

EUROOPAN LAAJUISET VERKOT – SUUNTAVIIVAT

Euroopan laajuisia liikenne-, energia- ja televiestintäverkkoja kehitetään siten, että ne yhdistävät EU:n alueet ja tukevat sisämarkkinoiden kasvua ja työllisyyttä. Ne vahvistavat taloudellista, sosiaalista ja alueellista yhteenkuuluvuutta. Euroopan laajuinen liikenneverkko (TEN-T) on kehittynyt ajan mittaan. Siihen muun muassa tehtiin perusteellinen uudistus vuonna 2013 ja ehdotettiin merkittävää tarkistusta vuonna 2021. Euroopan laajuisten energiainfrastruktuurien (TEN-E) suuntaviivoja mukautettiin vuonna 2022 Euroopan vihreän kehityksen ohjelman mukaisiksi.

OIKEUSPERUSTA

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 170–172 artikla sekä 194 artiklan 1 kohdan d alakohta (energiaverkot)

[Asetus \(EU\) N:o 1315/2013](#), annettu 11. joulukuuta 2013, unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi

[Asetus \(EU\) 2022/869](#), annettu 30. toukokuuta 2022, Euroopan laajuisten energiainfrastruktuurien suuntaviivoista

TAVOITTEET

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

SAAVUTUKSET

A. Alkuperäiset suuntaviivat ja perusajatukset

Komission vuonna 1993 esittämässä valkoisessa kirjassa ”Kasvu, kilpailukyky ja työllisyys” korostettiin Euroopan laajuisten verkkojen perustavaa merkitystä sisämarkkinoille. Siinä painotettiin, että työpaikkoja syntyy paitsi verkkoinfrastruktuuria rakennettaessa myös sen talouskehityksen myötä, jota verkot myöhemmin edistävät. Ensimmäiset ensisijaiset hankkeet hyväksyttiin vuonna 1994.

B. Alakohtaisen toimintapolitiikan kehitys ja lainsäädäntötoimet

1. Liikenne

a. Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) suuntaviivat vuonna 1996

Yhteisön suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi 23. heinäkuuta 1996 annetussa [päätöksessä N:o 1692/96/EY](#) esitettiin koko verkkoa koskevat yleisperiaatteet. Päätöksessä määriteltiin kunkin liikennemuodon verkon ominaispiirteet, tukikelpoiset yhteistä etua koskevat hankkeet ja ensisijaiset hankkeet. Etusijalle asetettiin ympäristöystävälliset liikennemuodot, erityisesti

rautatiehankkeet. Päätös kattoi aluksi 14 yhteistä etua koskevaa hanketta, jotka Essenissä kokoontunut Eurooppa-neuvosto hyväksyi. Toukokuun 22. päivänä 2001 annetulla [päätöksellä N:o 1346/2001/EY](#) muutettiin Euroopan laajuisen liikenneverkon suuntaviivoja merisatamien, sisävesisatamien ja intermodaaliterminaalien osalta. Näin saatettiin valmiiksi yhteisön liikennekehityssuunnitelma, joka kattaa kaikki liikennemuodot.

b. Euroopan laajuisen liikenneverkon suuntaviivojen tarkistaminen vuonna 2004

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

Vuonna 2005 merkittävälle hankkeille nimettiin ”eurooppalaiset koordinaattorit”, jotka toimivat välittäjinä ja helpottavat yhteydenpitoa jäsenvaltioiden päätöksentekijöiden, liikennealan toiminnanharjoittajien ja käyttäjien sekä kansalaisyhteiskunnan edustajien kanssa.

c. Suuntaviivojen tarkistaminen vuonna 2013: yhdenmätty liikenneverkko, kaksitasoinen rakenne (ydinverkko / kattava verkko) ja TEN-T-ydinverkkokäytävät

Aiemmalla TEN-T-politiikalla tuettiin pääasiassa erillisten liikennealan ensisijaisten hankkeiden toteuttamista EU:n jäsenvaltioissa, mutta vuoden 2013 tarkistuksessa otettiin käyttöön järjestelmällisempi EU:n laajuista verkkoa painottava lähestymistapa, johon sisältyivät yhteiset säännöt verkon rakentamiselle ja rahoitukselle. [Verkko](#) on kaksikerroksinen: siinä on pääyhteyksistä koostuva ydinverkko (joka on tarkoitus saada valmiiksi vuoteen 2030 mennessä) ja ydinverkkoa täydentävien yhteyksien kattava verkko (joka on tarkoitus saada valmiiksi vuoteen 2050 mennessä). Ydinverkkoon kuuluu yhdeksän yhteenliitettyä multimodaalista liikennekäytävää, jotka yhdistävät useita maita. Liikennekäytävät kattavat tärkeimmät kaukoliikennevirrat ja helpottavat ydinverkon koordinoitua kehittämistä. Kahdessa horisontaalisessa painopisteessä keskitytään meriyhteyksien kehittämiseen ja yhteisen Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmän ([ERTMS](#)) perustamiseen. Ydinverkkokäytävät on tarkoitus sovittaa yhteen aiempien rautateiden tavaraliikennekäytävien kanssa.

