



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 22. toukokuuta 2018
(OR. en)

9075/18

Toimielinten välinen asia:
2018/0138 (COD)

TRANS 212
IA 137

EHDOTUS

Lähettiläjä:	Euroopan komission pääsihteerin puolesta Jordi AYET PUIGARNAU, johtaja
Saapunut:	17. toukokuuta 2018
Vastaanottaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopan unionin neuvoston pääsihteerin
Kom:n asiak. nro:	COM(2018) 277 final
Asia:	Ehdotus EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEKSI Euroopan laajuisen liikenneverkon toteuttamista edistävistä yhdenmukaistamistoimenpiteistä

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja COM(2018) 277 final.

Liite: COM(2018) 277 final

Bryssel 17.5.2018
COM(2018) 277 final

2018/0138 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

**Euroopan laajuisen liikenneverkon toteuttamista edistävistä
yhdenmukaistamistoimenpiteistä**

{SEC(2018) 228 final} - {SWD(2018) 178 final} - {SWD(2018) 179 final}

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

• Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

Teknologinen muutos vaikuttaa kaikkiin yhteiskunnan ja talouden osa-alueisiin ja muuttaa EU-kansalaisten elämää. Liikenne ei ole tässä suhteessa poikkeus. Uusi teknologia muuttaa liikkuvuutta dramaattisesti. Tämän vuoksi EU:n ja sen teollisuuden on tartuttava toimeen ja pyrittävä saavuttamaan johtoasema innovaatioiden, digitalisoinnin ja vähähiilisten ratkaisujen kehittäjänä. Komissio onkin omaksunut kattavan toimintamallin varmistaakseen, että EU:n liikkuvuuspolitiikassa otetaan huomioon nämä poliittiset prioriteetit. Malli koostuu kolmesta Eurooppa liikkeellä -liikkuvuuspaketista.

Vähäpäästöisen liikkuvuuden strategian jatkoksi komissio hyväksyi touko- ja marraskuussa 2017 kaksi liikkuvuuspakettia. Näissä paketeissa esitettiin myönteinen toimintaohjelma, jolla toteutetaan vähäpäästöisen liikkuvuuden strategiaa ja varmistetaan sujuva siirtyminen kohti kaikkien käytettävissä olevaa puhdasta, kilpailukykyistä ja verkotettua liikennettä ja liikkuvuutta. Euroopan parlamentin ja neuvoston olisi huolehdittava siitä, että nämä ehdotukset hyväksytään pikaisesti.

Tämä aloite on osa kolmatta Eurooppa liikkeellä -pakettia, jolla toteutetaan syyskuussa 2017 esitettyä uutta teollisuuspoliittista strategiaa. Tarkoituksena on saattaa päätökseen prosessi, jonka ansiosta Eurooppa voi saada täyden hyödyn liikkuvuuden nykyaikaistamisesta. Huomisen liikkuvuusjärjestelmän on oltava turvallinen, puhdas ja tehokas kaikille EU-kansalaisille. Tarkoituksena on tehdä liikkuvuudesta Euroopassa turvallisempaa ja esteettömämpää, Euroopan teollisuudesta kilpailukykyisempi ja Euroopan työpaikoista turvatumia sekä lisätä puhtautta ja valmiuksia välttämättömään tehtävään eli ilmastomuutoksen torjumiseen. Edellytyksenä on, että EU, jäsenvaltiot ja sidosryhmät sitoutuvat täysin toimimaan asian puolesta – muun muassa kasvattamaan liikenneinfrastruktuuri-investointeja.

Talouskasvun ja reaalitalouteen suuntautuvien investointien edistäminen ovat keskeisellä sijalla komission prioriteeteissa. Euroopan investointiohjelmalla¹, jonka avulla tämä päätavoite voidaan käytännössä toteuttaa, on kolme tavoitetta: saada rahoitusta reaalitalouden käyttöön, antaa investointihankkeille näkyvyyttä ja teknistä apua sekä parantaa investointeja koskevaa sääntelykehystä.

Liikenneinfrastruktuuri-investoinnit edistävät merkittävästi näiden tavoitteiden saavuttamista. Muun muassa Euroopan laajuisen liikenneverkon, jäljempänä 'TEN-T', ydinverkon ja käytävien valmiiksi saattamisen odotetaan tuovan investointeihin 4 500 miljardin euron lisäyksen, joka on 1,8 prosenttia EU:n bruttokansantuotteesta ja vastaa 13:a miljoonaa työvuotta vuoteen 2030 saakka². Arvioiden mukaan TEN-T-ydinverkon valmiiksi saattamiseen tarvittavat investoinnit ovat vuosina 2021–2030 noin 500 miljardia euroa, ja kun

¹ COM(2014) 903 final.

² Delivering TEN-T, Facts & Figures, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/delivering_ten_t.pdf, syyskuu 2017.

mukaan lasketaan kattava TEN-T-verkko ja muut liikenneinvestoinnit, ne nousevat noin 1 500 miljardiin euroon³.

Kokemusten perusteella TEN-T-ydinverkkohankkeiden täytäntöönpanoa haittaavat monimutkaiset hallinnolliset menettelyt ja sääntelyn epävarmuus, joista voi aiheutua lisäkustannuksia ja viiveitä⁴.

Äskettäin päivitettyssä asiakirjassa *Action Plan – Making the best use of new financial schemes for European transport infrastructure projects*⁵ (Christophersen–Bodewig–Secchi, 2015) esitettiin hallinnollisten lupien, lupamenettelyä koskevien sääntöjen ja muiden sääntelymenettelyjen yksinkertaistaminen yhtenä suosituksesta, joiden tarkoituksena on edistää Euroopan laajuisen liikenneverkon valmiiksi saattamista. Tämän toimintasuunnitelman esittelivät eurooppalaiset TEN-T-logistiikkakoordinaattorit Kurt Bodewig ja Carlo Secchi sekä komission entinen varapuheenjohtaja Henning Christophersen.

Euroopan laajuisen liikenneverkon saattaminen tehokkaasti valmiiksi on olennaisen tärkeää sisämarkkinoiden toiminnan, liikenteen digitalisaation ja vähähiiliseen liikkuvuuteen siirtymisen kannalta⁶. Viimeaikaisissa tiedonannoissaan komissio on korostanut tarvetta saada aikaan yksityisiä investointeja Euroopan tulevaisuuden kannalta kriittisillä aloilla⁷ ja siellä, missä markkinat toimivat puutteellisesti⁸. Lisäksi komissio on toistanut, että rajat ylittävä ja kestävä liikenne ja Euroopan laajuisen liikenneverkon infrastruktuuri ovat äärimmäisen tärkeitä EU:n pyrkimyksessä vähähiiliseen ja resurssitehokkaaseen talouteen⁹.

Toimintaa tukevan sääntely-ympäristön luominen ja tehokkaiden menettelyjen käyttöönotto on haaste muuallakin kuin Euroopassa. Myös G7-ryhmä on todennut sääntelyn monimutkaisuuden vaikuttavan lupamenettelyn tehokkuuteen, erityisesti G7-maiden liikenneministerien kokouksessa Cagliarissa kesäkuussa 2017 hyväksytyssä julkilausumassa.

³ Jäsenvaltioilta toukokuussa 2017 saadun palautteen perusteella. Ydinverkkokäytäviä koskevat työsuunnitelmat ja niitä tukevat tutkimukset ovat saatavilla osoitteessa https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/downloads_en

⁴ Tämä koskee myös aiemmin yksilöityjä 30:tä ensisijaista TEN-T-hanketta. Useat niistä on saatettu päätökseen, mutta jotkin ovat edelleen käynnissä. Ensisijaisista hankkeista saatu kokemus osoittaa myös, että lupamenettelyyn liittyvillä seikoilla oli vaikutusta useiden projektien toteuttamiseen (esim. PP17, PP18/30, PP24), Implementation of the Priority Projects, marraskuu 2012; liikenteen ja liikkumisen pääosasto jäsenvaltioiden toimittamisen tietojen pohjalta, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/infrastructure/ten-t-policy/priority-projects/doc/pp_report_nov2012.pdf

⁵ *Action Plan – Making the best use of new financial schemes for European transport infrastructure projects* ("CBS Report"), kesäkuu 2015; laatijoina entinen Euroopan komission varapuheenjohtaja H. Christophersen, professori K. Bodewig, eurooppalainen koordinaattori, ja professori C. Secchi, eurooppalainen koordinaattori, saatavilla osoitteessa http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/2015_06_03_cbs_action_plan_final.pdf, *Progress Report of the Action Plan Making the best use of new financial schemes for European transport infrastructure projects*, tammikuu 2018, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/cbs2_report_final.pdf, ("CBS Progress Report").

