

Statsrådets skrivelse till riksdagen om kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, om ändring av förordningarna (EU) 2021/1153 och (EU) 913/2010 och om upphävande av förordning (EU) 1315/2013

I enlighet med 96 § 2 mom. i grundlagen översänds till riksdagen Europeiska kommissionens förslag av den 14 december 2021 till Europaparlamentets och rådets förordning om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, om ändring av förordningarna (EU) 2021/1153 och (EU) 913/2010 och om upphävande av förordning (EU) 1315/2013 samt en promemoria om förslaget.

Helsingfors den 17 februari 2022

Kommunikationsminister Timo Harakka

Avdelningschef, överdirektör Sabina Lindström

17.2.2022

FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING OM UNIONENS RIKTLINJER FÖR UTBYGGNAD AV DET TRANSEUROPEISKA TRANSPORTNÄTET, OM ÄNDRING AV FÖRORDNINGARNA (EU) 2021/1153 OCH (EU) 913/2010 OCH OM UPPHÄVANDE AV FÖRORDNING (EU) 1315/2013**1 Bakgrund**

Europeiska kommissionen lade den 14 december 2021 fram ett förslag till ny förordning om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (*Trans-European Transport Network, nedan TEN-T-nätet*).¹

Förslaget är en del av kommissionens paket för effektiva och gröna transporter i syfte att för infrastrukturens del genomföra den europeiska gröna given och strategin för hållbar och smart mobilitet. Dessutom ingår det i paketet ett förslag till ändring av direktiv 2010/40/EU om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag (nedan ITS-direktivet) (COM/2021/813 final) samt meddelandena om utvidgning av TEN-T-politiken till tredjeländer, EU:s nya ram för stadstrafik samt utveckling av gränsöverskridande fjärrpersontrafik på järnväg. För närvarande regleras TEN-T-nätet i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 1315/2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut 661/2010/EU. Genom förslaget till förordning upphävs den gällande TEN-T-förordningen och ändras förordningarna (EU) 2021/1153 om Fonden för ett sammanjämkat Europa (Connecting Europe Facility, CEF) (nedan *FSE-förordningen*) och (EU) 913/2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik (nedan *godskorridorförordningen*).

TEN-T-nätet har i dag två nivåer och består av ett övergripande nät som ska byggas ut före utgången av 2050 och ett stomnät som ska vara klart senast 2030. Definieringen av det övergripande nätet och stomnätet baserar sig på den nuvarande planeringsmetodik i kommissionens arbetsdokument (SWD(2013) 542 final) om vilken det avtalades i samband med den gällande förordningen. I metodiken anges de viktigaste knutpunkterna för passagerartrafik och gods-transporter, för godstransporter och för passagerartrafik vilka sammanbinds av transportlederna i stomnätet. I FSE-förordningen anges dessutom stomnätskorridorerna som bildas av en del av stomnätet.

I förordningen föreskrivs om de krav för TEN-T-nätet som ska uppfyllas inom de tidsfrister som anges i förordningen. Utbyggnaden av TEN-T-nätet delfinansieras med FSE-instrumentet (Fonden för ett sammanlänkat Europa) per projekt och på särskilda villkor.

¹ Kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, om ändring av förordningarna (EU) 2021/1153 och (EU) 913/2010 och om upphävande av förordning (EU) 1315/2013 (COM/2021/812 final)

När förslaget bereddes bedömde Europeiska kommissionen tre alternativ och beslutade föreslå det alternativ där kraven på TEN-T-nätet är strängast.

TEN-T-förordningen inverkar på hur FSE-finansieringen inriktas genom att sätta krav och prioriteringar för utbyggnaden. TEN-T-förordningen är starkt kopplad till EU:s övriga transportpolitik. Förordningen om TEN-T-nätet är i regel utgångspunkt för tillämpningsområdet för EU-regleringen om transportinfrastruktur. Så reglerar till exempel förslaget till förordning om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen (COM(2021) 559, nedan AFIR-förordningen), som behandlas just nu, utbudet av infrastruktur för laddning och tankning i TEN-T-nätet. ITS-direktivet i sin tur reglerar utbudet av intelligenta transportsystem i TEN-T-nätet. Statsrådets ståndpunkt till förslaget till ändring av ITS-direktivet utformas i den U-skrivelse som bereds om förslaget.

2 Förslagets syfte

Genom revideringen av TEN-T-förordningen genomförs den europeiska gröna given (COM(2019) 640 final) och strategin för hållbar och smart mobilitet (COM(2020) 789 final). Strategin för hållbar och smart mobilitet har som mål att bland annat öka järnvägstrafiken, främja inlandssjöfarten, främja de urbana knutpunkternas roll i hållbara transporter, utveckla sömlös multimodalitet i transporter som möjliggörs av digitala lösningar, det vill säga transporter som utnyttjar ett eller flera transportslag, samt förbättra transporternas resiliens mot störningar. Revideringen av TEN-T-förordningen möjliggör genomförandet av strategin för hållbar och smart mobilitet för infrastrukturens del.

Revideringen strävar efter att avhjälpa de brister som framkommit i den gällande förordningen. Enligt en bedömning har målen i den gällande förordningen uppfyllts väl, men det behövs ytterligare åtgärder för utveckling av kolsnåla transporter, digitalisering och krisberedskap. Dessutom fästes det i bedömningen uppmärksamhet vid hur de urbana knutpunkterna och övriga trafikknutpunkter fungerade, vid bristande krav gällande järnvägsnätet, vägnätet och inlandssjöfarten samt vid skillnader i politiken på nationell och EU-nivå i utvecklingen av transportnätet. Dessutom lyftes det fram att synergier mellan stomnätskorridorerna och godskorridorerna i enlighet med godskorridorförordningen inte har utnyttjats tillräckligt.

Förslaget har som mål att bygga ut ett effektivt högkvalitativt, multimodalt transeuropeiskt transportnät. Genom revideringen eftersträvas uppnåendet av fyra huvudmål. För det första är målet att främja hållbara transporter genom att effektivisera samtliga trafikslag och främja en ökning av järnvägstrafikens, närsjöfartens och inlandssjöfartens andel. Det andra målet är att smidiggöra och effektivisera transporterna, främja multimodaliteten och interoperabiliteten mellan trafikslagen inom TEN-T samt integrera de urbana knutpunkterna bättre i transportnätet, vilket främjar slutförandet av den inre marknaden. För det tredje eftersträvas att öka TEN-T-nätets resiliens bland annat mot klimatförändringen. Det fjärde målet är att effektivisera TEN-T-förvaltningen. I förslaget anknyter målen för TEN-T-nätet till hållbarhet, sammanhållning, effektivitet och ökade fördelar för användarna. Samtliga mål preciseras i bestämmelser i förslaget.

3 Förslagets huvudsakliga innehåll

I förslaget till förordning revideras de krav som gäller TEN-T-nätet och TEN-T-nätets struktur samt tidsfristerna för när kraven ska vara uppfyllda. De föreslagna kraven är för alla slag av leder och knutpunkter i TEN-T-nätet i princip strängare än i den gällande förordningen. Det föreslås att TEN-T-nätets struktur förnyas så att det förutom det övergripande nätet och stom-

nätet även fastställs ett utbyggt stomnät som ska vara klart 2040. Dessutom sammanförs stomnätskorridorerna och godskorridorförordningens godskorridorer till europeiska transportkorridorer.

Det föreslås ett antal smärre ändringar i TEN-T-nätets omfattning baserade på målen i förslaget till förordning. Omfattningen av TEN-T-nätet baserar sig på kommissionens metodik (SWD(2021) 471) där det har gjorts ändringar i de urbana knutpunkterna eftersom deras roll ses som betydelsefull i främjandet av hållbara transporter. I övrigt motsvarar metodiken i stor utsträckning den nuvarande förordningens metodik.

3.1 Allmänna principer och bestämmelser (artikel 1–13)

Enligt förslaget består TEN-T-nätet av ett övergripande nät, ett utbyggt stomnät och ett stomnät. Det övergripande nätet består av de befintliga och planerade transportinfrastrukturerna i TEN-T-nätet samt av åtgärder för att främja effektiv, socialt och miljömässigt hållbar användning av en sådan infrastruktur. Stomnätet och det utbyggda stomnätet bildas av de delar av TEN-T-nätet som i första hand ska utvecklas för att uppnå målen för utbyggnaden av TEN-T-nätet. I förslaget konstateras att nätets omfattning baserar sig på en koherent och transparent metodik.

TEN-T-nätet definieras i bilaga I och II till förslaget till förordning. Det består av infrastruktur för järnvägstransporter, inlandssjöfart, sjöfart, vägtransporter, lufttransporter, multimodala transporter och transporter i urbana knutpunkter och omfattar transportinfrastruktur, inklusive infrastruktur för ibruktagande av alternativa bränslen, informations- och kommunikationssystem för transporter samt åtgärder för att främja en effektiv förvaltning och användning av en sådan infrastruktur och för att möjliggöra inrättandet och driften av hållbara och effektiva transporttjänster.

Dessutom definierar förordningen dels de europeiska transportkorridorerna, som utgör de strategiskt viktigaste delarna i nätet, dels projekt av gemensamt intresse. Enligt förslaget sammanförs stomnätskorridorerna om vilka det föreskrivs i FSE-förordningen och godskorridorerna i godskorridorförordningen till europeiska transportkorridorer. Genom Finland löper två stomnätskorridorer: Nordsjön–Östersjön och Skandinavien–Medelhavet. Stomnätskorridoren Nordsjön–Östersjön sträcker sig från Helsingfors norrut till Torneå och vidare till Luleå i Sverige. Stomnätskorridoren Skandinavien–Medelhavet går från Åbo till Helsingfors och vidare till ryska gränsen, Vaalimaa och Vainikkala. Järnvägsgodskorridorerna sträcker sig i nuläget inte till Finland. Finland har inte ålagts att delta i inrättandet av godskorridorer med stöd av den gällande godskorridorförordningen eftersom Finlands spårvidd skiljer sig från spårvidden i huvudjärnvägsnätet i unionen. De europeiska transportkorridorerna anges i bilaga III till förslaget till förordning. Enligt förslaget ska transportkorridorerna utvidgas även till västra Balkan. Till övriga delar motsvarar de europeiska transportkorridorerna de tidigare angivna stomnätskorridorerna och järnvägsgodskorridorerna.

TEN-T-nätet byggs gradvis ut i tre steg: färdigställandet av stomnätet senast den 31 december 2030, det utbyggda stomnätet senast den 31 december 2040 och det övergripande nätet senast den 31 december 2050. Medlemsstaterna ska för iakttagande av kraven i förordningen genomföra åtgärderna inom de tidsramar som anges för stomnätet, det utbyggda stomnätet och det övergripande nätet, samt i de europeiska transportkorridorerna genomföra kraven gällande sin infrastruktur i stomnätet före utgången av 2030 och i det utbyggda stomnätet före utgången av 2040. Förordningen föreslår vissa tidsfrister som delvis avviker från dessa huvudsakliga tidsfrister per trafikslag.

Enligt förslaget främjar projekt av gemensamt intresse utbyggnaden av TEN-T-nätet genom att skapa ny transportinfrastruktur, modernisera befintlig transportinfrastruktur eller främja en resurseffektiv användning av nätet. Projekt av gemensamt intresse är FSE-stödberättigade. Ett projekt av gemensamt intresse ska främja mål som hör till minst två av förslagets målkategorier (hållbarhet, sammanhållning, effektivitet, ökade fördelar för användarna), vara ekonomiskt lönsamt utifrån en socioekonomisk kostnads-nyttanalyt samt visa på europeiskt mervärde. Ett projekt av gemensamt intresse omfattar hela projektets livscykel från planering till drift. Kommissionen kan genom en genomförandeakt kräva att medlemsstaterna utser en samordnande enhet för anläggning och förvaltning av gränsöverskridande infrastrukturprojekt av gemensamt intresse.

Enligt förslaget ska TEN-T-nätet planeras, byggas ut och drivas på ett resurseffektivt sätt i enlighet med unionens och nationella miljökrav (artikel 5). I planeringen och utbyggnaden av TEN-T-nätet kan medlemsstaterna anpassa delarnas detaljerade sträckning inom de ramar som bestämmelserna om uppdatering av nätet i förslaget anger (artikel 56.1 e) med hänsyn till de särskilda förhållandena i olika delar av unionen, som till exempel dessa områdens topografiska drag och miljöaspekter, medan de samtidigt säkerställer att förordningen iakttas.

Enligt förslaget ska planer och projekt miljökonsekvensbedömas i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 92/43/EEG och direktiven 2000/60/EG, 2001/42/EG, 2002/49/EG, 2009/147/EG och 2011/92/EU. I de projekt av gemensamt intresse där miljökonsekvensbedömning inte har gjorts när förordningen trädde i kraft ska den även inkludera en bedömning av överensstämmelsen med principen att inte orsaka någon betydande skada (do no significant harm). Om innehållet i principen föreskrivs i förordning (EU) 2020/852 om hållbara investeringar.

Enligt förslaget kan EU samarbeta med grannländer för att ansluta TEN-T-nätet till grannlänternas transportnät för att främja ekonomisk tillväxt och konkurrenskraft och i synnerhet för att bland annat främja utvidgningen av TEN-T-politiken till tredjeländer, underlätta gränsövergångar, underlätta sjöfart och främja närsjöfart med tredje länder samt underlätta inlandssjöfart och lufttransporter med tredje länder. I bilaga IV till förslaget presenteras indikativa kartor över TEN-T-nätet som utvidgats till vissa grannländer. Vid behov anges stomnätet och det övergripande nätet i enlighet med kriterierna i den här förordningen.

Enligt förslaget anses hänvisningarna till stomnätet i FSE-förordningen inkludera de utbyggda stomnäten i enlighet med denna förordning. Däremot anses hänvisningarna till stomnätet i AFIR-förordningen hänvisa till stomnätet enligt denna förordning, medan hänvisningarna till det övergripande nätet hänvisar till det utbyggda nätet och det övergripande nätet enligt denna förordning.

Kommissionen kan genom en delegerad akt ändra de europeiska transportkorridorernas sträckning för att beakta i synnerhet betydande handels- och transportflöden eller väsentliga ändringar i nätet.

I förslaget ingår allmänna prioriteringar för utbyggnad av det övergripande nätet, det utbyggda stomnätet, stomnätet och de europeiska transportkorridorerna.