[Asetuksella \(EU\) N:o 1315/2013](#) vahvistettiin pakolliset tekniset eritelmat infrastruktuurin kehittämiseksi kussakin liikennemuodossa ja määriteltiin ensisijaiset toiminta-alat. Verkon kehittämisessä keskitytään puuttuviin yhteyksiin, pääasiassa rajatylittävillä osuuksilla, infrastruktuurin yhteentoimivuuteen, multimodaaliyhteyksien parantamiseen ja liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen. Myöhemmin annetuilla [komission delegoiduilla säädöksillä](#) verkkoon sisällytettiin EU:n ulkopuolisten maiden, erityisesti Sveitsin, Norjan, Turkin ja Länsi-Balkanin maiden, kanssa tehdyn yhteistyön tulokset. Euroopan laajuisen liikenneverkon meriulottuvuutta mukautettiin Ison-Britannian EU:sta eroamisen seurauksena.

Vastuu liikenneinfrastruktuurin suunnittelusta, rakentamisesta ja ylläpidosta kuuluu edelleen jäsenvaltioille, kun taas aluesuunnittelusta ja lupien myöntämisestä vastaavat usein alueviranomaiset. Komission nimeämät eurooppalaiset koordinaattorit toimivat

sovittelijoina kansallisten päätöksentekoviranomaisten, liikenteenharjoittajien ja käyttäjien sekä kansalaisyhteiskunnan edustajien kanssa verkon käytävien ja horisontaalisten painopisteiden kehittämisen edistämiseksi.

Komissio antoi vuonna 2018 ehdotuksen asetukseksi Euroopan laajuisen liikenneverkon toteuttamista edistävistä yhdenmukaistamistoimenpiteistä. Ehdotuksella pyrittiin vähentämään TEN-T-hankkeissa ilmenneitä viivästyksiä yksinkertaistamalla lurasääntöjä ja selkeyttämällä prosesseja, joita hankkeiden toteuttajien on noudatettava esimerkiksi lupien myöntämisessä ja julkisissa hankinnoissa. Parlamentti ja neuvosto neuvottelivat kompromissitekstistä, jonka tuloksena annettiin 20. heinäkuuta 2021 julkaistu [direktiivi 2021/1187](#).

TEN-T-verkon täytäntöönpanon tukemiseksi EU täydentää TEN-T-hankkeiden kansallista rahoitusta Verkkojen Eurooppa -välineestä erityisenä rahoitusohjelmana sekä Euroopan rakenne- ja investointirahastoista, [InvestEU-ohjelmasta](#) ja Euroopan investointipankista (EIP) myönnettävällä rahoituksella. Vuonna 2021 useat jäsenvaltiot päättivät myös käyttää osan EU:n [elpymis- ja palautumistukivälineestä saamastaan rahoituksesta TEN-T-rautatiehankkeiden](#) edistämiseen.

Verkkojen Eurooppa -välineen TEN-T-hankkeiden rahoitustoimia hallinnoidaan keskitetysti Euroopan ilmasto-, infrastruktuuri- ja ympäristöasioiden toimeenpanoviraston kautta (lisätietoja TEN-verkkojen rahoituksesta, ks. [3.5.2](#)).

