



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 28. heinäkuuta 2022
(OR. en)

11657/22

Toimielinten välinen asia:
2022/0420(COD)

TRANS 515
CODEC 1187
IA 122

EHDOTUS

Lähettiläs:	Euroopan komission pääsihteeri, allekirjoittajana johtaja Martine DEPREZ
Saapunut:	27. heinäkuuta 2022
Vastaanottaja:	Neuvoston pääsihteeristö
Ed. asiak. nro:	ST 15109/21
Kom:n asiak. nro:	COM(2022) 384 final
Asia:	Muutettu ehdotus EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEKSI unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi, asetuksen (EU) 2021/1153 ja asetuksen (EU) N:o 913/2010 muuttamisesta sekä asetuksen (EU) N:o 1315/2013 kumoamisesta

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja COM(2022) 384 final.

Liite: COM(2022) 384 final



EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 27.7.2022
COM(2022) 384 final

2021/0420 (COD)

Muutettu ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi, asetuksen (EU) 2021/1153 ja asetuksen (EU) N:o 913/2010 muuttamisesta sekä asetuksen (EU) N:o 1315/2013 kumoamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

- **Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet**

Unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) kehittämiseksi annetussa asetuksessa (EU) N:o 1315/2013¹ säädetään Euroopan laajuisesta multimodaalisesta rautatie-, sisävesi- ja lähimerenkulkuverkosta, josta on yhteydet kaupunkisolmukohtiin, meri- ja sisävesisatamiin, lentoasemille ja terminaalieihin kaikkialla Euroopan unionissa. Verkko muodostaa vankan perustan, jolle voidaan rakentaa tarvittavat liikenneväylät sujuvan henkilö- ja tavaraliikenteen varmistamiseksi Euroopassa.

Komissio antoi 14. joulukuuta 2021 säädösehdotuksen vuonna 2013 annetun TEN-T-asetuksen² tarkistamiseksi. Ehdotuksen tarkoituksena on auttaa vastaamaan aikamme kasvaviin haasteisiin, kuten ilmastonmuutokseen, ja parantaa liikenneinfrastruktuurin häiriönsietokykyä covid-19-pandemian lamaannuttavien vaikutusten jälkeen. Euroopan vihreän kehityksen ohjelman³ ja kestävä ja älykkään liikkuvuuden strategian⁴ tavoitteiden mukaisesti ehdotuksella pyritään lisäämään kestävämpien liikennemuotojen käyttöä, ja siinä korostetaan multimodaalisuutta sekä liikennemuotojen ja liikenteen solmukohtien yhteentoimivuutta ja parannetaan kaupunkisolmukohtien yhteyksiä TEN-T-verkkoon.

Tarkistettujen suuntaviivojen hyväksymisen jälkeen Euroopan liikenneverkon häiriönsietokyky on kuitenkin joutunut uudelleen koetukselle Venäjän aloitettua tuhoisan hyökkäyssodan Ukrainaa vastaan. Hyökkäys on muuttanut geopoliittista tilannetta ja tuonut esiin EU:n haavoittuvuuden unionin rajojen ulkopuolella tapahtuville ennakoimattomille häiriöille. Sodan merkittävät vaikutukset globaaleihin markkinoihin, kuten maailmanlaajuisen elintarviketurvaan, ovat tuoneet esiin sen, ettei sisämarkkinoita ja liikenneverkkoa voida unionin toimintapolitiikkaa laadittaessa tarkastella erillisinä. Parempia yhteyksiä EU:n naapureina oleviin kumppanimaihin tarvitaan nyt enemmän kuin koskaan.

Tätä uutta geopoliittista taustaa vasten 12. toukokuuta 2022 annetussa solidaarisuuskaistoja koskevassa komission tiedonannossa⁵ yksilöitiin useita merkittäviä liikenneinfrastruktuurihaasteita, jotka EU:n ja sen naapurimaiden on ratkaistava Ukrainan talouden ja elpymisen tukemiseksi, maataloustuotteiden ja muiden tavaroiden pääsyn mahdollistamiseksi EU:n ja maailman markkinoille sekä Eurooppaan johtavien yhteyksien parantamiseksi huomattavasti niin viennin kuin tuonnin osalta. Mainitussa tiedonannossa ehdotettiin eurooppalaisten liikennekäytävien laajentamista yhtenä toimenpiteenä yhteyksien parantamiseksi EU:n kanssa.

Komissio on jo valmistellut näiden käytävien laajentamista. Se hyväksyi 14. heinäkuuta 2022 Euroopan laajuisen liikenneverkon tarkistettavat alustavat kartat Ukrainan osalta osana komission poliittista pyrkimystä laajentaa TEN-T-verkko naapurimaihin.⁶ Näiden laajennettujen TEN-T-karttojen tarkoituksena on, että TEN-T-standardeja sovellettaisiin myös

¹ EUVL L 348, 20.12.2013, s. 1.

² COM(2021) 812 final.

³ COM(2019) 640 final.

⁴ COM(2020) 789 final.

⁵ COM(2022) 217 final.

⁶ C(2022) 5056 final.

kolmansien maiden verkkoihin saumattomien yhteyksien mahdollistamiseksi. Näin ne tarjoavat EU:n tavoitteiden mukaisesti myös vakaan perustan ulkomaisille sijoituksille kyseisiin maihin.

Toinen ongelma on se, että Ukrainassa käytetään eri raideleveyksiä kuin suurimmassa osassa EU:ta, mikä haittaa merkittävästi rautateiden yhteentoimivuutta. Ukrainasta rautateitse viedyt tuotteet on uudelleenlastattava EU:n rajoilla, koska Ukrainan rataverkolla liikennöivät junat eivät voi liikennöidä radoilla, joissa käytetään eurooppalaista 1 435 mm:n nimellistä standardiraidaleveyttä. Eri raideleveyksien käytöstä aiheutuvat rautateiden yhteentoimivuusongelmat ovat myös tuoneet esiin EU:n rataverkon haavoittuvuutta. Useiden jäsenvaltioiden rataverkon nimellinen raideleveys poikkeaa eurooppalaisesta nimellisestä standardiraidaleveydestä. Tähän ongelmaan ei puututtu 14. joulukuuta 2021 annetussa TEN-T-asetuksen tarkistamista koskevassa säädösehdotuksessa, mutta Ukrainassa tapahtuneen viimeaikaisen kehityksen vuoksi sen tärkeys on korostunut ja siihen on löydettävä ratkaisu.

Lisäksi Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa kehoitetaan siirtämään merkittävä osa sisäisestä rahdista, josta 75 prosenttia kuljetetaan maanteitse, rautatiellä ja vesiteitse kuljetettavaksi. Uudelleenlastaukseen tarvittava aika ja siitä aiheutuvat kustannukset vaikuttavat kuitenkin kielteisesti rautateiden kilpailukykyyn, mikä vaarantaa tämän tavoitteen saavuttamisen. Sen saavuttamisen vaarantaisi myös rautatiekuljetusten määrän valtava kasvu, joka loisi merkittäviä pullonkauloja rajoille, kuten tällä hetkellä Ukrainan rajalle.