3.2 Infrastrukturen för TEN-T och krav gällande den

Infrastrukturen för varje slag av trafikled och nätknutpunkt anges mer ingående i förslaget. Dessutom anges för varje slag av led samt för hamnar och flygfält vilken annan EU-reglering som ska följas och på vilka villkor man kan begära undantag från kraven. Undantag från krav

gällande annat än urbana knutpunkter kan begäras på vissa villkor. De allmänna prioriteringar som anges i förslaget för att bygga ut nätet kompletteras för samtliga slag av leder och knutpunkter med kompletterande prioriteringar som bör främjas i projekt av gemensamt intresse. Prioriteringarna i förordningen styr framöver FSE-finansieringen.

3.2.1 Järnvägsinfrastrukturen (artikel 14–19)

På samma sätt som i den gällande förordningen ställs det krav på att järnvägarna i det övergripande nätet ska elektrifieras. Nya banavsnitt ska anläggas med en spårvidd på 1 435 mm, vilket dock inte gäller när den nya sträckningen är en förlängning av ett befintligt nät som har en spårvidd som avviker från kravet och som är isolerat från unionens huvudbanor. De nuvarande krav som gäller banor för godstrafik, det vill säga en axellast på 22,5 ton och trafik med 740 m långa tåg, ska utvidgas till att gälla hela nätet. Ett nytt krav som gäller hela nätet är att det ska uppfylla lastprofilen P400. I det övergripande nätet ska kraven vara uppfyllda före utgången av 2050.

Enligt förslaget ska det på banorna för godstrafik i det utbyggda stomnätet uppnås en aktuell hastighet på 100 km/h före utgången av 2040 och alla de krav som ställs på det övergripande nätet. På banorna för persontrafik i det utbyggda nätet ska det förutom elektrifiering före utgången av 2040 uppnås en aktuell hastighet på 160 km/h för tåg i persontrafik. På banorna för godstrafik i stomnätet ska det före utgången av 2030 uppnås en hastighet på 100 km/h för godståg samt kraven för det övergripande nätet exklusive kravet på lastprofil. På banorna för persontrafik i stomnätet ska kravet på elektrifiering vara uppfyllt före utgången av 2030. I stomnätet ska kravet på lastprofil på banorna för godstrafik och kravet på 160 km/h på banorna för persontrafik vara uppfyllt senast vid utgången av 2040.

Stomnätet ska vara utrustat med ERTMS (*European Rail Traffic Management System*, det europeiska trafikledningssystemet för tåg) senast vid utgången av 2030, och i stomnätet ska de övriga systemen ha tagits ur bruk före utgången av 2040. Hela nätet ska vara utrustat med ERTMS senast vid utgången av 2040 och med ett radiobaserat ERTMS före utgången av 2050. Nya linjer eller avsnitt som byggs och där järnvägssäkerhetsanordningarna uppdateras ska från 2026 vara utrustade med radiobaserat ERTMS.

Med undantag av ERTMS-kraven gäller de krav som föreskrivs i förordningen inte isolerade nät. Med isolerade nät avses enligt definitionerna i förslaget på samma sätt som nu medlemsstaternas järnvägsnät eller en del därav med en spårvidd som skiljer sig från spårvidden enligt europeisk standard, där vissa investeringar i infrastruktur inte kan motiveras av lönsamhetsskäl med anledning av det aktuella nätets särdrag, på grund av dess geografiska isolering och perifera läge. Också den gällande förordningen har för järnvägar i isolerade nät medgett avvikelser från en del krav som ställs på järnvägar. Inga undantag gällande isolerade nät har tillämpats i Finlands bannät.

I motiverade fall kan kommissionen dessutom på begäran av en medlemsstat medge undantag från kraven genom en genomförandeakt. Undantagen ska grunda sig på en socioekonomisk kostnads-nyttoanalys och en konsekvensanalys av interoperabiliteten. Om undantag ska vid behov avtalas med grannmedlemsstaterna.

Enligt förslaget krävs det att den tid godstågen stannar vid gränsövergångarna i de europeiska transportkorridorerna ska vara högst 15 minuter i genomsnitt. Dessutom ska 90 procent av de godståg som passerar minst en medlemsstatsgräns anlända till sin destination eller unionens yttre gräns, om destinationen ligger utanför unionen, enligt tidtabell eller med en försening på högst 30 minuter.

Det har grundats projektbolag för planering av stora spårprojekt och i Finland skulle projektbolagens sträckning för direktbanor ingå som planeringsobjekt i det utbyggda stomnätet. Stomnätskorridorerna Nordsjön–Östersjön och Skandinavien–Medelhavet som löper genom Finland blir framöver europeiska transportkorridorer. I och med att hamnen i Sköldvik exkluderas från det övergripande nätet slopas även banförbindelsen till den. I förslaget har dessutom en fast förbindelse från Helsingfors till Tallinn antecknats som ett möjligt utredningsobjekt i det övergripande nätet.

3.2.2 Inlandssjöfartens infrastruktur (artikel 20–23)

I förslaget anges kraven för inlandshamnar i det övergripande nätet. Den årliga fraktvolymen på inlandshamnarna ska vara minst 500 000 ton och hamnen ska ligga vid en inre vattenväg i TEN-T-nätet. Enligt förslaget till förordning är Villmanstrand och Joensuu inlandshamnar i det övergripande nätet i Finland. Hamnen i Joensuu uppfyller för närvarande inte kravet på fraktvolymer.

Kraven för inlandshamnar i det övergripande nätet är att de senast vid utgången av 2050 ska ha anslutits till väg- eller bannätet, har minst en för alla operatörer öppen multimodal godsterminal, där avgifterna bestäms på transparenta och icke-diskriminerande grunder och har utrustning med vilken miljöolägenheter från fartyg kan minskas (artikel 21). Enligt förslaget gäller kraven för multimodala godsterminaler även inlandshamnar.

Kraven för inlandshamnar, undantaget kraven på multimodala godsterminaler, skiljer sig inte från kraven i den gällande förordningen. Enligt den gällande förordningen har Finland inga TEN-T-inlandshamnar.

Enligt förslaget ska medlemsstaterna hålla de inre vattenvägarna i gott skick för att upprätthålla goda navigeringsförhållanden. De inre vattenvägarna förutsätts ha ett leddjupgående på minst 2,5 m och under broar som inte kan öppnas ska den segelfria höjden vara minst 5,25 meter som nu. Det förutsätts att medlemsstaterna publicerar uppgifter om vattenståndet på de inre vattenvägarna samt om väntetiderna vid slussar. De inre vattenvägarna ska utrustas med systemet RIS (River Information System, flodinformationssystemet) i enlighet med direktiv 2005/44/EG. Slussoperatörerna ska agera effektivt för att förkorta väntetiderna.

Kommissionen kan i enlighet med det granskningsförfarande som avses i förordning (EU) 182/2011 om kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter anta genomförandeakter om kompletterande krav gällande vattenståndets referensnivåer i älvarnas avrinningsområden och gällande goda navigeringsförhållanden.

3.2.3 Sjöfartens infrastruktur och det europeiska sjöfartsområdet (artikel 24–27)

I förslaget definieras det europeiska sjöfartsområdet (för närvarande Sjömotorvägar, MoS) samt kraven för kusthamnarna i det övergripande nätet och stomnätet. Det europeiska sjöfartsområdet är den marina dimensionen i TEN-T-politiken och i den ingår utöver hamnarna även isbrytning, ICT-system för transporter och sjökartläggning. Av kusthamnarna i det övergripande nätet förutsätts att minst något av följande krav uppfylls: den årliga totala passagerarvolymen överskrider 0,1 procent av den årliga passagerarvolymen i alla EU:s kusthamnar, den årliga totala gods-volymen – antingen bulk eller annat gods – överskrider 0,1 procent av den motsvarande årliga totala gods-volymen i EU:s kusthamnar, hamnen ligger på en ö och är den enda förbindelsen till något NUTS 3-område (*Nomenclature des unités territoriales statistiques*, den gemensamma

nomenklaturen för statistiska territoriella enheter)² i det övergripande nätet eller ligger i ett yttersta randområde eller en perifer region mer än 200 kilometer från närmaste hamn i det övergripande nätet. Statistiken baserar sig på genomsnittet för de tre senaste åren enligt Eurostat.

Medlemsstaterna ska säkerställa att kusthamnarna i det övergripande nätet senast vid utgången av 2050 har anslutits till väg- och bannätet och vid behov till nätet av inre vattenvägar, om inte särskilda geografiska eller betydande fysiska hinder förhindrar det, och att de kusthamnar som betjänar godstransporter har minst en multimodal godsterminal öppen för alla operatörer där avgifterna bestäms på transparenta och icke-diskriminerande grunder. Samma krav gäller för hamnarna i stomnätet som för hamnarna i det övergripande nätet, men tidsfristen är utgången av 2030. Kraven i förslaget till förordning skiljer sig från den gällande förordningen till den del att det i regel förutsätts järnvägsförbindelse till hamnarna även i det övergripande nätet.

Enligt den gällande förordningen har Finland fyra hamnar i stomnätet (Helsingfors, Åbo, Nådendal och Fredrikshamn–Kotka) och 12 hamnar i det övergripande nätet (Kemi, Uleåborg, Brahestad, Karleby, Jakobstad, Kaskö, Björneborg, Raumo, Hangö, Sköldvik, Eckerö och Mariehamn). Hamnarna i stomnätet har angetts utifrån kommissionens metodik. Enligt förslaget till förordning sker det inga ändringar i de finska hamnarna i stomnätet. Enligt förslaget är hamnarna i det övergripande nätet Torneå, Kemi, Uleåborg, Brahestad, Karleby, Björneborg, Raumo, Hangö, Ingå, Eckerö och Mariehamn. Innan förordningen antas är avsikten att hamnarna i det övergripande nätet ska ses över utifrån den senaste statistiken. Enligt kommissionens förslag ska de farleder som förbinder hamnarna i stomnätet benämnas farleder i stomnätet. Jämfört med den gällande förordningen anges inga exakta krav för projekt av gemensamt intresse. Enligt förslaget gäller kravet på multimodala godsterminaler även hamnarna.

3.2.4 Infrastruktur för vägtransport (artikel 28–31)

Vägarna i det övergripande nätet ska enligt den gällande förordningen vara högklassiga vägar, som antingen är motorvägar, motortrafikleder eller konventionella vägar av strategisk betydelse. Vägarna i stomnätet ska enligt den gällande förordningen vara antingen motorvägar eller motortrafikleder och för dem ska det byggas rastplatser med intervall på cirka 100 km. Dessutom ska det vid vägarna i stomnätet finnas tillgång till alternativa rena bränslen.

Enligt förslaget ska vägarna i det övergripande nätet planeras, anläggas och förbättras samt underhållas genom utnyttjande av senaste teknik för att de ska säkerställa högsta möjliga nivå av trafiksäkerhet samt högsta möjliga miljöskydd. Vägarna i det övergripande nätet ska senast 2050 vara särskilt utformade, anlagda och förbättrade för motortrafik med separata körbanor i båda riktningarna åtskilda med en avskiljande mittremsa som inte är avsedd för trafik, eller i undantagsfall på något annat sätt. Vägarna får inte korsa annan väg, järnväg, spårvägslinje, cykelbana eller gångväg i samma plan och de ska inte heller ha direkt avfart till fastigheter längs vägen. Längs vägarna ska finnas rastplatser med 60 km intervall där det finns tillräckligt med parkeringsplats, säkerhetsutrustning och adekvata sanitetsutrymmen. Med 100 km intervall ska det finnas säkra parkeringsområden för tung trafik som erbjuder tillräckligt med parkeringsplatser för kommersiell trafik och som uppfyller kraven i förordning (EU) 2020/1054 om ändring av förordning (EG) 561/2006 om körtider, raster och viloperioder. Dessutom ska det längs vägarna installeras vägningssystem för fordon i rörelse med högst 300 km intervall. I det övergripande nätet ska det senast 2030 tas i bruk förfaranden för upptäckt av säkerhetsrelaterade händelser och förhållanden samt samlas in relevanta vägtrafikdata för att det ska vara möjligt att med stöd

² NUTS-klassificeringen anges i förordning (EG) 1059/2003 om inrättande av en gemensam nomenklatur för statistiska territoriella enheter (NUTS).

av ITS-direktivet lämna den allmänna minimitrafikinformation som gäller säkerhet i enlighet med bestämmelserna i kommissionens delegerade förordning (EU) 886/2013.

I stornätet och det utbyggda stornätet ska kraven för det övergripande nätet genomföras i snabbare takt. I stornätet ska säkerhetsinformation börja samlas in redan före utgången av 2025. I stornätet och det utbyggda stornätet ska kravet på rastplatser med 60 km intervall vara genomfört senast 2030. De övriga kraven för det övergripande nätet ska genomföras i stornätet och det utbyggda stornätet senast före utgången av 2040.

Kommissionen kan på begäran av en medlemsstat medge undantag från de tekniska krav som gäller vägar genom genomförandeförordningar, i synnerhet om trafikvolymen inte överskrider 10 000 fordon per dygn eller om det förekommer särskilda geografiska eller fysiska hinder. Undantagen ska grunda sig på en socioekonomisk kostnads-nyttanalys, bedömning av geografiska begränsningar och/eller eventuella negativa konsekvenser för miljön.

Enligt förslaget utökas det övergripande nätet för de finska vägarnas del med hamnförbindelsen rv 25 Hangö–Mäntsälä, rv 15 Kotka–Kouvola och rv 12 Raumo–Tammerfors–Tuulos. Förslaget innehåller inga förändringar som gäller vägarna i stornätet i Finland. I det utbyggda stornätet ingår inga vägar i Finland.

3.2.5 Infrastruktur för lufttransporter (artikel 32–34)

I förslaget anges kraven för flygplatserna i det övergripande nätet och stornätet. Infrastrukturen för flygtransport omfattar utöver flygplatser även bland annat rutter, luftrum och luftrumsplanering. För flygplatserna i det övergripande nätet krävs att åtminstone ett av följande krav uppfylls: godsflygplatsernas årliga totala godsvolym är minst 0,2 procent av den totala årliga volymen på unionens alla flygplatser, passagerarflygplatsernas årliga totala passagerarvolym är minst 0,1 procent av den totala årliga volymen på unionens alla flygplatser, om inte flygplatsen i fråga ligger minst 100 km från den närmaste flygplatsen i det övergripande nätet eller minst 200 km från en snabb tågförbindelse. Statistiken baserar sig på genomsnittet för de tre senaste åren enligt Eurostat.