d. TEN-T-suuntaviivojen tarkistaminen vuonna 2021

Komissio ehdotti 14. joulukuuta 2021 vuoden 2013 TEN-T-suuntaviivojen tarkistamista. [Ehdotuksen](#) tarkoituksena oli tehostaa Euroopan laajuisia liikenneverkkoa siten, että parannetaan liikenteen kestävyyttä, edistetään multimodaalisuutta ja yhteentoimivuutta, edistetään saumattomia EU:n laajuisia yhteyksiä koko verkossa ja sen kaupunkisolmukohdissa sekä parannetaan kykyä sietää ilmastonmuutosta ja muita ulkoisia riskejä. Tarkoituksena oli siis tukea ehdotuksen avulla liikenteen hiilestä irtautumista Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa esitetyn, liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä 90 prosentilla vuoteen 2050 mennessä koskevan tavoitteen mukaisesti. Lisäksi ehdotuksella mukautettiin verkon rakennetta. Verkko on tarkoitus toteuttaa asteittain kolmessa vaiheessa: ydinverkon pitäisi valmistua vuoteen 2030 mennessä, (vastikään käyttöön otetun) laajennetun ydinverkon vuoteen 2040 mennessä ja kattavan verkon vuoteen 2050 mennessä. Tärkeimmät väylät ryhmitellään yhdeksäksi eurooppalaiseksi liikennekäytäväksi, joiden avulla yhdistetään aikaisemmat ydinverkkokäytävät ja rautateiden tavaraliikennekäytävät. Ajantasaistettujen horisontaalisten painopisteiden mukaisesti ERTMS-järjestelmän käyttöönottoa rautatieverkossa on määrä edistää, ja lähimerenkulku on tarkoitus yhdistää tiiviimmin eurooppalaisen merialueen (aiemmin merten moottoritiet) verkostoon. Uusia elementtejä ovat erityisesti matkustaja- ja tavarajunien suuremmat nopeudet ja rajatylittävän liikenteen tehostaminen, vaihtoehtoisten polttoaineiden edellyttämän lataus- ja tankkausinfrastruktuurin käyttöönotto koko TEN-T-verkossa [asetuksen EU 2023/1804](#) mukaisesti, uudelleenlastauskeskusten ja multimodaalisten matkustajaliikennekeskusten määrän lisääminen kaupungeissa multimodaalisuuden edistämiseksi sekä suurten lentoasemien yhdistäminen rautateihin ja mahdollisuuksien mukaan suurnopeusratoihin.

TEN-T-asetusta koskevaa ehdotusta täydentää 14. joulukuuta 2021 julkaistu [toimintasuunnitelma rautateiden pitkän matkan ja rajatylittävän matkustajaliikenteen edistämiseksi](#). Sen avulla pyritään lisäämään suurnopeuksista rautatiekapasiteettia ja saamaan Euroopan investointipankilta uutta tukea rautatieinvestointeihin.

Komissio esitti 27. heinäkuuta 2022 [muutetun ehdotuksen](#), jossa otetaan huomioon muuttunut geopoliittinen tilanne, mukaan lukien neljän eurooppalaisen liikennekäytävän ulottaminen Ukrainaan ja Moldovaan.

Liikenne- ja matkailuvaliokunta hyväksyi 14. huhtikuuta 2023 mietintönsä TEN-T-suuntaviivojen tarkistamisesta. Mietintö toimi parlamentin neuvotteluvaltuutuksena neuvoston kanssa käytävissä toimielinten välisissä neuvotteluissa, jotka aloitettiin huhtikuussa 2023. Parlamentti ja neuvosto pääsivät [alustavaan sopimukseen](#) 18. joulukuuta 2023. Parlamentti kiinnitti erityistä huomiota intermodaaliliikenteeseen, jota harjoitetaan pääasiassa rautatie-, sisävesi- tai lähimerenkulussa sekä liikennemuotojen yhteenliittämiseen terminaaleissa ja kaupunkisolmukohdissa. Se myös sai jäsenvaltiot ottamaan paremmin huomioon sotilaalliset tarpeet rakennettaessa tai parannettaessa infrastruktuuria, joka on päällekkäistä sotilasliikenneverkon kanssa, ja otti uudelleen käyttöön vankempia hallintovälineitä TEN-T-käytävien täytäntöönpanoa varten jäsenvaltioissa sekä suoja-toimia, jotka liittyvät TEN-T-infrastruktuuriin tehtäviin ulkomaisiin investointeihin. Liikenne- ja matkailuvaliokunta vahvisti alustavan sopimuksen 14. helmikuuta 2024, ja parlamentti [hyväksyi](#) sen virallisesti täysistunnossaan 24. huhtikuuta 2024. [Uuden TEN-T-asetuksen](#) odotetaan tulevan voimaan kesällä 2024, mikäli neuvosto hyväksyy sen.

Komissio vahvisti Euroopan laajuisen liikenneverkon laajentamisen koskemaan Länsi-Balkania sekä Ukrainaa ja Moldovaa allekirjoittamalla korkean tason [sopimukset](#) Bosnia ja Hertsegovinan, Montenegron, Pohjois-Makedonian ja Serbian kanssa 16. toukokuuta 2023 ja Ukrainan ja Moldovan kanssa 20. joulukuuta 2023.