TEN-T-verkko ulottuu useisiin naapureina oleviin kolmansiin maihin, erityisesti Venäjälle ja Valko-Venäjälle. Verkko muodostaa perustan EU:n ja kolmansien maiden väliselle infrastruktuuriyhteistyölle, johon kuuluu myös rajat ylittävien yhteyksien parantaminen EU:n kanssa. Kun otetaan huomioon Venäjän hyökkäyssota Ukrainassa ja Valko-Venäjän ottama kanta kyseiseen konfliktiin, tällaista yhteistyötä Venäjän ja Valko-Venäjän kanssa ei enää pidetä asianmukaisena eikä EU:n edun mukaisena.

Sen vuoksi tämän muutetun ehdotuksen tarkoituksena on tehdä 14. joulukuuta 2021 annettuun lainsäädäntöehdotukseen seuraavat muutokset:

- Välittömänä vastauksena solidaarisuuskaistoja koskevassa tiedonannossa esitettyyn toimintapyyntöön ehdotetaan neljän eurooppalaisen liikennekäytävän laajentamista Ukrainaan ja Moldovan tasavaltaan siten kuin ydinverkkoa näissä kahdessa maassa koskevissa alustavissa kartoissa esitetään. Tämä tarkoittaa erityisesti Pohjanmeri–Itämeri-käytävän laajentamista Lvivin ja Kiovan kautta Mariupoliin, Itämeri–Mustameri–Egeanmeri-käytävän laajentamista Odessaan Lvivin ja Chişinăun kautta sekä Itämeri–Adrianmeri- ja Rein–Tonava-käytävien laajentamista Lviviin. Nämä liikennekäytävien laajennukset edellyttävät viime joulukuussa tehdyn ehdotuksen liitteen III muuttamista.
- Nykyisessä geopoliittisessa tilanteessa Euroopan laajuisen liikenneverkon suuntaaminen ja laajentaminen Venäjälle ja Valko-Venäjälle ei ole enää asianmukaista eikä toivottavaa. Sen vuoksi ehdotetaan, että Venäjää ja Valko-Venäjää koskevat Euroopan laajuisen liikenneverkon alustavat kartat poistetaan liitteestä IV. Mikäli Valko-Venäjällä kuitenkin tapahtuu demokratiaan siirtyminen, rajatylittävien yhteyksien rakentaminen ja parantaminen Valko-Venäjän ja EU:n välillä demokraattista Valko-Venäjää koskevan kattavan taloussuunnitelman mukaisesti olisi erittäin tärkeää, mukaan lukien sisällyttämällä maa uudelleen asetuksen soveltamisalaan.

- Parempien rajatylittävien yhteyksien luominen Venäjälle ja Valko-Venäjälle ei siis enää ole ensisijainen tavoite EU:n jäsenvaltioiden alueella. Näihin kahteen kolmanteen maahan on tällä hetkellä yhteydet Suomesta, Virosta, Latviasta, Liettuasta ja Puolasta. Koska näiden viimeisten osuuksien rakentamisella ja parantamisella on vähemmän painoarvoa, ehdotetaan, että kaikkien tällä hetkellä ydinverkkoon kuuluvien rajatylittävien yhteyksien viimeiset osuudet luokiteltaisiin uudelleen osaksi kattavaa verkkoa, jonka toteuttamisen määräaika on myöhempi eli vuosi 2050. Tämä puolestaan johtaa vähäiseen mukautukseen eurooppalaisten liikennekäytävien linjauksissa. Nämä muutokset edellyttävät liitteiden I ja III muuttamista.
- TEN-T-verkkoa Ukrainassa koskevien muutettujen alustavien karttojen (COM(2022) 5056 final) hyväksymisen lisäksi ehdotetaan, että niihin liittyvät liitteessä IV olevat kartat korvataan.
- Useiden jäsenvaltioiden rataverkon nimellinen raideleveys poikkeaa eurooppalaisesta 1 435 mm:n nimellisestä standardiraideleveydestä. Kyseiset maat ovat Irlanti (raideleveys 1 600 mm), Suomi (1 524 mm), Viro, Latvia ja Liettua (1 520 mm) sekä Portugali ja Espanja (1 668 mm). Tällaiset erot raideleveydessä heikentävät huomattavasti rautateiden yhteentoimivuutta Euroopan unionissa, kuten Ukrainan nykyinen kriisi ja maan poikkeavasta raideleveydestä johtuvat ongelmat viljan viennissä rautateitse ovat osoittaneet. Sen vuoksi ehdotetaan, että kaikissa jäsenvaltioissa, joissa on maarautatieyhteys muihin jäsenvaltioihin, olisi uusissa TEN-T-verkkoon kuuluvissa rautateissä käytettävä eurooppalaista 1 435 mm:n nimellistä standardiraideleveyttä. Lisäksi niiden olisi laadittava siirtymissuunnitelma eurooppalaisten liikennekäytävien kaikkien olemassa olevien ratojen siirtämiseksi tähän eurooppalaiseen nimelliseen standardiraideleveyteen. Tämä olisi otettava huomioon TEN-T-verkon infrastruktuurivaatimuksissa, erityisesti III luvun 1 jaksossa (rautatieinfrastruktuuri).

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

TEN-T-asetus on EU:n liikenneinfrastruktuuripolitiikan pääpilari ja sellaisena se toimii mahdollistajana, mutta edellyttää lisäksi täydentäviä toimintapolitiikkoja. TEN-T-asetuksessa vahvistettavat standardit ja vaatimukset liittyvät suoraan muiden liikennesektoreiden/-alojen tavoitteisiin ja tarpeisiin ja siten muihin alakohtaisempiin säädöksiin. Tämä tarkoittaa esimerkiksi sitä, että TEN-T-rautatieinfrastruktuurin on – saumattoman rajatylittävän kuljetuksen ja liikenteen varmistamiseksi – oltava rautatiepolitiikassa vahvistetun yhteentoimivuutta koskevan lainsäädännön mukainen. Tässä ehdotuksessa esitetyt muutokset, jotka koskevat siirtymistä eurooppalaiseen nimelliseen standardiraideleveyteen, ovat täysin voimassa olevan rautatielainsäädännön mukaisia.

Karttoihin tehty muutokset ovat täysin linjassa niiden toimenpiteiden kanssa, jotka esitettiin 12. toukokuuta 2022 annetussa solidaarisuuskaistojen koskevassa komission tiedonannossa (COM(2022) 217 final).

- **Yhdenmukaisuus unionin muiden politiikkojen kanssa**

Tämä ehdotus on yhdenmukainen myös muiden unionin politiikkojen, kuten rautatiealaa koskevan alakohtaisen lainsäädännön, ja erityisesti seuraavien kahden asetuksen kanssa:

Euroopan unionin rautatiejärjestelmän infrastruktuuriasajärjestelmää koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä 18 päivänä marraskuuta 2014 annettu komission asetus (EU) N:o 1299/2014, jota sovelletaan eri raideleveyksiin;

Euroopan unionin rautatiejärjestelmän ohjaus-, hallinta- ja merkinanto-osajärjestelmiä koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä 27 päivänä toukokuuta 2016 annettu komission asetus (EU) 2016/919, jota sovelletaan verkkoihin, joilla raideleveys on 1 435 mm, 1 520 mm, 1 524 mm, 1 600 mm tai 1 668 mm. Sitä ei kuitenkaan sovelleta lyhyisiin rajatylittäviin osuuksiin, joilla raideleveys on 1 520 mm ja jotka on liitetty kolmansien maiden verkkoon.