Medlemsstaterna ska se till att de flygplatser i stornätet och de flygplatser i det övergripande nätet som har en årlig passagerarvolym på minst fyra miljoner passagerare före utgången av 2030 respektive 2050 har anslutits till bannätet för långdistanstrafik, inklusive snabba tågförbindelser, samt till TEN-T-vägnätet, utom i situationer då detta inte är möjligt på grund av särskilda geografiska eller betydande fysiska hinder. På flygplatserna ska det finnas minst en terminal öppen för alla operatörer där avgifterna bestäms på transparenta och icke-diskriminerande grunder. Förslaget till förordning skiljer sig från den gällande förordningen beträffande kraven på förbindelse från flygplatserna till bannätet.

I förslaget är TEN-T-flygplatsnätet i Finland detsamma som för närvarande. Helsingfors–Vanda flygplats och Åbo flygplats är flygplatser i stornätet. Dessutom finns det i Finland 18 flygplatser i det övergripande nätet (Enontekiö, Ivalo, Joensuu, Jyväskylä, Kajana, Kemi–Torneå, Kitilä, Kronoby, Kuopio, Kuusamo, Villmanstrand, Mariehamn, Uleåborg, Björneborg, Rovaniemi, Nyslott, Tammerfors och Vasa). Flygplatserna i stornätet har angetts utifrån metodiken.

3.2.6 Infrastruktur för multimodala godsterminaler (artikel 35–38)

Enligt förslaget är en multimodal godsterminal en terminal som är belägen i en kusthamn eller inlandshamn, i eller i närheten av en urban knutpunkt eller är en terminal som förbinder järnvägs- och vägtransporter (*Rail-Road Terminal*, RRT) i TEN-T-nätet. Medlemsstaterna ska se

till att det finns tillräckligt med multimodala godsterminaler. Inom två år efter att förordningen trädde i kraft ska medlemsstaterna genomföra en marknadsanalys om de multimodala terminalerna efter samråd med befraktare och logistikoperatörer. Utifrån analysen ska medlemsstaterna utarbeta en handlingsplan för främjandet av multimodala terminaler och lämna den till kommissionen tillsammans med ändringsförslag gällande terminaler. En RRT-terminal kan ingå i TEN-T-nätet om åtminstone ett av följande kriterier uppfylls: terminalens årliga godsvolym överskrider för annat än bulk gods 800 000 ton eller för bulk gods 0,1 procent av den godsvolym som hanteras i EU:s kusthamnar, den har utsetts till den primära RRT-terminalen av medlemsstaten i ett NUTS 2-område där det inte finns någon terminal som uppfyller godsvolymskravet eller den är en terminal som medlemsstaten föreslår utifrån handlingsplanen.

Medlemsstaterna ska enligt förslaget säkerställa att de multimodala godsterminalerna i mån av möjlighet ansluts till andra slag av leder i området, utrustas med elladdningsinfrastruktur för tunga fordon och förses med digital utrustning före utgången av 2030 för att säkerställa effektiva terminalfunktioner och dataflödet inom terminalen och mellan olika transportslag. De multimodala godsterminalerna i bannätet ska före utgången av 2030 kunna hantera alla omlastningsenheter mellan olika transportslag om de klassificeras som intermodala terminaler och om de utför vertikal transitering. Dessutom ska de multimodala terminalerna i bannätet före utgången av 2040 kunna ta emot 740 m långa tåg utan särskilda åtgärder eller på annat sätt möjliggöra effektiv trafik med 740 m långa tåg. Senast vid utgången av 2050 ska vilket som helst 740 m långt tåg kunna hanteras utan särskilda åtgärder. Förslaget till förordning skiljer sig från den gällande förordningen i synnerhet när det gäller kraven på digital utrustning och tåglängder. Kravet på att infrastruktur för elladdning för tung trafik ska byggas ingår inte i förslaget till AFIR-förordning, det vill säga det är ett tilläggskrav jämfört med det.

Enligt förslaget finns det två RRT-terminaler i Finland som ingår TEN-T-nätet, på samma sätt som tidigare. Järnvägs- och vägterminalen i Kouvola är en terminal i stomnätet och terminalen i Tammerfors en terminal i det övergripande nätet. Terminalerna i fråga är huvudrangerbangårdar, men vid Tammerforsterminalen an knyter den centrala verksamheten till rangeringen, inte till byte av transportslag. Enligt förslaget är även alla kust- och inlandshamnar i TEN-T-nätet i Finland multimodala godsterminaler.

3.2.7 Urbana knutpunkter (artikel 39–41)

I förslaget anges att de urbana knutpunkterna ska bestå av TEN-T-infrastrukturen i området, åtkomstpunkter till TEN-T-nätet, i synnerhet multimodala järnvägsstationer, multimodala godsterminaler, hamnar och flygplatser samt förbindelser till åtkomstpunkterna.

Enligt förslaget ska medlemsstaterna säkerställa att stadsregionerna följer AFIR-förordningen, gör upp en plan för hållbar urban mobilitet (*Sustainable Urban Mobility Plan*, SUMP) i enlighet med bilaga V till förordningen före utgången av 2025 och tillhandahåller uppgifter per urban knutpunkt åtminstone om växthusgasutsläpp, trängseltrafik, olyckor och skador, färd-sättsandelar och mobilitetstjänster, luftkvalitet och buller. Härefter ska dessa uppgifter skickas till kommissionen varje år. Dessutom ska medlemsstaterna senast 2030 säkerställa att det i både persontrafiken och godstransporterna i de urbana knutpunkterna är möjligt att sömlöst koppla samman olika transportslag och att passagerarna har möjlighet att få information, boka, betala sin resa och hämta sina biljetter genom i flera olika digitala mobilitetstjänster och att det i de urbana knutpunkterna utvecklas multimodala passagerarcentraler för att underlätta förbindelserna till och från resans första och sista del (first and last mile). Senast före utgången av 2040 ska medlemsstaterna säkerställa att det i de urbana knutpunkterna eller deras närhet utvecklas minst en

multimodal godsterminal. Kommissionen utarbetar en genomförandeakt om hur medlemsstaterna ska tillhandahålla insamlade data, vilken antas med iakttagande av granskningsförfarandet.

Städer som har över 100 000 invånare är urbana knutpunkter. Enligt förslaget är de urbana knutpunkterna i Finland Helsingfors, Åbo, Tammerfors, Uleåborg, Kuopio, Jyväskylä och Lahtis, det vill säga centralstäderna i alla de sju stadsregioner som har ett gällande avtal dels mellan kommunerna i stadsregionen, dels mellan dem och staten om markanvändning, boende och trafik (MBT-avtal). Enligt den gällande förordningen är Helsingfors och Åbo urbana knutpunkter i Finland. Den gällande förordningen har krav som gäller de urbana knutpunkterna och i den mån det är möjligt ska det säkerställas att de uppfylls. I och med förslaget till förordning ökar kraven för de urbana knutpunkterna.

Europeiska kommissionen publicerade sin anvisning om SUMP-handlingsmodellen 2013 och den uppdaterades 2019. Modellen fokuserar i synnerhet på att inkludera de boende och beslutsfattarna, på en sektorsövergripande samordning och ett omfattande samarbete mellan olika offentliga och privata aktörer. Modellen framhäver dessutom behovet av att utveckla alla transportslag, transportsätt och transporttjänster med beaktande av både persontrafik och godstransporter. Modellen beaktar hela den funktionella stadsregionen. För närvarande är det frivilligt att införa SUMP-handlingsmodellen. Kommissionen har även utvecklat indikatorer för stadstrafik.

3.3 Bestämmelser om intelligenta och resilienta transporter (artikel 42–49)

Bestämmelserna i förslaget om IKT-systemen i trafiken motsvarar i stor utsträckning den gällande förordningen. IKT-systemen (t.ex. ERTMS och ITS) ska möjliggöra kapacitets- och trafikstyrning samt informationsutbyte inom och mellan trafikslagen samt förbättrad resiliens mot störningar, ökad säkerhet, minskad trängsel, förbättrad operativ och miljömässig prestanda samt förenklade förvaltningsförfaranden. Systemen ska införas i hela unionen för att säkerställa interoperabel grundläggande beredskap i alla medlemsstater. Som ett tillägg till vad som nu gäller nämns i artikeln även eFTI-systemen för multimodal transport (*Electronic Freight Transport Information*, system för utbyte av elektronisk godstransportinformation), EU:s mobilitetsdata-rymd och ramar, som underlättar informationsutbytet mellan företag för en transparent och optimal leveranskedja.

Bestämmelserna om hållbara godstransporttjänster motsvarar till stor del den gällande förordningen. Medlemsstaterna ska främja projekt av gemensamt intresse som såväl erbjuder effektiva godstransporttjänster som utnyttjar TEN-T-infrastrukturen och som minskar koldioxidutsläppen och andra negativa miljöeffekter. Projekten ska på samma sätt som den gällande förordningen främja en hållbar användning av transportinfrastrukturen, ibruktagande av innovativa transporttjänster och utveckling av för dem nödvändig kringliggande infrastruktur, relevanta förvaltningsstrukturer samt resurseffektivitet. Som nytt mål nämns förbättring av förbindelserna till unionens mest utsatta och isolerade delar.

Bestämmelserna om nya tekniker och innovationer motsvarar till stora delar den gällande förordningen. I förordningen föreskrivs om de mål som medlemsstaterna särskilt ska vinnlägga sig om att främja för att TEN-T-nätet ska hålla jämna steg med den innovativa tekniska utvecklingen. Målen poängterar allt mer kolneutralitet, omställning till utsläppsfria och utsläppssnåla transportmedel och lösningar samt tillhandahållande av lättillgänglig och uttömmande information om miljökonsekvenserna av olika transportsätt. Medlemsstaterna ska även främja utvecklingen av kommunikationsnäten i de europeiska transportkorridorerna för att säkerställa högsta nivå och prestanda i den digitala infrastrukturen och uppnå de högsta automationsnivåerna. Jäm-

fört med nuläget fäster bestämmelsen dessutom mer vikt vid utvecklingen av multimodala digitala transporttjänster och behövlig infrastruktur. Som ett nytt mål i bestämmelsen har förbättrad resiliens mot störningar i transportinfrastrukturen genom uppdatering av infrastrukturen och digitala, cybersäkra lösningar lyfts fram.

Det föreskrivs mer omfattande om infrastrukturens resiliens än för närvarande. Medlemsstaterna ska vid planeringen av infrastrukturen förbättra säkerheten i transportinfrastrukturen och resiliensen mot klimatförändringen, naturrisker, katastrofer orsakade av människan samt avsiktliga störningar som påverkar funktionen i unionens transportsystem. Dessutom föreskrivs det om omständigheter gällande resiliensen som ska beaktas i projekt av gemensamt intresse. I projekt av gemensamt intresse med krav på miljökonsekvensbedömning ska det säkerställas att transportinfrastrukturerna klarar de negativa effekterna av klimatförändringen. Klimatsäkring ska säkerställas genom en sårbarhets- och riskbedömning av klimatet samt genom att inkludera kostnaderna för växthusgasutsläpp i kostnads-nyttoanalysen.

Nytt i förslaget till förordning är bestämmelser om att medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om alla projekt av gemensamt intresse i sitt territorium i vilka en fysisk person eller ett företag från ett tredjeland deltar eller bidrar till för att kunna bedöma konsekvenserna för säkerheten eller den allmänna ordningen i unionen. Underrättelsen ska göras senast 12 månader före det slutliga beslutet om att genomföra projektet. Om kommissionen anser att det med tanke på säkerheten eller den allmänna ordningen är sannolikt att en fysisk person från ett tredjeland eller ett företag från ett tredjeland deltar i eller bidrar till kritisk infrastruktur i TEN-T-nätet eller den har väsentlig information om deltagandet eller bidragandet i fråga eller om det aktuella projektet av gemensamt intresse kan den inom tre månader från medlemsstatens underrättelse lämna ett yttrande till medlemsstaten. Medlemsstaten ska beakta kommissionens yttrande så noggrant som möjligt och ge kommissionen en förklaring om yttrandet inte iakttas inom tre månader från att yttrandet har getts. Samtliga medlemsstater och kommissionen ska inrätta en kontaktpunkt för genomförande av denna artikel.

Det föreslås att det i förordningen läggs till ett krav gällande underhåll och projektens livscykel, som inte finns i den gällande förordningen. Medlemsstaterna ska säkerställa att infrastrukturen i TEN-T-nätet underhålls så att den erbjuder tjänster och säkerhet på samma nivå under hela livscykeln. Medlemsstaterna ska även säkerställa att långsiktiga underhållsplaner görs upp med beaktande av finansieringsbehoven. När infrastrukturen planeras ska underhållsbehoven och underhållskostnaderna under hela livscykeln beaktas.

Delvis som i den gällande förordningen ska transportinfrastrukturen möjliggöra sömlös mobilitet och tillgänglighet för alla användare, i synnerhet personer i utsatt ställning, inbegripet personer med funktionsnedsättningar eller nedsatt rörelseförmåga. Nytt i förslaget är att tillgängligheten för personer som bor i de yttersta randområdena, i rurala områden, ömråden, perifera områden, bergsområden och glesbebyggda områden.

3.4 Instrumenten i de europeiska transportkorridorerna och horisontella prioriteringar (artikel 50–54)

De europeiska transportkorridorerna är ett instrument med vilket det gemensamma genomförandet av delarna i TEN-T-nätet förbättras. Finland är medlem i de nuvarande stomnätsskorridorerna Nordsjön–Östersjön och Skandinavien–Medelhavet, och enligt förslaget framöver medlem i motsvarande europeiska transportkorridorer. Korridorerna syftar till att i synnerhet förbättra de gränsöverskridande förbindelserna och avlägsna flaskhalsar inom unionen. I syfte att främja effektiva multimodala transporter och sammanhållning eftersträvar transportkorridorerna att integrera olika transportslag för att stärka de mest miljövänliga formerna för transport,

som järnvägar, inre vattenvägar och närsjöfart. Detta är en precisering till den gällande förordningen.