⁶ Neuvosto toisti 5. joulukuuta 2017 hyväksytyissä päätelmissään, että se on vahvasti sitoutunut Euroopan laajuisen liikenneverkon täytäntöönpanoon ja että on tarpeen jatkaa tätä politiikkaa liikenneinvestointien lisäämiseksi ja yleistavoitteiden toteuttamisen edistämiseksi erityisesti ilmastotoimien osalta. 15425/17 TRANS 541.

⁷ COM(2016) 359 final.

⁸ The Results and Efficiency of Railway Infrastructure Financing within the European Union, Euroopan parlamentille tehty tutkimus, lokakuu 2015.

⁹ COM(2016)501 final.

Julkilausumassa korostettiin, että on tärkeää lisätä infrastruktuurihankkeiden yleistä hyväksyntää sekä tehostaa hallinnollisia menettelyjä ja yksinkertaistaa sääntely-ympäristöä¹⁰. EU:n jäsenvaltiot ovat pyrkineet yksinkertaistamaan menettelyjä myös kansallisella tasolla¹¹.

Tällä aloitteella pyritään vähentämään TEN-T-infrastruktuurihankkeiden täytäntöönpanossa ilmenneitä viivästymisiä. Aloitteessa asetetaan koko lupamenettelyn enimmäisajaksi kolme vuotta. Aloitteen tarkoituksena on myös lisätä selkeyttä niihin prosesseihin, joita hankkeiden toteuttajien on seurattava, etenkin lupamenettelyyn, julkisiin hankintoihin ja muihin menettelyihin.

Tällä aloitteella turvataan mahdollisuus saada oikeussuojaa TEN-T-infrastruktuurihankkeiden täytäntöönpanon osalta. Se ei vaikuta hallinnollisiin muutoksenhakumenettelyihin eikä tuomioistuimessa toteutettaviin oikeussuojakeinoihin. Jäsenvaltiot voivat kuitenkin säätää erityisiä menettelysääntöjä – kuten väärinkäyttötarkoituksessa tai vilpillisesti esitetyn perustelun tutkimatta jättämisestä koskevia sääntöjä – jotka ovat asianmukaisia mekanismeja tuomioistuinmenettelyn tehokkuuden takaamiseksi. Rajat ylittävissä hankkeissa julkisten hankintojen tekemisessä on erityisiä vaikeuksia, jotka johtuvat varsinkin tarpeesta soveltaa eri lainsäädäntöjä, kuten sidosryhmät korostivat. Tämä lisää hankkeiden monimutkaisuutta ja kustannuksia. Tämän aloitteen tavoitteena on mahdollistaa yhden ainoan kehyksen järjestelmällinen soveltaminen yhteisen yksikön toteuttamissa rajat ylittävissä hankkeissa, jolleivät osallistuvat jäsenvaltiot toisin päätä. Tämä tavoite on yhdenmukainen kasvun ja yhteenkuuluvuuden edistämistä EU:n raja-alueilla koskevassa äskettäisessä tiedonannossa¹² asetettujen tavoitteiden kanssa.

Sen lisäksi, että aloitteella luodaan lisää investointeja ja houkutellaan yksityistä pääomaa suuren eurooppalaisen lisäarvon infrastruktuurihankkeisiin, sen uskotaan myös tuovan enemmän selkeyttä kansalaisten ja kansalaisyhteiskunnan kannalta, sillä aloitteella lisätään avoimuutta siltä osin kuin on kyse kansalaisten ja kansalaisyhteiskunnan osallistumisesta TEN-T-hankkeiden suunnitteluun.

Odotettujen hyötyjen arvioidaan olevan seuraavat:

- Ajansäästö: lupamenettelyjen odotetaan kestävän enintään kolme vuotta, mikä on merkittävä parannus nykytilanteeseen verrattuna.
- Käyttäjäkustannusten säästöt: yli 5 miljardia euroa.
- Investoinnit: 84 prosenttia kokonaisinvestoinneista TEN-T-ydinverkkoon esitetään ennen vuotta 2025.
- Liikenteen ulkoisten vaikutusten vähentäminen: 700 miljoonan euron säästöt CO₂-päästöjen, meluntorjunnan, ilmansaasteiden, liikenneturvauksien ja laskeneiden onnettomuusmäärien osalta. CO₂-päästöt vähentyvät vuosina 2018–2030 arvioiden mukaan 2 686 tuhatta tonnia.
- Hallinnolliset kustannukset: 150 miljoonan euron nettosäästöt hankkeiden toteuttajille ja viranomaisille.

¹⁰ http://www.g7italy.it/sites/default/files/documents/Final%20Declaration_0.pdf

¹¹ Saksan strategia suunnitteluprosessin nopeuttamiseksi: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/innovationsforum-planungsbeschleunigung-abschlussbericht.pdf?__blob=publicationFile

¹² COM(2017) 534 final

- **Yhdenmukaisuus muiden alaa koskevien politiikkojen säännösten kanssa**

Tällä hetkellä ei ole erityisiä säännöksiä Euroopan laajuisen liikenneverkon lupa- ja sääntelymenettelyistä. Samankaltaisia säännöksiä sovelletaan kuitenkin Euroopan laajuisen energiaverkon (TEN-E)¹³ alalla.

- **Yhdenmukaisuus unionin muiden politiikkojen kanssa**

Tämän aloitteen tavoitteet ovat asiaankuuluvien unionin politiikkojen mukaiset liikenteen alalla, sisämarkkinoiden alalla ja muilla aloilla. Aloite auttaa lisäämään investointeja ja luomaan työpaikkoja sujuvoittamalla reaalityönteon tehtäviä investointeja.

Euroopan laajuisen liikenneverkon valmiiksi saattaminen johtaa syvempiin ja oikeudenmukaisempiin sisämarkkinoihin. Tämä perustuu siihen, että Euroopan laajuisen liikenneverkon tarkoituksena on yhdistää jäsenvaltiot fyysisesti, ja siihen, että se tuo selkeää lisäarvoa unionin tasolla, sillä se keskittyy rajat ylittäviin yhteyksiin.

2. OIKEUSPERUSTA, TOISSIJAISUUSPERIAATE JA SUHTEELLISUUSPERIAATE

- **Oikeusperusta**

Ehdotuksen oikeusperusta on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 172 artikla.

- **Toissijaisuusperiaate (jaetun toimivallan osalta)**

Liikennevirtojen tukemiseen Euroopan sisämarkkinoilla tähtäävä Euroopan laajuisen liikenneverkon koordinoitu kehittäminen sekä unionin sisäinen taloudellinen, sosiaalinen ja alueellinen yhteenkuuluvuus edellyttävät unionin tasolla toteutettavia toimia. Lupamenettelyt eroavat suuresti eri jäsenvaltioiden välillä siltä osin kuin on kyse tarvittavien lupien määrästä ja hankittavista päätöksistä. Tämän vuoksi verkon kehittämistä on vaikea synkronoida. Euroopan laajuinen liikenneverkko ei voi toimia kunnolla kokonaisuutena eikä tarjota hyötyjä unionin tasolla ennen kuin kaikki sen osat on saatu valmiiksi.

- **Suhteellisuusperiaate**

Ehdotus on suhteellisuusperiaatteen mukainen. Se kuuluu Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 170 artiklassa määritellyyn Euroopan laajuisen liikenneverkkojen toiminta-alaan.

Tässä ehdotuksessa esitetyt toimet koskevat pelkästään liikenneinfrastruktuurien eurooppalaista ulottuvuutta.

Asetus olisi tehokas väline, sillä se olisi hyväksymisensä jälkeen jäsenvaltioiden oikeusjärjestyksessä välittömästi sovellettava eikä edellyttäisi määräaikaakaan kansalliseksi lainsäädännöksi saattamista varten ennen kuin sillä on täysi oikeusvaikutus. Tämä on direktiivien saattamisesta osaksi kansallista lainsäädäntöä aiheutuvien ristiriitaisuuksien poistamista koskevan tavoitteen sekä hankevalmistelun ja lupamenettelyjen edistämistavoitteen mukaista.