2. OIKEUSPERUSTA, TOISSIJAISUUSPERIAATE JA SUHTEELLISUUSPERIAATE

• Oikeusperusta

Tarkistettua TEN-T-asetusta koskevan säädösehdotuksen (COM(2021) 812 final) ehdotettujen muutosten oikeusperusta on Euroopan unionin toiminnasta tehty sopimus (SEUT-sopimus) (170–172 artikla), jossa määrätään Euroopan laajuisten verkkojen perustamisesta ja kehittämisestä liikenne-, televiestintä- ja energiainfrastruktuurin alalla.

• Toissijaisuusperiaate (jaetun toimivallan osalta)

SEUT-sopimuksen mukaan Euroopan laajuisten verkkojen tarkoituksena on mahdollistaa se, että unionin kansalaiset, talouden toimijat ja alueelliset yhteisöt saavat täyden hyödyn alueesta, jolla ei ole sisäisiä rajoja. Verkoissa on myös otettava huomioon tarve vahvistaa unionin taloudellista, sosiaalista ja alueellista yhteenkuuluvuutta sekä edistää unionin yleistä sopusointuista kehitystä. TEN-T-politiikka on näin ollen luonteeltaan toimintapolitiikkaa, joka ulottuu jäsenvaltioiden rajojen ulkopuolelle, koska siinä keskitytään yhteen eurooppalaiseen verkkojärjestelmään yli rajojen. Yksi jäsenvaltio ei tietenkään voi perustaa tällaista Euroopan laajuista verkkoa.

Vastaavasti unionin liikenneverkon yhdistäminen naapureina oleviin kolmansiin maihin, kuten Ukrainaan ja Moldovan tasavaltaan, on tehokkaampaa, jos se toteutetaan unionin tasolla eikä erikseen kansallisella tasolla. Myös Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämisen suuntaviivoja koskevan asetuksen (EU) N:o 1315/2013 arvioinnissa (SWD(2021) 117 final)⁷ todettiin, että kolmansien maiden kanssa tehtävä TEN-T-yhteistyö, joka on yksi vuonna 2013 käyttöön otetuista toiminta-aloista, tuotti merkittävää lisäarvoa, jota jäsenvaltiot eivät olisi voineet saavuttaa toimimalla yksin.

Sama koskee unionin toimia, joita se toteuttaa Venäjän Ukrainaa vastaan käymän hyökkäyssodan johdosta. Se, että Venäjälle ja Valko-Venäjälle johtaville liikenneyhteyksille annetaan vähemmän painoarvoa, on yksi tällaisista toimista. Myös tämä edellyttää unionin laajuista koordinoitua lähestymistapaa.

⁷ Evaluation of the Regulation (EU) N° 1315/2013 on Union Guidelines for the development of a trans-European transport network, SWD (2021) 117 final, 26.5.2021.

- **Suhteellisuusperiaate**

Tämä muutettu ehdotus ei mene pidemmälle kuin on tarpeen sen tavoitteiden saavuttamiseksi. Siinä säädetään liitteenä olevien, Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskevien karttojen sekä kolmansia maita koskevien alustavien karttojen muuttamisesta.

Lisäksi ehdotetaan, että jäsenvaltiot veloitetaan rakentamaan kaikki uudet rataosuudet eurooppalaisella 1 435 mm:n nimellisellä standardiraidaleveydellä. Tämä velvoite on jo olemassa, mutta niin kutsutut erillään olevat verkot, eli verkot, joiden raidaleveys poikkeaa eurooppalaisesta 1 435 mm:n nimellisestä standardiraidaleveydestä, on vapautettu tästä vaatimuksesta. Uusia rakennettavia rataosuuksia koskeva vaatimus ei aiheuta lisäkustannuksia, lukuun ottamatta sen analysoimista ja ratkaisemista, miten tällaiset eurooppalaisella 1 435 mm:n nimellisellä standardiraidaleveydellä rakennetut uudet radat voidaan tehokkaasti yhdistää muuhun kansalliseen rataverkkoon, jossa saatetaan käyttää eri raidaleveyttä.

Ehdotukseen sisältyy myös jäsenvaltioiden velvoite siirtyä 1 435 mm:n nimelliseen raidaleveyteen eurooppalaisiin liikennekäytäviin kuuluvilla nykyisillä rataosuuksilla. Jäsenvaltioilla on kuitenkin harkintavaltaa yhtäältä päättää tällaisen siirtymisen ajankohdasta ja toisaalta tilanteen mukaan päättää, ettei siirtyminen tiettyjen rataosuuksien sosioekonomisen kustannus-hyötyanalyysin perusteella ole perusteltua.

Tähän ehdotukseen sisältyy myös Venäjän ja Valko-Venäjän rajoilla olevien viimeisten osuuksien uudelleenluokittelu. Uudelleenluokiteltavat osuudet (ns. viimeiset osuudet) ovat maantieteellisesti hyvin rajallisia. Uudelleenluokittelu ei tarkoita sitä, että nämä tie- tai rautatieosuudet poistettaisiin TEN-T-verkosta, vaan että niiden rajalle johtavan viimeisen osuuden toteuttaminen on vähemmän kiireellistä eli jäsenvaltioiden ei tarvitse saada niitä valmiiksi vuoteen 2030 mennessä vaan vasta vuoteen 2050 mennessä. Tämä on täysin asianomaisten jäsenvaltioiden kansallisten suunnitelmien ja ohjelmien mukaista, koska ne eivät aio investoida näihin viimeisiin osuuksiin lyhyellä eikä keskipitkällä aikavälillä.

- **Toimintatavan valinta**

Koska kyseessä on ehdotus sellaisen säädösehdotuksen muuttamiseksi, jolla tarkistettiin voimassa olevaa asetusta, vaikuttaa perustellulta säilyttää säädös asetuksena.

3. JÄLKIARVIOINTIEN, SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINTIEN TULOKSET

- **Jälkiarvioinnit/toimivuustarkastukset**

TEN-T-asetuksen arvioinnissa (SWD(2021) 117 final) analysoitiin naapurimaiden ja kolmansien maiden kanssa tehtävää TEN-T-yhteistyötä alustavan Euroopan laajuisen liikenneverkon vahvistamisen näkökulmasta. Siinä todettiin, että tällaiset alustavat kartat auttavat luomaan viitekehyksen liikenneinfrastruktuurin kehittämisen suunnittelua kyseisissä maissa koskevalle yhteistyölle jatkuvuuden varmistamiseksi ja EU:n liikenneyhteyksien edistämiseksi. Kaikki osapuolet ovat olleet hyvin kiinnostuneita näistä kartoista siltä osin kuin on kyse strategisten multimodaalisten liikenneyhteyksien parantamisesta EU:n ja asianomaisten naapurialueiden välillä sekä taloudellisen kehityksen ja vaihdon edistämisestä.