På samma sätt som i den gällande förordningen är det europeiska trafikledningssystemet (ERTMS) och det europeiska sjöfartsområdet (för närvarande Sjömotorvägar, MoS) horisontella prioriteringar i genomförandet av TEN-T-nätet. De horisontella prioriteringarna säkerställer ett rätttidigt införande av ERTMS och integrering av sjöförbindelser i TEN-T-nätet.

Enligt artikel 51 i förslaget ska kommissionen i samförstånd med medlemsstaterna och efter samråd med Europaparlamentet och rådet för samtliga korridorer och horisontella prioriteringar utse en europeisk samordnare för högst fyra år åt gången för att förbättra det samordnade genomförandet av transportkorridorerna, ERTMS och det europeiska sjöfartsområdet. Samordnarna fungerar som kommissionens representant. Detta motsvarar den gällande förordningen.

Samordnarna har i uppgift att stödja genomförandet av respektive europeisk transportkorridor eller horisontella prioritet och tillsammans med medlemsstaterna utarbeta en arbetsplan för den. Dessutom ska samordnarna rapportera observerade svårigheter i utvecklandet av transportkorridoren eller den horisontella prioriteten samt lägga fram sin syn för att finna en lösning. Samordnarna utarbetar en årlig rapport över läget. Detta motsvarar den gällande förordningen.

De europeiska samordnarna samarbetar med förvaltningen för godstransporter på järnväg för att identifiera och prioritera investeringsbehoven i godstransporter på banorna för godstrafik i de europeiska transportkorridorerna, följer frågor gällande administration, funktion och interoperabilitet som gäller godstransporter på banorna för godstrafik i transportkorridorerna och godstransporttjänsternas prestanda i nära samarbete med förvaltningen för godstransporter på järnväg. De kartlägger och prioriterar investeringsbehoven i banorna för persontrafik i transportkorridorerna samt följer frågor om administration, funktion och interoperabilitet gällande banorna för persontrafik i transportkorridorerna. Det här är en ny uppgift för samordnarna.

Enligt förslaget till förordning ber kommissionen samordnarna om ett yttrande om FSE-ansökningar som gäller transportkorridorer eller horisontella prioriteringar för att kunna kontrollera att medlemsstaternas förslag till FSE-projekt är i linje med prioriteringarna i arbetsplanen. Detta är en föreslagen utvidgning i FSE-förordningen jämfört med den gällande TEN-T-förordningen.

Samtliga samordnare bistås av ett sekretariat och ett forum, för korridorernas del ett korridorforum och för de horisontella prioriteringarnas del ett rådgivande forum. Samordnarna fungerar som forumens ordförande. Medlemsstaterna avtalar om medlemskapet i korridorforumet och säkerställer representation av förvaltningen för godstransporter på järnväg. Medlemsstaterna och vid behov representanter för relevanta sektorer kan delta i det rådgivande forumets möten. Medlemsstaterna ska utse en nationell samordnare för ERTMS till ERTMS rådgivande forum. Med medlemsstaternas samtycke kan samordnarna tillsätta separata arbetsgrupper. Samordnarna samarbetar vid behov och samordnar tillsammans med förvaltningen för godstransporter arbetsgruppernas arbete att undvika överlappande arbete, vilket är ett tillägg jämfört med godskorridorförordningen. De berörda medlemsstaterna samarbetar med samordnaren, deltar i forumen och ger samordnaren i fråga behövlig information för att denne ska kunna utföra sina uppgifter.

Samordnaren kan höra regionala och lokala myndigheter och intressentgrupper om arbetsplanen och dess genomförande. Dessutom samarbetar den ansvariga samordnaren för ERTMS nära med Europeiska unionens järnvägsbyrå, och det gemensamma företaget för Europas järnvägar och samordnaren för det europeiska sjöfartsområdet med Europeiska sjösäkerhetsbyrån. Detta är en precisering till den gällande förordningen.

Samordnarna för transportkorridorerna och de horisontella prioriteringarna ska inom två år efter att förordningen trädde i kraft utarbeta en arbetsplan, och uppdatera den vart fjärde år. Jämfört med den gällande förordningen har tidsfristen för att lägga fram planen förlängts från ett år till två år, och också rapporteringstiden har förlängts. Arbetsplanen ska innehålla en detaljerad lägesrapport om genomförandet av korridoren eller den horisontella prioriteringen, hur kraven i förordningen har följts samt om prioriteringarna i den kommande utvecklingen. Arbetsplanen ska utarbetas i nära samarbete med medlemsstaterna, och korridorforumet och förvaltningen för godstransporter på järnväg eller det rådgivande forumet för horisontella prioriteringar ska höras. Medlemsstaterna ska godkänna arbetsplanen för de europeiska transportkorridorerna. Kommissionen lämnar arbetsplanen till Europaparlamentet och rådet för kännedom. Samordnarna ska vid utarbetandet av arbetsplanen beakta genomförandeplanen som avses i artikel 9 i gods-korridorförordningen.

Arbetsplanen för godskorridoren ska inkludera en detaljerad analys av korridorens genomförandestatus. Samordnarna samarbetar med godskorridorens förvaltning för att analysera investeringarna och utarbeta en plan för järnvägstransporter. Kraven gällande arbetsplanen har kompletterats med vissa krav som i nuläget ingår i godskorridorförordningen. Nytt är att de åtgärder i stadsregionerna som är av betydelse för att korridoren ska fungera effektivt och för att målen med TEN-T-nätet ska uppnås ska identifieras i arbetsplanen.

Samordnarna stöder medlemsstaterna i genomförandet av arbetsplanen i synnerhet för att sätta prioriteringar i den nationella planeringen genom att identifiera problem och flaskhalsar i genomförandet. Samordnarna stöder medlemsstaterna i genomförandet av transportkorridorerna eller en horisontell prioritet när det gäller projekt- och investeringsplanering, relaterade kostnader och tidsplan samt i gränsöverskridande infrastrukturprojekt inrättandet av ett gemensamt organ för anläggning och förvaltning. Detta är en utvidgning jämfört med gällande förordning.

Kommissionen antar utifrån samordnarnas första arbetsplan en genomförandeakt för arbetsplanen för samtliga godskorridorer och de två horisontella prioriteringarna. I genomförandeakten fastställs prioriteringarna för infrastruktur- och investeringsplaneringen och för finansieringen. Kommissionen kan anta genomförandeakter även för genomförandet av vissa delar i den europeiska transportkorridoren, i synnerhet för genomförandet av komplexa gränsöverskridande sträckor eller vissa krav på lederna i transportkorridoren eller de horisontella prioriteringarna. Genomförandeakterna antas med iakttagande av granskningsförfarandet. Kommissionen ska göra ändringar i genomförandeakterna enligt samma förfarande alltid när samordnarna ser över arbetsplanen eller för att beakta hur programmet avancerar, fördröjs eller uppdateras. Innan åtgärderna i genomförandeakten har genomförts fullt ut ska medlemsstaterna i fråga skicka en årlig rapport till kommissionen om uppnådda framsteg och rapportera i synnerhet de finansieringsåtaganden som gjorts i den nationella budgetplanen. Åtagandet gällande den nationella budgeten är en ändring jämfört med nuvarande förordning.

3.5 Gemensamma bestämmelser (artikel 55–67)

Medlemsstaterna ska på samma sätt som enligt den gällande förordningen regelbundet rapportera till kommissionen om hur projekt av gemensamt intresse framskrider och om investeringar i detta syfte. Detta ska om möjligt inbegripa översändande av årsuppgifter genom det interaktiva geografiska och tekniska informationssystemet (TENtec) för TEN-T-nätet. Kommissionen säkerställer att TENtec möjliggör automatiskt informationsutbyte med nationella system och andra relaterade program och informationskällor i unionen. Ett nytt krav är att medlemsstaterna ska säkerställa kvaliteten, fullständigheten och enhetligheten i uppgifterna i TENtec-informationssystemet. De nationella systemen och informationskällorna ska möjliggöra automatiskt informationsutbyte med TENtec.

Kommissionen kan uppdatera TEN-T-nätet genom delegerade akter. Kommissionen kan i det övergripande nätet inkludera eller från det exkludera kusthamnar, inlandshamnar, flygfält och urbana knutpunkter utifrån kvantitativa gränsvärden i förordningen och Eurostats senaste statistik. Uppdateringar av multimodala godsterminaler görs utifrån handlingsplaner uppgjorda av medlemsstaterna i enlighet med förslaget till förordning. Kartorna över infrastruktur för vägar, järnvägar och inre vattenvägar kan anpassas på ett strikt begränsat sätt, så att de avspeglar de framsteg som görs för att slutföra nätet. Uppdateringarna av vägar och banor ska grunda sig på information som erhålls av medlemsstaterna.

Förslaget innehåller en ny bestämmelse om samordning av de nationella planerna med unionens transportpolitik och om att kommissionen ska underrättas om utkastet till de nationella planerna innan de godkänns. Medlemsstaterna ska säkerställa att de nationella transport- och investeringsplanerna är i linje med unionens transportpolitik, prioriteringarna och tidsfristerna i TEN-T-förordningen samt arbetsplanerna för transportkorridorerna och de horisontella prioriteringarna och de genomförandeakter som gäller dem. De nationella investeringsplanerna ska innehålla alla projekt av gemensamt intresse och relaterade investeringar som behövs för att slutföra nätet i tid. Medlemsstaterna ska tillsända kommissionen utkastet för nationella planer och program minst 12 månader innan planerna och programmen godkänns. Kommissionen kan ge ett yttrande inom sex månader från att medlemsstaten sände utkastet. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om åtgärder som de har vidtagit för att efterfölja rekommendationerna i yttrandet senast två månader efter delfäendet.

Kommissionen ska före utgången av 2033 göra en bedömning av genomförandet av dels stomnätet, dels det utbyggda stomnätet och det övergripande nätet för att bedöma hur förordningen har följts, utbyggnaden avancerat, person- och godstrafikflödena förändrats och de nationella trafikledsinvesteringarna utvecklats samt av behovet av ändringar i förordningen. Bedömningarna görs med hjälp av de europeiska samordnarna och vid behov efter samråd med medlemsstaterna. Kommissionen bedömer om det utbyggda stomnätet och det övergripande nätet sannolikt följer kraven i förordningen senast vid de angivna tidsfristerna 2040 och 2050, dock med beaktande av unionens och medlemsstaternas ekonomiska läge och finansieringsläge. Dessutom ska kommissionen efter samråd med medlemsstaterna bedöma om det utbyggda stomnätet och det övergripande nätet bör ändras för att beakta utvecklingen i transportflödena och den nationella investeringsplaneringen.

Om genomförandet av TEN-T-nätet fördröjs avsevärt kan kommissionen be medlemsstaten i fråga att motivera fördröjningen. Medlemsstaten ska meddela orsakerna till fördröjningen inom tre månader. Utifrån svaret hör kommissionen medlemsstaten för att lösa problemet som orsakade fördröjningen. Om fördröjningen gäller en europeisk transportkorridor, ska den europeiska samordnaren bidra till att lösa problemet. Kommissionen kan också fatta ett beslut som riktas till medlemsstaten i fråga där det konstateras att den betydande fördröjningen i inledandet eller utförandet av arbetet beror på medlemsstaten utan objektiv grund. Kommissionen ger då medlemsstaten sex månader för att eliminera den betydande fördröjningen. Om fördröjningen gäller ett projekt som stöds med unionsmedel kan sänkning av understödsbeloppet och/eller ändring eller upphävande av understödsavtalet inledas enligt gällande regler.

I kapitel VI föreskrivs dessutom om offentliga och privata intressegruppers deltagande, om utövande av delegerade befogenheter, om kommittéförfarande för antagandet av genomförandeakter (granskningsförfarande) och östaternas och de yttersta randområdenas undantagande från kraven gällande järnvägar.

3.6 Ändringar som föreslås i FSE-förordningen och godskorridorförordningen

I bilagan till FSE-förordningen slopas definitionen av korridorer i stornätet. De europeiska transportkorridorerna fastställs framöver i bilaga III till TEN-T-förordningen.

I artikel 65 i förslaget föreslås ändringar i godskorridorförordningen. Den viktigaste ändring som föreslås i godskorridorförordningen är införandet av ett nytt begrepp, de europeiska transportkorridorerna, som skulle omfatta dels godskorridorerna enligt den gällande godskorridorförordningen, dels stornätetskorridorerna.

Det föreslås förändringar i definitionerna av godskorridor och genomförandeplan i godskorridorförordningen samt ett tillägg av definitionen av europeisk samordnare genom en hänvisning till TEN-T-förordningen.

Godskorridorerna är framöver järnvägar enligt de europeiska transportkorridorerna som definieras i TEN-T-förordningen. För närvarande är godskorridorerna järnvägssträckor i TEN-T-nätet som sammanbinder medlemsstater. Dessa sträckor har på förslag av medlemsstaterna definierats som godskorridorer. Enligt den gällande förordningen har Finland inte ålagts att delta i inrättandet av godskorridorer eftersom spårvidden i Finland skiljer sig från spårvidden i unionens huvudjärnvägsnät. Framöver kommer det enligt förslaget att finnas godskorridorer i enlighet med godskorridorförordningen i Finland och godskorridorförordningen blir tillämplig i Finland. Godskorridorerna i Finland är desamma som de nuvarande stornätetskorridorerna på järnväg.

Det föreslås att artikel 3 i godskorridorförordningen ändras så att den i stället för om utseende av de första godskorridorerna föreskriver om organisering och förvaltning av godskorridorer, investeringsplanering, tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet och trafikstyrning. Medlemsstaterna och de ansvariga infrastrukturförvaltarna för godskorridoravsnittet i fråga bör inom 12 månader från att den nya TEN-T-förordningen trädde i kraft eller definitionen av den europeiska transportkorridoren ändrades beakta ändringarna i organiseringen och förvaltningen av godskorridoren.

Det föreslås att artiklarna 4, 5, 6 och 7 där det föreskrivs om kriterier för godskorridorerna, urval av godskorridorer, ändring av godskorridorer samt medling upphävs. I den gällande godskorridorförordningen föreskrivs bland annat att en medlemsstat inte är skyldig att delta i inrättandet av en godskorridor om den har ett järnvägsnät med en annan spårvidd än huvudjärnvägsnätet i unionen. Med det nya förslaget försvinner denna möjlighet eftersom godskorridorerna blir europeiska transportkorridorer.