2. Energia

a. Vuoden 1996 suuntaviivat

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

b. Vuoden 2013 suuntaviivat ja nykyiset suuntaviivat

[Asetuksessa \(EU\) N:o 347/2013](#) vahvistettiin suuntaviivat Euroopan laajuisten energiainfrastruktuurien kehittämistä ja yhteentoimivuutta varten ja kumottiin aiemmat suuntaviivat. Siinä määriteltiin ehdot, joilla yhteistä etua koskevat hankkeet voivat saada unionin rahoitustukea Verkkojen Eurooppa -välineestä. Yhteistä etua koskevat hankkeet ovat infrastruktuurihankkeita, jotka ovat välttämättömiä, jotta voidaan panna täytäntöön EU:n energiapolitiikan painopisteet, joita ovat muun muassa kansallisten markkinoiden välisten yhteyksien parantaminen, kilpailukyyn parantaminen, toimitusvarmuus ja uusiutuvien energialähteiden käytön edistäminen.

Koska energiainfrastruktuuri on keskeinen tekijä energiasiirtymän toteutumisen kannalta, TEN-E-asetusta oli tarkistettava komission annettua tiedonannot aiheista "[Euroopan vihreän kehityksen ohjelma](#)" ja "[Puhdas maapallo kaikille](#)" sekä myös siksi, että teknologian kehitys alalla oli ollut nopeaa. Vuonna 2020 [EU:n energiajärjestelmän integrointistrategiassa](#) ja [EU:n vetystrategiassa](#) esitettiin suunnitelmat koko EU:n energiajärjestelmästä, joka yhdistäisi eri kulutussektorit, kuten liikenteen ja teollisuuden, sekä erilaiset infrastruktuurit ja energiankantajat, vety mukaan lukien.

Komissio antoi vuonna 2020 ehdotuksen vuonna 2013 annetun TEN-E-asetuksen tarkistamisesta, jotta voitaisiin tukea paremmin unionin rajat ylittävän energiainfrastruktuurin nykyaikaistamista ja saavuttaa vihreän kehityksen ohjelman tavoitteet. [Tarkistettu TEN-E-asetus](#) ((EU) 2022/869) edistää EU:n vuoden 2030 energia- ja ilmastotavoitteiden ja vuoden 2050 ilmastoneutraaliustavoitteen saavuttamista. Se auttaa varmistamaan yhteenliitännät, energiavarmuuden, infrastruktuurin häiriönsietokyvyn, markkinoiden ja järjestelmien integroinnin sekä kilpailun, joka hyödyttää kaikkia jäsenvaltioita, samoin kuin energian kohtuuhintaisuuden. Suuntaviivoissa lakkautetaan enimmäkseen EU:n tuki uusille maakaasu- ja öljyhankkeille ja otetaan käyttöön pakolliset kestävyyskriteerit kaikille yhteistä etua koskeville hankkeille.

Euroopan laajuisten energiainfrastruktuurien 11 ensisijaista käytävää kattavat sähköyhteenliitännät, offshore-verkot uusiutuvaa energiaa varten ja vetyinfrastruktuurin. Ensisijaisia aihealueita taas ovat älykkäiden sähköverkkojen käyttöönotto, älykkäät kaasuverkot ja (talteenotetun) hiilidioksidin rajatylittävä verkko. Jokaisella jäsenvaltiolla on edelleen oikeus määrittellä energiavarojensa hyödyntämisen ehdot, eri energialähteiden välillä tekemänsä valinnat sekä energiahuoltonsa yleinen rakenne SEUT:n 194 artiklan mukaisesti.

[Komissio ehdotti](#) marraskuussa 2023 [ensimmäistä luetteloa](#), joka koskee uusien sääntöjen nojalla tuettuja hankkeita. Yli puolet luetelluista 166 hankkeesta liittyy sähköverkkoihin, merellä sijaitseviin sähköverkkoihin ja älykkäisiin sähköverkkoihin. Lisäksi luettelossa on hiilidioksidiverkkohankkeita, joilla tuetaan hiilidioksidin talteenoton ja varastoinnin markkinoiden luomista. Ensimmäistä kertaa mukana on vety- ja elektrolyysihankkeita sekä keskinäistä etua koskevia hankkeita, jotka yhdistävät EU:n ja sen ulkopuoliset maat, kuten Ukrainan.

