioon neuvoston ja parlamentin sopimalla tavalla sisävesiväylien merkitys (johdanto-osan 3 kappale, 11 artikla ja 12 a artiklan 3 kohta).
- Euroopan parlamentin tavoin neuvosto on sitä mieltä, että merten moottoriteita koskeville hankkeille käynnistämistuen muodossa annettava julkinen tuki ei saisi vääristää kilpailua. Tämä periaate on nimenomaisesti kirjattu yhteiseen kantaan (johdanto-osan 16 kappale, 12 a artiklan 4 ja 5 kohta). Neuvosto myös hyväksyy sen, että vesitiet tai kanavat, jotka yhdistävät kaksi merten moottoritietä tai niiden osuuksia, katsotaan Euroopan laajuisen liikenneverkon osaksi (12 a artiklan 3 kohta) ja että toiminnot, joilla taataan ympärivuotinen merenkulku, voivat muodostaa hankkeen tässä artiklassa tarkoitettulla tavalla (12 a artiklan 2 ja 5 kohta).
- Eurooppalaisen koordinaattorinkin osalta (17 a artikla) neuvosto yhtyy parlamentin näkemykseen siitä, että parlamentilla pitäisi olla rooli koordinaattorin nimeämisessä ja että sille pitäisi tiedottaa tämän työstä. Yhteisessä kannassa korostetaan lisäksi alueellisten ja paikallisten viranomaisten kuulemisen tärkeyttä.
- Lopuksi liitettä III, jossa on luettelo ensisijaisista hankkeista, on muutettu siten, että otetaan huomioon joitain teknisiä eritelmiä parlamentin tarkistusten mukaisesti (hankkeet nro 6, 16, 21, 22 ja 30). Tarkistuksia, joissa lisättiin hankkeita tai esitettiin merkittäviä muutoksia niihin, ei voitu ottaa huomioon; tältä osin olisi muistettava, että Karel Van Miertin korkean tason ryhmä teki laajamittaisen ja teknisesti yksityiskohtaisen analyysin kunkin hankkeen tärkeydestä ottaen samalla kaikilta osin huomioon asianomaisten jäsenvaltioiden näkemykset.

Yhteenvedona neuvosto katsoo, että yhteisen kannan teksti on asianmukainen ja tasapainoinen. Euroopan parlamentin ensimmäisessä käsittelyssään esittämien tarkistusten osalta neuvosto toteaa, että ne on suurelta osin sisällytetty yhteisen kannan tekstiin osittain tai kokonaan joko sanatarkasti tai sisällön osalta. Näin ollen neuvoston mielestä yhteisen kannan teksti on sellainen, että parlamentin tarkistusten tavoite saavutetaan.