¹³ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 347/2013, annettu 17 päivänä huhtikuuta 2013, Euroopan laajuisen energiainfrastruktuurien suuntaviivoista ja päätöksen N:o 1364/2006/EY kumoamisesta sekä asetusten (EY) N:o 713/2009, (EY) N:o 714/2009 ja (EY) N:o 715/2009 muuttamisesta (EUVL L 115, 25.4.2013, s. 39).

3. SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINTIEN TULOKSET

• Sääntelyn toimivuus ja yksinkertaistaminen

TEN-T-politiikkaa tehostettiin huomattavasti vuonna 2013 antamalla uusi asetus, jossa määritellään kokonaisvaltainen strategia, joka perustuu ydinverkon perustamiseen vuoteen 2030 mennessä ja kattavan verkon perustamiseen vuoteen 2050 mennessä. TEN-T-politiikka on kuitenkin ollut olemassa 25 vuotta, ja jo nykyisen TEN-T-kehyksen valmistelun aikaan lupa- ja muiden sääntelymenettelyjen viivästyksyet ja niiden vaikutukset olivat tulleet esiin. Alun perin suunniteltiin TEN-T-kehyksen yksinkertaistamistoimenpiteitä, mutta loppujen lopuksi niitä pidettiin ennenaikaisina useiden tekijöiden vuoksi. Muun muassa katsottiin, että uudistettu TEN-T-kehys sisälsi jo kunnianhimoisia uudistuksia. Ne liittyivät erityisesti uuden rahoitusvälineen eli Verkkojen Eurooppa -välineen luomiseen.

Tämän vuoksi nykyisessä asetuksessa (EU) N:o 1315/2013 ei säädetä erityisistä ratkaisuksista lupamenettelyjen osalta, toisin kuin Euroopan laajuisten energiainfrastruktuurien suuntaviivoista 17 päivänä huhtikuuta 2013 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 347/2013¹⁴. Näin ollen tätä aloitetta ei voitu kehittää osana REFIT-ohjelmaa, mutta siihen on kuitenkin saatu virikkeitä Euroopan laajuista energiaverkkoa koskevista kokemuksista.

• Kuulemiset, tiedonkeruu ja asiantuntijatiedon käyttö

Kuulemisiin sisältyivät seuraavat toimet:

- (1) Internetissä järjestettiin 13 viikkoa kestänyt avoin julkinen kuuleminen, joka alkoi 1. elokuuta 2017 ja päättyi 9. marraskuuta 2017. Kuulemisessa saatiin yhteensä 99 vastausta 23 jäsenvaltiosta, mikä vastasi 94:ää prosenttia kaikista vastauksista. Eniten olivat edustettuina alue-, paikallis- tai kunnallisviranomaiset (20 prosenttia), hankkeen toteuttajat (19 prosenttia) ja teollisuuden, liike-elämän tai alakohtaiset järjestöt (20 prosenttia), ja seuraavaksi eniten vastauksia saatiin kansallisilta hallituksilta (16 prosenttia).
- (2) Aloitteen piiriin kuuluvista aloista vastaavien komission yksiköiden kanssa järjestettiin yhdessä useita työpajoja, esimerkiksi julkisista hankinnoista (15. kesäkuuta 2017), valtiontuesta ja rahoituksesta (21. syyskuuta 2017) sekä ympäristövaikutusten arvioinnista ja lupien myöntämisestä (17. lokakuuta 2017).
- (3) Vaikutustenarvioinnin yhteydessä 6. joulukuuta 2017 ja 17. tammikuuta 2018 välisenä aikana tehtiin sidosryhmien haastatteluja.
- (4) Kuulemisia suoritettiin osana edellistä kartoittavaa tutkimusta samoin kuin 12 viikkoa kestäneen avoimen julkisen kuulemisen ja asiaa käsitelleiden työpajojen kautta.
- (5) Alustava vaikutustenarviointi julkaistiin komission verkkosivustolla kesäkuussa 2017, ja siitä sai antaa palautetta.

¹⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 347/2013, annettu 17 päivänä huhtikuuta 2013, Euroopan laajuisten energiainfrastruktuurien suuntaviivoista ja päätöksen N:o 1364/2006/EY kumoamisesta sekä asetusten (EY) N:o 713/2009, (EY) N:o 714/2009 ja (EY) N:o 715/2009 muuttamisesta (EUVL L 115, 25.4.2013, s. 39–75).

Lisäksi aloitteesta keskusteltiin kahdesti ministeritasolla, ja samalla käsiteltiin muita kysymyksiä, jotka liittyivät Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseen ja rahoittamiseen. Keskustelut käytiin 23. maaliskuuta 2017 Sofiassa järjestetyssä alueellisia liikenneinvestointeja käsitelleessä konferenssissa ja 21. syyskuuta 2017 Tallinnassa kokoontuneessa epävirallisessa liikenneministerineuvostossa.

Tiivistelmä saaduista vastauksista ja tulosten käytöstä

Kaikkia asianomaisia sidosryhmiä – jotka edustivat kaikkia jäsenvaltioita – kuultiin, ja useimmat esittivät näkemyksensä sekä saatavilla olevat, nykyisiä ongelmia ja harkinnassa olevia toimenpiteitä koskevat määrälliset tiedot. Kuulemisesta kävi ilmi, että TEN-T-hankkeiden lupamenettelyissä todetut suurimmat ongelmat liittyvät hankkeen valmistelun strategisen tason vaiheisiin, kuten aluesuunnittelulupien hankintaan, rakennuslupiin ja ympäristövaikutusten arviointeihin.

Etenkin hankkeiden toteuttajat, yksityishenkilöt ja teollisuuden eturyhmät kannattivat menettelyjen keskittämistä yhteen kansalliseen yksikköön eli yhden luukun järjestelmän käyttöönottoa. Valtiolliset ja alueelliset hallintotahot ilmaisivat varautuneempia mielipiteitä, jotka vahvistettiin myös kahdenvälisissä keskusteluissa.

Huomattavan monet valtiolliset ja alueelliset hallintotahot olivat jossain määrin epäileviä yhden luukun järjestelmän suhteen. Näiden kommenttien erillisestä laadullisesta analyysistä käy kuitenkin ilmi, että tämä näennäinen erimielisyys johtuu joissakin tapauksissa siitä, että joillakin mailla on jo yhteen yksikköön keskitetyt menettelyt (myös nopeutetut menettelyt). Näitä jo olemassa olevia kansallisia yksiköitä voidaan pitää esimerkkeinä parhaista käytänteistä yhden luukun järjestelmän täytäntöönpanossa.

Hankkeiden toteuttajien ja yksityishenkilöiden mukaan kullakin keskitetyllä asiointipisteellä olisi oltava laajat päätöksentekovalmiudet siten, että ne hallinnoisivat kaikkia ympäristövaikutusten arviointeja hanketasolla samoin kuin suunnittelulupia ja rakennuslupia. Toisaalta valtiollisten ja alueellisten hallintotahojen näkemykset vaihtelivat siitä, missä määrin menettelyjä olisi yhdennettävä ja millä viranomaistasolla ne olisi toteutettava. Huomattavan moni kansallinen edustaja totesi, että keskitetyillä asiointipisteillä olisi oltava pelkästään koordinoitavuudet.

Vastaajat, pääasiassa hankkeiden toteuttajat, yksityishenkilöt ja teollisuuden eturyhmät, olivat yhtä mieltä siitä, ettei lupaprosessi saisi kestää kahta vuotta pidempään ja että tällaisen määräajan asettaminen voisi auttaa vähentämään liiallisia viivästyksiä. Paikallis- ja alueviranomaiset sekä eräät valtiolliset hallintotahot olivat varautuneempia tässä asiassa.

Etenkin hankkeiden toteuttajat ja teollisuuden ryhmät pitivät julkisten hankintojen ongelmien tehokkaimpana ratkaisuna yhteisiä unionin tason sääntöjä, joita sovelletaan rajat ylittäviin hankkeisiin. Kansalliset viranomaiset katsoivat, että tällaiset säännöt olisivat tehokkaampia, jos niitä sovellettaisiin unionin rahoitusta saaviin rajat ylittäviin hankkeisiin.