3. Televiestintä

Vuonna 1995 annetussa [päätöksessä N:o 2717/95/EY](#) vahvistetaan suuntaviivat Euro-ISDN:n (digitaalisen monipalveluverkon) kehittämiseksi Euroopan laajuisena verkkona. Siinä määritellään tavoitteet, painopistealueet ja yhteistä etua koskevat hankkeet Euro-ISDN-verkkoon perustuvien palvelujen kehittämiseksi unionin tulevaa viestinnän laajakaistaverkkoa ajatellen.

Vuonna 1997 annetussa [päätöksessä N:o 1336/97/EY](#) vahvistetaan suuntaviivat Euroopan laajuisille televerkoille (TEN-Telecom). Painopistealueisiin kuuluvat taloudellista ja sosiaalista yhteenkuuluvuutta edistävät sovellukset sekä perusverkkojen, erityisesti satelliittiverkkojen, kehittäminen. Näitä suuntaviivoja muutettiin jonkin verran vuonna 2002 annetulla [päätöksellä N:o 1376/2002/EY](#).

Suuntaviivojen avulla voitiin määritellä yhteistä etua koskevat hankkeet ja vahvistaa niiden valintamenettelyt ja -perusteet. Myös yhteisön eTEN-ohjelma, joka oli tietoyhteiskunnan mahdollisuuksien hyödyntämiseen tähtäävän eEurope-toimintaohjelman keskeinen väline, perustui Euro-ISDN-ohjelmaan. Se päättyi vuonna 2006, ja sillä pyrittiin edistämään televerkkopohjaisten palvelujen käyttöönottoa Euroopan laajuisesti. Unionin investoinnit keskittyivät sittemmin olemassa olevien verkkojen nykyaikaistamiseen.

Komissio julkaisi vuonna 2015 osana [digitaalisten sisämarkkinoiden strategiaansa](#) erinäisiä ehdotuksia EU:n televiestintäalan sääntelykehityksen uudistamiseksi. Vuonna 2016 se antoi muun muassa ehdotuksen direktiiviksi eurooppalaisesta sähköisen viestinnän säännöstöstä. [Direktiivi \(EU\) 2018/1972](#) eurooppalaisesta sähköisen viestinnän säännöstöstä tuli voimaan vuonna 2018, ja sillä ajantasaistettiin EU:n televiestintäsääntöjä ([2.1.8](#)).

EUROOPAN PARLAMENTIN ROOLI

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

Viimeksi kuluneiden 15 vuoden aikana parlamentti on osallistunut aktiivisesti TEN-T-politiikan muotoiluun. Se hyväksyi yhdessä neuvoston kanssa [asetuksen \(EU\) N:o 1315/2013](#) unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi. Sen avulla otettiin käyttöön EU:n laajuisia verkkoja painottava lähestymistapa, johon sisältyivät yhteiset säännöt verkkoinfrastruktuurille. Näitä suuntaviivoja kehitettiin ja päivitettiin komission vuonna 2021 ehdottamassa TEN-T-verkkoa koskevassa tarkistuksessa. Neuvoston kanssa käytyjen neuvottelujen jälkeen parlamentti hyväksyi tarkistetun TEN-T-asetuksen huhtikuussa 2024, ja neuvoston odotetaan hyväksyvän sen kesään 2024 mennessä (ks. edellä kohta B.1.d).

Vuonna 2015 antamassaan [päättölauselmassa "Liikennepolitiikan vuoden 2011 valkoisen kirjan täytäntöönpano: tilannekatsaus ja kohti kestäväää liikkuvuutta"](#) parlamentti tähdensi liikenteen merkitystä talouden ja kansalaisten liikkuvuuden kannalta. Parlamentti katsoo, että Euroopan laajuisen liikenneverkon toteuttaminen on unionin kestävä ja tehokkaan liikennejärjestelmän ennakkoehto ja sitä on edistettävä kohdennetun EU:n yhteisrahoituksen, erityisesti Verkkojen Eurooppa -välineen avulla.