I artikel 8 (förvaltning av godskorridorer) i godskorridorförordningen föreslås huvudsakligen smärre ändringar som gäller direktions och styrelsens verksamhet. Dessutom föreslås en ny artikel 8.10 enligt vilken direktions och styrelsens samarbete med den europeiska samordnaren för att utveckla godstransporterna i korridoren i fråga.

Artikel 9 i godskorridorförordningen föreskriver framöver om utarbetandet av en genomförandeplan, det förfarande som tillämpas på det, planens innehåll och om målsättningarna för godskorridorerna. Styrelsen ska göra upp en genomförandeplan minst sex månader innan godskorridoren inleder verksamheten och direktions ska godkänna planen. Styrelsen ska regelbundet, åtminstone vart fjärde år, se över genomförandeplanen och utarbeta och uppdatera en transportmarknadsstudie som tar upp observerade och förväntade ändringar i gods- och passagerartrafiken i godskorridoren i fråga.

Enligt artikel 11 i den gällande godskorridorförordningen om planering av investeringar ska styrelsen utarbeta en investeringsplan över planerade medel- och långsiktiga investeringar i infrastruktur i godskorridoren, se över den regelbundet och lägga fram den för direktionen för godkännande. Enligt den föreslagna artikel 11 ska direktionen och styrelsen samarbeta med den europeiska samordnaren om behov gällande infrastruktur och investeringar och stödja utarbetandet av det arbetsprogram som avses i förslaget till TEN-T-förordning. I samarbetet och planeringen ska särskild hänsyn tas till godstransporternas kapacitetsbehov, väsentliga TEN-T-infrastrukturkrav samt behovet av riktade investeringar.

Smärre förändringar föreslås i bestämmelserna om servicekvaliteten i godskorridoren (artikel 19), uppföljning av genomförandet (artikel 22) och kommissionens rapport (artikel 23). Det föreslås att den bilaga till godskorridorförordningen som innehåller en förteckning över de första godskorridorerna upphävs.

4 Förslagets rättsliga grund och förhållande till proportionalitets- och subsidiaritetsprincipen

EU har delad befogenhet på området transport och transeuropeiska nät i enlighet med artikel 4 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). Den rättsliga grunden för förslaget är artikel 172 i avdelning XVI i EUF-fördraget enligt vilken riktlinjerna om inrättandet och utvecklandet av transeuropeiska nät inom transport-, telekommunikations- och energiinfrastruktursektorerna fastställs. Förslaget behandlas i ordinarie lagstiftningsförfarande där Europaparlamentet och rådet tillsammans antar förordningen. Rådet beslutar om antagandet av förslaget med kvalificerad majoritet. Enligt statsrådets uppfattning är den rättsliga grunden motiverad.

Enligt subsidiaritetsprincipen som anges i artikel 5.3 i fördraget om Europeiska unionen (FEU) ska unionen på de områden där den inte har exklusiv befogenhet vidta en åtgärd endast om och i den mån som målen för den planerade åtgärden inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna, och därför, på grund av den planerade åtgärdens omfattning eller verkningar, bättre kan uppnås på unionsnivå. I förslaget definieras TEN-T-nätet, anges kraven på dess infrastruktur samt ges bestämmelser om förvaltningen, rapporteringen och samordningen av åtgärder. TEN-T-nätet fungerar även som bas för många andra EU-regleringar om transport och infrastruktur. Målet med de transeuropeiska näten är att för invånarna, ekonomiska aktörer och regionala och lokala gemenskaper i unionen möjliggöra fullskalig nytta av ett område utan inre gränser. TEN-T-politiken är således politik över medlemsstaternas gränser som medlemsstaterna inte ensamma kan genomföra. Kommissionen har ansett att de mål som sätts i förslaget inte kan uppnås genom nationella åtgärder av medlemsstaterna i EU och att TEN-T-politiken och TEN-T-nätet har ett klart och omfattande erkänt mervärde. Kommissionen anser att detta gäller även urbana knutpunkter. Deras roll i TEN-T-nätet är enligt kommissionen mer omfattande än på lokal nivå, eftersom transporterna i TEN-T-nätet börjar och/eller slutar eller löper via dem, vilket förutsätter god samordning mellan de olika nivåerna för undvikande av flaskhalsar. Stadstrafiken är och förblir dock i huvudsak ett ansvar för medlemsstaternas lokala myndigheter, och EU:s åtgärder bör begränsa sig till stadstrafik som är kopplad till trafik mellan regioner och till internationell trafik.

Enligt artikel 5.4 i fördraget om Europeiska unionen får unionens åtgärder till innehåll och form inte gå utöver vad som är nödvändigt för att nå målen i fördragen. Enligt kommissionen är förslaget förenligt med subsidiaritetsprincipen. Förslaget uppmuntrar till att flytta över transportvolymerna till mer hållbara transportsätt som behövs för att uppnå klimatmålet för 2030 och klimatneutralitetsmålet för 2050. Förslaget syftar till att skapa en konsekvent politisk ram och ett enhetligt, högklassigt transportnät som grund för övrig sektorspolitik för att uppnå målen för

dem. Syftet med dem är att undvika oproportionerliga konsekvenser för myndigheterna, upp-
rätthållare av infrastruktur och tillhandahållare av mobilitetstjänster i synnerhet genom att stödja
sig på och utveckla ett etablerat förvaltningssystem. Statsrådet anser att förslaget är förenligt
med subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna.

Förslaget till förordning innehåller befogenheter för kommissionen att anta delegerade akter om
att uppdatera TEN-T-nätet (artikel 56) och de europeiska transportkorridorerna (artikel 11.3).
Befogenheterna motsvarar de föreskrivna befogenheterna i TEN-T-förordningen och FSE-för-
ordningen. Att ge kommissionen befogenheter att anta delegerade akter för uppdatering av nätet
och korridorerna är motiverat. Befogenheterna är enligt statsrådet tillräckligt exakt och noggrant
avgränsade.

Förslaget till förordning innehåller befogenheter för kommissionen att anta genomförandeakter
med stöd av artiklarna 22, 40 och 54 med iakttagande av det granskningsförfarande som avses
i förordning 182/2011 om kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter, där
yttrandet från en kommitté bestående av företrädare för medlemsstaterna påverkar kommission-
ens möjligheter att agera. Om kommitténs yttrande är nekande kan kommissionen inte anta för-
slaget. Därutöver ges kommissionen enligt förslaget befogenhet att anta genomförandeakter
som gäller dels de undantag från kraven gällande infrastrukturen som medges medlemsstaterna,
dels kravet på medlemsstaterna att inrätta en samordnande enhet för anläggning och förvaltning
av gränsöverskridande infrastrukturprojekt av gemensamt intresse. Förslaget innehåller inga be-
stämmelser om förfarandet för att anta dessa akter varför kommissionen ges befogenhet att
självständigt genomföra de nämnda genomförandeåtgärderna utan övervakning av medlemssta-
terna. Statsrådet anser att befogenheterna är tillräckligt exakt och noggrant avgränsade.

5 Förslagets konsekvenser

5.1 Förslagets konsekvenser på EU-nivå

Europeiska kommissionen har bedömt förslagets konsekvenser på EU-nivå. Europeiska kom-
missionen bedömde vid beredningen av förslaget konsekvenserna av tre alternativ.

Nedan beskrivs konsekvenserna enligt det alternativ som låg närmast förslaget. Enligt bedöm-
ningen leder förslaget till betydande ekonomisk nytta. Tilläggskostnaderna för de investeringar
som behövs för att genomföra alla åtgärder bedöms bli cirka 250 miljarder euro jämfört med
uppfyllandet av kraven enligt den gällande förordningen. Utifrån förslaget är bedömningen att
medlemsstaternas bruttonationalprodukt ökar med 0,5 procent fram till 2030, 1,3 procent fram
till 2040 och 2,4 procent fram till 2050. Projekten för att genomföra TEN-T-nätet har positiva
konsekvenser även för sysselsättningen. Kommissionen bedömer att förvaltningskostnaderna
ökar med sammanlagt cirka 25 miljarder euro fram till 2050 varav medlemsstaternas andel är
cirka 10 miljarder euro.

Kommissionen bedömer att förslaget lyckas med omställningen i gods- och persontrafiken till
mer hållbara färdvägar och att järnvägstransporterna ökar. De inre vattenvägarna och haven be-
håller sin andel av färdvägarna. Kommissionen bedömer att förslaget minskar CO₂-utsläppen med
0,3 procent i det övergripande nätet och 0,4 procent i stomnätet senast 2050 och att det minskar
luftföroreningarna. Förslaget förbättrar trafiksäkerheten och stärker tillgängligheten för alla an-
vändare. Förordningen förbättrar även TEN-T-politikens funktion genom att effektivisera och
tydliggöra regleringen.

5.2 Konsekvenser för lagstiftningen

Förslaget bedöms inte ha några betydande direkta konsekvenser för den nationella lagstiftningen. Förordningen är direkt tillämplig rätt i medlemsstaterna i unionen. Den nationella lagstiftningens krav gällande vägar, banor och farleder håller i huvudsak en allmän nivå och det finns egentligen inte någon separat lagstiftning om tekniska krav som när förordningen antas behöver ändas eller upphävas. Inte heller de krav som gäller knutpunkter står i konflikt med eller överlappar den nationella lagstiftningen.

Inrättandet av en kontaktpunkt i enlighet med förslaget till förordning i anknytning till tredje länders deltagande i och bidragande till projekt av gemensamt intresse kräver nationell lagstiftning för att ange en behörig myndighet. Likaså kan dels det att krav som gäller urbana knutpunkter åläggs kommunerna, dels det att informationsutbytet mellan de nationella transportnäten och TENtec-systemet ska automatiseras kräva nationell lagstiftning.

Det bör noteras att tillämpningsområdet för EU-regleringen om transportinfrastruktur i regel utgår från förordningen om TEN-T-nätet. Ändringar i TEN-T-nätet påverkar således direkt tillämpningsområdet för ett flertal andra EU-rättsakter.

TEN-T-förordningen bör beaktas om kommunikationsministeriets förordning om landsvägs- och järnvägsnätets huvudleder och deras servicenivå (913/2018, nedan *huvudledsförordningen*) revideras.

5.3 Ekonomiska konsekvenser

5.3.1 Konsekvenser för trafikledshållningen och den offentliga ekonomin

Förslaget till förordning ställer nya krav för utvecklandet av trafikledsnätet och ökar de offentliga utgifterna i synnerhet om förslagets krav som gäller vägar och bannät genomförs fullt ut utan att undantag begärs eller utan att undantaget för isolerat nät som gäller bannätet beaktas. Om de offentliga utgifterna inte ökas, föranleder förslaget ett behov av att rikta om finansieringen. Det bör beaktas att avsikten är att kraven i den föreslagna förordningen och kostnaderna för dem ska sträcka sig över flera årtionden framåt. EU:s fleråriga budgetram sträcker sig till 2027 och det nationella ramsystemet är fyraårigt.

Förordningsförslagets kvalitetskrav gällande vägar och banor är striktare än de nuvarande servicenivåkraven i huvudledsförordningen. Förslaget innehåller dock möjligheten att under vissa förutsättningar begära undantag från kraven, varför det går att kontrollera ökningen av de offentliga utgifterna om man separat beslutar så. Det skulle vara möjligt för Finland att till exempel i tillämpliga fall begära undantag från kraven för landsvägar på den grunden att trafikvolymer på vissa vägnät inte överskrider 10 000 fordon per dygn. Förslaget påverkar inte direkt underhållet av trafikledsnätet annat än att det ställer krav på underhåll av TEN-T-nätets infrastruktur så att det erbjuder likvärdiga tjänster och säkerhet under hela dess livscykel. Detta samt kraven på investeringar i utveckling kan kräva även underhållsåtgärder. Utbyggnaden av ny infrastruktur ökar på längre sikt även underhållskostnaderna.

Kraven gällande järnvägarna har en betydande inverkan på trafikledshållningen och de offentliga utgifterna eftersom kraven i förslaget till förordning är avsevärt strängare än servicenivåkraven i huvudledsförordningen. Största delen av de krav som ställs på järnvägarna i förslaget till förordning gäller inte isolerade nät. Sådana är medlemsstaternas järnvägsnät eller en del därav med en spårvidd som skiljer sig från spårvidden enligt europeisk standard, där vissa investeringar i infrastruktur inte kan motiveras av lönsamhetsskäl med anledning av det aktuella nätets särdrag, på grund av dess geografiska isolering och perifera läge. Trots att spårvidden i

Finland skiljer sig från den europeiska spårvidden i förordningen, har inte undantag enligt definitionen isolerat nät i dagsläget tillämpats på Finlands bannät. Om möjligheten till undantag för isolerade nät i fortsättningen beaktas i Finlands bannät kan det eventuellt även bli svårare att ansöka om FSE-finansiering för projekt i Finlands bannät. I det följande bedöms därför konsekvenserna av de nya kraven utan att beakta den nämnda möjligheten till undantag.

Ur statens synvinkel sett hör de mest utmanande kraven ihop med hastighetsnivåerna på banorna för passagerartrafik. Genomförandet av hastighetskravet på 160 km/h för persontrafik i hela stommätet i Finland kräver investeringar i miljardklass. För banan Kotka–Kouvola/Fredrikshamn, som för närvarande förbättras, i järnvägsstommätet motsvarar den planerade nivån inte den som anges i förslaget till förordning. Hastigheterna kommer fortsättningsvis att vara 100–120 km/h. Banavsnittet har många stopp vid persontrafikplatser. På sträckan Uleåborg–Laurila förutsätter kravet betydande utvecklingsåtgärder och mellan Laurila–Torneå/Haparanda finns det markanvändningsrelaterade begränsningar som gör det nästan omöjligt att uppnå hastighetsnivån. Också annanstans i stommätet finns det punkter där kravnivån i förslaget till förordning inte uppfylls.