Kuulemisesta kävi ilmi, että TEN-T-hankkeiden valmistelua ja lupien myöntämistä edistävien toimenpiteiden hyväksymiseen käytettävissä olevista välineistä vastaajat pitivät yleisesti parhaimpana asetusta, jossa säädetään lupamenettelyistä ja muista TEN-T-hankkeiden valmistelua koskevista seikoista ja jota voitaisiin soveltaa jäsenvaltioissa sellaisenaan.

- **Tiedonkeruu ja asiantuntijatiedon käyttö**

Aloite on jatkoa pitkälle pohdintaprosessille ja poliittiselle kehotukselle toteuttaa toimia. Ongelman määrittely perustui pääosin komission kokemuksiin Euroopan laajuisen liikenneverkon täytäntöönpanon¹⁵ hallinnoinnista, kuulemistoimiin sekä ulkopuolisiin tutkimuksiin:

- TEN-T:n ydinverkkohankkeiden mahdollistamista ja helpottamista koskeva selvitys, Milieu et al., joulukuu 2016¹⁶,
- Euroopan laajuisen liikenneverkon yhdenmukaistamistoimien vaikutustenarviointia koskeva taustaselvitys, Panteia, PwC, M-FIVE, helmikuu 2018¹⁷.

- **Vaikutustenarviointi**

Ehdotukseen liittyy vaikutustenarviointi. Se on saanut sääntelyntarkastelulautakunnalta myönteisen lausunnon tietyin varauksin. Lautakunta antoi suosituksia, joissa esitettiin seuraavia muutoksia ja selvennyksiä:

- On esitettävä lisänäyttöä siitä, miten julkiset hankinnat ja lupamenettelyt vaikuttavat rakennustöiden viivästyksiin. On annettava lisätietoja tilanteen vaihtelusta aloittain ja jäsenvaltioittain sekä selvitys kokemuksista, jotka liittyvät Euroopan laajuiseen energiaverkkoon, Euroopan strategisten investointien rahastoon ja jäsenvaltioiden toteuttamiin prosessien yhdenmukaistamistoimiin.
- On esitettävä lisätietoja siitä, mitkä ovat sidosryhmien näkemykset vaihtoehdoista, ja erityisesti jäsenvaltioiden ja kansalaisten näkemykset.
- Vaikutustenarviointiin on lisättävä herkkyyshanalyysi sekä selostus tulosten laskennan yhteydessä tehdyistä olettamuksista, erityisesti siitä, missä määrin toimenpiteillä voitaisiin realistisesti auttaa välttämään viivästyksiä.

Nämä kommentit on otettu huomioon tarkistetussa vaikutustenarvioinnissa vaikutustenarviointiraportin liitteessä I kuvatulla tavalla. Edellä mainittujen huomautusten johdosta tehtiin seuraavat muutokset:

- Esitettiin kattavammin esimerkkejä, joissa kuvataan lupaprosessien ja yksittäisten hankkeiden hankintojen viivästysten vaikutuksia sekä sitä, miten tämä vaikuttaa Euroopan laajuisen liikenneverkon valmiiksi saattamiseen, sekä muita verkon vaikutuksia. Lisättiin viittauksia Euroopan laajuisen energiaverkon toteuttamisen tuloksiin ja valtiontuen valvonnan asettamiseen käsittelyssä etusijalle¹⁸. Lisättiin kohtia, joissa kuvataan jäsenvaltioiden kokemuksia, mukaan lukien niiden toteuttamat toimet prosessiensa yhdenmukaistamiseksi. Kaikki nämä seikat paransivat analyysin tarkkuutta.

¹⁵ Tilannekatsaus Euroopan laajuisen liikenneverkon täytäntöönpanosta vuosina 2014–2015, helmikuu 2017.

¹⁶ https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/permitting_ten-t_final_report.pdf

¹⁷ Lisätään linkki, kun julkaistu.

¹⁸ Euroopan strategisten investointien rahastosta tuetut hankkeet asetusten (EU) N:o 1316/2013 ja (EU) 2015/1017 muuttamisesta Euroopan strategisten investointien rahaston voimassaoloajan pidentämisen osalta sekä kyseistä rahastoa ja Euroopan investointineuvontakeskusta koskevien teknisten parannusten tekemiseksi 13 päivänä joulukuuta 2017 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2017/2396 (EUVL L 345, 27.12.2017, s. 34–52) mukaisesti.

- Esitettiin avointen julkisten kuulemisten ja muiden sidosryhmäkuulemisten tulokset huomattavasti yksityiskohtaisemmin. Lisättiin lukuun 7 erityinen toimintavaihtoehtojen vertailua koskeva jakso.
- Tehtiin herkkyysanalyysi ja esitettiin sen tulokset vaikutustenarvioinnin asiaankuuluvissa kohdissa.

Arvioidut toimintavaihtoehdot koostuvat toimenpidekokonaisuuksista, joilla pyritään saavuttamaan erityiset tavoitteet ja puuttumaan keskeisiin ongelmatekijöihin, jotka ovat seuraavat:

- lupamenettelyissä on useita vaiheita ja niihin osallistuu useita viranomaisia;
- määräaikoja ei ole tai niitä ei valvota;
- julkiset hankintamenettelyt ovat erilaisia rajat ylittävien TEN-T-hankkeiden osalta;
- rajat ylittävien hankkeiden toteuttamisessa on koordinoitua haasteita; ja
- on havaittu valtiontuen valvontamenettelyihin liittyviä epävarmuustekijöitä.

Analyysin perusteella voitiin tehdä selkeä johtopäätös siitä, ettei ole tarpeen olla yhtä kunnianhimoinen jokaisella alalla ja että vaiheittainen lähestymistapa olisi tarkoituksenmukainen.

Lupamenettelyjen osalta tilanne vaihtelee jäsenvaltioittain eikä unionin tasolla ole vielä päätetty yhdenmukaista lähestymistapaa. Tarvitaan laajamittaisia toimia, jotta rajat ylittäviä menettelyjä voidaan synkronoida ja jotta hankkeiden entistä koordinoitumpi, tehokkaampi ja vaikuttavampi täytäntöönpano on mahdollinen.

Julkisten hankintojen osalta on viime vuosina alettu soveltaa uudistettua toimintakehystä¹⁹. Sääntely on kuitenkin edelleen puutteellista rajat ylittävissä hankinnoissa ja hankkeissa, jotka ovat kahden tai useamman jäsenvaltion yhdessä suunnittelemissa. Tällä alalla toimet koskevat vain näitä erityisiä puutteita.

Valtiontukien valvonnan osalta äskettäin hyväksytyt selvennykset ovat joka tapauksessa jo poistaneet valtaosan epävarmuudesta, jonka on väitetty mahdollisesti haitanneen aiemmin hankkeiden kehittämistä. Kun on kyse monimutkaisesta hankkeesta, johon liittyy pitkälle kehitettyjä rahoitusrakenteita, olisi kuitenkin tarpeen nostaa ilmoitusten laatua myös parantamalla yhteistyötä komission yksiköiden, jäsenvaltioiden viranomaisten sekä oikeusalan asiantuntijoiden ja liike-elämän välillä. Samaan tapaan kuin valtiontuen tarkastusmenettelyissä sovellettavissa käytännesäännöissä, käsittelyssä voidaan asettaa etusijalle TEN-T-ydinverkkoon liittyvää yhteistä etua koskevat hankkeet, joille jäsenvaltiot ja komissio vahvistavat yhdessä aikataulun, jossa määritellään selkeästi välitavoitteet ja tiedot, jotka jäsenvaltioiden on toimitettava. Näin menettelyt voidaan toteuttaa komissiossa sujuvasti ja päätös voidaan hyväksyä nopeammin.

Eri toimintavaihtoehdot poikkeavat toisistaan sen suhteen, kuinka pitkälle toimissa mennään, mikä on tavoitetaso ja mitkä ovat odotetut kokonaisvaikutukset.