Alustavat kartat on laadittu samalla menetelmällä kuin EU:ssa olevan TEN-T-verkon kartta, ja niissä esitetään sekä ydinverkko että kattava verkko. Arvioinnissa todettiin, että vaikka nämä alustavat verkon laajennukset eivät automaattisesti edellytä kaikkien EU:n jäsenvaltioille asetettujen TEN-T-standardien ja -vaatimusten soveltamista, ne ovat auttaneet jakamaan unionin menetelmiä liikenneinfrastruktuurin käyttöönotossa ja edistämään unionin teknisiä standardeja, sääntelynäkökohtia ja parhaita rahoituskäytäntöjä. Lisäksi ne ovat ohjanneet kansainvälisiä rahoituslaitoksia, asiaankuuluvia EU:n rahoituslähteitä sekä kansallisia ja yksityisiä sijoittajia keskittämään rahoitustaan ja toimintaansa näillä alueilla. Näistä näkökohdista tulee entistäkin keskeisempiä Ukrainan ja sen naapurimaan Moldovan tasavallan elpymis- ja jälleenrakennusprosessin tukemisessa.

Arvioinnissa todettiin lisäksi, että yhteistyö kolmansien maiden kanssa TEN-T-politiikan alalla on ollut asianmukaista myös siksi, että sillä edistetään korkeita eurooppalaisia ympäristö- ja sosiaalnormeja sekä taloudellista kestävyyttä maakäytävillä. Yhteinen verkon suunnittelu naapurimaiden kanssa, mikä johtaa alustaviin TEN-T-verkon laajennuksiin, on tarkoituksenmukaista, koska sillä luodaan vakaat puitteet EU:n lähteistä ja maailmanlaajuisista kansainvälisistä rahoituslaitoksista tuetuille keskitetyille liikenneinfrastruktuuri-investoinneille. Arvioinnissa todettiin myös, että kansainvälinen kehitys (esim. Länsi-Balkanin alueen edistyminen liittymisneuvotteluissa ja aluetta koskevan liikenneyhteisösopimuksen allekirjoittaminen) viittaa siihen, että tämä lähestymistapa on edelleen merkityksellinen vuosia 2030 ja 2050 silmällä pitäen ja että sitä voitaisiin laajentaa. Tämä on vieläkin perustellumpaa uudessa geopolittisessä tilanteessa. Tähän muutettuun ehdotukseen sisältyvä eurooppalaisten liikennekäytävien laajentaminen Ukrainaan ja Moldovan tasavaltaan voi näin ollen olla erittäin arvokas väline kyseisten maiden tukemiseksi niiden elpymis- ja jälleenrakennusprosessissa.

- **Sidosryhmien kuuleminen**

Kesäkuun 29. päivänä 2022 järjestettiin toimielinten välinen kokous, johon osallistui kaikkien 27:n EU:n jäsenvaltion lisäksi myös Ukrainan, Moldovan tasavallan ja Georgian korkean tason edustajia. Kokouksessa käsiteltiin sitä, miten uusi geopolittinen todellisuus ja Venäjän sota Ukrainaa vastaan vaikuttavat erityisesti TEN-T-politiikkaan ja laajemmin unionin liikennepolitiikkaan ja miten TEN-T-politiikkaa olisi mukautettava ja miten sitä voidaan mukauttaa tähän uuteen geopolittiseen tilanteeseen. Kokouksessa käydyt keskustelut antoivat merkittävän panoksen tähän muutettuun ehdotukseen.

Ranskan ja Tšekin johdolla 8. ja 10. kesäkuuta 2022 lisäksi pidetyissä EU:n 27 jäsenvaltion kahdenvälisissä kokouksissa on keskusteltu tähän muutettuun ehdotukseen sisältyvistä muutoksista, erityisesti eurooppalaisesta nimellisestä standardiraideleveydestä poikkeavien ratojen muuntamisesta käyttämään 1 435 mm:n raideleveyttä, sekä ydinverkon Venäjälle ja Valko-Venäjälle johtavien tie- ja rautatieyhteyksien viimeisten osuuksien uudelleenluokittelusta.

Komissio myös julkaisi verkkosivustollaan kannanottopyynnön, jossa kuvattiin ratkaistavat ongelmat, asetetut tavoitteet ja toimenpide-ehdotukset. Kannanottopyyntö oli avoinna palautetta varten 6. heinäkuuta 2022 – 20. heinäkuuta 2022. Siihen saatiin 22 vastausta, joissa kaikissa tuettiin ehdotettuja toimenpiteitä. Tärkeimmät huomiot olivat seuraavat:

- Ehdotetuilla toimenpiteillä parannetaan rautatieyhteyksiä Ukrainan ja Moldovan kanssa laajentamalla eurooppalaisia liikennekäytäviä. Niillä parannetaan Ukrainan ja Moldovan yhteyksiä EU:hun erityisesti tavaraliikenteen osalta ja edistetään siten

Euroopan vihreän kehityksen ohjelman sekä kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategian tavoitteiden saavuttamista.

- Euroopan liikennekäytävien laajentaminen Ukrainaan ja Moldovaan edellyttää, että tekniset, sääntelyyn liittyvät ja hallinnolliset vaatimukset täyttyvät.
- Moniin rautatieyhteyksiin Ukrainassa sekä Ukrainan ja EU:n välillä on tehtävä huomattavia investointeja. On myös rakennettava terminaleja ja uudelleenlastauslaitoksia.
- Komission olisi liikennekäytävien laajentamisen yhteydessä kiinnitettävä asianmukaista huomiota Romanian, Moldovan ja Ukrainan välisten maantieyhteyksien (moottoriteiden) parantamiseen.
- Tonava tarjoaa suuria mahdollisuuksia tavaroiden vientiin ja tuontiin Ukrainan ja EU:n välillä.
- Ukrainan ja Moldovan välisten yhteyksien kehittäminen sekä liikenneinfrastruktuurin nykyaikaistaminen ja jälleenrakentaminen edellyttävät merkittäviä investointeja. TEN-T-verkon toteuttamiseen osoitettuja EU:n määrärahoja olisi siksi lisättävä.
- Rautateiden yhteentoimivuuden parantamiseksi Ukrainan/Moldovan ja EU:n välisillä sekä EU:n sisäisillä radoilla olisi otettava käyttöön eurooppalainen nimellinen standardiraideleveys. Tämä lisää rautateiden tehokkuutta erityisesti lyhentämällä odotusaikoja rajanylityspaikoilla. Tällaisen käyttöönoton vaikutukset, erityisesti vaikutukset rahoitukseen ja yhteentoimivuuteen eri raideleveyttä käyttävän verkon kanssa, on kuitenkin arvioitava huolellisesti.

Yhdessä kannanottopyyntöön saadussa vastauksessa esitetään huoli Dnepr-joen sisällyttämisestä TEN-T-verkkoon. On syytä mainita, että Dnepr-joen sisällyttämistä TEN-T-verkkoon käsiteltiin erillisessä menettelyssä ja se hyväksyttiin 14. heinäkuuta 2022 annetulla komission delegoidulla säädöksellä. Tässä ehdotuksessa ainoastaan esitetään uudelleen edellä mainittuun delegoituun säädökseen sisältyneet TEN-T-kartat.