Parlamentti antoi 20. tammikuuta 2021 [päättölauselman Euroopan laajuisen liikenneverkon \(TEN-T\) suuntaviivojen tarkistamisesta](#). Päättölauselmassa korostettiin tulevaisuuden vaatimukset huomioon ottavan TEN-T-verkon merkitystä EU:n sisämarkkinoiden moitteettoman toiminnan ja yhtenäisen liikennealueen toteuttamisen jatkumisen kannalta. Siinä korostettiin myös EU:n maailmanlaajuisen kilpailukyvyyn merkitystä tulevina vuosikymmeninä ja sen avulla tuettiin vihreää ja digitaalista siirtymää kohti älykästä, kestäväää, tehokasta ja turvallista liikkuvuutta. Päättölauselmassa toistettiin, että TEN-T-infrastruktuuriin kohdistuvien investointien

on oltava riittäviä sen varmistamiseksi, että TEN-T-ydinverkko saadaan valmiiksi vuoteen 2030 mennessä. Siinä painotettiin, että on olennaista, että kaikki asiaankuuluvat EU:n rahastot (Verkkojen Eurooppa -väline, InvestEU-ohjelma, Euroopan rakenne- ja investointirahastot, elpymis- ja palautumistukiväline, Horisontti Eurooppa -puiteohjelma jne.) ja EIP:n lainananto sovitettaisiin liikennealan erityistarpeisiin ja että jäsenvaltiot sitoutuisivat riittävään rahoitukseen.

Parlamentti antoi vuonna 2020 Euroopan laajuisten energiainfrastruktuurien [suuntaviivojen tarkistamista koskevan päätöslauselman](#), jossa se kehotti toteuttamaan tarkistamisen siten, että otetaan huomioon vuodelle 2030 asetetut EU:n energia- ja ilmastotavoitteet, hiilestä irtautumista koskeva pitkän aikavälin sitoumus ja energiatehokkuus etusijalle -periaate. Lisäksi se korosti tarvetta varmistaa, että varojen käyttö ja yhteistä etua koskevien hankkeiden valinta ovat Pariisin sopimuksen sitoumusten mukaisia.

Parlamentti kehotti [5. huhtikuuta 2022 ilmaisemassaan kannassa Euroopan laajuisia energiainfrastruktuureja koskevaan tarkistettuun asetukseen](#) lisäämään sidosryhmien osallistumista rajatylittävien infrastruktuurien suunnitteluun ja yhteistä etua koskevien hankkeiden valintaprosessiin. Lisäksi se vaati eri alojen monipuolisempaa edustusta kuulemisissa. Parlamentti kehotti myös edistämään merellä tuotettavaa uusiutuvaa energiaa koskevia hankkeita ja helpottamaan niiden integrointia EU:n verkkoihin EU:n nollanettopäästötavoitteen saavuttamiseksi.

Parlamentti antoi [5. lokakuuta 2022 päätöslauselman EU:n vastauksesta energian hintojen nousuun Euroopassa](#). Päätöslauselmassa se painotti, että aidosti häiriönkestävä eurooppalainen energiaverkko, mukaan lukien uusien rajayhdysjohtojen rakentaminen, helpottaisi yrityksiin ja kuluttajiin kohdistuvaa hintapainetta lyhyellä aikavälillä ja edistäisi energiaomavaraisuutta ja häiriönsietokykyä pitkällä aikavälillä. Se totesi, että keskeisen infrastruktuurin on pysyttävä EU:n hallinnassa ja siten on edistettävä avointa strategista riippumattomuutta. Lisäksi se kehotti komissiota ja jäsenvaltioita nopeuttamaan uusiutuvaan energiaan ja puhtaaseen vetyyn perustuvia keskeisiä infrastruktuurihankkeita helpottamalla lupaprosessia ja ottamaan samalla asianmukaisesti huomioon yleisön osallistumisen ja ympäristövaikutusten arviointimenettelyt.

Parlamentti kehotti [EU:n laajentumisstrategiasta 23. marraskuuta 2022 antamassaan suosituksessa](#) lujittamaan ehdokasmaiden ja EU:n välisiä kumppanuuksia toteuttamalla perusinfrastruktuurihankkeita Euroopan laajuisten energia- ja liikenneverkkojen (TEN-E ja TEN-T) puitteissa. Parlamentti tukee sitä, että ryhdytään välittömiin toimiin, jotta ehdokasmaat saadaan liitettyä Euroopan energiansiirtoverkkoon pitkällä aikavälillä ja kestävästi, ja että EU:n energiapoliittisiin strategioihin otetaan mukaan ehdokasmaat ja erityisesti maat, jotka ovat erittäin riippuvaisia venäläisestä kaasusta ja joille EU-jäsenyysaikeista koituu vakavia vaikutuksia.

Lisätietoja aiheesta on [liikenne- ja matkailuväliökunnan](#) sekä [teollisuus-, tutkimus- ja energiaväliökunnan](#) verkkosivustoilla.

Ariane Debyser / Kristi Polluveer / Olena Kuzhym
05/2024