¹⁹ Erityisesti Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/25/EU, annettu 26 päivänä helmikuuta 2014, vesi- ja energiahuollon sekä liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja direktiivin 2004/17/EY kumoamisesta (EUVL L 94, 28.3.2014, s. 243) ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/24/EU, annettu 26 päivänä helmikuuta 2014, julkisista hankinnoista ja direktiivin 2004/18/EY kumoamisesta (EUVL L 94 28.3.2014, s. 65).

- Toimintavaihtoehto 1: hyvin pieni muutos olemassa oleviin välineisiin sekä ei-sitovien välineiden ja liitännäistoimenpiteiden kehittäminen.
- Toimintavaihtoehto 2: rajallinen määrä sitovia toimia ja niiden täytäntöönpanovalta kansallisella tasolla.
- Toimintavaihtoehto 3: TEN-T-ydinverkkohankkeiden hyväksymistä varten EU:n sääntelykehys, jota sovelletaan kansallisella tasolla (toimintavaihtoehto 3a) tai EU:n tasolla (toimintavaihtoehto 3b).

Vaikutustenarvioinnissa suositeltiin toimintavaihtoehtoa 2, ja aloite noudattaa tätä suositusta.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Ehdotuksella ei ole vaikutuksia unionin talousarvioon.

5. LISÄTIEDOT

• Toteuttamissuunnitelmat, seuranta, arviointi ja raportointijärjestelyt

Vaikutustenarviointiraportissa luetellaan indikaattoreita, joita olisi käytettävä keskeisten poliittisten tavoitteiden saavuttamiseksi toteutettujen toimenpiteiden vaikuttavuuden ja tehokkuuden seurannassa:

- Yksittäisten TEN-T-hankkeiden viivästysten riskin minimointi:
 - Euroopan laajuisen liikenneverkon toteuttamisen eteneminen normien ja vaatimusten noudattamisen osalta.
 - Edistyminen EU:n tukemissa TEN-T-liikenneinfrastruktuuri-investoinneissa mitattuna sellaisten Verkkojen Eurooppa -välineestä tuettujen (tai sen seuraajan tukemien hankkeiden) määrissä, jotka on toteutettu ajoissa ja/tai jotka eivät ole viivästyneet lupaan/hankintaan liittyvistä syistä.
- Oikeusvarmuuden lisääminen hankkeen toteuttajien osalta, jolloin saadaan houkuteltua lisää yksityisiä sijoittajia tukemaan liikenneinfrastruktuuria.
 - Sellaisten TEN-T-infrastruktuurihankkeiden määrän lisääminen, joita rahoitetaan käyttämällä EU:n tukemia rahoitusvälineitä (esimerkiksi ESIR-rahasto ja sen seuraajat).

Seuranta perustuu olemassa oleviin toimenpiteisiin, joilla seurataan Euroopan laajuisen liikenneverkon varsinaista toteuttamista. Näin ollen siinä käytetään mahdollisimman paljon olemassa olevaa kehystä, ja tämä tehdään yksinkertaisella ja avoimella tavalla, jotta asiaankuuluvat sidosryhmät voivat helposti tutustua siihen. Tarkoituksena ei ole luoda monimutkaista uusien tulosindikaattorien järjestelmää.

• Ehdotukseen sisältyvien säännösten yksityiskohtaiset selitykset

Asetuksen otsikko ilmaisee säädöksen soveltamisalan ja tavoitteet; säädöksellä pyritään edistämään Euroopan laajuisen liikenneverkon valmiiksi saattamista.

1 artikla – Kohde ja soveltamisala

Tässä artiklassa esitetään asetuksen kohde ja tavoitteet eli Euroopan laajuisen liikenneverkon tehokas ja ripeä valmiiksi saattaminen koko unionissa vähentämällä viivästysten riskiä ja lisäämällä varmuutta hankkeiden toteuttajien ja investoijien osalta siltä osin kuin on kyse

sovellettavien menettelyjen pituudesta. Tavoitteena on myös helpottaa yksityisten sijoittajien osallistumista ja selkeyttää julkisia kuulemisia.

3 artikla – Yhteistä etua koskevien hankkeiden ensisijainen asema

Eräissä jäsenvaltioissa kansallinen lainsäädäntö antaa mahdollisuuden nopeutettuihin menettelyihin tai erityiseen yksinkertaistettuun käsittelyyn hankeluokittain sillä perusteella, miten tärkeitä hankkeet ovat maan kehityksen kannalta, tai muista syistä. Yhteistä etua koskeviin unionin hankkeisiin olisi sovellettava vastaavanlaista etuuskohtelua, jotta voitaisiin täyttää Euroopan laajuisen liikenneverkon valmiiksi saattamista koskevat tavoitteet, joihin jäsenvaltiot ovat sitoutuneet hyväksymällä neuvostossa asetuksen, jossa määritellään kyseinen verkko ja sen valmiiksi saattamisen määräajat.

4–6 artikla – Lupamenettelyjen yhdentäminen

Tämän artiklan tarkoituksena on yhdentää yhteistä etua koskevien TEN-T-hankkeiden eri lupaprosessit. 4 artiklassa edellytetään, että TEN-T-hankkeiden hyväksynnän hoitaa yksi ainoa viranomainen, joka hallinnoi koko prosessia, ottaa siitä vastuun ja toimii hankkeen toteuttajien ja muiden investoijien keskitettynä asiointipisteenä. 5 artiklassa säädetään tällaisen viranomaisen nimeämisestä ja tehtävistä. 6 artiklassa määritellään menettelyvaiheet, joiden mukaisesti tehdään kattava päätös, jolla annetaan investoijalle lupa hankkeen toteuttamiseen.

7 artikla – Rajat ylittävien lupamenettelyjen koordinointi

Tässä artiklassa tuodaan esiin, että on tärkeää koordinoida lupamenettelyjä rajojen yli, ja vahvistetaan eurooppalaisten koordinaattorien roolia lupamenettelyn seurannassa.

8 artikla – Julkiset hankinnat yhteistä etua koskevissa rajat ylittävissä hankkeissa

Tässä artiklassa säädetään siitä, että rajat ylittäviä hankkeita koskevissa julkisissa hankinnoissa sovelletaan vain yhtä oikeudellista kehystä. Jollei hallitustenvälisessä sopimuksessa toisin määrätä, tällaisia hankkeita kehittävät yhteiset yksiköt soveltavat yhtä kansallista lainsäädäntöä hankkiessaan rakennusurakoita ja palveluja hankkeen täytäntöönpanon yhteydessä.

9 artikla – Tekninen apu

Tämän aloitteen tarkoittamat yhteistä etua koskevat hankkeet voivat osallistua unionin lainsäädäntöön perustuviin nykyisiin teknisen avun ohjelmiin, jos asianomaisten yksiköiden hallinnoimia resursseja on saatavilla.

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS**Euroopan laajuisen liikenneverkon toteuttamista edistävistä
yhdenmukaistamistoimenpiteistä**

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 172 artiklan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen kun esitys lainsäätämisjärjestyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon²⁰,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon²¹,

noudattavat tavallista lainsäätämisjärjestystä,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 1315/2013²² vahvistetaan viimeisimmän kehityksen mukaisten yhteentoimivien verkkojen perustamista koskevat yhteiset puitteet sisämarkkinoiden kehittämiseksi. Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) rakenne on kaksitasoinen: kattavalla verkolla varmistetaan unionin kaikkien alueiden vaihtoyhteyksien toimivuus, ja ydinverkko koostuu niistä verkon osista, jotka ovat strategisesti kaikkein tärkeimpiä unionin kannalta. Asetuksessa (EU) N:o 1315/2013 määritellään verkkojen päätökseen saattamista koskevat sitovat toteuttamistavoitteet, joiden mukaan ydinverkko on saatettava valmiiksi viimeistään vuonna 2030 ja kattava verkko viimeistään vuonna 2050.
- (2) Verkkojen valmiiksi saattamisen välttämättömyydestä ja sitovista aikatauluista huolimatta kokemus on osoittanut, että tässä tarkoituksessa tehtyjä investointeja haittaavat usein monimutkaiset lupamenettelyt, rajat ylittävät hankintamenettelyt ja muut menettelyt. Tämä tilanne vaarantaa hankkeiden aikataulun mukaisen toteutuksen ja aiheuttaa monissa tapauksissa merkittäviä viivästyksiä ja kustannusten nousua. Jotta voitaisiin ratkaista nämä ongelmat ja saattaa Euroopan laajuinen liikenneverkko valmiiksi samanaikaisesti koko unionissa, tarvitaan yhdenmukaistettuja toimia unionin tasolla.
- (3) Useiden jäsenvaltioiden oikeudellisessa kehyksessä asetetaan käsittelyssä etusijalle tietyt hankeluokat sen mukaan, mikä on hankkeiden strateginen merkitys taloudelle. Etusija-asema tarkoittaa lyhyempiä määräaikoja, samanaikaisia menettelyjä tai lyhyitä

²⁰ EUVL C , , s. .