- **Asiantuntijatiedon keruu ja käyttö**

Tämän muutetun ehdotuksen osalta komissio on tukeutunut pääasiassa päätelmiin EU:n jäsenvaltioiden toimielinten välisestä istunnosta, johon osallistuivat myös Ukraina, Moldovan tasavalta ja Georgia, sekä kunkin jäsenvaltion kanssa käytyihin kahdenvälisiin keskusteluihin.

- **Vaikutustenarviointi**

Uutta vaikutustenarviointia, alkuperäisen säädösehdotuksen taustalla olleen 14. joulukuuta 2021 tehdyn arvioinnin lisäksi⁸, pidetään tarpeettomana, koska ehdotuksen pääasialliset tavoitteet ja parhaiksi arvioidut vaihtoehdot eivät ole muuttuneet, ja koska ehdotetun tekstin taloudelliset, ympäristöön liittyvät ja sosiaaliset vaikutukset eivät todennäköisesti poikkea merkittävästi alkuperäisen ehdotuksen odotetuista vaikutuksista. Lisäksi alkuperäisen ehdotuksen vaikutustenarvioinnissa otettiin huomioon kolmansista maista tulevat liikennevirrat, mutta vain stilisoidusti, eikä siinä otettu huomioon naapurina olevien kolmansien maiden alustavien verkkojen täsmällisiä linjauksia. Koska tällä ehdotuksella

⁸ SWD(2021) 472 final.

muutetaan kartoja pääasiassa naapureina olevien kolmansien maiden ja tiettyjen kyseisiin maihin unionin alueelta johtavien viimeisten osuuksien osalta, sillä ei pitäisi olla vaikutusta alustavan vaikutustenarvioinnin tuloksiin.

Uusilla säännöksillä, joilla edistetään siirtymistä eurooppalaisen nimellisen standardiraideleveyden käyttöön, nykyiseen säädöshdotukseen sisältyvää vaatimusta eurooppalaisen 1 435 mm:n nimellisen standardiraideleveyden käyttämisestä uusissa (eli asetuksen voimaantulon jälkeen rakennettavissa) TEN-T-verkkoon kuuluvissa radoissa muutetaan tässä ehdotuksessa vain rajoitetusti. Joulukuussa 2021 annetussa säädöshdotuksessa jätetään tämän säännöksen soveltamisalan ulkopuolelle uudet radat, joilla pidennetään olemassa olevaa verkkoa, jossa käytetään poikkeavaa raideleveyttä ja joka on erillään unionin pääradoista. Tämä vaatimus ei ole selkeä, ja tällä ehdotuksella sitä pyritäänkin tulkitsemaan selkeämmin ja ennen kaikkea varmistamaan, että niin sanottuja ”erillään olevia verkkoja”, eli verkkoja, joiden raideleveys poikkeaa eurooppalaisesta 1 435 mm:n nimellisestä standardiraideleveydestä, ei automaattisesti vapauteta tästä vaatimuksesta.

Tämä muodollinen vaatimus koskee joka tapauksessa vain uusia ratoja. Kustannukset, jotka aiheutuvat uuden radan rakentamisesta eurooppalaisella 1 435 mm:n nimellisellä standardiraideleveydellä, eivät periaatteessa eroa kustannuksista, joita aiheutuisi rakentamisesta millä tahansa muulla raideleveydellä. Näin ollen tämän toimenpiteen taloudellisten vaikutusten ei pitäisi poiketa merkittävästi alkuperäisestä vaikutustenarviointista.

Useiden jäsenvaltioiden rautatieverkoissa käytetään tällä hetkellä keskenään erilaisia raideleveyksiä. Uusin tekniikka mahdollistaa liikennöinnin erilaisilla raideleveyksillä junilla, joiden raideleveyttä voidaan vaihdella. Erilaisten raideleveyksien käyttö verkossa on mahdollista myös käyttämällä ratainfrastruktuurissa niin kutsuttua kolmatta kiskoa, joka mahdollistaa erityyppisten junien liikkumisen infrastruktuurissa. Esimerkiksi Espanja käyttää eurooppalaista nimellistä standardiraideleveyttä suurnopeusrautatieverkossa, Iberian raideleveyttä tavanomaisessa rataverkossa ja metrin levyistä raidetta joissakin kaupunkisolkukohdissa. Vaikka tästä aiheutuu lisäkustannuksia, se osoittaa, että on olemassa teknologiaa, jolla varmistetaan, että asteittaisella siirtymisellä käyttämään rautateillä eurooppalaista nimellistä standardiraideleveyttä on vain vähäisiä vaikutuksia rautatiejärjestelmään eikä se häiritse rautatieliikennettä. Espanjasta saadut kokemukset osoittavat myös, että kun prosessi eurooppalaiseen nimelliseen standardiraideleveyteen siirtymisestä joillakin rataosuuksilla on aloitettu, se käynnistää siirtymisen myös verkon muissa osissa. Tämän muutoksen käynnistäminen TEN-T-verkon pääradoilla synnyttää siten myönteistä dynamiikkaa.

Toisaalta tähän muutettuun ehdotukseen sisältyy säännös, jossa kehoitetaan niitä jäsenvaltioita, joiden rautatieverkko poikkeaa eurooppalaisesta 1 435 mm:n nimellisestä standardiraideleveydestä, laatimaan suunnitelma eurooppalaisen nimellisen standardiraideleveyden käyttöön siirtymiseksi olemassa olevilla eurooppalaisiin liikennekäytäviin kuuluvilla rataosuuksilla. Siirtymissuunnitelmaan on sisällyttävä sosioekonominen kustannus-hyötyanalyysi. Taloudellisia ja sosiaalisia vaikutuksia arvioitaisiin täten osana tätä siirtymissuunnitelmaa. Jos tällainen arviointi johtaa kielteiseen kustannus-hyötyanalyysiin, jäsenvaltiot voivat jättää siirtämättä tiettyjä rataosuuksiaan eurooppalaiseen nimelliseen standardiraideleveyteen.

Eurooppalaiseen nimelliseen standardiraidelaajuuksien siirtymisen vaikutusten odotetaan kaiken kaikkiaan olevan myönteisiä. Sillä pyritään ennen kaikkea parantamaan rautatieliikenteen yhteentoimivuutta kaikkialla unionissa ja unionin naapureina olevien kolmansien maiden kanssa. Esimerkiksi tarve viedä maataloustuotteita Ukrainasta Euroopan satamiin Venäjän saarrettua Ukrainan Mustanmeren satamat on osoittanut millaisia taloudellisia haittavaikutuksia syntyy siitä, että raidelaajuuksia ei ole yhdenmukaistettu unionissa. Liettuassa sijaitsevaan Klaipėdan satamaan ukrainalaisissa junissa kuljetettava vilja on sen perille saamiseksi uudelleenlastattava Puolan ja Ukrainan välisellä rajalla (juniin, joissa on eurooppalainen 1 435 mm:n nimellinen standardiraidelaajuuksien) sekä uudelleen Puolan ja Liettuan rajalla (juniin, joissa on 1 520 mm:n raidelaajuuksien). Tämä nostaa kuljetuskustannuksia ja lisää kuljetuksiin kuluvaan aikaa ja on siten hyvin konkreettinen esimerkki erilaisten raidelaajuuksien aiheuttamasta EU:n rautatiejärjestelmän puutteellisesta yhteentoimivuudesta. Puutteellinen yhteentoimivuus haittaa merkittävästi myös eri liikennemuotojen keskinäistä täydentävyyttä, erityisesti esimerkiksi maailmanlaajuisen elintarviketurvan vaarantavan Ukrainan satamien saarron kaltaisessa kriisitilanteessa. Ranskan ja Iberian niemimaan, Puolan ja Baltian maiden sekä viime aikoina Ukrainan ja Puolan välisen rajan ylittävistä tuhansista kuorma-autoista aiheutuvat ympäristökustannukset johtuvat myöskin osittain rautatieverkon puutteellisesta yhteentoimivuudesta.