Det finns sträckor i stommätet där det inte är möjligt med en hastighet på 160 km/h, till exempel på grund av markanvändningsrelaterade begränsningar. På huvudbanan Helsingfors–Tammerfors är hastighetsnivån huvudsakligen 200 km/h, liksom också på sträckan Lielähti–Seinäjäki. Sträckan Tammerfors–Lielähti på huvudbanan som löper genom tät bebyggelse (6 km) har en hastighetsnivå på 40–120 km/h. Planerna på ett ytterligare spår på denna sträcka (ett tredje spår, 76 miljoner euro) inkluderar inte en ökning av hastigheten. På sträckan Seinäjoki–Uleåborg är hastighetsnivån mestadels 160–200 km/h. På en del av banan förekommer permanenta lägre hastighetsbegränsningar bland annat på grund av geometrin, bangårdarna och broarna. På sträckorna Lielähti–Seinäjäki och Ylivieska–Uleåborg skulle kostnaderna för ett dubbelspår uppskattningsvis vara 1,3 miljarder euro.

På banavsnittet Uleåborg–Laurila är den högsta tillåtna hastigheten 140 km/h. Den nuvarande bangeometrin och bankonstruktionernas skick begränsar hastigheten så att den på vissa ställen är ännu lägre. Kostnaderna för behövliga grundläggande reparationer och den kommande hastighetsökningen på banavsnittet bedöms uppgå till cirka 370 miljoner euro. Projektet ingår inte i investeringsprogrammet för trafikledsnätet för 2022–2029. På avsnittet Laurila–Torneå–Haparanda varierar hastigheterna mellan 50 och 120 km/h. Vid gränsen är det av markanvändningsskäl närmast omöjligt att eliminera de begränsningar geometrin sätter.

På sträckan Åbo–Helsingfors varierar hastigheten mellan 120 och 160 km/h. En del av banan har permanenta lägre hastighetsbegränsningar bland annat på grund av banans geometri och skick. Den dimensionerade hastigheten på stadsbanan i Esbo (Alberga–Köklax) är 120 km/h eftersom banan löper genom tät bebyggelse.

Från Kervo till Luumäki är hastigheten i huvudsak 200 km/h. På avsnittet Luumäki–Vainikkala är den högsta tillåtna hastigheten i persontrafik 140 km/h. Investeringsprogrammet för trafikledsnätet för 2022–2029 inkluderar ett projekt för att höja hastigheten till 180 km/h (37,6 mn euro).

Förslaget till förordning skulle förutsätta att det byggs två banförbindelser som saknas. Av dem är banförbindelsen till flygfältet i Åbo den mer betydande sett till både kostnaderna och markanvändningskonsekvenserna. En sådan planeras inte. Åbo flygfält har under åren 2017–2019 haft i genomsnitt 400 000 passagerare (som är endast en bråkdel av passagerarvolymerna på Helsingfors–Vanda-flygplats). Dessutom bör det byggas en bansträcka för godstransporter till Ingå hamn från kustbanan senast 2050. Till hamnarna på Åland finns det inte banförbindelse i

det övergripande nätet, men förslaget till förordning gör det möjligt att avvika från kravet på grund av geografiska eller fysiska hinder. Om till exempel hamnnätet i det övergripande nätet i framtiden växer på grund av ökande transportvolymerna leder det till betydande finansieringsbehov för att förbättra servicenivån på banor till hamnar. Att bygga nya banor och förbättra servicenivån på övriga banor innebär högst sannolikt en minskning av trafikledsfinansieringen i det övriga trafikledsnätet.

Kravet på elektrifiering av bannätet genomförs i stomnätet i Finland när elektrifieringsprojektet på banan Laurila–Torneå–gränsen blir klart. I det övergripande nätet finns tre banförbindelser som inte är elektrifierade (Imatra–Imatrankoski–gränsen, Siilinjärvi–Joensuu och Säkäniemi–Niirala), där kostnaderna för elektrifieringen uppskattas till totalt 100 miljoner euro. Kravet på 22,5 tons axellast för godstransporter uppfylls i hela TEN-T-bannätet i Finland.

Kravet på möjligheten att använda 740 m långa tåg i större utsträckning än för närvarande kräver en utveckling av möjligheterna att köra om och mötas i olika delar av bannätet. I stomnätet finns sådana platser i synnerhet på huvudbanan från Tammerfors norrut och mellan Helsingfors och Åbo. Att bygga omkörningsställen skulle kräva betydande finansiering. Möjligheten att använda långa tåg kan utökas i det nuvarande bannätet, och också på de flesta banorna i det övergripande nätet, genom att tidtabellslägga trafiken.

Kravet på lastprofil uppfylls till stor del i Finland. I Finland är det möjligt att med godståg transportera 4,2 m höga trailrar i nästan hela TEN-T-bannätet i stället för krävda 4,0 m (när vagnarnas längd är högst 24 m). Avsnitten Juurikorpi–Fredrikshamn och Kemi–Torneå har inte använts för trailrar varför deras profiler varken har simulerats eller provkörts. På Torneå-banan görs utvidgningar i korsningsbroar i samband med det pågående elektrifieringsprojektet. Banorna Tuomioja–Brahestad, Säkäniemi–Niirala, Imatra–Imatrankoski och Kontiomäki–Vartius i det övergripande nätet har inte använts för trailrar varför deras profiler inte är kända. Det är möjligt att kravet medför tilläggskostnader för utveckling av bannätet på de nämnda förbindelserna.

Hastighetskravet på 100 km/h för godståg i stomnätet uppfylls i största delen av stomnätet i Finland. På vissa ställen i nätet är hastigheterna lägre – vid broar, trafikplatser eller hamnförbindelser eller vissa ställen där markanvändningen sätter begränsningar – och kravet uppfylls inte. Punkthastigheterna har dock ingen betydande inverkan på servicenivån på förbindelsesträckan. De något längre avsnitt på huvudbanan där kravet inte uppfylls är Tammerfors–Lielahiti (6 km, delvis), Limingo–Uleåborg (10 km) och Laurila–Torneå–gränsen (9 km). Av dem är Limingo–Uleåborg det avsnitt där man kan eftersträva att höja hastigheten i praktiken. På avsnittet pågår utarbetandet av en järnvägsplan för ett tilläggsspår. Begränsningen beror på den vibration tågen orsakar och i samband med planeringen fästs särskild uppmärksamhet vid att kontrollera vibrationen. Kostnaderna för tilläggsspåret uppskattas till 125 miljoner euro men inkluderar inte eventuella kostnader för vibrationskontrollen och projektet ingår inte i investeringsprogrammet för trafikledsnätet för 2022–2029.

Det krav som anknyter till fördröjningar i godstransporter vid gränsövergångarna bedöms egentligen inte medföra behov av investeringar i bannätet eftersom fördröjningar påverkas av funktionen i hela transportkedjan, inte enbart av bannätets skick.

I Finland uppgår landsvägarna i stomnätet till totalt 1 070 km. Cirka hälften (54 %) av dem har en genomsnittlig dygnstrafik på högst 10 000 fordon. Vägarna i stomnätet i Finland uppfyller kraven på kvalitet med undantag av riksväg 4 som behöver förbättras på flera ställen längs en sträcka på sammanlagt cirka 300 km. På riksväg 4 förekommer det även sådana brister i den

servicenivå som huvudledsförordningen föreskriver och som anknyter till säkerheten, hastighetsbegränsningarna och smidigheten. Genom att åtgärda de bristerna skulle även kvalitetskraven i förslaget till förordning bemötas. Utifrån en bedömning som grundar sig på de genomsnittliga kostnaderna för utveckling av vägar per kilometer uppskattas kostnaden för att uppgradera riksväg 4 till en servicenivå enligt förslaget till förordning och huvudledsförordningen uppgå till 600–800 miljoner euro. Beloppet motsvarar nästan hela den planerade finansieringen för utveckling av landsvägar i den riksomfattande trafiksystemplanen 2021–2032. Riksväg 4 har dock 460 km där den genomsnittliga dygnstrafiken är färre än 10 000 fordon. Förslaget till förordning ger medlemsstaterna möjlighet att begära undantag i synnerhet för vägar där den genomsnittliga dygnstrafiken är färre än 10 000 fordon. Enligt förslaget till förordning ska vägarna i stornätet uppfylla kraven senast 2040. En betydande del av utvecklingsprojekten som gäller riksväg 4 har bedömts, och ansetts vara i huvudsak lönsamma.

Finland har cirka 4 550 km vägar i det övergripande nätet. Merparten (85 %) av landsvägarna i stornätet har en genomsnittlig dygnstrafik på högst 10 000 fordon. För närvarande är körriktningarna separerade från varandra på endast cirka en femtedel av landsvägarna i det övergripande nätet. En förbättring av dem så att de motsvarar kraven i förordningen skulle enligt en grov uppskattning kosta flera miljarder euro. Förslaget till förordning ger emellertid medlemsstaterna möjligheten att begära undantag i synnerhet för vägar där den genomsnittliga dygnstrafiken är färre än 10 000 fordon. Investeringsbehoven för att separera körfilerna bör bedömas noggrannare separat för sig.

I Finland finns det inte säkra parkeringsområden för tung trafik som uppfyller den separat angivna minimistandarden eftersom det har saknats efterfrågan på dem. För att uppfylla kravet i förslaget till förordning skulle det sannolikt krävas avsevärd finansiering från staten eftersom bedömningen är att de inte kommer att byggas kommersiellt. Kraven på rastplatser uppfylls i stornätet tack vare de områden som kommersiella bensinstationer och vägghållare förvaltar, men inte på lågtrafikerade sträckor i det övergripande nätet. Rastplatser inrättas där det finns efterfrågan.

I Finland finns det för närvarande tre fasta och tjugo mobila anordningar för vägningssystem för fordon i rörelse. I stornätet krävs fyra vägningssystem. Investerings- och underhållskostnaderna för systemen uppskattas till 1–2 miljoner euro om året. I det övergripande nätet krävs 15 vägningssystem. Investerings- och underhållskostnaderna för dem är flera miljoner euro om året. Lösningar för automatisk identifiering av fordon utvecklas i samarbete mellan trafikledhållaren och polisen. Kravet på utnyttjandet av senaste teknik för att se till vägarnas säkerhet behöver definieras ytterligare innan behovet av utveckling och kostnaderna kan uppskattas.

Landsvägar, banor och farleder till havs som leder till hamnar utvecklas i Finland i enlighet med den riksomfattande trafiksystemplanen. Utvecklingen styrs av kommunikationsministeriets förordning om landsvägs- och järnvägsnätets huvudleder och deras servicenivå och de krav TEN-T-förordningen ställer på landsvägar och järnvägar, inte av hamnens status i TEN-T-nätet.

Förslaget har inga konsekvenser för de offentliga utgifterna för de inre vattenvägarnas del. De föreslagna kraven gällande dem (bl.a. djupgående 2,5 m och minst 5,25 m segelfri höjd under broarna) är redan uppfyllda på djupfarlederna i Saimen.

Beträffande multimodala godsterminaler medför kravet på att bygga elladdningsinfrastruktur för tung trafik sannolikt tilläggskostnader i båda RRT-terminalerna i Finland.

I Finland utförs för närvarande inte kombinerade tåg–lastbils- och tåg–trailer/container-transporter. Potentialen för dessa kombinerade transporter utreddes 2021 inom ramen för färdplanen

för fossilfria transporter med ansatsen att minska utsläppen. Enligt utredningen skulle det krävas investeringar i bannätet och terminaler, och i inrikestrafiken i nya vagnar för att på nytt inleda kombinerade transporter i Finland. Avsikten är att sådana transporter ska utredas mer omfattande i samband med genomförandet av den riksomfattande trafiksystemplanen. De terminaler som i dag lämpar sig för kombinerade transporter ligger i Åbo och Uleåborg. Att hitta en lämplig plats för en terminal i Helsingforsregionen är utmanande.

Förslaget har inverkan på EU-finansieringen för transportinfrastruktur, i synnerhet möjligheterna till FSE-stöd och därigenom på den offentliga ekonomin efter att förordningen har godkänts. Möjligheterna att med FSE-stöd finansiera projekt i ban- och vägnätet, projekt som planeras av stora banprojektbolag och till exempel uppfyllandet av ERTMS-kraven via projektet Den digitala järnvägen påverkar de offentliga utgifterna. Också möjligheten att få FSE-stöd för projekt i stadsregionerna där staten deltar som finansiär samt bygget av ett distributionsnät för alternativa drivmedel påverkar de offentliga utgifterna. Enligt förslaget kvarstår villkoret om projektens lönsamhet för FSE-finansiering, vilket även framöver försvårar Finlands möjlighet att utnyttja FSE-finansiering. Det bedöms att förslaget bättre än för närvarande kan möjliggöra EU-finansiering för sjöfartsrelaterade projekt i Finland. Enligt den gällande förordningen ska minst den ena hamnen inom projektet Sjömotorvägar vara en hamn i stomnätet i projekt.

EU:s mål är att stomnätet och det utbyggda stomnätet ska vara klara senast 2030 respektive 2040. Fokus på projekt i det övergripande nätet torde prioriteras i FSE efter att stomnätet genomförts och det utbyggda stomnätet fått finansiering. Den ställning de stora banprojekten i Finland har i TEN-T-nätet talar för att ansöka om finansiering för projekten. Likaså är tidsplanen för projektet Den digitala järnvägen i linje med förslaget till förordning. För att få FSE-finansiering förutsätts en avsevärd allokering av nationell finansiering i enlighet med den riksomfattande trafiksystemplanen.

Vilken inverkan förslaget till förordning har för kommunernas utgifter beror på vad förordningen förutsätter av de urbana knutpunkterna samt av de hamnar, flygplatser och projektbolag som kommunerna äger. Dessa konsekvenser beskrivs närmare i avsnittet om konsekvenserna för myndigheterna. Även FSE-finansieringen kan ha konsekvenser för till exempel kommuner som är ägare av projektbolag.

5.3.2 Konsekvenser för företagen, hushållen och samhällsekonomin

De krav som ställs i förslaget inverkar positivt på Finlands transportsystem både i fråga om den nuvarande funktionen och den planerade utvecklingen, men ändringarna har sannolikt ringa betydelse. Den trafikekonomiska nytta som förslaget medför är inte så stor att den i någon större utsträckning skulle märkas i kostnaderna för de aktörer som använder transportsystemet, investeringarna, utrikeshandeln, hushållens konsumtion eller i samhällsekonomin.

Förslaget har direkta eller indirekta konsekvenser för vissa företag som äger, driver eller planerar infrastruktur eller som tillhandahåller trafik tjänster. Exempel på sådana är Finavia Abp, som svarar för flygplatsnätet, Fintraffic Ab, som svarar för trafikstyrningen, hamnbolagen, tågoperatörerna, projektbolagen Finlandsbanan Ab och Entimmetåget till Åbo Ab, som planerar snabba spårförbindelser, och projektbolaget Östbanan som håller på att grundas. Förslaget påverkar företagen på så sätt att de i sin verksamhet ska beakta dels kraven på infrastrukturens kvalitet, dels de övriga kraven i förordningen, till exempel ERTMS-kraven som på bannätet gäller trafikstyrningen och trafikidkarna. Kraven i förslaget till förordning kan ha en betydande inverkan på företagens kostnader. Detta gäller i synnerhet projektbolag som också kommuner är ägare i. Förslaget påverkar Fintraffic i synnerhet genom projektet Den digitala järnvägen.

Förslaget inverkar ytterligare på företagens möjligheter att söka FSE-finansiering för att uppfylla kraven i förordningen. Förslaget gör det möjligt för projektbolagen att söka FSE-finansiering. Förslaget torde inte skapa nya administrativa kostnader för företagen.

De krav i förslaget till förordning som gäller flygplatser uppfylls redan på de TEN-T-flygplatser som finns i Finland, med undantag av banförbindelsen till Abo flygplats. Även för hamnarnas del uppfylls kraven och det finns banförbindelse till alla TEN-T-hamnar i Finland förutom till Ingå hamn. En eventuell banförbindelse skulle antingen vara statsägd eller en privat spåranläggning. Outokumpu Abp har hyrt Torneå hamn av staden Torneå och svarar för driften av den. Torneå hamn är i princip ändå öppen för alla aktörer. Kravet på att bygga elladdningsinfrastruktur för tung trafik också i hamnarna kan medföra kostnader. Kommunernas hamnar är aktiebolag som svarar för eventuella tilläggskostnader. Tilläggskostnaderna täcks genom avgifter som tas ut av kunderna och övriga inkomster från kunderna, vilket kan inverka på också transportkundernas kostnader.

Förslaget kan i vissa fall inverka på konkurrensen mellan Finlands hamnar, om uppfyllandet av kraven leder till proportionellt sett olika kostnader för olika hamnar, om det uppstår kvalitetskillnader mellan landförbindelserna till hamnarna och om villkoren för att få stöd och kopplingen till statens trafikledsfinansiering behandlar hamnarna på ett annat sätt än i nuläget. I internationell jämförelse konkurrerar de finländska hamnarna såvitt veterligt inte om transporter med de svenska hamnarna. Däremot konkurrerar de baltiska hamnarna och transportrutterna med de finländska hamnarna och transportrutterna om transitotrafiken. På en övergripande nivå har kraven för hamnarna och de landbaserade trafiklederna till hamnarna sannolikt inte några betydande konsekvenser för den internationella konkurrenskraften mellan Finland och Sverige eller mellan Finland och de baltiska länderna. Förslaget kan innebära att Finlands internationella transportrutter börjar fungera bättre i och med att infrastrukturen i de övriga länderna förbättras.

Förslaget inverkar eventuellt på de företag som utvecklar och producerar transporttjänster och deras tillväxtpotentialer, särskilt när det gäller tjänster i anknytning till knutpunkter för stadstrafik och logistik. Förslaget skapar bättre verksamhetsmöjligheter för företag som producerar kollektivtrafiktjänster. Förslaget kan ha indirekta konsekvenser för företags transportkostnader och servicekvalitet. För att uppfylla vissa krav kan det finnas direkta möjligheter till ytterligare affärsverksamhet, till exempel service invid vägarna för tunga fordon i vägtrafik och multimodala godsterminaler.

Genom främjandet av hållbara transporter kan förslaget förbättra människors mobilitetsmöjligheter och därigenom öka tillgängligheten för olika befolkningsgrupper.

5.4 Konsekvenser för myndigheternas verksamhet och förfaringssätt

Förslaget till förordning har konsekvenser för myndigheternas verksamhet och förfaringssätt. De statliga myndigheterna påverkas särskilt av kravet på Trafikledsverket att beakta de nya kraven för statens trafikledsnät vid utvecklingen och planeringen av trafikledsnätet. Med tanke på miljökonsekvensbedömningarna kan förslaget medföra tilläggskrav för att kunna följa principen att inte orsaka betydande skada. I fråga om ERTMS förslås det som nytt krav att det från och med 2026 bara får byggas radiobaserade system och att det inte längre får initieras andra ersättande investeringar i säkerhetsanordningar. Trafikledsverket har planerat att genomföra dessa före implementeringen av Den digitala järnvägen. En ny bedömning av dessa planer kan leda till ändringar i projektet Den digitala järnvägen.

Förslaget till förordning gör det möjligt för projektbolagen att gå vidare med planeringen och söka FSE-finansiering. Det har inte fattats något nationellt beslut om byggandet av de projekt

som projektbolagen planerar eller om bansträckningen i riktning mot Tammerfors. Besluten om de banavsnitt som projektbolagen ansvarar för fattas separat inom beslutsprocessen i anslutning till projektbolaget. Staten har heller inte fattat några beslut om planeringen eller byggandet av förbindelsen mellan Helsingfors och Tallinn. Enligt förslaget till förordning kan TEN-T-nätet ändras, vilket gör det möjligt att beakta framtida beslut om projektbolagen. Vid ändringar som gäller landsvägar, järnvägar och inre vattenvägar beaktas framstegen i genomförandet av nätet. Kommissionen ska dessutom före utgången av 2033 göra en bedömning av genomförandet av nätet. Vid bedömningen ska kommissionen beakta medlemsstaternas finansieringssituation och höra medlemsstaterna om behovet av ändringar i TEN-T-nätet för att ta hänsyn till trafikflödenas och den nationella investeringsplaneringens utveckling.

En ny skyldighet är att medlemsstaterna åläggs att automatisera informationsutbytet mellan de nationella informationssystem som gäller transportnätet och TENtec-systemet. För automatiseringen är det möjligt att ansöka om finansiering inom ramen för FSE-instrumentet. Eftersom de tekniska detaljerna ännu inte är fastslagna är det inte möjligt att uppskatta kostnaderna och resursbehoven för automatiseringen.

I konsekvenserna för myndigheterna ingår även den för medlemsstaterna föreslagna skyldigheten att säkerställa att det för de urbana knutpunkterna görs upp hållbara urbana mobilitetsplaner (SUMP) samt att det regelbundet lämnas statistikuppgifter om stadstrafiken till kommissionen. Kravet på hållbara urbana mobilitetsplaner förutsätter att det i alla sju MBT-stadsregioner före 2025 ska göras upp en trafiksystemplan för stadsregionen eller någon annan plan som upprättas enligt Europeiska kommissionens anvisningar. I Finlands alla stadsregioner pågår systematisk trafiksystemplanering som fokuserar på trafiken som helhet och som beaktar alla transportslag. I Finland har det gjorts hållbara urbana mobilitetsplaner enligt SUMP-handlingsmodellen för regionerna Helsingfors, Åbo, Tammerfors, Uleåborg och Lahtis samt i Hyvinge, Kajana, Joensuu, Kotka och Vasa. Dessa planer uppfyller delvis kriterierna för SUMP-handlingsmodellen. Planerna fokuserar i första hand på persontrafiken. De nuvarande planerna kan med hjälp av SUMP-handlingsmodellen kompletteras för att bli övergripande program för hållbar mobilitet.

Kravet på statistiska data över stadstrafiken är delvis i linje med utvecklingen av de indikatorer för uppföljning av samhällsstrukturen, boendet och trafiken i stadsregionerna som för närvarande är under beredning. Inlämnandet av statistikuppgifter orsakar dock tilläggskrav för de sju urbana knutpunkter som finns i Finland. Det finns ännu inte multimodala godsterminaler i alla urbana knutpunkter i Finland och därför inverkar kraven också på myndigheternas verksamhet. Enligt förslaget ska medlemsstaterna göra en heltäckande utredning av de multimodala godsterminalerna.

Den i förslaget nämnda skyldigheten att underrätta kommissionen om utkastet till nationella transport- och investeringsplaner minst 12 månader innan beslut fattas har betydande konsekvenser för de nationella planeringsprocesserna. Konsekvenserna är störst för processen för den riksomfattande trafiksystemplanen som upprättas vart fjärde år. Investeringsprogrammet för statens trafikledsnät ska uppdateras varje år så att det föregående investeringsprogrammet ska kunna anmälas som följande utkast. Förslaget inverkar också på Transport- och kommunikationsverkets transportsystemanalys, vilken bör innehålla mer information om behoven gällande TEN-T-nätet än för närvarande.

I de nya skyldigheterna för medlemsstaterna som förslaget medför och som har konsekvenser för myndigheternas verksamhet ingår att informera kommissionen om att en privatperson eller ett företag i ett tredjeland deltar i genomförandet av ett projekt av gemensamt intresse, att utse en ERTMS-samordnare och att delta i ERTMS-forumets sammanträden samt att varje år till de

européiska samordarna rapportera om genomförandet av transportkorridorer och överlag hålla tätare kontakt än tidigare med samordarna. Inrättandet och förvaltningen av godskorridorer i enlighet med godskorridorförordningen medför eventuellt också skyldigheter för alla medlemsstater.

Förslaget anses inte inverka på den offentliga förvaltningen på Åland.

5.5 Konsekvenser för miljön

Målet med förslaget till förordning är att främja hållbara transporter. Förslaget bidrar överlag endast marginellt till att minska trafikutsläppen jämfört med den nuvarande driften av transportsystemet och den utveckling som ändå sker där. Konsekvenserna beror kanske mest på hur man med åtgärderna lyckas förbättra spårtrafikens marknadsställning. På lokal nivå orsakar en utbyggnad av infrastrukturen också skadliga miljökonsekvenser.

Kommissionen bedömer att gods- och persontrafiken genom förslaget övergår till mera hållbara transportslag. Enligt förslaget utvecklas samtidigt också vägtrafikens infrastruktur, vilket bidrar till smidigare trafik och transport. I urbana knutpunkter kan förslaget främja hållbara transporter och användningen av nya mobilitetstjänster. Särskilt i stornätet kan kollektivtrafikens verksamhetsförutsättningar bli bättre.

5.6 Andra samhällliga konsekvenser av förslaget

Av de andra samhällliga konsekvenserna är särskilt konsekvenserna för trafiksäkerheten relevanta. Trafiksäkerheten i TEN-T-nätet ökar sannolikt och särskilt antalet dödsfall och personskador i vägtrafiken minskar. Förslaget främjar en hög säkerhetsnivå också inom andra transportslag. Inom tågtrafiken ökar förslaget säkerheten också genom att utveckla trafikledningen. Det har inte gjorts någon ekonomisk uppskattning av den förbättrade trafiksäkerheten. Den nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning som avses i lagen om trafiksystem och landsvägar ska göras före 2025. Bedömningen omfattar landsvägar i TEN-T-nätet, motorvägar och de huvudleder i landsvägsnätet som avses i huvudledsförordningen.

Transportnätets kvalitet och utveckling inverkar på utvecklingsmöjligheterna i regionerna. Förslagets eventuella konsekvenser för områdena varierar enligt hurdan TEN-T-nätet finns i området och på vilket sätt det utvecklas. Utvecklingen av statens trafikledningsnät styrs också i fortsättningen av den riksomfattande trafiksystemplanen som uppdateras med fyra års intervall. De nya kraven i förordningen om TEN-T-nätet beaktas vid beredningen av nästa riksomfattande trafiksystemplan.

Förslaget kan inverka på likabehandlingen om det skapar mera mångsidiga mobilitetsmöjligheter än tidigare. Förslaget kan ha lokala konsekvenser för också människors hälsa beroende på var utvecklingen av infrastrukturen främjas. Utvecklandet av säkra parkeringsområden för långtradare kan ha inverkan på brottsbekämpningen, särskilt i nuläget när föraren i och med mobilitetspaketet inte längre får tillbringa sin normala veckovila i fordonet.

Förslaget gör det möjligt att främja digitaliseringen i transportsystemet. Förslaget inverkar i synnerhet på möjligheten att utnyttja EU-finansiering för utveckling av information och digitalisering.

6 Förslagets förhållande till grundlagen samt de grundläggande och mänskliga rättigheterna

Genom att ställa relevanta krav på infrastrukturen förbättrar förslaget enligt kommissionen tillgängligheten för alla användare och ökar på så sätt tillgängligheten för personer med nedsatt rörlighet samtidigt som det också ökar jämställdheten mellan könen.

I synnerhet uppfyllandet av de tekniska kraven för landsvägar kan i Finland innebära ett behov av större områden invid landsvägarna jämfört med dagens vägområden, vilket i sin tur har ett samband med egendomsskyddet. Enligt 15 § i grundlagen är vars och ens egendom tryggad. Expropriation av egendom för allmänt behov mot full ersättning bestäms genom lag. Rätten till egendomsskydd ingår också i det första tilläggsprotokollet till Europeiska människorättskonventionen och i Europeiska unionens stadga. Vid förvärv av markområden för landsvägar eller järnvägar kan det i regel anses vara fråga om ett allmänt behov. För markförvärvet ska det emellertid i varje enskilt fall finnas ett försvarbart allmänt behov.

Förslaget gäller främjandet av trafiksäkerhet, och hänför sig därmed till den rätt till livet som garanteras i 7 § 1 mom. och till det egendomsskydd som garanteras i 15 § 1 mom. i grundlagen. Vidare främjar förslaget de grundläggande rättigheter i fråga om miljön som avses i 20 § i grundlagen och vars och ens rätt till en sund miljö, eftersom man med förslaget strävar efter att främja hållbara transporter genom att intensifiera varje transportslag och främja en ökning av andelen järnvägstrafik, närsjöfart och inlandssjöfart.

Det allmänna ska, utöver att respektera de grundläggande fri- och rättigheterna, också se till att dessa rättigheter tillgodoses i enlighet med grundlagens 22 §. Detta innebär att det allmänna ska skydda individer mot kränkningar av de grundläggande fri- och rättigheterna som utförs av andra individer. Denna skyldighet kan också anses omfatta skydd av de grundläggande fri- och rättigheterna genom trafikplanering och genom att bygga en trafikmiljö som är så trygg som möjligt och hållbar ur miljöperspektiv.

7 Ålands behörighet

Enligt 18 § 21 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) har landskapet lagstiftningsbehörighet i fråga om vägar och kanaler, vägtrafik, spårbunden trafik, båttrafik och farleder för den lokala sjötrafiken, samt enligt 22 punkten för näringsverksamhet. Enligt 27 § 13 och 14 punkten i lagen har riket lagstiftningsbehörighet i fråga om luftfart och handelssjöfart samt farleder för handelssjöfarten. Förslaget anses höra till landskapets lagstiftningsbehörighet i fråga om väg- och spårtrafiken samt till rikets behörighet i fråga om flygplatser. För hamnarnas och sjötrafikens del anses förslaget höra till rikets behörighet, eftersom förslaget på Åland omfattar Eckerö hamn och Mariehamns hamn som bägge är hamnar för handelssjöfart och ingår i TEN-T-nätet. Vidare kan TEN-T-lagstiftningen anses omfatta den gränsöverskridande handelssjöfarten.

8 Behandling av förslaget i Europeiska unionens institutioner och de övriga medlemsstaternas ståndpunkter

Rådets arbetsgrupp inledde behandlingen av förslaget till förordning i januari 2022. Ordförandelandets mål är att komma fram till en allmän riktlinje om förslaget i juni 2022.

Ansvarigt utskott för förslaget i Europaparlamentet är utskottet för transport och turism (TRAN).

9 Nationell behandling av förslaget

Den europeiska transportnätspolitiken och förslaget till förordning har behandlats i den riksomfattande trafiksystemplanen för 2021–2032 (Trafik 12) om vilken statsrådet fattade beslut i april 2021. Finlands ståndpunkter rörande utövandet av förhandsinflytande beskrivs i E-skrivelse E 45/2021 rd. Kommunikationsutskottet och finansutskottet har lämnat sina utlåtanden om ärendet (KoUU 10/2021 rd och FiUU 2/2021 rd). Finland strävade aktivt efter att utöva inflytande i kommissionens beredning av förslaget i fråga om både TEN-T-nätets omfattning och kraven på nätet. När det gäller flygplatserna och hamnarna i stomnätet har utbyggnaden av nätet framför allt förhindrats av att transportvolymerna inte på långt när uppfyller de kriterier som fastställts i kommissionens metodik.

Statsrådets skrivelse har beretts vid kommunikationsministeriet. Beredningen har, särskilt i fråga om konsekvenserna av förslaget, gjorts i samarbete med Trafikledsverket och Transport- och kommunikationsverket. Förhandsuppgifterna om förordningsreformen behandlades på kommunikationsministeriets möte den 29 november 2021. Uppgifterna om beredningen av reformen behandlades också på de möten för intressentgrupper som ordnades den 8 oktober 2020 och den 19 mars 2020 och där det gavs möjlighet att ge kommentarer.

Utkastet till U-skrivelsen behandlades på transportsektionens (EU22) sammanträde den 12 januari 2022 samt genom ett skriftligt förfarande i EU-sektion 22 (transport) och EU-sektion 4 (regional- och strukturpolitik) den 11–17 januari 2022. De som deltog i mötet för intressentgrupper i november gavs också möjlighet att ta ställning till utkastet till U-skrivelsen. I det skriftliga förfarandet och i övriga ställningstaganden har det framförts synpunkter på i synnerhet utbyggnaden av hamnätet i Finland. Det föreslogs också tillägg för landsvägarnas, järnvägarnas och flygplatsernas del. De krav som ställs på TEN-T-nätet ansågs i regel var bra, men samtidigt lyftes det fram att uppfyllandet av kraven i TEN-T-förordningen och exempelvis inrättandet av projektbolag inte får påverka utbyggandet av det övriga trafikledsnätet i Finland. Utifrån responsen har utkastet till U-skrivelsen kompletterats med bland annat konsekvensbedömningar och statsrådets ståndpunkt preciserats. Ståndpunkten i fråga om TEN-T-nätets omfattning har kompletterats. Redan i förordningens beredningsskede fördes det en omfattande diskussion om tilläggsförslagen till stomnätet utifrån ståndpunkterna rörande utövandet av förhandsinflytande och den erhållna responsen. Tilläggen har emellertid inte inkluderats i det föreslagna stomnätet eftersom transportvolymerna i hamnarna och på flygplatserna i Finland inte på långt när uppfyller kriterierna. I december 2021 och i januari 2022 kontaktade kommunikationsministeriet också landskapet Åland om den reviderade förordningen. U-skrivelsen behandlades i EU-ministerutskottets skriftligt förfarande den 16–17 februari 2022.

10 Statsrådets ståndpunkt

Revidering av TEN-T-lagstiftningen, dess samband med FSE-finansieringen och nationella särdrag

Statsrådet understöder målen i förslaget till förordning och anser det vara viktigt att utveckla TEN-T-nätet och utnyttja de möjligheter som TEN-T-nätet erbjuder. Det är viktigt att transportnäten i Europa utvecklas på så sätt att de stöder en övergång till hållbara transporter, multimodalitet och digitalisering av transporter. Ett fungerande transeuropeiskt transportnät samt smidiga transporter och resor gynnar såväl Finlands som hela EU-områdets konkurrenskraft.

Enligt statsrådet ska kraven för TEN-T-nätet ge bättre möjligheter än vad som föreslagits att genomföra den riksomfattande trafiksystemplanen och den nationella trafikledspolitiken i enlighet med den samt beakta de nationella budgetbegränsningarna och en god skötsel av ekonomin. Statsrådet anser att det är viktigt att det i förordningen medges tillräckligt med nationellt handlingsutrymme för medlemsstaterna att tillämpa förordningen.

Statsrådet anser att det är bra att förslaget till förordning stöder finansiering ur Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE) i enlighet med den riksomfattande trafiksystemplanen. Med tanke på FSE-finansieringen anser statsrådet det viktigt att de befintliga stamnätsskorridorerna i Finland definieras som europeiska transportkorridorer i förslaget. Statsrådet anser det vara viktigt att de sträckningar för direktbanor som projektbolagen planerar inkluderas i det utbyggda stamnätet, vilket gör det möjligt att ansöka om FSE-finansiering. Med tanke på projektbolagens ansökningar om finansiering är det bra att det utbyggda stamnätet och stamnätet är likvärdiga i fråga om FSE-finansieringen. Statsrådet anser det vara viktigt att kunna ansöka om FSE-finansiering utgående från en nationell prioritering och redan före 2030 för att säkerställa att bland annat stora banprojekt framskrider oavsett om projektet hör till stamnätet eller till det övergripande stamnätet.

Statsrådet anser att det är bra att stadsregionernas viktiga betydelse för främjandet av hållbara transporter erkänns i förslaget till förordning. Statsrådet anser att det är bra att centralstäderna i de sju största stadsregionerna i Finland, som alla har över 100 000 invånare, utses till urbana knutpunkter. I det här avseendet stöder förslaget till förordning uppfyllandet av målen i såväl den riksomfattande trafiksystemplanen som i den nationella stadspolitikerna.

Ur statsrådets synvinkel är det ytterst viktigt att förordningen gör det möjligt att ta hänsyn till de nationella särdragen i Finland. Det är mycket viktigt att det i förordningen ges möjlighet att begära undantag från de kvalitetskrav som gäller för TEN-T-nätet, särskilt på grundval av små trafikvolymerna. Trafikvolymerna är mindre än i många andra medlemsstater, vilket i Finland direkt påverkar trafikledsprojektens lönsamhet och detta bör enligt statsrådets åsikt beaktas i villkoren för beviljande av EU-finansiering. Statsrådet anser det viktigt att man i framtida uppdateringar av TEN-T-nätet ska kunna beakta situationen särskilt i fråga om planeringen av nya förbindelser och hur dessa framskrider, inklusive de lagstadgade förfaranden i anslutning till områdesanvändning som krävs vid planering och anläggande av förbindelser, samt att förordningen gör det möjligt att beakta att Finlands inlandssjöfart till sin karaktär kan jämföras med internationell sjötrafik. Statsrådet anser att det är bra att förslaget till förordning behandlar vintersjöfarten som en del av det europeiska sjötrafikområdet och beaktar spårvidden i det finländska bannätet.

Enligt statsrådets redogörelse för EU-politiken är infrastruktur som möjliggör export, såsom hamnar och horisontella projekt, exceptionellt viktiga för länder som Finland. Därför anser statsrådet att det är viktigt att verksamhetsförutsättningarna i fråga om TEN-T-lagstiftningen också framöver är tillförlitliga och förutsebara.

Kraven på TEN-T-nätet

Statsrådet anser det vara viktigt att vägar och järnvägar utvecklas utifrån servicenivåperspektivet och användarnas behov. Enligt statsrådets åsikt måste det enligt behov gå att uppfylla de krav som ställs på TEN-T-nätet också på andra sätt än genom att utveckla infrastrukturen, till exempel genom trafikstyrning.

Statsrådet anser de hastigheter som föreslagits för banorna för persontrafik i stamnätet är ett steg i rätt riktning. Hastighetskraven i bannätet behöver dock ses över separat för varje förbindelsesträcka och i relation till passagerarvolymerna. Statsrådet understöder tidsplanerna för det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS), även om de anses vara ambitiösa. Enligt statsrådets uppfattning ska utvecklingen inom lagstiftningen och standardiseringen på EU-nivå och global nivå kunna beaktas vid genomförandet av ERTMS. Förordningen bör också möjliggöra en ur riskhanteringsperspektiv ändamålsenlig verksamhet före övergången till det nya trafikstyrningssystemet för tåg.

Eftersom det knappt beviljas någon FSE-finansiering för de finländska landsvägarna, anser statsrådet att det är bra att kvalitetskraven på landsvägar för stornätets del har sänkts och att tidsfristen skjutits upp i förslaget till förordning. Statsrådet strävar emellertid efter att bidra till att kraven på landsvägarna görs ännu mera flexibla. Efterfrågan på säkra parkeringsområden för tung trafik beror på trafikvolymerna och på säkerheten i området, varför det i lagstiftningen om dem inte bör ställas krav som inte grundar sig på efterfrågan.

Statsrådet anser det viktigt att förordningen främjar hållbara transporter i de urbana knutpunkterna samt multimodala mobilitetstjänster och utnyttjande av information i trafiken. Kravet på upprättande av hållbara urbana mobilitetsplaner för urbana knutpunkter kan enligt statsrådets åsikt understödjas. Statsrådet strävar efter att göra inlämnandet av uppgifter om stadstrafiken mer flexibelt. Statsrådets ståndpunkt är att utbyggnaden av multimodala godsterminaler bör grunda sig på efterfrågan på logistiktjänster. Användarorientering och marknadsanpassning bör vara de principer som styr utvecklingen av multimodala tjänster.

TEN-T-nätets omfattning

Statsrådet understöder den föreslagna indelningen i ett stornät, ett utbyggt stornät och ett övergripande nät, och med beaktande av möjligheten att hänvisa till Finlands geografiska särdrag, anser statsrådet att TEN-T-nätets föreslagna omfattning är tillräcklig i Finland för landsvägarnas och järnvägarnas del. Motiveringen till att TEN-T-nätet är tillräckligt omfattande i Finland är i synnerhet de stränga krav på ban- och vägnätet som ställs i förordningen.

Statsrådet anser det viktigt att TEN-T-nätets omfattning grundar sig på enhetliga kriterier inom EU och att de färskaste uppgifterna om trafikvolymerna i hamnarna beaktas vid den fortsatta beredningen.

Statsrådet anser det vara centralt och utför aktivt påverkansarbete för att de hamnar i Finland som nu ingår i det övergripande nätet ska bevara sin ställning. Statsrådet anser det vara motiverat att granskningen av hamnarnas transportvolymerna enligt förslaget till förordning ska inkludera medeltalet för de tre senaste åren. Statsrådet anser det vara viktigt att tillfälliga förändringar i transportvolymerna inte ska påverka hamnens ställning i nätet och strävar efter att påverka att TEN-T-hamnätet ska inskränkas så lite som möjligt.

Samtidigt anser statsrådet det vara viktigt att fortsätta påverkansarbetet för att utvidga stornätet och det övergripande nätet i Finland för hamnarnas del. Redan i förordningens beredningsskede fördes det en omfattande diskussion om tilläggsförslagen till stornätet utifrån ståndpunkterna rörande utöandet av förhandsinflytande och den erhållna responsen. Tilläggen har emellertid inte inkluderats i det föreslagna stornätet eftersom transportvolymerna i hamnarna och på flygplatserna i Finland inte på långt när uppfyller kriterierna. Statsrådet påpekar att coronapandemin har haft en negativ inverkan på trafikvolymernas utveckling. Statsrådet anser att det också av den här anledningen är mycket viktigt att man i den fortsatta beredningen beaktar att Finland har mindre trafikvolymerna än många andra medlemsstater.

Den fortsatta beredningen bör inte enbart beakta de små trafikvolymerna utan även de särdrag som följer av långa avstånd, sjöfartens vinterförhållanden och gles bebyggelse och som talar för att uppmärksamma regionala transportnav av strategisk betydelse – såsom Uleåborg i förhållande till hela Norra Skandinavien – för samtliga transportslag.

Statsrådet ser till att landsvägarnas och banornas sträckning under den fortsatta beredningen beskrivs på TEN-T-kartor i enlighet med uppdaterade beslut.

Förvaltning och överensstämmelse med övrig lagstiftning

Enligt statsrådets uppfattning är det motiverat att bättre än hittills samordna TEN-T-politiken och den nationella trafikledspolitiken, men detta bör skötas så smidigt som möjligt. Förslaget om att nationella planer ska anmälas till kommissionen minst 12 månader före beslutsfattandet har en betydande inverkan på i synnerhet beredningen och verkställandet av den riksomfattande trafiksystemplanen. Statsrådet förhåller sig överlag positivt till att stärka samordnarnas roll. Statsrådet anser dock att det är viktigt att säkerställa att den administrativa bördan för att samordna de europeiska transportkorridorerna, som i fortsättningen också kommer att omfattas av kraven i godskorridorförordningen, eller för att uppfylla de övriga kraven i förordningen inte blir för tung i förhållande till nyttan med förfarandet.

Statsrådet anser att man vid den fortsatta beredningen av förordningen ska säkerställa att förordningen överensstämmer med den övriga EU-lagstiftningen och undvika överlappningar. TEN-T-förordningen bör exempelvis inte medföra nya ålägganden att distribuera alternativa drivkrafter jämfört med AFIR-förordningen eller sådana krav på att samla in information om vägtrafiken som skiljer sig från ITS-direktivet