²¹ EUVL C , , s. .

²² Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1315/2013, annettu 11 päivänä joulukuuta 2013, unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ja päätöksen N:o 661/2010/EU kumoamisesta (EUVL L 348, 20.12.2013, s. 1).

valitusaikoja, ja samalla varmistetaan, että myös muiden monialaisten politiikkojen tavoitteet saavutetaan. Kun kansalliseen oikeudelliseen kehykseen sisältyy tällainen mahdollisuus, sitä olisi automaattisesti sovellettava sellaisiin unionin hankkeisiin, jotka on asetuksen (EU) N:o 1315/2013 nojalla yksilöity yhteistä etua koskeviksi hankkeiksi.

- (4) Jotta voitaisiin parantaa ympäristövaikutusten arviointien vaikuttavuutta ja yksinkertaistaa päätöksentekoprosessia tapauksissa, joissa velvollisuus ydinverkkohankkeiden ympäristöseikkoihin liittyvien arviointien tekemiseen johtuu samanaikaisesti direktiivistä 2011/92/EY, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 2014/52/EU, ja muusta unionin lainsäädännöstä, kuten direktiivistä 92/43/ETY, direktiivistä 2009/147/EY, direktiivistä 2000/60/EY, direktiivistä 2008/98/EY, direktiivistä 2010/75/EU, direktiivistä 2012/18/EU ja direktiivistä 2011/42/EY, jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että järjestetään yhteinen menettely näiden direktiivien vaatimusten täyttämiseksi.
- (5) Ydinverkkohankkeita olisi tuettava yhdennetyillä lupamenettelyillä siten, että koko menettelyä on mahdollista hallinnoida selkeästi ja että investoijille järjestetään keskitetty asiointipiste. Jäsenvaltioiden olisi nimettävä toimivaltainen viranomainen kansallisen oikeudellisen kehyksensä ja hallinnollisten järjestelyidensä mukaisesti.
- (6) Kun määritetään yksi ainoa kansallinen toimivaltainen viranomainen, jolle keskitetään kaikki lupamenettelyt (keskitetty asiointipiste), voidaan todennäköisesti yksinkertaistaa ja tehostaa menettelyjä ja tehdä niistä avoimempia. Näin voidaan todennäköisesti myös parantaa jäsenvaltioiden yhteistyötä tarpeen mukaan. Menettelyillä olisi edistettävä todellista yhteistyötä investoijien ja keskitettynä asiointipisteenä toimivan toimivaltaisen viranomaisen välillä ja sen myötä mahdollistettava sisällön rajaaminen lupamenettelyn hakemista edeltävässä vaiheessa. Tällainen sisällön rajaamisen menettely olisi liitettävä kuvaukseen hakemuksen yksityiskohtaisesta rakenteesta, ja siinä olisi noudatettava menettelyä, josta säädetään direktiivin 2011/92/EU 5 artiklan 2 kohdassa, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 2014/52/EU.
- (7) Tässä asetuksessa säädetty menettely ei vaikuta kansainväliseen ja unionin oikeuteen sisältyvien vaatimusten täyttämiseen, mukaan lukien ympäristön ja ihmisten terveyden suojelemista koskevat säännökset.
- (8) TEN-T-ydinverkon valmiiksi saattamisen kiireellisyyden vuoksi lupamenettelyjen yksinkertaistamisen yhteydessä olisi asetettava määräaika, johon mennessä toimivaltaisten viranomaisten olisi tehtävä kattava päätös hankkeen toteuttamisesta. Määräaika johtaa todennäköisesti menettelyjen tehokkaampaan toteuttamiseen, mutta se ei missään tapauksessa saisi vaarantaa unionin tiukkojen ympäristönsuojelua ja yleisön osallistumista koskevien vaatimusten noudattamista.
- (9) Jäsenvaltioiden olisi pyrittävä varmistamaan, että valitukset, joissa kyseenalaistetaan kattavan päätöksen asiasisällön tai siihen liittyvien menettelyjen laillisuus, käsitellään mahdollisimman tehokkaasti.
- (10) Rajat ylittävissä TEN-T-infrastruktuurihankkeissa erityisiä haasteita aiheuttaa lupamenettelyjen koordinointi. Eurooppalaisilla koordinaattoreilla olisi oltava valtuudet seurata näitä menettelyjä ja edistää niiden järjestämistä samanaikaisiksi sekä valmiiksi saattamista.
- (11) Rajat ylittävien yhteistä etua koskevien hankkeiden julkisissa hankinnoissa olisi noudatettava perussopimusta ja direktiiviä 2014/25/EU ja/tai 2014/24/EU. Jotta

voitaisiin varmistaa, että rajat ylittävät yhteistä etua koskevat ydinverkkohankkeet saatetaan tehokkaasti päätökseen, yhteisen yksikön tekemissä julkisissa hankinnoissa olisi sovellettava vain yhtä kansallista lainsäädäntöä. Unionin julkisia hankintoja koskevasta lainsäädännöstä poiketen tässä yhteydessä olisi periaatteessa sovellettava sen jäsenvaltion sääntöjä, jossa yhteisellä yksiköllä on sääntömääräinen kotipaikka. Sovellettava lainsäädäntö olisi edelleen oltava mahdollista määrittää hallitustenvälisessä sopimuksessa.

- (12) Komissio ei osallistu järjestelmällisesti yksittäisten hankkeiden lupamenettelyihin. Joissakin tapauksissa tietyt hankkeiden valmisteluun liittyvät näkökohdat selvitetään kuitenkin unionin tasolla. Jos komissio osallistuu menettelyihin, se asettaa käsittelyssä etusijalle yhteistä etua koskevat unionin hankkeet ja takaa varmuuden hankkeiden toteuttajille. Joissakin tapauksissa saatetaan tarvita hyväksyntä valtiontuella. Jäsenvaltiot voivat valtiontuen tarkastusmenettelyissä sovellettavien käytäntöjen mukaisesti pyytää komissiota käsittelemään ensisijaisina pitämänsä yhteistä etua koskevat TEN-T-ydinverkkohankkeet paremmin ennakoitavan aikataulun mukaisesti ja soveltaen portfoliomenetelmää tai keskinäisesti sovittua suunnittelua.
- (13) TEN-T-ydinverkkoon liittyvien infrastruktuurihankkeiden täytäntöönpanoa olisi tuettava myös komission suuntaviivoilla, joilla selkeytetään tietäntyyppisten hankkeiden täytäntöönpanoa samalla kun noudatetaan unionin säännöstöä. Esimerkiksi luontoa, ihmisiä ja taloutta koskevassa EU:n toimintasuunnitelmassa²³ annetaan lintu- ja luontotyyppidirektiivien noudattamiseen liittyviä selkeyttäviä ohjeita. Yhteistä etua koskevien hankkeiden saataville olisi asetettava julkisiin hankintoihin liittyvää suoraa tukea, jotta julkisille varoille saadaan paras mahdollinen vastine²⁴. Lisäksi olisi asetettava saataville asianmukaista teknistä apua monivuotista rahoituskehystä 2021–2027 varten kehitettyjen mekanismien puitteissa, jotta voitaisiin antaa taloudellista tukea yhteistä etua koskeville TEN-T-hankkeille.
- (14) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän asetuksen tavoitteita, vaan ne voidaan kyseisten tavoitteiden koordinoitutarpeen vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla, joten unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen näiden tavoitteiden saavuttamiseksi.
- (15) Oikeusvarmuuteen liittyvistä syistä tämän asetuksen säännöksiä ei pitäisi soveltaa hallinnollisiin menettelyihin, jotka on aloitettu ennen tämän asetuksen voimaantuloa,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

I LUKU – YLEISET SÄÄNNÖKSET

1 artikla

Kohde ja soveltamisala

Tässä asetuksessa vahvistetaan vaatimukset, joita sovelletaan jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten noudattamiin hallinnollisiin menettelyihin, jotka liittyvät yhteistä etua koskevien Euroopan laajuisen liikenneverkon ydinverkkohankkeiden hyväksymiseen ja toteuttamiseen.