Näiden yhteentoimivuuteen liittyvien ongelmien lisäksi Euroopan tilintarkastustuomioistuin on ilmaissut huolensa erilaisista raidelaajuuksista johtuvasta puutteellisesta kilpailusta kansallisilla rautatieverkoilla. Esimerkiksi vuonna 2016 julkaistussa rautateiden tavaraliikennettä koskevassa tilintarkastustuomioistuimen kertomuksessa⁹ todettiin, että yhtenäisen raidelaajuuksien puuttuminen EU:ssa ei ole ainoastaan junaliikenteen yhteentoimivuutta haittaava tekninen rajoite. Erilaisten raidelaajuuksien käyttö yhden maan sisällä tai unionissa haittaa myös markkinatoimijoiden välistä kilpailua. Se saattaa estää uusien toimijoiden tulon markkinoille rajoittamalla liikkuvan kaluston yhteentoimivuutta ja avoimilla markkinoilla saavutettavia mittakaavaetuja. Lisäksi se pahentaa muita markkinoille pääsyn esteitä, vähentää saatavilla olevaa liikkuvan kaluston valmistajien tarjontaa ja nostaa ylläpitokustannuksia.

Eurooppalaisesta nimellisestä standardiraidelaajuuksien poikkeavan raidelaajuuksien käyttö estää eurooppalaisen liikkuvan kaluston vuokraamisen liikennöintiin tavanomaisilla radoilla. Uusien tulokkaiden on siis kilpailtava muita raidelaajuuksia käyttävillä radoilla ostamalla niille soveltuvaa liikkuvaa kalustoa. Tällaisella kalustolla on kansalliset tuotantomarkkinat, ja kansainvälisen kilpailun puute tuotannossa saattaa johtaa korkeampiin hintoihin.

Eurooppalaisen nimellisen standardiraidelaajuuksien käyttöönotto parantaa näin ollen osaltaan sisämarkkinoiden toimintaa. Markkinoiden avaaminen sekä korkeatasoisen, yhdenmukaistetun (ERTMS, 740 m junan pituus, sähköistäminen jne.) ja täysin yhteentoimivan rautatieverkon kehittäminen lisää rautatieliikennettä alentamalla infrastruktuuriin ja liikkuvaan kalustoon liittyviä kustannuksia. Se helpottaa myös uusien tulokkaiden tuloa markkinoille luomalla markkinat koko verkossa toimivalle liikkuvalla kalustolle.

Sujuva siirtymä pyritään varmistamaan siirtymissuunnitelmilla. Käytettävissä on teknisiä ratkaisuja, joilla varmistetaan, ettei eurooppalaista nimellistä standardiraidelaajuuksien käyttävien verkkojen ja olemassa olevien kansallisten verkkojen välille muodostu katkosta. Nämä

⁹ Euroopan tilintarkastustuomioistuin (2016): Erityiskertomus nro 08/2016: EU:n rautateiden tavaraliikenne ei ole vielä oikeilla raiteilla.

tekniset ratkaisut olisi kuitenkin nähtävä väliaikaisina, koska pitkän aikavälin tavoitteena on luoda yhtenäinen eurooppalainen verkko. Hybridijärjestelmän käyttö pitkällä aikavälillä säilyttäisi nykyisen tilanteen, joka yhteentoimivuuteen liittyvien ongelmien lisäksi vaikeuttaa uusien markkinatoimijoiden markkinoille tuloa, sillä niiden ainoa vaihtoehto on ostaa liikkuvaa kalustoa erikseen eurooppalaisesta nimellisestä standardiraidelevydestä poikkeaville radoille.

Lyhyesti sanottuna rautatieliikenne menettää kilpailukykynsä puutteellisesta yhteentoimivuudesta aiheutuvien lisäkustannusten vuoksi. Kriisitilanteessa yhtä liikennemuotoa ei välttämättä voida korvata toisella, mikä vaarantaa sisämarkkinoiden moitteettoman toiminnan.

- **Sääntelyn toimivuus ja yksinkertaistaminen**

Alkuperäinen ehdotus oli osa komission vuoden 2021 työohjelman liitettä I (uudet aloitteet), se ei ollut osa liitettä II (REFIT-aloitteet).

Muutetulla ehdotuksella TEN-T-rautatiepolitiikasta tehdään entistä toimivampaa korjaamalla eri raidelevykyä käytöstä TEN-T-verkossa aiheutuvaa puutteellista yhteentoimivuutta.

- **Perusoikeudet**

Muutettu ehdotus parantaa entisestään kaikkien käyttäjien pääsyä TEN-T-rautatieverkkoon asettamalla vaatimuksen yhdenmukaisen raidelevyden käytöstä koko TEN-T-verkossa.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Tällä muutetulla ehdotuksella ei ole 14. joulukuuta 2021 annettuun alkuperäiseen säädösehdotukseen verrattuna muita vaikutuksia unionin talousarvioon.

5. LISÄTIEDOT

- **Toteuttamissuunnitelmat, seuranta, arviointi ja raportointijärjestelyt**

Joulukuussa 2021 annetussa alkuperäisessä ehdotuksessa todetun mukaisesti komissio seuraa tämän aloitteen edistymistä, vaikutuksia ja tuloksia TEN-T-hallinnointiin perustuvilla hallintovälineillä, kuten vankemman roolin saavien eurooppalaisten koordinaattoreiden ja heidän työsuunnitelmien avulla.

- **Ehdotukseen sisältyvien erityisten säännösten yksityiskohtaiset selitykset**

Muutokset 1–5 koskevat sellaisten uusien johdanto-osan kappaleiden lisäämistä, joissa käsitellään uutta geopolitiittista ulottuvuutta ja tilannetta, joka on otettava huomioon TEN-T-verkon kehittämisessä.

Muutoksilla 6–9 korostetaan tarvetta siirtyä eurooppalaisen nimellisen standardiraidelevyden käyttöön erityisesti kaikkien sellaisten uusien ratojen osalta, joita ei vielä ole rakennettu tämän asetuksen tullessa voimaan, sekä tarvetta laatia perusteellinen siirtymissuunnitelma eurooppalaisten liikennekäytävien olemassa olevien rataosuuksien osalta.

Muutoksessa 10 otetaan huomioon Irlannin erityistilanne, sillä se on saarena irrallaan muista Euroopan rautatiejärjestelmistä ja vapautetaan sen vuoksi vaatimuksesta käyttää eurooppalaista 1 435 mm:n nimellistä standardiraidaleveyttä.

Muutokset 11–14 sisältävät kaikki TEN-T-asetuksen liitteenä olevia karttoja koskevat muutokset, joihin kuuluvat erityisesti Valko-Venäjän ja Venäjän karttojen poistaminen, Ukrainaa koskevien uusien alustavien karttojen lisääminen, kaikkien Venäjälle ja Valko-Venäjälle johtavien rauta- ja maanteiden viimeisten osuuksien uudelleenluokittelu ydinverkosta kattavaan verkkoon sekä eurooppalaisten liikennekäytävien laajentaminen Ukrainaan ja Moldovan tasavaltaan.

- **Muutokset alkuperäiseen säädösehdotukseen (COM(2021) 812 final)**

Tällä muutetulla ehdotuksella tehdään 14. joulukuuta 2021 annettuun ehdotukseen (COM(2021) 812 final) seuraavat muutokset:

JOHDANTO-OSAN KAPPALEET

1) Johdanto-osaan lisätään uusi 39 kappale seuraavasti:

”(39) Venäjän Ukrainaa vastaan käymän hyökkäyssodan vaikutukset ovat koetelleet Euroopan laajuisen liikenneverkon häiriönsietokykyä. Hyökkäys on muuttanut geopoliittista tilannetta ja tuonut esiin unionin haavoittuvuuden sen rajojen ulkopuolella tapahtuville ennakoimattomille häiriöille. Sodan merkittävät vaikutukset globaaleihin markkinoihin, kuten maailmanlaajuiseen elintarviketurvaan, ovat tuoneet esiin sen, ettei unionin sisämarkkinoita ja liikenneverkkoa voida unionin toimintapolitiikkaa laadittaessa tarkastella erillisinä. Parempia yhteyksiä unionin naapureina oleviin kumppanimaihin tarvitaan nyt enemmän kuin koskaan.”

2) Johdanto-osaan lisätään uusi 40 kappale seuraavasti:

”(40) Tätä uutta geopoliittista taustaa vasten 12 päivänä toukokuuta 2022 annetussa solidaarisuuskaistojen koskevassa komission tiedonannossa¹⁰ yksilöidään useita liikenneinfrastruktuuriin liittyviä merkittäviä haasteita, jotka unionin ja sen naapurimaiden on ratkaistava Ukrainan talouden ja elpymisen tukemiseksi, maataloustuotteiden ja muiden tavaroiden pääsyn mahdollistamiseksi unionin ja maailman markkinoille sekä sen varmistamiseksi, että yhteydet unioniin paranevat huomattavasti niin viennin kuin tuonnin osalta. Yhteyksien parantamiseksi unioniin kyseisessä tiedonannossa ehdotettiin, että arvioidaan eurooppalaisten liikennekäytävien laajentamista Ukrainaan ja Moldovan tasavaltaan.”

3) Johdanto-osaan lisätään uusi 41 kappale seuraavasti:

”(41) Venäjän Ukrainaa vastaan käymän hyökkäyssodan ja Valko-Venäjän kyseisessä konfliktissa ottaman kannan vuoksi unionin sekä Venäjän ja Valko-Venäjän välinen yhteistyö TEN-T-politiikan alalla ei ole asianmukaista eikä unionin

¹⁰ COM(2022) 217 final

edun mukaista. TEN-T-verkkoa ei siksi olisi ulotettava kattamaan näitä kahta kolmatta maata. Parempien rajatylittävien yhteyksien luominen Venäjälle ja Valko-Venäjälle ei näin ollen ole enää ensisijainen tavoite jäsenvaltioiden alueella. Näihin kahteen kolmanteen maahan on tällä hetkellä yhteydet Suomesta, Virosta, Latviasta, Liettuaista ja Puolasta. Koska näiden yhteyksien rakentamisella ja parantamisella on vähemmän painoarvoa, tällä hetkellä ydinverkkoon kuuluvat Venäjän ja Valko-Venäjän rajat ylittävien yhteyksien viimeiset osuudet olisi uudelleenluokiteltava ydinverkosta kattavaan verkkoon, jonka toteuttamiselle on säädetty myöhäisempi määräaika eli vuosi 2050. Mikäli Valko-Venäjällä kuitenkin tapahtuu demokratiaan siirtyminen, rajatylittävien yhteyksien rakentaminen ja parantaminen Valko-Venäjän ja EU:n välillä demokraattista Valko-Venäjää koskevan kattavan taloussuunnitelman mukaisesti olisi erittäin tärkeää, mukaan lukien sisällyttämällä maa uudelleen asetuksen soveltamisalaan.”

- 4) Johdanto-osaan lisätään uusi 42 kappale seuraavasti:

”(42) Uusi geopoliittinen tilanne on osoittanut myös, kuinka tärkeitä saumattomat liikenneyhteydet unionin alueella ja naapureina olevien kolmansien maiden kanssa ovat. Eurooppalaisesta 1 435 mm:n nimellisestä standardiraideleveydestä poikkeavan raideleveyden käyttö haittaa merkittävästi rautatieverkkojen yhteentoimivuutta koko unionissa ja vaikuttaa jopa näiden erillään olevien rautatieverkkojen kilpailukykyyn. Sen vuoksi uusissa radoissa olisi käytettävä ainoastaan eurooppalaista 1 435 mm:n nimellistä standardiraideleveyttä. Lisäksi jäsenvaltioiden, joiden rataverkossa käytetään tästä poikkeavaa raideleveyttä, olisi arvioitava eurooppalaisiin liikennekäytäviin kuuluvien ratojen muuntamista standardin mukaiseksi. Tätä velvoitetta ei pitäisi soveltaa Irlantiin, joka on saari ja jonka liikenneverkko on sen vuoksi täysin irrallaan muista unionin alueella sijaitsevista maayhteyksistä.”

- 5) Johdanto-osan 39 kappale ja kaikki seuraavat johdanto-osan kappaleet numeroidaan uudelleen johdanto-osan 43 kappaleeksi ja sitä seuraaviksi kappaleiksi.

III LUKU: ERITYISET SÄÄNNÖKSET

1 jakso: Rautatieliikenneinfrastruktuuri

- 6) 15 artiklaan (Kattavan verkon liikenneinfrastruktuurivaatimukset) tehdään seuraavat muutokset:

- a) Poistetaan 2 kohdan b alakohta.
- b) Muutetaan 2 kohdan c, d ja e alakohta b, c ja d alakohdaksi.
- c) Korvataan 3 kohdan a alakohta seuraavasti:

”erillään olevat verkot vapautetaan 2 kohdan a–d alakohdan vaatimuksista;”

- 7) 16 artiklaan (Ydinverkon ja laajennetun ydinverkon liikenneinfrastruktuurivaatimukset) tehdään seuraavat muutokset:

a) Korvataan 2 kohdan a alakohta seuraavasti:

”täyttää 15 artiklan 2 kohdan a–d alakohdassa säädetyt vaatimukset ja että radan yleinen operatiivinen vähimmäisnopeus tavarajunille on 100 km/h laajennetun ydinverkon tavaraliikenneraidoilla;”

b) Korvataan 2 kohdan b alakohta seuraavasti:

”täyttää 15 artiklan 2 kohdan a alakohdassa säädetyt vaatimukset laajennetun ydinverkon matkustajaliikenneraidoilla;”

c) Korvataan 3 kohdan a alakohta seuraavasti:

”täyttää 15 artiklan 2 kohdan a, b ja c alakohdassa säädetyt vaatimukset ja että radan yleinen operatiivinen vähimmäisnopeus tavarajunille on 100 km/h ydinverkon tavaraliikenneraidoilla;”

d) Korvataan 3 kohdan b alakohta seuraavasti:

”täyttää 15 artiklan 2 kohdan a alakohdassa säädetyt vaatimukset laajennetun ydinverkon matkustajaliikenneraidoilla.”

e) Korvataan 4 kohdan a alakohta seuraavasti:

”täyttää 15 artiklan 2 kohdan d alakohdassa säädetyn vaatimuksen ydinverkon tavaraliikenneraidoilla;”

f) Korvataan 4 kohdan b alakohta seuraavasti:

”täyttää 2 kohdan b alakohdassa säädetyn vaatimuksen ydinverkon matkustajaliikenneraidoilla.”

8) Lisätään 16 a artikla seuraavasti:

”16 a artikla

Eurooppalainen nimellinen standardiraidaleveys

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kattavan verkon, laajennetun verkon ja ydinverkon uusi rautatieinfrastruktuuri, mukaan lukien 14 artiklan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitetut yhteydet, mahdollistaa liikennöinnin eurooppalaisella 1 435 mm:n nimellisellä standardiraidaleveydellä. Tämä vaatimus katsotaan täytetyksi, kun 1 435 mm:n raidaleveyttä käyttävät junat voivat liikkua infrastruktuurissa. Tätä artiklaa sovellettaessa uudella rautatieinfrastruktuurilla tarkoitetaan infrastruktuuria, jonka rakennustöitä ei vielä ole aloitettu tämän asetuksen voimaantulopäivänä.
2. Jäsenvaltioiden, joiden rataverkossa tai sen osassa raidaleveys poikkeaa eurooppalaisesta 1 435 mm:n nimellisestä standardiraidaleveydestä, on viimeistään kahden vuoden kuluttua tämän asetuksen voimaantulosta laadittava siirtymissuunnitelma eurooppalaisiin liikennekäytäviin kuuluvien olemassa olevien ratojen muuttamiseksi eurooppalaiseen 1 435 mm:n nimelliseen standardiraidaleveyteen. Siirtymissuunnitelma on koordinoitava niiden naapurijäsenvaltioiden kanssa, joita siirtymä koskee.

3. Jäsenvaltiot voivat siirtymissuunnitelmassa määritellä rataosuudet, joita ei muuteta eurooppalaiseen 1 435 mm:n nimelliseen standardiraidaleveyteen. Siirtymissuunnitelmaan on sisällyttävä sosioekonominen kustannus-hyötynalyysi, jossa perustellaan päätös olla muuttamatta rataosuuksia eurooppalaiseen 1 435 mm:n nimelliseen standardiraidaleveyteen sekä arvio tämän päätöksen vaikutuksesta yhteentoimivuuteen.
4. Siirtymissuunnitelmaan liittyvät infrastruktuuri- ja investointisuunnittelun painopisteet on 53 artiklan mukaisesti sisällytettävä eurooppalaisen koordinaattorin ensimmäiseen työsuunnitelmaan eurooppalaiselle liikennekäytävälle, johon kuuluvat tavaraliikenne radat poikkeavat raidaleveydeltään eurooppalaisesta nimellisestä standardiraidaleveydestä.”
- 9) Tehdään 19 artiklaan (Lisäpainopisteet rautatieinfrastruktuurin kehittämisessä) seuraavat muutokset:
- a) Lisätään a alakohta seuraavasti:
- ”a) siirtymisessä käyttämään eurooppalaista nimellistä standardiraidaleveyttä (1 435 mm);”*
- b) Muutetaan a–g alakohta b–h alakohdaksi.

VI LUKU: YHTEISET SÄÄNNÖKSET

- 10) Lisätään 63 artiklaan (Vapautukset) toinen alakohta seuraavasti:
- ”Edellä olevan 16 a artiklan säännöksiä ei sovelleta Irlantiin.”*

LIITE I

- 11) Korvataan asiakirjan COM(2021) 812 final liitteen I osassa 1/23, 2/23, 3/23, 4/23, 5/23, 14/23 ja 15/23 olevat kartat tämän muutetun ehdotuksen liitteen I osissa 1–6 olevilla kartoilla seuraavasti:
- a) Korvataan liitteen I osa 1/23 liitteen I osalla 1/6;*
- b) Korvataan liitteen I osa 2/23 liitteen I osalla 1/6;*
- c) Korvataan liitteen I osa 3/23 liitteen I osalla 2/6;*
- d) Korvataan liitteen I osa 4/23 liitteen I osalla 3/6;*
- e) Korvataan liitteen I osa 5/23 liitteen I osalla 4/6;*
- f) Korvataan liitteen I osa 14/23 liitteen I osalla 5/6;*
- g) Korvataan liitteen I osa 15/23 liitteen I osalla 6/6.*

LIITE III

- 12) Korvataan asiakirjan COM(2021) 812 final liitteen III osassa 1/14, 4/14, 5/14, 6/14, 7/14, 8/14, 9/14, 10/14, 13/14 ja 14/14 olevat kartat tämän muutetun ehdotuksen liitteen II osissa 1–8 olevilla kartoilla seuraavasti:

- a) Korvataan liitteen III osa 1/14 liitteen II osalla 1/8;*
- b) Korvataan liitteen III osan 4/14 toinen kartta liitteen II osan 1/8 toisella kartalla;*
- c) Korvataan liitteen III osa 5/14 liitteen II osalla 2/8;*
- d) Korvataan liitteen III osa 6/14 liitteen II osalla 3/8;*
- e) Korvataan liitteen III osa 7/14 liitteen II osalla 4/8;*
- f) Korvataan liitteen III osa 8/14 liitteen II osalla 5/8;*
- g) Korvataan liitteen III osa 9/14 liitteen II osalla 6/8;*
- h) Korvataan liitteen III osan 10/14 ensimmäinen kartta liitteen II osan 7/8 ensimmäisellä kartalla;*
- i) Korvataan liitteen III osan 13/14 toinen kartta liitteen II osan 7/8 toisella kartalla;*
- j) Korvataan liitteen III osa 14/14 liitteen II osalla 8/8.*

Liite IV

- 13) Korvataan asiakirjan COM(2021) 812 final liitteen IV osassa 1/12 ja 8/12 olevat kartat tämän muutetun ehdotuksen liitteen III osissa 1 ja 2 olevilla kartoilla.
- 14) Poistetaan asiakirjan COM(2021) 812 final liitteen IV osan 12/12 kartat.