²³ COM(2017) 198 final.

²⁴ COM(2017) 573 final.

2 artikla

Määritelmät

Tässä asetuksessa sovelletaan asetuksessa (EU) N:o 1315/2013 vahvistettuja määritelmiä. Lisäksi sovelletaan seuraavia määritelmiä:

- a) 'kattavalla päätöksellä' tarkoitetaan jäsenvaltion yhden tai useamman viranomaisen, tuomioistuimia lukuun ottamatta, tekemää päätöstä tai tekemien päätösten sarjaa, jolla määritetään, voidaanko hankkeen toteuttajalle myöntää lupa hankkeen päätökseen saattamiseksi tarvittavan liikenneinfrastruktuurin rakentamiseen, sanotun kuitenkin rajoittamatta hallinnollisen muutoksenhakumenettelyn yhteydessä tehtävien päätösten soveltamista;
- b) 'lupamenettelyillä' tarkoitetaan kaikkia menettelyjä, joita on noudatettava, tai vaihteita, jotka on toteutettava jäsenvaltion viranomaisissa unionin tai kansallisen lainsäädännön nojalla ennen kuin hankkeen toteuttaja voi toteuttaa hankkeen;
- c) 'hankkeen toteuttajalla' tarkoitetaan yksityistä hanketta varten tarvittavan luvan hakijaa tai julkista viranomaista, joka on tehnyt aloitteen hankkeesta;
- d) 'nimetyllä toimivaltaisella viranomaisella' tarkoitetaan jäsenvaltion tässä asetuksessa säädettyjen tehtävien toteuttamista varten nimeämää viranomaista;
- e) 'yhteistä etua koskevalla rajat ylittävällä hankkeella' tarkoitetaan yhteisen yksikön toteuttamaa asetuksen (EU) N:o 1315/2013 7 artiklan mukaista yhteistä etua koskevaa hanketta, joka kattaa mainitun asetuksen 3 artiklan m alakohdassa tarkoitetun rajanylityskohdan.

II LUKU – LUPIEN MYÖNTÄMINEN

3 artikla

Yhteistä etua koskevien hankkeiden ensisijainen asema

1. Kuhunkin yhteistä etua koskevaan TEN-T-ydinverkkohankkeeseen sovelletaan yhdenmuettyä lupamenettelyä, jota hallinnoi kunkin jäsenvaltion 5 ja 6 artiklan mukaisesti nimeämä yksi ainoa toimivaltainen viranomainen.
2. Jos kansallisessa lainsäädännössä säädetään ensisijaisesta asemasta, yhteistä etua koskeville hankkeille on myönnettävä korkein mahdollinen asema kansallisessa tärkeysjärjestyksessä, ja niitä on käsiteltävä tämän aseman mukaisesti lupamenettelyissä, jos ja siinä määrin kuin tällaisesta käsittelystä säädetään vastaavan tyyppisiin liikenneinfrastruktuureihin sovellettavassa kansallisessa lainsäädännössä.
3. Yhteistä etua koskeviin hankkeisiin liittyvien hallinnollisten menettelyjen tehokkuuden varmistamiseksi hankkeen toteuttajien ja kaikkien asianomaisten viranomaisten on varmistettava, että näiden hankkeiden käsittely tapahtuu niin nopeasti kuin se on oikeudellisesti mahdollista, myös siihen osoitettujen resurssien suhteen.

Lupamenettelyjen yhdentäminen

1. Jotta voitaisiin noudattaa 6 artiklassa säädettyjä määräaikoja ja keventää yhteistä etua koskevien hankkeiden päätökseen saattamiseen liittyvää hallinnollista raskautta, kaikki sovellettavasta kansallisesta ja unionin lainsäädännöstä johtuvat hallinnolliset menettelyt on yhdennettävä, ja tuloksena on oltava vain yksi kattava päätös.
2. Jos on kyse yhteistä etua koskevista hankkeista, joissa velvoite tehdä ympäristövaikutusten arviointeja johtuu samanaikaisesti sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivistä 2011/92/EU että muusta unionin lainsäädännöstä, jäsenvaltioiden on varmistettava, että käyttöön otetaan direktiivin 2011/92/EU 2 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuja yhteisiä menettelyjä.

Nimetty toimivaltainen lupaviranomainen

1. Kunkin jäsenvaltion on viimeistään ... päivänä ...kuuta ... (*julkaisutoimisto lisää päivämäärän, joka on yksi vuosi tämän asetuksen voimaantulosta*), nimettävä yksi ainoa toimivaltainen viranomainen, joka vastaa lupaprosessin edistämisestä samoin kuin kattavan päätöksen tekemisestä.
2. Edellä 1 kohdassa tarkoitetun nimetyn toimivaltaisen viranomaisen vastuu ja/tai siihen liittyvät tehtävät voidaan siirtää toiselle viranomaiselle asianmukaisella hallintotasolla tai tällainen viranomainen voi toteuttaa ne yhteistä etua koskevan tietyn hankkeen osalta tai yhteistä etua koskevien hankkeiden tietyn luokan osalta, jos seuraavat edellytykset täyttyvät:

- a) vain yksi viranomainen on vastuussa tietystä yhteistä etua koskevasta hankkeesta;
- b) kyseinen viranomainen on hankkeen toteuttajan ainoa yhteyspiste menettelyssä, jossa tehdään kattava päätös tietyn yhteistä etua koskevan hankkeen osalta, ja
- c) kyseinen viranomainen koordinoi kaikkien asiaankuuluvien asiakirjojen ja tietojen toimittamista.

Nimetty toimivaltainen viranomainen voi säilyttää itsellään vastuun määräaikojen vahvistamisesta, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 6 artiklan mukaisesti asetettujen määräaikojen soveltamista.

3. Nimetyn toimivaltaisen viranomaisen on annettava kattava päätös 6 artiklassa säädettyjen määräaikojen puitteissa. Sen päätöstä edeltävät yhteiset menettelyt.

Nimetyn toimivaltaisen viranomaisen antama kattava päätös on ainoa lakisääteisestä lupamenettelystä seuraava oikeudellisesti sitova päätös. Jos hankkeeseen liittyy muita viranomaisia, ne voivat antaa menettelyn yhteydessä lausuntonsa kansallisen lainsäädännön mukaisesti. Nimetyn toimivaltaisen viranomaisen on otettava lausunto huomioon.

4. Kattavaa päätöstä tehdessään nimetyn toimivaltaisen viranomaisen on varmistettava, että asiaankuuluvia kansainvälisen ja unionin oikeuden vaatimuksia noudatetaan ja perusteltava päätöksensä asianmukaisesti.

5. Jos yhteistä etua koskeva hanke edellyttää päätösten tekemistä kahdessa tai useammassa jäsenvaltiossa, näiden jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on toteutettava kaikki tarvittavat toimet varmistaakseen tehokkaan ja toimivan keskinäisen yhteistyön ja koordinoinnin. Jäsenvaltioiden on pyrittävä sopimaan yhteisistä menettelyistä, etenkin ympäristövaikutusten arvioinnissa, sanotun kuitenkin rajoittamatta sovellettavaan unionin ja kansainväliseen oikeuteen perustuvia velvoitteita.

6 artikla

Lupamenettelyn kesto ja toteutus

1. Lupamenettely koostuu hakemista edeltävästä vaiheesta, hakemuksen arviointivaiheesta ja nimetyn toimivaltaisen viranomaisen toteuttamasta päätöksenteosta.
2. Hakemista edeltävä vaihe, joka kattaa ajanjakson lupamenettelyn alusta täydellisten hakemusasiakirjojen jättämiseen nimetylle toimivaltaiselle viranomaiselle, saa periaatteessa kestää enintään kaksi vuotta.
 3. Lupamenettelyn käynnistämiseksi hankkeen toteuttajan on ilmoitettava hankkeesta kirjallisesti jäsenvaltioiden nimetyille toimivaltaiselle viranomaiselle ja sisällytettävä ilmoitukseen hankkeen yksityiskohtainen kuvaus. Viimeistään kahden kuukauden kuluttua edellä tarkoitetun ilmoituksen vastaanottamisesta nimetyn toimivaltaisen viranomaisen on joko vahvistettava vastaanottaneensa ilmoituksen tai, jos se katsoo, ettei hanke ole lupamenettelyn kannalta riittävän pitkälle kehitetty, hylättävä ilmoitus kirjallisesti. Jos nimetty toimivaltainen viranomainen päättää hylätä ilmoituksen, sen on perusteltava päätöksensä. Toimivaltaisen viranomaisen antaman vastaanottamisilmoituksen allekirjoituspäivää pidetään lupamenettelyn alkamispäivänä. Jos hanke koskee kahta tai useampaa jäsenvaltiota, lupamenettelyn alkamispäivä on päivä, jona asianomainen toimivaltainen viranomainen hyväksyy viimeisen ilmoituksen.
4. Nimetyn toimivaltaisen viranomaisen on kolmen kuukauden kuluessa lupamenettelyn alkamisesta, tiiviissä yhteistyössä hankkeen toteuttajan ja muiden asianomaisten viranomaisten kanssa ja ottaen huomioon hankkeen toteuttajan 3 kohdassa tarkoitetun ilmoituksen perusteella toimittamat tiedot, laadittava ja toimitettava hankkeen toteuttajalle seuraavat seikat sisältävä kuvaus hakemuksen yksityiskohtaisesta rakenteesta:
 - a) aineiston laajuus ja tarkkuus niiden tietojen osalta, jotka hankkeen toteuttajan on toimitettava hakemusasiakirjojen osana kattavaa päätöstä varten;
 - b) lupaprosessin aikataulu, jossa yksilöidään vähintään seuraavat:
 - i) hankittavat päätökset ja lausunnot;
 - ii) viranomaiset, sidosryhmät ja yleisö, jota asia todennäköisesti koskee;
 - iii) menettelyn yksittäiset vaiheet ja niiden kesto;
 - iv) tärkeät välitavoitteet, jotka on saavutettava kattavan päätöksen tekemiseksi, ja niiden määräajat;
 - v) viranomaisten suunnittelemat resurssit ja mahdollisten lisäresurssien tarve.

5. Sen varmistamiseksi, että hakemusasiakirjat ovat täydelliset ja laadultaan riittävät, hankkeen toteuttajan on pyydettävä nimetyltä toimivaltaiselta viranomaiselta lausunto hakemuksestaan mahdollisimman varhaisessa vaiheessa hakemista edeltävässä menettelyssä. Hankkeen toteuttajan on toimittava täysin yhteistyössä nimetyn toimivaltaisen viranomaisen kanssa 4 kohdassa määriteltyjen määräaikojen ja hakemuksen yksityiskohtaisen rakenteen noudattamiseksi.
6. Hankkeen toteuttajan on toimitettava hakemuksen yksityiskohtaisen rakenteen kuvauksen mukaiset hakemusasiakirjat 21 kuukauden kuluessa kyseisen yksityiskohtaisen rakenteen kuvauksen vastaanottamisesta. Kyseisen määräajan päätyttyä katsotaan, ettei hakemuksen yksityiskohtaisen rakenteen kuvausta voida enää soveltaa, jollei nimetty toimivaltainen viranomainen päätä pidentää määräaikaa hankkeen toteuttajan perustellusta pyynnöstä.
7. Toimivaltaisen viranomaisen on viimeistään kahden kuukauden kuluttua täydellisten hakemusasiakirjojen toimittamispäivästä vahvistettava kirjallisesti, että hakemusasiakirjat ovat täydelliset, ja ilmoitettava siitä hankkeen toteuttajalle. Hankkeen toteuttajan toimittamien hakemusasiakirjojen katsotaan olevan täydelliset, jollei toimivaltainen viranomainen kahden kuukauden kuluessa toimittamispäivästä pyydä hankkeen toteuttajaa toimittamaan puuttuvia tietoja. Siltä osin kuin on kyse aineiston laajuudesta ja tarkkuudesta, tämä pyyntö saa koskea ainoastaan hakemuksen yksityiskohtaisen rakenteen kuvauksessa yksilöityjä seikkoja. Mahdollinen lisätietopyyntö voidaan tehdä ainoastaan poikkeuksellisista ja ennalta arvaamattomista uusista olosuhteista johtuvista syistä, ja nimetyn toimivaltaisen viranomaisen on perusteltava se asianmukaisesti.
8. Nimetyn toimivaltaisen viranomaisen on arvioitava hakemus ja annettava kattava päätös yhden vuoden kuluessa päivästä, jona täydellinen hakemus toimitettiin 7 kohdan mukaisesti. Jäsenvaltiot voivat tarpeen mukaan asettaa lyhyemmän määräajan.
9. Edellä olevissa säännöksissä vahvistetut määräajat eivät vaikuta unionin ja kansainvälisistä säädöksistä johtuviin velvoitteisiin eivätkä hallinnollisten muutoksenhakumenettelyjen ja tuomioistuimessa toteutettavien oikeussuojakeinojen soveltamiseen.

7 artikla

Rajat ylittävien lupamenettelyjen koordinointi

1. Kahta tai useampaa jäsenvaltiota koskevien hankkeiden osalta asianomaisten jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on sovittava aikataulunsa yhteen ja sovittava yhteisestä aikataulusta.
2. Asetuksen (EU) N:o 1315/2013 45 artiklassa tarkoitetulla eurooppalaisella koordinaattorilla on valtuudet seurata tiiviisti yhteistä etua koskevien rajat ylittävien hankkeiden lupamenettelyä ja edistää asianomaisten toimivaltaisten viranomaisten välisiä yhteyksiä.
3. Jos kattavaa päätöstä koskevaa määräaikaa ei noudateta, toimivaltaisen viranomaisen on välittömästi ilmoitettava asianomaiselle eurooppalaiselle koordinaattorille, mitä toimenpiteitä on toteutettu tai on tarkoitus toteuttaa lupamenettelyn saattamiseksi päätökseen mahdollisimman pian, sanotun kuitenkaan rajoittamatta velvollisuutta noudattaa tämän asetuksen mukaisia määräaikoja. Eurooppalainen koordinaattori voi

pyytää toimivaltaista viranomaista raportoimaan tapahtuneesta edistymisestä säännöllisesti.

III LUKU JULKISET HANKINNAT

8 artikla

Julkiset hankinnat yhteistä etua koskevissa rajat ylittävissä hankkeissa

1. Yhteistä etua koskevien rajat ylittävien hankkeiden julkisissa hankinnoissa on noudatettava perussopimusta ja direktiiviä 2014/25/EU ja/tai 2014/24/EU.
2. Jos hankintamenettelyt toteuttaa osallistuvien jäsenvaltioiden perustama yhteinen yksikkö, yksikön on sovellettava yhden osallistuvan jäsenvaltion kansallisia säännöksiä ja, poiketen edellä mainituista direktiiveistä, sovellettavat säännökset määräytyvät tapauksen mukaan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/25/EU 57 artiklan 5 kohdan a alakohdan tai Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/24/EU 39 artiklan 5 kohdan a alakohdan mukaisesti, jollei osallistuvien jäsenvaltioiden välisessä sopimuksessa toisin määrätä. Tällaisessa sopimuksessa on aina määrättävä yhden kansallisen lainsäädännön soveltamisesta siinä tapauksessa, että hankintamenettelyt toteuttaa yhteinen yksikkö.

IV LUKU TEKNINEN APU

9 artikla

Tekninen apu

Unioni asettaa hankkeen toteuttajan tai jäsenvaltion pyynnöstä saataville teknistä apua tämän asetuksen täytäntöönpanoa ja yhteistä etua koskevien hankkeiden toteuttamista varten asiaan liittyvien unionin rahoitusohjelmien mukaisesti tämän kuitenkin vaikuttamatta monivuotiseen rahoituskehykseen.

V LUKU LOPPUSÄÄNNÖKSET

10 artikla

Siirtymäsäännökset

Tätä asetusta ei sovelleta hallinnollisiin menettelyihin, jotka on aloitettu ennen sen voimaantuloa.

11 artikla

Voimaantulo

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

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja