



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 17. joulukuuta 2021
(OR. en)

15109/21

Toimielinten välinen asia:
2021/0420 (COD)

TRANS 760
CODEC 1669
IA 210

EHDOTUS

Lähetäjä:	Euroopan komission pääsihteeri, allekirjoittajana johtaja Martine DEPREZ
Saapunut:	15. joulukuuta 2021
Vastaanottaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopan unionin neuvoston pääsihteeri
Kom:n asiak. nro:	COM(2021) 812 final
Asia:	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(2021) 812 final.

Liite: COM(2021) 812 final



EUROOPAN
KOMISSIO

Strasbourg 14.12.2021
COM(2021) 812 final

2021/0420 (COD)

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)

{SEC(2021) 435 final} - {SWD(2021) 471 final} - {SWD(2021) 472 final} -
{SWD(2021) 473 final}

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

- **Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet**

Tämä lainsäädäntöehdotus unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) kehittämiseksi annetun asetuksen (EU) N:o 1315/2013 tarkistamiseksi on yksi Euroopan vihreän kehityksen ohjelman sekä kestäväää ja älykästä liikkuvuutta koskevan strategian keskeisistä toimista. TEN-T-asetuksen tavoitteena on luoda tehokas EU:n laajuinen ja multimodaalinen rautatie-, sisävesi-, lähimerenkulkureittien ja teiden verkko, josta on yhteydet kaupunkisilmukohtiin, meri- ja sisävesisatamiin, lentoasemille ja terminaaleihin kaikkialla EU:ssa. Tarkistuksessa käsiteltyjä ongelmia ovat riittämättömät ja/tai puutteelliset TEN-T-infrastruktuuristandardit sekä se, ettei TEN-T-verkossa ole vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskevia standardeja, millä on kielteisiä vaikutuksia ilmastoon ja ympäristöön. Toiseksi TEN-T-verkko kärsii kapasiteetin pullonkauloista eivätkä yhdet kaikille alueille ole riittäviä. Tämä haittaa multimodaalisuutta. Kolmanneksi on puututtava TEN-T-infrastruktuurin riittämättömyyden turvallisuuteen ja luotettavuuteen. Myös hallintovälineet ovat riittämättömiä uusiin tarpeisiin nähden, ja TEN-T-verkon rakennetta on tarkasteltava uudelleen johdonmukaisuuden lisäämiseksi muiden toimintapolitiikkojen kanssa.

TEN-T-tarkistuksella on näin ollen neljä päätavoitetta. Ensinnäkin sillä pyritään tekemään liikenteestä ympäristöystävällisempää tarjoamalla asianmukainen infrastruktuuripohja ruuhkien lievittämiseksi ja kasvihuonekaasupäästöjen sekä ilman ja veden pilaantumisen vähentämiseksi tekemällä kaikista liikennemuodoista tehokkaampia ja mahdollistamalla kuljetustoiminnan lisääminen kestävämpien liikennemuotojen avulla. Sillä pyritään erityisesti helpottamaan rautatieliikenteen, lähimerenkulun ja sisävesiliikenteen osuuden lisäämistä, jotta liikennejärjestelmän liikennemuotorakenne olisi kestävämpi. Näin halutaan vähentää järjestelmän kielteisiä ulkoisvaikutuksia. Toiseksi sillä pyritään helpottamaan saumatonta ja tehokasta liikennettä, edistämään Euroopan laajuisen liikenneverkon liikennemuotojen multimodaalisuutta ja yhteentoimivuutta sekä integroimaan kaupunkisilmukohdat paremmin verkkoon. Pullonkaulojen ja puuttuvien yhteyksien poistaminen sekä multimodaalisuuden ja yhteentoimivuuden parantaminen Euroopan liikennejärjestelmässä edistävät sisämarkkinoiden toteuttamista. Kolmanneksi sillä pyritään parantamaan TEN-T-verkon kykyä sietää ilmastonmuutosta ja muita luonnonuhkia tai ihmisen aiheuttamia katastrofeja. TEN-T-verkon on kestävä ilmastonmuutoksen mahdollisia haittavaikutuksia julkisten investointien suojelemiseksi ja niiden jatkuvan käytettävyyden turvaamiseksi uudessa ilmastossa. Lisäksi olisi tuettava ilmastoneutraaliutta sisällyttämällä kasvihuonekaasupäästöjen kustannukset kustannus-hyötyanalyysiin. Viimeisimpänä mutta ei vähäisimpänä tavoitteena on TEN-T:n hallintovälineiden tehostaminen, raportointi- ja seurantavälineiden virtaviivaistaminen sekä TEN-T-verkon suunnittelun tarkistaminen.

Tarkistetulla TEN-T-politiikalla olisi pyrittävä rakentamaan vuoteen 2050 mennessä luotettava, saumaton ja laadukas Euroopan laajuinen liikenneverkko, jolla varmistetaan kestävät yhteydet kaikkialla Euroopan unionissa ilman fyysisiä aukkoja, pullonkauloja tai puuttuvia yhteyksiä. TEN-T-verkko edistää sisämarkkinoiden moitteetonta toimintaa, EU:n alueen taloudellista, sosiaalista ja alueellista yhteenkuuluvuutta sekä Euroopan vihreän kehityksen ohjelman tavoitteita. Sitä olisi kehitettävä vaiheittain siten, että välimääräjoiksi asetetaan vuodet 2030 ja 2040.

Tämä aloite on osa liitteen I mukaista komission vuoden 2021 työohjelmaa (uudet aloitteet).

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

EU:n liikenneinfrastruktuuripolitiikan pääpilarina TEN-T-asetus toimii mahdollistajana ja edellyttää lisäksi täydentäviä toimintapolitiikkoja. TEN-T-asetuksessa vahvistettavat standardit ja vaatimukset liittyvät suoraan muiden liikennealojen tavoitteisiin ja tarpeisiin ja siten muihin alakohtaisempiin säädöksiin. Tämä tarkoittaa esimerkiksi sitä, että TEN-T-rautatieinfrastruktuurin – saumattoman rajatylittävän kuljetuksen ja liikenteen varmistamiseksi – on oltava rautatiepolitiikassa vahvistetun yhteentoimivuutta koskevan lainsäädännön mukainen. TEN-T-tieinfrastruktuurissa on vastaavasti otettava huomioon liikenneturvallisuutta koskeva EU:n lainsäädäntö ja noudatettava sitä. Alakohtaisten toimintapolitiikkojen täytäntöönpano edellyttää myös vahvaa TEN-T-asetuskehystä, koska TEN-T-verkko muodostaa infrastruktuuriverkon muiden alakohtaisten toimenpiteiden tai muiden säädösten täytäntöönpanoa varten. Osa näistä kuitenkin ulottuu TEN-T-verkkoa pidemmälle.

Se, miten TEN-T-asetuksella onnistutaan sellaisten indikaattorien osalta, jotka liittyvät muun muassa liikennemuotojakaumaan, palvelun laadun parantamiseen sekä lataus- ja tankkausinfrastruktuurin käyttöönottoon, riippuu koordinoituista toimista asiaan liittyvien politiikanalojen kanssa. Tämä liittyy erityisesti TEN-T:n ja vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönoton (AFIR-ehdotus) sekä TEN-T:n ja älykkäiden liikennejärjestelmien (ITS) väliseen synergiaan, koska molemmat ovat olennaisesti riippuvaisia toisistaan. Esimerkiksi AFIR-asetuksella säännellään lataus-/tankkauspisteiden tarjoamista TEN-T-verkossa, kun taas TEN-T-asetus tarjoaa infrastruktuuriperustan niiden laajalle käyttöönotolle Euroopan laajuisen verkon näkökulmasta. Vastaavasti ITS-asetuksella säännellään älykkäiden liikennejärjestelmien tarjoamista Euroopan laajuisessa liikenneverkossa osana laajempaa toimenpidepakettia. Sekä vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin että älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönottoa varten tarvitaan TEN-T-verkon määritelmä (ts. maantieteellinen soveltamisala), joka esitetään TEN-T-asetukseen sisältyvissä kartoissa. Tämä pätee myös muihin kestävää ja älykästä liikkuvuutta koskevan strategian toimintasuunnitelmaan kuuluviin aloitteisiin, kuten rautateiden tavaraliikennekäytäviä koskevan asetuksen tarkistamiseen, kaupunkiliikennepaketin tarkistamiseen tai NAIADES III -toimintasuunnitelmaan. TEN-T-asetuksessa määritellään rautateiden tavaraliikennekäytävät ja ydinverkkokäytävät korvaavien eurooppalaisten liikennekäytävien linjaus. Näin varmistetaan verkon kehittämisen johdonmukaisuus ja edistetään synergian luomista verkon infrastruktuurin ja operatiivisten näkökohtien välillä.

- **Yhdenmukaisuus unionin muiden politiikkojen kanssa**

Euroopan komission joulukuussa 2019 hyväksymässä Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa nostetaan ilmastotoimet keskeiseen asemaan asettamalla EU:n tavoitteeksi ilmastoneutraalius vuoteen 2050 mennessä. Liikenteen alalla Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa pyritään vähentämään liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä 90 prosenttia, jotta EU:sta tulisi ilmastoneutraali talous vuoteen 2050 mennessä, ja samalla tähdätään nollapäästötavoitteeseen.

TEN-T-verkko liittyy läheisesti myös Euroopan laajuisia verkkoja koskeviin toimintapolitiikkoihin energia- ja televiestintäalalla, ja näiden kolmen toimintapolitiikan välisen synergian hyödyntämistä koskevat säännökset on kirjattu lainsäädäntöön. Lisäksi

TEN-T-verkko liittyy läheisesti meripolitiikkaan, koska meriliikenne on yksi keskeisistä kestävästä sinisen talouden aloista.¹

EU:n tarjoamien varojen ja rahoituksen osalta TEN-T-asetus liittyy suoraan Verkkojen Eurooppa -välinettä koskevaan asetukseen, koska siinä määritellään Verkkojen Eurooppa -välineestä tukikelpoiset yhteistä etua koskevat hankkeet. Lisäksi TEN-T-infrastruktuuria rahoitetaan suuressa määrin Euroopan rakenne- ja investointirahastoista (ERI-rahastot) ja viime aikoina myös elpymis- ja palautumistukivälineestä. TEN-T-verkko on täysin yhdenmukainen EU:n ympäristö- ja ilmastopolitiikan, kuten biodiversiteettistrategian ja -lainsäädännön kanssa, mukaan lukien vesipolitiikan puitedirektiivi, lintu- ja luontotyyppidirektiivit sekä ilmastonmuutokseen sopeutumista koskeva EU:n strategia².

2. OIKEUSPERUSTA, TOISSIJAISUUSPERIAATE JA SUHTEELLISUUSPERIAATE

• Oikeusperusta

Euroopan unionin toiminnasta tehdyssä sopimuksessa (SEUT-sopimuksen 170–172 artikla) määrätään Euroopan laajuisten verkkojen perustamisesta ja kehittämisestä liikenne-, televiestintä- ja energiainfrastruktuurien alalla.³ Unioni pyrkii edistämään kansallisten verkkojen yhteenliittämistä ja yhteentoimivuutta sekä pääsyä tällaisiin verkkoihin. Se ottaa erityisesti huomioon tarpeen liittää saaria, erillisalueita ja syrjäseutualueita unionin keskusalueisiin (SEUT-sopimuksen 170 artikla). Tätä varten unioni vahvistaa joukon suuntaviivoja, jotka koskevat suunniteltujen toimien tavoitteita, painopisteitä ja pääperiaatteita Euroopan laajuisten verkkojen alalla. Näissä suuntaviivoissa määritetään yhteistä etua koskevat hankkeet, toteutetaan kaikki toimenpiteet, jotka voivat osoittautua tarpeellisiksi verkkojen yhteentoimivuuden varmistamiseksi, erityisesti teknisen standardoinnin alalla, ja niillä voidaan tukea jäsenvaltioiden tukemia yhteistä etua koskevia hankkeita. Unioni voi myös osallistua tiettyjen liikenteen infrastruktuurihankkeiden rahoittamiseen jäsenvaltioissa 177 artiklan mukaisesti perustetun koheesiorahaston kautta. Kolmansien maiden kanssa tehtävän verkkoyhteistyön yhteentoimivuuden varmistaminen otetaan myös huomioon (SEUT-sopimuksen 171 artikla).

• Toissijaisuusperiaate (jaetun toimivallan osalta)

SEUT-sopimuksen mukaan Euroopan laajuisten verkkojen on mahdollistettava se, että unionin kansalaiset, talouden toimijat ja alueelliset yhteisöt voivat hyötyä täysimääräisesti 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. Jos jäsenvaltiot kehittäisivät infrastruktuuria pelkästään yksin, kansallisia etuja pidettäisiin usein

¹ Komission tiedonanto uudesta lähestymistavasta kestävästä siniseen talouteen EU:ssa (COM(2021)240).

² Ilmastokestävä Eurooppa – Uusi EU:n strategia ilmastonmuutokseen sopeutumiseksi (COM(2021) 82 final).

³ Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen XVI osasto, Euroopan laajuiset verkot (170–172 artikla).

Euroopan etua tärkeämpinä. Eurooppalaisen kestävän ja korkealaatuisen liikenneverkon edut siis menetettäisiin. Tällöin olisi todennäköistä, että rajatylittäviin yhteyksiin ja yhteentoimivuuteen liittyviin kysymyksiin ei myöskään kiinnitettäisi riittävästi huomiota jäsenvaltioiden asettaessa pääasiassa kansalliset yhteydet etusijalle, vaikka rajatylittävät hankkeet ovatkin olennaisen tärkeitä koko verkon etujen hyödyntämiseksi ja ylikuormitusta aiheuttavien pullonkaulojen poistamiseksi. Tämä johtaisi paitsi riskiin siitä, että saumattomia matkustusyhteyksiä kaikkialla Euroopassa ei saavutettaisi, myös mahdolliseen epäjohtonmukaisuuteen kansallisissa suunnittelumenetelmissä. Erilaiset standardit ja yhteentoimivuusvaatimukset EU:n eri jäsenvaltioissa taas haittaisivat saumattomia liikennevirtoja koko EU:ssa ja jopa kasvattaisivat liikenteen käyttäjien kustannuksia. Kaiken kaikkiaan saumaton Euroopan laajuinen liikenneverkko, jossa ei ole fyysisiä aukkoja ja johon sisällytetään älykkäitä ja innovatiivisia ratkaisuja, on avainasemassa sisämarkkinoiden helpottamisessa, yhteenkuuluvuuden lisäämisessä ja Euroopan vihreän kehityksen ohjelman tavoitteiden edistämässä.

Siitä lähtien, kun TEN-T-politiikka otettiin käyttöön EU:n toimintapolitiikkana vuonna 1993, jäsenvaltiot, alueet, kaupungit ja teollisuuden sidosryhmät ovat aina tuoneet voimakkaasti esiin TEN-T-politiikan yleisen lisäarvon. Yksi nykyisen TEN-T-asetuksen arvioinnin tärkeimmistä päätelmistä on myös ollut Euroopan laajuisen liikenneverkon EU:n tason lisäarvo. Pyrkimysten keskittäminen yhteisen, Euroopan laajuisen liikenneverkon luomiseen on selvästi tunnustettu visioksi, jonka hyödyt ulottuvat yksittäisiä kansallisia toimia pidemmälle. Yhteisen ja johdonmukaisen EU:n laajuisen perustan varmistaminen ”yhteistä etua koskevien hankkeiden” määrittämiselle ja vastaavasti monenlaisten toimijoiden suunnittelu- ja täytäntöönpanotoimien yhdenmukaistamiselle on TEN-T-verkon selkeä ja laajalti tunnustettu lisäarvo.

Tämä pätee myös kaupunkisolvumukoihin, koska on tärkeää, että kaupunkiliikenteestä on hyvät yhteydet alueiden väliseen ja kansainväliseen liikenteeseen. TEN-T-verkon kaupunkisolvumukoihin rooli ylittääkin paikallisen tason, sillä TEN-T-verkon liikennetoimet alkavat ja/tai päättyvät tällaisiin solvumukoihin tai kulkevat niiden kautta, mikä edellyttää hyvää koordinoitua eri tasojen välillä pullonkaulojen välttämiseksi.

Kaupunkiliikenne kuuluu kuitenkin ja sen tulee jatkossakin kuulua pääasiassa jäsenvaltioiden (paikallisviranomaisien) toimivaltaan. EU:n toimien olisi rajoituttava kaupunkiliikenteen niihin näkökohtiin, jotka liittyvät alueiden väliseen ja kansainväliseen liikenteeseen. Tämä kattaa myös infrastruktuurin kunnossapidon: vaikka infrastruktuurin kunnossapito on ja tulee olemaan jäsenvaltioiden päävastuulla, on olennaisen tärkeää taata TEN-T-asetuksen vähimmäissääntöjen avulla, että TEN-T-verkko tarjoaa jatkossakin korkealaatuisia palveluja kansalaisille ja yrityksille.

- **Suhteellisuusperiaate**

Kuten tähän ehdotukseen liittyvän vaikutustenarvioinnin luvussa 7 esitetään, mikään toimintavaihtoehto ei ylitä sitä, mikä on tarpeen yleisten toimintapolitiittisten tavoitteiden saavuttamiseksi. Ehdotetulla toimenpiteellä kannustetaan siirtämään liikennettä kestävämpiin liikennemuotoihin, mikä on tarpeen vuodelle 2030 asetetun kunnianhimoisemman ilmastotavoitteen ja ilmastoneutraaliuden saavuttamista vuoteen 2050 mennessä koskevan yleisen tavoitteen saavuttamiseksi. Toimintavaihtoehtojilla pyritään luomaan johdonmukainen toimintapolitiittinen kehys sekä yhtenäinen ja korkeatasoinen liikenneverkko perustaksi muille alakohtaisille toimintapolitiikoille niiden tavoitteiden saavuttamiseksi. Vaihtoehtojen tarkoituksena on välttää suhteettomat vaikutukset viranomaisiin, infrastruktuurin haltijoihin ja

liikkumispalvelujen tarjoajiin, erityisesti laatimalla vakiintunut hallintojärjestelmä ja kehittämällä sitä edelleen. Tämä on täysin osoitettu asetuksen (EU) N:o 1315/2013 arvioinnissa ja mainitun asetuksen tarkistamista koskevan vaikutustenarvioinnin perustana olleessa perusskenaarioanalyysissä. Näin ollen toimintavaihtoehdot ovat täysin suhteellisuusperiaatteen mukaisia.

- **Toimintatavan valinta**

Koska kyseessä on ehdotus voimassa olevan asetuksen tarkistamiseksi, vaikuttaa perustellulta säilyttää säädös asetuksena.

3. JÄLKIARVIOINTIEN, SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINTIEN TULOKSET

- **Jälkiarvioinnit/toimivuustarkastukset**

TEN-T-asetuksen arvioinnissa (SWD(2021)117 final)⁴ todettiin, että TEN-T tarjoaa kaikille asiaankuuluville toimijoille (eli jäsenvaltioille, alueille, kaupungeille, liikennetoimialalle, kaikkien liikennemuotojen infrastruktuurin haltijoille ja käyttäjille) yhteisen toimintapoliittisen kehyksen, jolla pyritään yhteisen ja johdonmukaisen eurooppalaisen liikenneinfrastruktuuriverkon vaiheittaiseen toteuttamiseen. Näin se tuo kansalliseen infrastruktuurisuunnitteluun eurooppalaisen näkökulman. Lisäksi se vastaa yksittäisiä kansallisia lähestymistapoja laajempiin tarpeisiin ja tuo niitä laajempia hyötyjä. Arvioinnissa todettiin kuitenkin myös, että toimia on tehostettava uusien toimintapoliittisten osatavoitteiden saavuttamiseksi. Sen jälkeen kun TEN-T-asetus annettiin vuonna 2013, toimintapoliittinen konteksti on muuttunut merkittävästi erityisesti Euroopan vihreän kehityksen ohjelman, kestävää ja älykästä liikkuvuutta koskevan strategian sekä saasteettomuustoimintasuunnitelman hyväksymisen myötä. Jälkiarvioinnin päätelmien, havaitut puutteet mukaan luettuina, ja ehdotuksen väliset yhteydet esitetään jäljempänä.

Jälkiarvioinnin tärkeimmät päätelmät	Ehdotus
Merkityksellisyyttä koskevat päätelmät	
Kaikki TEN-T-asetuksen neljä erityistavoitetta ovat edelleen merkityksellisiä, yhtä tärkeitä ja toisiaan täydentäviä.	Ehdotuksessa säilytetään asetuksen erityistavoitteet ja kehitetään niitä edelleen.
Suunnittelurakenne sekä valmistumiselle vuosiksi 2030 ja 2050 asetetut määräajat ovat osoittautuneet asianmukaisiksi.	Ehdotuksessa säilytetään pääpiirteissään verkon rakenne ja valmistusmääräajat, mutta siihen lisätään uusi välimääräaika (2040), jotta voidaan varmistaa vuoteen 2050 tähtäävä vaiheittainen lähestymistapa.
Erityistavoitteiden ”infrastruktuurin kehittämisen tehokkuus sisämarkkinoiden helpottamiseksi” ja ”sosiaalinen, taloudellinen ja alueellinen yhteenkuuluvuus” osalta on erittäin tärkeää edistää vaatimuksia, joilla parannetaan TEN-T-infrastruktuurin laatua.	Ehdotuksella pyritään parantamaan TEN-T-verkon laatua ja varmistamaan, että laatu säilyy koko infrastruktuurin elinkaaren ajan. Verkon yhteentoimivuuden ja saavutettavuuden edistämiseksi otetaan käyttöön lisätoimenpiteitä.

⁴ 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.

Jälkiarvioinnin tärkeimmät päätelmät	Ehdotus
Kestävyystavoitteen osalta on päästävä eroon siitä, ettei Euroopan vihreän kehityksen ohjelman tavoitteen mukainen hiilestä irtautuminen ole tarkoituksenmukaista. Liikenteen päästöjä ei voida vähentää 90 prosenttia vuoteen 2050 mennessä ilman asianmukaista TEN-T-verkkoa, joka mahdollistaa ympäristöystävällisemmän liikenteen.	Ehdotuksella tiukennetaan vaatimuksia, jotka ovat tarpeen Euroopan vihreän kehityksen ohjelman tavoitteiden saavuttamiseksi kaikkien liikennemuotojen osalta.
Erityistavoitteen ”käyttäjille koituvien hyötyjen lisääminen” osalta TEN-T-asetuksella olisi pyrittävä hankkeiden määrittämisen, yhdistämisen ja toteuttamisen tehostamiseen integroitujen ovelta ovelle -käyttäjäpalvelujen näkökulmasta. Nykyinen tarkoituksenmukaisuuden puute vaikuttaa erityisen ilmeiseltä matkustajasektorilla.	Ehdotuksessa määritellään toimenpiteitä, joilla vahvistetaan TEN-T-verkon palvelu- ja käyttäjänäkökulmaa erityisesti matkustajaliikenteen osalta.
Ydinverkon ja kattavan verkon välistä täydentävyyttä voitaisiin vahvistaa jäljellä olevien saavutettavuus- ja yhteenliitettävyydspuutteiden korjaamiseksi ja uusien infrastruktuurin laatuparametrien mahdollisimman laajan ja mahdollisimman vaikuttavan kattavuuden varmistamiseksi.	Ehdotuksessa määritellään toimenpiteet, joiden tavoitteena on standardien ja vaatimusten yhdenmukaistaminen kahden verkkokerroksen (kattava verkko ja ydinverkko) välillä esimerkiksi rautatieinfrastruktuurin, vaihtoehtoisten polttoaineiden tai kaupunkisolmukohtien alalla.
Vaikuttavuutta koskevat päätelmät	
TEN-T-asetus on kaiken kaikkiaan ollut erittäin tehokas tuhansien hankkeiden määrittämisessä yhden ainoan Euroopan laajuisen toimintapolitiittisen kehityksen pohjalta.	Verkostoon kuuluvien hankkeiden määrittämiskehys säilyy ehdotuksessa ennallaan.
Monissa hankkeissa on kuitenkin edelleen viivästyksiä, jotka johtuvat monimutkaisista valmistelumenettelyistä, jäljellä olevista eroista sovittujen eurooppalaisten tavoitteiden sekä kansallisen infrastruktuurin ja investointisuunnittelun välillä tai rajallisista EU:n tason hallintovälineistä.	Ehdotuksessa määritellään toimenpiteet, joilla varmistetaan kansallisten etujen ja vastuiden yhdenmukaisuus TEN-T-tavoitteiden kanssa toissijaisuusperiaatetta noudattaen. ⁵
TEN-T-verkon täytäntöönpanoa voitaisiin edelleen tehostaa ottaen erityisesti huomioon uudet haasteet ja tavoitteet (hiilestä irtautuminen, digitalisaatio ja ennakkoimattomien kriisitapahtumien kasvavat riskit).	Ehdotuksessa määritellään toimenpiteitä, joilla vahvistetaan EU:n nykyisiä välineitä (esim. ydinverkkokäytävät, työsuunnitelmat, komission täytäntöönpanopäätökset). Lisäksi siinä määritellään toimenpiteitä, joilla pyritään parantamaan verkon häiriönsietokykyä.
Ydinverkkokäytävät (ja eurooppalaiset koordinaattorit) on todettu erittäin merkitykselliseksi ja tehokkaaksi välineeksi.	Ehdotuksessa kehitetään ja laajennetaan verkkokäytävän käsitettä ja vahvistetaan eurooppalaisten koordinaattoreiden roolia.
Tehokkuutta koskevat päätelmät	
TEN-T-asetuksessa säädettyjä raportointi- ja seurantavelvoitteita voidaan jossain määrin virtaviivaistaa ja vahvistaa.	Ehdotuksessa määritellään toimenpiteitä, joilla virtaviivaistetaan seurantavälineitä ja helpotetaan raportointia.
Ydinverkkokäytävien ja rautateiden tavaraliikennekäytävien välisestä koordinoinnista on saatu tiettyjä tehokkuushyötyjä, mutta niitä voidaan vielä lisätä näiden kahden välineen paremmalla yhteensovittamisella investointien suunnittelun ja hankkeiden määrittämisen osalta.	Ehdotuksella varmistetaan molempien liikennekäytävävälineiden maantieteellinen yhteensovittaminen eurooppalaisiin liikennekäytäviin ja vahvistetaan edelleen näiden kahden välineen välistä koordinaointia.

⁵ Monimutkaisia ja pitkiä valmistelumenettelyjä käsitellään myös Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) toteuttamista edistävistä yhdenmukaistamistoimenpiteistä 7 päivänä heinäkuuta 2021 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä (EU) 2021/1187.

Jälkiarvioinnin tärkeimmät päätelmät	Ehdotus
Johdonmukaisuutta ja koordinoitua koskevat päätelmät	
Euroopan vihreän kehityksen ohjelman tavoitteiden saavuttaminen edellyttää, että TEN-T-infrastruktuuri on täysin yhdenmukainen niiden säännösten kanssa, jotka liittyvät muihin toimintapolitiikkoihin vaihtoehtoisten polttoaineiden (AFIR), FuelEU Maritime -aloitteen ja ReFuelEU Aviation -aloitteen aloilla.	Ehdotuksella varmistetaan täysi yhdenmukaisuus muiden vaihtoehtoisia polttoaineita koskevien toimintapolitiittisten aloitteiden kanssa.
Johdonmukaisuutta digitaaliseen siirtymään liittyvien haasteiden ja muiden uusien teknologioiden kanssa on syytä lisätä.	Ehdotuksella varmistetaan yhdenmukaisuus muiden älykkäitä liikennejärjestelmiä koskevien toimintapolitiittisten aloitteiden kanssa.
EU:n tason lisäarvoa koskevat päätelmät	
Jäsenvaltiot, alueet, kaupungit ja teollisuuden sidosryhmät ovat aina tuoneet voimakkaasti esiin TEN-T-politiikan yleisen lisäarvon. TEN-T-politiikka herättää myös kasvavaa kiinnostusta EU:n ulkopuolella, erityisesti naapurivaltioissa mutta myös muualla maailmassa, esimerkiksi maaliikenneyhteyksien laajentamiseksi Aasiaan.	Lähestymistapa kolmansien maiden ja naapurimaiden osallistumiseen säilyy ennallaan. EU:n visiota Euroopan laajuisen liikenneverkon laajentamisesta kolmansiin maihin käsitellään erillisessä komission tiedonannossa.
Yhteisen ja johdonmukaisen EU:n laajuisen perustan varmistaminen ”yhteistä etua koskevien hankkeiden” määrittämiselle ja vastaavasti monenlaisten toimijoiden suunnittelu- ja täytäntöönpanotoimien yhdenmukaistamiselle on TEN-T-verkon selkeä ja laajalti tunnustettu lisäarvo. Tämä ei olisi ollut mahdollista ilman asetusta (EU) 1315/2013.	Ehdotuksessa säilytetään verkon yhdenmukaista suunnittelua ja toteuttamista koskeva TEN-T-kehys ja sitä kehitetään edelleen.

• Sidosryhmien kuuleminen

Arviointivaiheessa järjestettiin seuraavat sidosryhmäkuulemiset:

Avoin julkinen kuuleminen: komissio järjesti virallisen tarkistusprosessin ensimmäisenä vaiheena avoimen julkisen kuulemisen 24. huhtikuuta ja 17. heinäkuuta 2019 välisenä aikana. Kyselylomake oli saatavilla kaikilla EU:n virallisilla kielillä. Kuulemiseen saatiin yli 600 vastausta monilta eri sidosryhmiltä, kuten viranomaisilta (kansainvälisiltä paikallisista), infrastruktuurin haltijoilta, kaupallisen liikenteen käyttäjiltä, kansalaisyhteiskunnalta ja kansalaisilta. On tärkeää huomata, että yli 150 sidosryhmää – mukaan lukien useat jäsenvaltiot ja keskeiset eurooppalaiset järjestöt – hyödynsi jo tätä alustavaa vaihetta esittääkseen kannanottoja, joissa korostettiin toimintapolitiikan vahvuuksia ja heikkouksia ja erityisesti sen tulevia mahdollisuuksia ja tarpeita. Avoimen julkisen kuulemisen tulokset analysoitiin ja otettiin huomioon yleisessä arviointiprosessissa.

Kohdennetut sidosryhmäkuulemiset: konsultin suunnittelema lähestymistapa asiantuntijoiden sidosryhmien kuulemiseen koostui kolmesta pääosasta: verkkokyselyt, haastattelut ja tapaustutkimukset erityisen tärkeistä aiheista. Kohdennettujen kuulemisten tavoitteena oli kerätä tietoja tietyiltä sidosryhmiltä paikallisella, kansallisella ja EU:n tasolla. Yleisesti ottaen sidosryhmien vastaukset muodostivat hyvin yhdenmukaisen käsityksen näkemyksistä, eikä eri sidosryhmien välillä voitu tehdä merkittävää eroa, ellei arvioinnissa toisin täsmennetä.

Verkkokyselyt: Kysely toteutettiin 20. tammikuuta ja 16. maaliskuuta 2020 välisenä aikana. Tarkoituksena oli kerätä tietoja sidosryhmien käsityksistä ja kokemuksista TEN-T-

asetuksesta, sen täytäntöönpanosta ja tähänastisista tuloksista sekä siitä, mitä mieltä sidosryhmät ovat suosituksista EU:n tulevaksi toimintapolitiikaksi tällä alalla. Kaiken kaikkiaan verkkokyselyissä on otettu yhteyttä yli 2 000 sidosryhmään, joilla on asiantuntemusta tarkasteltavista aiheista. Vastauksia saatiin yhteensä 198.

Haastattelut: Kyselyyn vastanneita ja asiaankuuluvien sidosryhmien edustajia oli haastatteluissa yhteensä 44 sidosryhmästä. Näiden osittain jäsenneltyjen haastattelujen päätavoitteena oli saada syvällistä tietoa TEN-T-asetuksen täytäntöönpanosta, saavutetusta edistyksestä ja menestystekijöistä/haasteista eri sidosryhmien näkökulmasta. Maailmanlaajuisilla haastatteluilla täydennettiin asiakirjatutkimusta, avointa julkista kuulemista ja maailmanlaajuisia kyselyä saatujen määrällisten tietojen selittämiseksi ja mahdollisten puutteiden korjaamiseksi, aihekohtaisten tapaustutkimusten tukemiseksi ja sellaisten keskeisten kysymysten selvittämiseksi, joissa muista lähteistä saadut tiedot olivat epäselviä tai tarvittiin lisäselvityksiä.

Tapaustutkimukset: TEN-T-asetuksen yleisen arvioinnin lisäksi on tehty yhdeksän aihekohtaista tapaustutkimusta valituilla TEN-T-politiikan aloilla. Ne toteutettiin aloilla, joilla komission työ TEN-T-asetuksen täytäntöönpanovaiheessa on osoittanut, että asia saattaa jäädä merkityksettömäksi, kun otetaan huomioon sekä viime vuosien kehitys että ennakoitavissa oleva tuleva kehitys. Havaintojen validoimiseksi laadittiin ja toteutettiin kolme verkko-seminaaria sidosryhmien kanssa. Niihin osallistui EU:n virkamiehiä, liikennealan sidosryhmiä ja työmarkkinaosapuolia, ja niissä keskusteltiin kaupunkiliikenteeseen, (digitalisaatioon) sekä innovointiin ja uusiin teknologioihin liittyvien tapaustutkimusten päätelmistä ja suosituksista.

Vaikutustenarviointivaiheessa järjestettiin seuraavat sidosryhmäkuulemiset:

Vaikutustenarviointivaiheessa järjestettiin **toinen avoin julkinen kuuleminen**. Se toteutettiin 10. helmikuuta ja 5. toukokuuta 2021 välisenä aikana EU Survey -verkkosivustolla. Kuuleminen jaettiin viiteen osaan. Ensimmäisenä oli asetusta koskeva yleinen kysymys ja sen jälkeen kysymyksiä mahdollisesti toteutettavista lisätoimenpiteistä ja muutetun asetuksen mahdollisesta painopisteestä. Kuulemiseen saatiin yhteensä 496 vastausta. Tärkeimmät esiin tulleet seikat olivat seuraavat:

- toimenpiteet, jotka mahdollistavat hiilestä irtautumisen ja ilman epäpuhtauspäästöjen vähentämisen liikennejärjestelmässä;
- infrastruktuurin laatuun ja häiriönsietokykyyn liittyvät toimenpiteet
- innovointiin, digitalisaatioon ja automatisointiin liittyvät toimenpiteet ja
- toimintavaihtoehtojen mahdolliset painopistealat.

Kaikkia sidosryhmien näkemyksiä hyödynnettiin ehdotusta laadittaessa. Vaikka arviointivaiheen aikana saatuja tietoja käytettiin erityisesti vaikutustenarvioinnissa analysoitavien eri toimenpiteiden määrittelyyn ja tarkentamiseen, vaikutustenarviointivaiheessa saatu palaute oli tärkeää valittujen toimenpiteiden ja vaihtoehtojen ja siten myös asetuksen tarkistamiseen sovellettavan lähestymistavan validoimiseksi.

- **Asiantuntijatiedon keruu ja käyttö**

Tilintarkastustuomioistuin

Tilintarkastustuomioistuin on tehnyt useita tarkastuksia ja uudelleentarkasteluja liikenneinfrastruktuuriin ja Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon liittyvistä toimintapolitiikoista, erityisesti eurooppalaisesta suurten nopeuksien rautatieverkosta, EU:n meriliikenteestä, rautateiden tavaraliikenteestä sekä EU:n liikenneinfrastruktuureista.⁶ Komissio on tarvittaessa ja kertomuksiin antamiensa vastausten mukaisesti ottanut huomioon asiaa koskevat suositukset tätä ehdotusta valmistellessaan.

Arviointi

Unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi annetun asetuksen (EU) N:o 1315/2013 arviointi aloitettiin syyskuussa 2018. Arviointi perustui erityisesti Coffey-konsulttien tekemään TEN-T-arviointia tukevaan tutkimukseen⁷ ja Panteian tekemään TEN-T-politiikan uudelleentarkastelua tukevaan tutkimukseen⁸. Ensin mainittu käsitteli TEN-T-asetusta kokonaisuudessaan, ja siinä kerättiin tietoja kaikilta asianomaisilta sidosryhmiltä ja kaikista liikennemuodoista. Viimeksi mainittu tutkimus kohdistui pääasiassa jäsenvaltioiden viranomaisiin. Arviointikysymysten käsittelyyn sovellettiin vakiomuotoista kolmikantaista lähestymistapaa eri näkökulmista: aineistotutkimus, haastattelut ja kyselyt.

Vaikutustenarviointi

Vaikutustenarviointi perustui komission tekemiin tutkimuksiin ja analyysihin. Komissio palkkasi myös ulkopuolisen riippumattoman konsulttiryhmän (Ricardo Nederland B.V. ryhmän johtajana yhdessä konsulttien Ricardo-AEA Limited, TRT Trasporti e Territorio srl (TRT) ja M-Five GmbH Mobility, Futures, Innovation, Economics (M-FIVE) kanssa) tukemaan sitä vaikutustenarvioinnin erityistehtävissä eli toimintavaihtoehtojen arvioinnissa, vaihtoehtojen vertailussa, hallinnollisten kustannusten arvioinnissa sekä avoimen julkisen kuulemisen analysoinnissa. Ulkopuolinen tutkimus julkaistaan yhdessä tämän ehdotuksen kanssa. Lisäksi E3Modelling laati perusskenaarion PRIMES-TREMOVE-mallilla, jonka pohjana on 55-valmiuspaketin vaikutustenarviointien perustana oleva MIX-skenaario. M-FIVE kalibroi ASTRA-mallin ja TRT kalibroi TRUST-mallin tähän perusskenaarioon.

- **Vaikutustenarviointi**

Jotta TEN-T-tarkistuksen tavoitteet voitaisiin ottaa asianmukaisesti huomioon, on arvioitu kolmea toimintavaihtoehtoa niiden taloudellisten, sosiaalisten ja ympäristöön liittyvien vaikutusten perusteella. Toimintavaihtoehdolla 1 pyritään päivittämään nykyisiä TEN-T-infrastruktuurin laatuvaatimuksia ja -standardeja, ja se tarjoaa asianmukaisen infrastruktuuriperustan vaihtoehtoisten polttoaineiden ja älykkäiden liikennejärjestelmien

⁶ Erityiskertomus nro 19/2018, erityiskertomus nro 23/2016, erityiskertomus nro 08/2016, erityiskertomus nro 10/2020, mutta ks. myös tarkastelu 09/2018 ja erityiskertomus 19/2019.

⁷ Support study for the evaluation of Regulation (EU) 1315/2013 on Union Guidelines for the development of the trans-European transport network. <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/1f938a68-4c20-11ec-91ac-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF/source-243058839> (ja asiaa koskevat tapaustutkimukset)

⁸ Support study for the TEN-T policy review, concerning relevant national plans and programmes in member states. <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9beb4836-d55b-11eb-895a-01aa75ed71a1>

käyttöönnotolle. Lisäksi se sisältää toimenpiteitä, joilla yhdenmukaistetaan ja virtaviivaistetaan nykyisiä TEN-T:n seuranta- ja raportointivälineitä. TEN-T-verkon osalta siihen sisältyy myös liikenneverkon ja liikenteen solmukohtien uudelleentarkastelu. Toimintavaihtoehtoon 1 perustuvassa toimintavaihtoehdossa 2 esitetään lähestymistavan muutosta, sillä siinä otetaan käyttöön uusia, kunnianhimoisempia standardeja kaikille liikennemuodoille. Näiden tarkoituksena on edistää hiilestä irtautumista, saastumisen vähentämistä, digitalisaatiota, häiriönsietokykyä ja liikenneinfrastruktuurijärjestelmän turvallisuutta. Lisäksi kaupunkisolmukohtien parempi integrointi TEN-T-verkkoon varmistetaan kaupunkeihin saapuvan / kaupungeista lähtevän matkustaja- ja tavaraliikenteen hallintaa koskevilla erityisvaatimuksilla. Suositeltavimpana pidetty toimintavaihtoehto 3 nopeuttaa TEN-T-verkon valmistumista aikaistamalla tiettyjen standardien ja verkko-osuuksien valmistumiselle asetettua määräaikaan vuodesta 2050 vuoteen 2040, ja samalla siinä säilytetään toimintavaihtoehdon 2 mukaiset kunnianhimoiset standardit ja vaatimukset. Sillä varmistetaan myös verkon laaja ja johdonmukainen kehittäminen, joka johtaa TEN-T-verkon suunnittelun perusteelliseen uudelleentarkasteluun.

Tulosten perusteella toimintavaihtoehdosta 3 saadaan merkittäviä taloudellisia hyötyjä, erityisesti 0,4 prosentin kasvu suhteessa BKT:hen vuonna 2030, 1,3 prosentin kasvu vuonna 2040 ja 2,4 prosentin kasvu vuoteen 2050 mennessä perusskenaarioon verrattuna. Tämä tarkoittaa, että BKT:n kasvu perusskenaarioon verrattuna on 57 miljardia euroa vuonna 2030, 229 miljardia euroa vuonna 2040 ja 467 miljardia euroa vuonna 2050. Suuremmilla investoinneilla Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon luodaan myös työpaikkoja. Työllisyyden arvioidaan perusskenaarioon verrattuna kasvavan 0,1 prosenttia vuonna 2030, 0,3 prosenttia vuonna 2040 ja 0,5 prosenttia vuoteen 2050 mennessä. Tämä on 200 000 uutta työntekijää vuonna 2030, 561 000 vuonna 2040 ja 840 000 vuoteen 2050 mennessä. Toimintavaihtoehdolla 3 myös onnistutaan siirtämään tavara- ja matkustajaliikennettä kestävämpiin liikennemuotoihin. Uuden matkustajaratanormin (radan nopeus 160 km/h), P400-kuormautettavan käyttöönnoton (jolloin puoliperävaunuja voidaan kuljettaa rautatievaunuissa) sekä joidenkin rautatiestandardien laajentamisen ydinverkosta kattavaan verkkoon yhdessä viimeksi mainitun laajentamisen kanssa odotetaan lisäävän rautatieliikennettä. Tämä näkyy myös siinä, että rautateiden osuus liikennemuotojakaumasta kasvaa ja maanteiden osuus pienenee. Vaikka sisävesi- ja meriliikenteen osuus eri liikennemuodoista pysyy jokseenkin samana, uusien standardien täytäntöönpano antaa alalle mahdollisuuden selviytyä EU27-maiden liikennemäärien ja EU:n sisäisen meriliikenteen ennustetusta kasvusta. Lisäksi toimintavaihtoehtoon 3 sisältyvien toimenpidekokonaisuuksien mahdollistaman siirtymisen tieliikenteestä vähemmän päästöjä aiheuttaviin liikennemuotoihin odotetaan vähentävän hiilidioksidin- ja ilmansaastepäästöjä. Hiilidioksidipäästöjen ulkoisten kustannusten arvioidaan vähenevän nykyarvona ilmaistuna noin 387 miljardia euroa perusskenaarioon verrattuna vuosien 2021–2050 aikana, kun taas ilmansaasteiden ulkoisten kustannusten arvioidaan vähenevän noin 420 miljardia euroa. Lisäksi parannetaan liikenneturvallisuutta edellyttämällä laatustandardeja ja niihin liittyviä turvallisuusominaisuuksia kaikilla verkko-osuuksilla, joilla päivittäinen liikennemäärä ylittää tietyn raja-arvon, mikä vähentää kuolonuhrien ja loukkaantuneiden määrää. Onnettomuuksien ulkoisten kustannusten arvioidaan vähenevän nykyarvona ilmaistuna vuosina 2021–2050 noin 3 930 miljoonaa euroa verrattuna perusskenaarioon. Kaupunkien välisten teiden ruuhkautumisen ulkoisten kustannusten arvioidaan vuosina 2021–2050 vähenevän noin 2 891 miljoonaa euroa perusskenaarioon verrattuna.

Parhaaksi arvioidulla vaihtoehdolla saavutetaan paras mahdollinen tasapaino saavutettavien tavoitteiden ja kokonaistäytäntöönpanokustannusten välillä. Kaikkien toimintavaihtoehtoon 3 kuuluvien toimenpiteiden toteuttamiseksi tarvittavien investointien määräksi vuosina 2021–

2050 arvioidaan nykyarvona ilmaistuna 247,5 miljardia euroa suhteessa perusskenaarioon. Hallintokustannuksien arvioidaan vuosina 2021–2050 nykyarvona ilmaistuna olevan perusskenaarioon verrattuna 8,6 miljoonaa euroa yksityisen sektorin ja 25,4 miljoonaa euroa viranomaisten osalta. Muita vaikutuksia, kuten meluvaikutuksia ja biodiversiteetin mahdollista köyhtymistä, oli kuitenkin vaikea kvantifioida, koska meluvaikutukset riippuvat suuresti paikallisesta (liikenne)tilanteesta ja biodiversiteetti infrastruktuurin sijainnista ja ominaisuuksista.

Yhdistettyjen rautatiekuljetusten ja terminaalien infrastruktuurin parantaminen on tärkeä tekijä sen varmistamisessa, että intermodaalikuljetukset tapahtuvat ensisijaisesti rautateillä, sisävesitse tai lähimerenkulussa ja että maanteitse suoritettavat alkua- ja/tai loppuosuudet ovat mahdollisimman lyhyitä. Nämä infrastruktuuriparannukset luovat mahdollisuuksia pk-yrityksille, vaikka joillakin segmenteillä on myös suuria toimijoita. Tärkeimmät sidosryhmät ovat tavaraliikennemarkkinoilla toimivat rautatieyritykset, rautateiden tavaraliikenneterminaalien pitäjät, kuorma-autoyhtiöt ja matkustajaterminaalien pitäjät. Tieliikenteessä levähdysalueiden parantaminen sekä alueellisen ja pitkän matkan kuorma-autoliikenteen pysäköintitilanteen parantaminen hyödyttää suurta määrää liikenteen alan pienimpiin yrityksiin kuuluvia kuljettajien omistamia pieniä kuorma-autoyrityksiä, koska ne ovat riippuvaisia tiheästä ja laadukkaasta pysäköintialueiden verkostosta.

Toimintavaihtoehdolla 3 lisätään tärkeä ulottuvuus TEN-T-verkon yhteenkuuluvuustavoitteeseen määrittämällä kaupunkisolmukohtat ja integroimalla koko EU:n alueen matkustaja- ja tavaraliikenneterminaalit. Tämä on ratkaisevan tärkeää alueellisten yhteyksien kannalta. Toimintavaihtoehto 3 edistää myös Euroopan laajuisen liikenneverkon infrastruktuurin häiriönsietokykyä ja ilmastonmuutokseen sopeutumista parhaalla mahdollisella tavalla. Toimintavaihtoehto 3 tuo merkittävää lisäarvoa siinä, että johdonmukaisuus muiden politiikkojen kanssa voidaan varmistaa tarkistamalla TEN-T-verkon suunnittelua (esim. luomalla eurooppalaiset liikennekäytävät, korvaamalla kaksi olemassa olevaa käytävytyppiä – ydinverkkokäytävät ja rautateiden tavaraliikennekäytävät).

- **Säätelyn toimivuus ja yksinkertaistaminen**

Tämä aloite on osa liitteen I mukaista komission vuoden 2021 työohjelmaa (uudet aloitteet). Se ei ole osa liitettä II (REFIT-aloitteet).

Se parantaa TEN-T-politiikan toimivuutta lisäämällä koko sääntelykehiksen tehokkuutta. Lisäksi siinä selvennetään tiettyjä vaatimuksia ja käsitteitä. Esimerkiksi monet asiantuntijat ja hanketoteuttajat ovat tunnustaneet asetuksessa tällä hetkellä määritellyn merten moottoriteiden käsitteen liian monimutkaiseksi. TEN-T-asetuksen arviointi vahvistaa, että se hyötyisi yksinkertaistamisesta ja yhdentämisestä kokonaisvaltaiseksi ja yhdenmetyksi TEN-T-verkon käsitteeksi, joka kattaisi satamat, merenkulun ja kaikki muut meriliikenteen infrastruktuurin osatekijät ”eurooppalaisena merialueena”. Toinen esimerkki on rautateiden tavaraliikennekäytävien yhtenäistäminen ydinverkkokäytävien kanssa. Tämä mahdollistaa välineiden optimoinnin ja päällekkäisyyksien välttämisen. Esimerkiksi vaatimuksesta laatia rautateiden tavaraliikennekäytäviä koskevan asetuksen mukaisia investointisuunnitelmia olisi yksinkertaisesti luovuttava, koska tällaiset investointisuunnitelmat ovat päällekkäisiä eurooppalaisten TEN-T-koordinaattoreiden säännöllisesti laatimien työsuunnitelmien kanssa.

Yksinkertaistamiseen on määritetty kaksi muuta tapaa, joista mahdollisesti saadaan kustannussäästöjä:

- automaattinen datansyöttö TENtec-järjestelmään, mikä mahdollistaa suoran vaihdon datalähteestä (jäsenvaltio, infrastruktuurin haltija);
- eurooppalaisten koordinaattoreiden joka toinen vuosi laatimien työsuunnitelmien ja TEN-T-verkon täytäntöönpanosta jäsenvaltioissa joka toinen vuosi annettavan edistymiskertomuksen korvaaminen neljän vuoden välein laadittavalla työsuunnitelmalla, joka sisältää kunkin käytävän kehittämisen painopisteet, sekä lyhyellä vuotuisella tilannekatsauksella liikennekäytävien, merten moottoriteiden (tulevaisuudessa ”eurooppalainen merialue”) ja ERTMS:n täytäntöönpanosta.

Vaikka ehdotus lisää viranomaisille aiheutuvia yleisiä täytäntöönpanokustannuksia, se tuo erityisesti taloudellisia ja työllisyyshyötyjä ja mahdollistaa kestävämmät liikennemuodot. Nämä parannukset ovat merkittävämpiä kuin sääntelykustannusten nousu.

• **Perusoikeudet**

Asettamalla asiaankuuluvat infrastruktuurivaatimukset ehdotuksella parannetaan liikennepalvelujen saatavuutta kaikkien käyttäjien kannalta ja parannetaan siten esteettömyyttä vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden kannalta ja edistetään sukupuolten tasa-arvoa.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Perusskenaarioon liittyvät hallinnolliset kustannukset on vaikutustenarvioinnissa arvioitu kohtuullisiksi, erityisesti verrattuna parhaaksi arvioidun toimintavaihtoehdon kunnianhimoisiin tarkistussuunnitelmiin. Viranomaisille vuosina 2021–2050 aiheutuvien hallintokustannusten on arvioitu nykyarvona olevan 25,4 miljoonaa euroa (15,8 miljoonaa euroa Euroopan komissiolle⁹ ja 9,6 miljoonaa euroa jäsenvaltioiden viranomaisille). Lisäksi arvioidaan, että suurin osa investoinneista on peräisin julkisesta rahoituksesta (kansalliset julkiset varat, EU:n varat), ja ne olisivat vuosina 2021–2050 nykyarvona 244,2 miljardia euroa perusskenaarioon verrattuna.

5. LISÄTIEDOT

• **Toteuttamissuunnitelmat, seuranta, arviointi ja raportointijärjestelyt**

Komissio seuraa tämän aloitteen edistymistä, vaikutuksia ja tuloksia TEN-T-hallinnointiin perustuvilla hallintovälineillä, kuten vankemman roolin saavien eurooppalaisten koordinaattoreiden ja heidän työsuunnitelmiansa avulla. Seurantaa tehostetaan edelleen tarkistetussa asetuksessa.

Eurooppalaiset koordinaattorit ovat tässä suhteessa olleet keskeisessä asemassa, koska he toimivat TEN-T-politiikan lähettiläinä ja välittäjinä ns. käytäväfoorumeille kokoamiensa asiaankuuluvien sidosryhmien suhteen. Tätä työtä tehostetaan entisestään vahvistamalla eurooppalaisten koordinaattoreiden roolia. Lisäksi kutakin eurooppalaista liikennekäytävää ja

⁹ Kysymyksessä on aiempiin kustannuksiin ja kokemuksiin perustuvan vaikutustenarvioinnin yhteydessä tehty arvio. Näitä kustannuksia ei pidä tulkita komissiolle aiheutuviksi lisäkustannuksiksi. Kaikki TEN-T-verkkoon liittyvät määrärahat katetaan kokonaisuudessaan Verkkojen Eurooppa -välineen talousarviosta (asetus (EU) 2021/1153).

kahta horisontaalista painopistettä tuetaan asiaa koskevilla selvityksillä, joilla seurataan edistymistä vaatimusten, määräaikojen ja painopisteiden noudattamisessa. Tämä näkyy esimerkiksi kaikkien Euroopan laajuisessa liikenneverkossa suunniteltujen tai käynnissä olevien hankkeiden erittäin tiiviissä seurannassa (ns. hankejatsumoanalyysit ja puolivuositteiset hankkeiden täytäntöönpanokertomukset). Hankkeiden taloudellinen kypsyysaste sekä niiden tilanne lupien ja hankintojen suhteen arvioidaan, jotta esimerkiksi viivästysten kaltaiset ongelmat voidaan havaita helposti ja komissio ja/tai eurooppalaiset koordinaattorit voivat suunnitella vastatoimia. Uuteen asetukseen sisältyy myös mahdollisuus turvautua aiempaa enemmän täytäntöönpanosäädöksiin. Ne paitsi edistävät ensisijaisten tavoitteiden asettamista kansallisella tasolla myös helpottavat TEN-T-verkon edistymisen seuranta suhteessa kyseisissä täytäntöönpanosäädöksissä määriteltyihin ja sovittuihin välitavoitteisiin. Näin ollen ne muodostavat myös erittäin vankan perustan näiden hankkeiden seurannalle, koska säännöllinen edistyminen voidaan tarkastaa välitavoitteen mukaan ja toteuttaa asianmukaisia toimenpiteitä viivästysten ilmetessä. Täytäntöönpanosäädöksiä hyväksyttäessä asianomaiset jäsenvaltiot sopivat myös raportoivansa saavutetusta edistyksestä säännöllisesti. Seurannassa TEN-T-verkon edistymistä seurataan TEN-T-infrastruktuurin teknisen valmistumisen suhteen määriteltyjen TEN-T-standardien mukaisesti sekä vuosille 2030, 2040 ja 2050 asetettuihin määräaikoihin nähden. Standardit ja vaatimukset muodostavat näin ollen keskeiset suorituskykyindikaattorit, joiden avulla TEN-T-verkon onnistumista seurataan (esim. niiden rautateiden tavaraliikenneosuus prosenttiosuus, jotka on sähköistetty ja joilla akselipaino voi olla 22,5 ja junan pituus 740 metriä, tai niiden merisatamien lukumäärä, joihin on rautatieyhteys jne.). Sen lisäksi toteutetaan jatkuvaa seuranta ns. TENtec-tietokannan avulla. Kyseessä on tehokas tietojärjestelmä, joka mahdollistaa tulevaisuudessa automaattisen datanvaihdon suoraan datalähteestä (jäsenvaltio, infrastruktuurin haltija) oikea-aikaisesti.

- **Ehdotukseen sisältyvien erityisten säännösten yksityiskohtaiset selitykset**

Tarkistetun asetuksen rakenne poikkeaa nykyisen asetuksen rakenteesta. Sitä ei enää järjestetä verkkokerroksittain (ydinverkko ja kattava verkko) vaan liikennemuodoittain, mikä mahdollistaa eri vaatimusten paremman ymmärtämisen. Siihen sisältyy eurooppalaisten liikennekäytävien erityisvaatimukset ja kartat sekä uusi välimääräaika, joka on vuosi 2040. Asetuksen ensimmäisissä luvuissa selitetään TEN-T-verkon yleiset tavoitteet ja vaiheittainen lähestymistapa verkon valmistumiseen. Asetuksessa on seuraavat pääluvut:

Johdanto-osan kappaleet

Johdanto-osan kappaleissa keskitytään erityisesti siihen, miten TEN-T edistää Euroopan vihreän kehityksen ohjelmaa sekä kestävä ja älykästä liikkuvuutta koskevan strategian tavoitteita. Lisäksi niissä esitetään yksityiskohtaisesti tarkistetun TEN-T-verkon yhteydet muihin liikennepolitiikkoihin eri liikennemuodoissa ja liikennealan ulkopuolisiin politiikanaloihin, kuten ympäristö- ja ilmastopolitiikkaan, sosiaalipolitiikkaan, koheesiopolitiikkaan, ulkopolitiikkaan jne. Johdanto-osan kappaleissa korostetaan lisäksi EU:n ja kansallisen infrastruktuurin suunnittelun sekä varojen ja rahoituksen näkökohtia.

I luku: Yleiset periaatteet

Luvussa 1 vahvistetaan TEN-T-asetuksen yleiset periaatteet. Siinä määritellään asetuksen kohde ja soveltamisala. Se sisältää asetuksen eri osien määritelmät ja koko tekstissä käytetyn terminologian. Lisäksi siinä esitetään asetuksen tavoitteet (yhteenkuuluvuus, kestävyys, tehokkuus ja käyttäjähyödyt) ja se, miten ne saavutetaan. Tässä luvussa säädetään myös, että

Euroopan laajuinen liikenneverkko on suunniteltava, kehitettävä ja sitä on käytettävä resurssitehokkaasti ja sovellettavien EU:n ja kansallisten ympäristövaatimusten mukaisesti. Seuraavissa artikloissa kuvataan verkkorakenteen ja eurooppalaisten liikennekäytävien maantieteellistä ulottuvuutta. Lopuksi luvussa 1 kuvataan yhteistä etua koskevien hankkeiden ja kolmansien maiden kanssa tehtävän yhteistyön periaatteet.

II luku: Yleiset säännökset

Asetuksen luku 2 sisältää asetuksen yleiset säännökset, joissa määritetään ydinverkko, laajennettu ydinverkko ja kattava verkko sekä eurooppalaiset liikennekäytävät, ja siinä säädetään toimenpiteiden priorisoinnista näissä verkoissa.

III luku: Erityiset säännökset

Luvussa 3 on kutakin asetuksessa tarkoitettua liikennemuotoa koskevista vaatimuksista erityisiä säännöksiä, joiden tarkoituksena on

- infrastruktuurin osien määrittely,
- liikenneinfrastruktuurivaatimukset kattavassa verkossa,
- ydinverkkoa ja laajennettua ydinverkkoa koskevat vaatimukset,
- muut painopisteet.

Lisäksi tämä luku sisältää säännöksiä, jotka koskevat multimodaalisiin tavaraliikenneterminaleihin ja kaupunkisilmukohtiin sovellettavia tarkistuksen vaatimuksia.

IV luku: Älykästä ja häiriönsietokykyistä liikennettä koskevat säännökset

Luvussa 4 on lisäsäännöksiä asetuksen vaatimuksista, jotka koskevat liikenteen tieto- ja viestintätekniisiä järjestelmiä, kestäviä palveluja, uusia teknologioita ja innovaatioita, turvallista ja suojattua infrastruktuuria, häiriönsietokykyä, kolmansien maiden investointeja, kunnossapitoa ja hankkeiden elinkaarta sekä saavutettavuutta kaikkien käyttäjien kannalta.

V luku: Eurooppalaisten liikennekäytävien välineiden ja horisontaalisten painopisteiden täytäntöönpano

Luvussa 5 käsitellään eurooppalaisten liikennekäytävien ja horisontaalisten painopisteiden (Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmä ja eurooppalainen merialue) täytäntöönpanoa. Siinä kuvataan eurooppalaisten liikennekäytävien välinettä ja horisontaalisia painopisteitä ja säädetään, miten niitä koordinoidaan ja hallinnoidaan. Tässä luvussa on lisäksi säännöksiä täytäntöönpanon työkaluista, kuten koordinaattoreiden työsuunnitelmista ja täytäntöönpanosäädöksistä.

VI LUKU: Yhteiset säännökset

Luku 6 sisältää asetuksen yhteiset säännökset, jotka koskevat raportointi- ja seurantavelvoitteita, verkon ajantasaisuusmenettelyjä sekä julkisten ja yksityisten sidosryhmien kanssa tehtävän yhteistyön periaatteita. Se sisältää säännöksiä kansallisten suunnitelmien yhdenmukaistamisesta EU:n liikennepolitiikan kanssa. Lisäksi se sisältää säännöksiä, jotka koskevat säädösvallan siirtoa, komiteamenettelyä, asetuksen uudelleentarkastelua, verkoston täytäntöönpanon viivästymiseen liittyviä menettelyjä ja

poikkeusten mahdollisuutta. Lopuksi siinä esitellään asetuksen vaikutus muihin säädöksiin niiden muuttamistarpeen osalta.

Liitteet:

Asetuksen liitteet sisältävät yksityiskohtaiset kartat ydinverkosta, laajennetusta ydinverkosta ja kattavasta verkosta, luettelot tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvista liikenteen solmukohdista ja kaupunkisolmukohdista sekä eurooppalaisten liikennekäytävien linjauksen määrittelyn ja kartat. Lisäksi liitteissä on suuntaa-antavat kartat naapurimaista sekä kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien laatimista koskevien vaatimusten eritelmät. Liitteissä on myös asetuksen (EU) 2021/1153 muuttamista koskeva artikla sekä asetuksen (EU) N:o 1315/2013 ja tämän asetuksen välinen vastaavuustaulukko.

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)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

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

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

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

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon¹,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon²,

noudattavat tavallista lainsäätämisjärjestystä,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Joulukuussa 2019 annetussa komission tiedonannossa ”Euroopan vihreän kehityksen ohjelma”³ asetetaan ilmastoneutraaliustavoite, joka unionin on määrä saavuttaa vuoteen 2050 mennessä, sekä selkeä tavoite vähentää kasvihuonekaasujen nettopäästöjä vähintään 55 prosenttia vuoden 1990 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Nämä tavoitteet on asetettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2021/1119⁴.

¹ EUVL C [...].

² EUVL C [...].

³ Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, Eurooppa-neuvostolle, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle – Euroopan vihreän kehityksen ohjelma (COM(2019) 640 final).

⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2021/1119, annettu 30 päivänä heinäkuuta 2021, puitteiden vahvistamisesta ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi sekä asetusten (EY) N:o 401/2009 ja (EU) 2018/1999 muuttamisesta (EUVL L 243, 9.7.2021, s. 1).

- (2) Liikenteen päästöt muodostavat noin 25 prosenttia unionin kasvihuonekaasujen kokonaispäästöistä, ja viime vuosina liikenteen päästöt ovat lisääntyneet. Siksi Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa pyritään vähentämään liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä 90 prosenttia, jotta unionista tulisi ilmastoneutraali talous vuoteen 2050 mennessä, ja samalla tähdätään nollapäästötavoitteeseen.⁵
- (3) Kestävää ja älykästä liikkuvuutta koskevassa strategiassa⁶ asetetaan välitavoitteita, joiden avulla Euroopan liikennejärjestelmän on määrä saavuttaa kestävän, älykkään ja häiriönsietokykyisen liikkumisen tavoitteet. Strategian mukaan rautateiden tavaraliikenteen markkinaosuuden olisi kasvetta 50 prosenttia vuoteen 2030 mennessä ja kaksinkertaistuttava vuoteen 2050 mennessä; sisävesikuljetusten ja lähimerenkulun markkinaosuuden olisi kasvetta 25 prosenttia vuoteen 2030 mennessä ja 50 prosenttia vuoteen 2050 mennessä; suurnopeusjunaliikenteen olisi kaksinkertaistuttava vuoteen 2030 mennessä ja kolminkertaistuttava vuoteen 2050 mennessä; unionin teillä olisi oltava käytössä vähintään 30 miljoonaa päästötöntä henkilöautoa ja 80 000 päästötöntä kuorma-autoa vuoteen 2030 mennessä, ja vuoteen 2050 mennessä lähes kaikkien henkilöautojen, pakettiautojen ja linja-autojen sekä uusien raskaiden hyötyajoneuvojen olisi oltava päästöttömiä; alle 500 kilometrin aikataulunmukaisen joukkoliikenteen olisi unionissa oltava hiilineutraalia vuoteen 2030 mennessä ja Euroopassa olisi oltava vähintään 100 ilmastoneutraalia kaupunkia vuoteen 2030 mennessä.
- (4) Euroopan laajuisen liikenneverkon toteuttaminen luo suotuisat edellytykset infrastruktuuriperustalle, jonka avulla kaikista liikennemuodoista voidaan tehdä kestävämpiä, kohtuuhintaisempia ja osallistavampia, multimodaalisessa liikennejärjestelmässä voidaan asettaa kestäviä vaihtoehtoja laajasti saataville ja siirtymän edistämiseksi voidaan ilmastoneutraaliuteen siirtymisen varmistamisesta [...] annetussa neuvoston suosituksessa (EU) [...] esitettyjen tavoitteiden mukaisesti ottaa käyttöön oikeat kannustimet erityisesti varmistamalla oikeudenmukainen siirtymä.
- (5) Euroopan laajuisen liikenneverkon suunnittelun, kehittämisen ja toiminnan olisi mahdollistettava kestävät liikennemuodot, tarjottava parempia multimodaalisia ja yhteentoimivia liikennejärjestelmiä sekä tehostettava koko logistiikkaketjun intermodaalista integrointia ja siten edistettävä sisämarkkinoiden moitteetonta toimintaa luomalla pääväylät, joita tarvitaan sujuvan matkustaja- ja tavaraliikenteen varmistamiseksi kaikkialla unionissa. Lisäksi verkolla olisi pyrittävä vahvistamaan taloudellista, sosiaalista ja alueellista yhteenkuuluvuutta varmistamalla kaikkien unionin alueiden saavutettavuus ja yhteenliitettävyys, mukaan lukien paremmat yhteydet syrjäisimmillä alueilla ja muilla syrjäisillä alueilla, saaristo-, syrjäseutu- ja vuoristoalueilla sekä harvaan asutuilla alueilla. Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämisen olisi myös mahdollistettava tavaroiden ja matkustajien saumaton, turvallinen ja kestävä liikkuminen kaikessa moninaisuudessaan, minkä lisäksi sen olisi edistettävä talouskasvua ja kilpailukykyä maailmanlaajuisesta näkökulmasta luomalla kansallisten liikenneverkkojen välisiä yhteenliitäntöjä ja yhteentoimivuutta resurssitehokkaalla ja kestävällä tavalla.

⁵ Komission tiedonanto *Terve maapallo kaikille EU:n toimintasuunnitelma "Kohti ilman, veden ja maaperän saasteettomuutta"*, 12.5.2021 (COM(2021)400 final).

⁶ Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaaliskomitealle ja alueiden komitealle *Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategia – Euroopan liikenne tulevaisuuden raiteelle* (COM(2020) 789 final).

- (6) Liikenteen lisääntyminen on johtanut ruuhkien lisääntymiseen kansainvälisessä liikenteessä. Jotta matkustajien ja tavaroiden kansainvälinen liikkuminen varmistettaisiin, Euroopan laajuisen liikenneverkon kapasiteetti ja tämän kapasiteetin käyttö olisi optimoitava, ja sitä olisi tarvittaessa lisättävä poistamalla infrastruktuurin pullonkaulat ja rakentamalla puuttuvat infrastruktuuriyhteydet jäsenvaltioiden sisälle ja niiden välille sekä tarvittaessa jäsenvaltioiden ja naapurimaiden välille ottaen myös huomioon käynnissä olevat neuvottelut ehdokasmaiden ja mahdollisten ehdokasmaiden kanssa.
- (7) Euroopan laajuinen liikenneverkko koostuu suuressa määrin jo olemassa olevasta infrastruktuurista. Jotta uuden Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskevan toimintapolitiikan tavoitteet voitaisiin saavuttaa täysimääräisesti, olisi vahvistettava yhdenmukaiset infrastruktuurivaatimukset.
- (8) Euroopan laajuista liikenneverkkoa olisi kehitettävä luomalla uutta liikenneinfrastruktuuria, kunnostamalla ja parantamalla olemassa olevaa infrastruktuuria sekä toteuttamalla toimenpiteitä sen resurssitehokkaan käytön edistämiseksi.
- (9) Toteutettaessa yhteistä etua koskevia hankkeita olisi kiinnitettävä asianmukaisesti huomiota yksittäisen hankkeen erityispiirteisiin. Synergioita muiden toimintapolitiikkojen kanssa olisi hyödynnettävä mahdollisuuksien mukaan, esimerkiksi matkailuun liittyvissä näkökohdissa sisällyttämällä pyöräteiden pyöräilyinfrastruktuuri, EuroVelo-reitit mukaan luettuina, siltojen ja tunneleiden kaltaisiin maa- ja vesirakennusteknisiin rakenteisiin tai turvanäkökohdissa ottamalla käyttöön uusia teknologioita, kuten antureita silloissa.
- (10) Jotta kaikkien liikennemuotojen infrastruktuuri olisi korkeatasoinen ja tehokas, Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämisessä olisi otettava huomioon matkustaja- ja tavaraliikenteen turvatoimet ja turvallisuus, vaikutus ilmastonmuutokseen sekä ilmastonmuutoksen, mahdollisten luonnonuhkien ja ihmisten aiheuttamien katastrofien vaikutus infrastruktuuriin ja infrastruktuurin saavutettavuus kaikkien liikenteen käyttäjien kannalta erityisesti alueilla, joihin ilmastonmuutos voi vaikuttaa erityisen kielteisesti.
- (11) Jäsenvaltioiden ja muiden hankkeen toteuttajien olisi yhteistä etua koskevia hankkeita suunnitellessaan, hankkiessaan ja toteuttaessaan otettava asianmukaisesti huomioon Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2021/1187⁷.
- (12) Jäsenvaltioiden ja muiden hanketoteuttajien olisi infrastruktuurin suunnitteluvaiheessa asianmukaisella tavalla tarkasteltava riskiarviointeja ja sopeutumistoimenpiteitä, joilla pyritään parantamaan kestävyyttä esimerkiksi ilmastonmuutoksen, luonnonuhkien ja ihmisten aiheuttamien katastrofien suhteen. Tarjoamalla lisäkannustimia kestävien liikennemuotojen kehittämiseen ja panemalla täytäntöön ympäristöystävällistä liikenneinfrastruktuuria koskevat korkeatasoiset standardit Euroopan laajuisen liikenneverkon toteuttaminen tukee ”ei merkittävää haittaa” -periaatetta.

⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2021/1187, annettu 7 päivänä heinäkuuta 2021, Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) toteuttamista edistävistä yhdenmukaistamistoimenpiteistä (EUVL L 258, 20.7.2021, s. 1).

- (13) Kun otetaan huomioon unionin infrastruktuuritarpeiden kehitys ja hiilestä irtautumista koskevat päämäärät, heinäkuussa 2020 kokoontuneen Eurooppa-neuvoston päätelmät, joiden mukaan unionin menojen olisi oltava yhdenmukaisia Pariisin sopimuksen tavoitteiden ja luokitusjärjestelmäasetuksen⁸ 17 artiklassa tarkoitetun ”ei merkittävää haittaa” -periaatteen kanssa, yhteistä etua koskevat hankkeet olisi arvioitava sen varmistamiseksi, että TEN-T-politiikka on johdonmukaista unionin liikenne-, ympäristö- ja ilmastopoliittisten tavoitteiden kanssa. Jäsenvaltioiden ja muiden hanketoteuttajien olisi tehtävä suunnitelmista ja hankkeista ympäristöarvioinnit, joihin olisi sisällyttävä viimeisimpiin saatavilla oleviin ohjeisiin ja parhaisiin käytäntöihin perustuva ”ei merkittävää haittaa” -arviointi. Jos yhteistä etua koskevan hankkeen toteuttaminen aiheuttaa merkittävää haittaa jollekin ympäristö- tai ilmastotavoitteelle, olisi harkittava järkeviä vaihtoehtoja.
- (14) TEN-T-asetuksen mukaisten infrastruktuurihankkeiden olisi kestettävä ilmastomuutoksen mahdollisia haittavaikutuksia ilmastoon liittyvän haavoittuvuuden ja riskien arvioinnin sekä asiaankuuluvien sopeutumistoimenpiteiden avulla. Niiden hankkeiden, joista on tehtävä ympäristövaikutusten arviointi, ilmastokestävyys olisi varmistettava ja niiden kustannus-hyötyanalyysissä olisi otettava huomioon kasvihuonekaasupäästöjen kustannukset ja ilmastomuutoksen hillitsemistoimenpiteiden myönteiset vaikutukset. Ilmastokestävyyden varmistamisen olisi perustuttava viimeisimpiin käytettävissä oleviin parhaisiin käytäntöihin ja ohjeisiin⁹. Näin edistetään ilmastomuutokseen liittyvien riskien sekä ilmastomuutokselle haavoittuvuutta ja ilmastomuutokseen sopeutumista koskevien arviointien sisällyttämistä unionin talousarvion mukaisiin investointi- ja suunnittelupäätöksiin.
- (15) Jäsenvaltioiden ja muiden hanketoteuttajien olisi tehtävä suunnitelmista ja hankkeista ympäristöarvioinnit asiaa koskevan lainsäädännön mukaisesti, jotta voidaan välttää tai, jos välttäminen ei ole mahdollista, lieventää tai kompensoida kielteisiä ympäristövaikutuksia, kuten maiseman pirstoutumista, maaperän sulkemista rakentamisella, ilman ja veden pilaantumista sekä melua, ja suojella biodiversiteettiä tehokkaasti.
- (16) Yhteistä etua koskevien hankkeiden vaikutuspiirissä olevien alue- ja paikallisviranomaisten sekä ihmisten edut olisi otettava asianmukaisesti huomioon hankkeiden suunnittelu- ja rakennusvaiheessa.
- (17) Euroopan laajuisen liikenneverkon määritelmä olisi laadittava yhteisellä ja läpinäkyvällä menetelmällä, ja sen olisi edustettava infrastruktuurisuunnittelun korkeinta tasoa unionissa. Sen olisi oltava multimodaalinen, eli sen olisi katettava kaikki liikennemuodot ja niiden yhteydet sekä asiaankuuluvat liikenteenhallinta- ja matkatietohallintajärjestelmät.

⁸ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2020/852, annettu 18 päivänä kesäkuuta 2020, kestävää sijoittamista helpottavasta kehyksestä ja asetuksen (EU) 2019/2088 muuttamisesta (EUVL L 198, 22.6.2020, s. 13).

⁹ Komission tiedonanto – Tekniset ohjeet infrastruktuurin ilmastokestävyyden varmistamisesta vuosina 2021–2027 (EUVL C 373, 16.9.2021, s. 1).

- (18) Euroopan laajuista liikenneverkkoa olisi unionin yleisiä ilmastoneutraalius- ja ympäristötavoitteita noudattaen kehitettävä kolmivaiheisesti siten, että yleisenä tavoitteena on saada aikaan multimodaalinen ja yhteentoimiva Euroopan laajuinen, standardeiltaan korkealaatuinen verkko niin, että ydinverkko valmistuu vuoteen 2030 mennessä, laajennettu ydinverkko vuoteen 2040 mennessä ja kattava verkko vuoteen 2050 mennessä.
- (19) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) N:o 1315/2013¹⁰ jo käyttöön otettujen vuosiksi 2030 ja 2050 asetettujen määräaikojen lisäksi olisi asetettava vuosi 2040 välimääräajaksi, jolloin eurooppalaisiin liikennekäytäviin kuuluvan laajennetun ydinverkon olisi oltava tämän asetuksen mukainen. Samaa välimääräaikaa olisi sovellettava myös ydinverkkoa koskeviin uusiin standardeihin, jotka on otettu käyttöön asetuksen (EU) N:o 1315/2013 vaatimusten lisäksi, jotta tarvittavat investoinnit voidaan tehdä ajoissa.
- (20) Kattavan verkon olisi oltava Euroopan laajuinen liikenneverkko, jolla varmistetaan kaikkien unionin alueiden saavutettavuus ja yhteenliitettävyyys, mukaan lukien syrjäisimmät alueet ja muut syrjäiset alueet, saaristo-, syrjäseutu- ja vuoristoalueet sekä harvaan asutut alueet, ja jolla vahvistetaan niiden välistä sosiaalista, taloudellista ja alueellista yhteenkuuluvuutta. Kattavan verkon infrastruktuurivaatimukset olisi vahvistettava korkealaatuisten verkon kehittämisen edistämiseksi kaikkialla unionissa.
- (21) Kattavassa verkossa olisi oltava riittävä vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuri sen varmistamiseksi, että se tukee tehokkaasti siirtymistä päästöttömään liikenteeseen kestävää ja älykästä liikkuvuutta koskevassa strategiassa asetettujen välitavoitteiden mukaisesti.
- (22) Ydinverkon lisäksi olisi määriteltävä laajennettu ydinverkko eurooppalaisiin liikennekäytäviin kuuluvien kattavan verkon ensisijaisten osuuksien perusteella.
- (23) Ydinverkko on määritetty objektiivisella suunnittelumenetelmällä. Tällä menetelmällä on määritetty tärkeimmät kaupunkisolmukohdat, satamat ja lentoasemat sekä rajanylityspaikat. Nämä solmukohdat liitetään mahdollisuuksien mukaan multimodaaliyhteyksiin, kunhan ne ovat taloudellisesti kannattavia ja toteutettavissa vuoteen 2030 mennessä. Menetelmä on varmistanut yhteenliitettävyyden kaikkien jäsenvaltioiden osalta sekä tärkeimpien saarten integroinnin ydinverkkoon.
- (24) Ydinverkon, jonka valmistumismääräaika on vuosi 2030, ja laajennetun ydinverkon, jonka valmistumismääräaika on vuosi 2040, olisi muodostettava perusta kestäväälle multimodaaliselle liikenneverkolle, joka liikennetarpeiden perusteella edustaa Euroopan laajuisen liikenneverkon strategisesti tärkeimpiä solmukohtia ja yhteyksiä. Ydinverkon ja laajennetun ydinverkon olisi edistettävä koko kattavan verkon kehittämistä ja mahdollistettava unionin toimien keskittäminen niihin Euroopan laajuisen liikenneverkon osiin, joista saadaan suurin eurooppalainen lisäarvo, erityisesti rajatylittäviin osuuksiin, puuttuviin yhteyksiin, multimodaalisiin yhteyspisteisiin ja pahimpiin pullonkauloihin.

¹⁰ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1315/2013, annettu 11 päivänä joulukuuta 2013, unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ja päätöksen N:o 661/2010/EU kumoamisesta (EUVL L 348, 20.12.2013, s. 1).

- (25) Tiedot ydinverkon nykyiset standardit olisi ulotettava koskemaan laajennettua ydinverkkoa ja kattavaa verkkoa, jotta verkosta saadaan kaikki hyöty ja jotta verkkotyyppien yhteentoimivuutta voidaan lisätä ja kasvattaa toimintaa kestävämmillä liikennemuodoilla sekä digitalisoinnin ja muiden teknologisten ratkaisujen avulla.
- (26) Ydinverkkoon, laajennettuun ydinverkkoon ja kattavaan verkkoon sovellettavista infrastruktuurivaatimuksista olisi voitava poiketa ainoastaan asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa ja tietyin edellytyksin. Tähän olisi sisällyttävä tapaukset, joissa investointeja ei voida perustella tai joissa on erityisiä maantieteellisiä tai merkittäviä fyysisiä rajoitteita, esimerkiksi syrjäisimmillä alueilla ja muilla syrjäisillä alueilla, saaristo-, syrjäseutu- ja vuoristoalueilla tai harvaan asutuilla alueilla taikka erillään tai osittain erillään olevissa verkoissa.
- (27) Ydinverkosta, laajennetusta ydinverkosta ja kattavasta verkosta muodostuva maapuolen infrastruktuuriverkko olisi integroitava Euroopan laajuisen liikenneverkon meriulottuvuuteen. Tätä varten olisi luotava aidosti kestävä, älykäs, saumaton ja häiriönsietokykyinen eurooppalainen merialue. Sen olisi katettava kaikki Euroopan laajuisen liikenneverkon meri-infrastruktuurin osat.
- (28) Eurooppalainen merialue olisi toteutettava tiiviissä yhteistyössä Euroopan makroalue- ja merialuestrategioiden kanssa, jotka tarjoavat asianmukaisen Euroopan alueellisen yhteistyön kehiksen niin unionin ylikansallisella tasolla kuin rajat ylittävällä tasolla kolmansien maiden kanssa.
- (29) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 913/2010¹¹ perusteella perustetut rautateiden tavaraliikennekäytävät ja asetuksessa (EU) N:o 1315/2013 määritellyt ydinverkkokäytävät ovat toisiaan täydentäviä toimintapoliittisia välineitä, joilla pyritään läheisesti toisiinsa liittyviin tavoitteisiin erityisesti kestävien, tehokkaiden ja turvallisten liikennepalvelujen edistämiseksi. Vaikka yhteistyö on ollut monien näkökohtien osalta hedelmällistä, joissakin tapauksissa on havaittu toimintojen päällekkäisyyttä ja tarvetta parantaa tietojenvaihtoa. Rautateiden tavaraliikennekäytävien ja ydinverkkokäytävien linjaukset eivät myöskään ole täysin maantieteellisesti yhteneväisiä, mikä rajoittaa mahdollisuuksia koordinointiin esimerkiksi Euroopan laajuisen liikenneverkon infrastruktuurivaatimusten käyttöönoton tai rautatiepalvelujen laadun parantamisen kaltaisissa kysymyksissä. Sen vuoksi mahdollisuuksia virtaviivaistamiseen, tehokkuuden lisäämiseen ja synergioiden lisäämiseen on vielä paljon.
- (30) Kuten kestävä ja älykäs liikkuvuutta koskevassa strategiassa todetaan, ydinverkkokäytävät ja rautateiden tavaraliikennekäytävät on integroitava eurooppalaisiin liikennekäytäviin infrastruktuurin suunnittelun ja kuljetustoiminnan välisen synergian lisäämiseksi. Eurooppalaisista liikennekäytävistä olisi tultava se väline, jolla kehitetään kestäviä ja multimodaalisia tavara- ja matkustajaliikennevirtoja Euroopassa sekä yhteentoimivaa ja korkealaatuista infrastruktuuria ja operatiivista suorituskykyä. Sellaisena niiden olisi myös oltava väline koko unionin kattavan erittäin kilpailukykyisen rautatieverkon luomista koskevan vision toteuttamiseen.

¹¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 913/2010, annettu 22 päivänä syyskuuta 2010, kilpailukykyisen tavaraliikenteen eurooppalaisesta rautatieverkosta (EUVL L 276, 20.10.2010, s. 22).

- (31) Eurooppalaisten liikennekäytävien olisi katettava tärkeimmät kaukoliikennevirrat ja koostuttava Euroopan laajuisen liikenneverkon osiin perustuvasta keskeisestä eurooppalaisesta multimodaalisesta liikenneakselista, niiden olisi oltava multimodaalisia, kaikkia tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvia liikennemuotoja varten käytettävissä, ylitettävä vähintään kaksi rajaa ja niissä olisi oltava vähintään kolme liikennemuotoa.
- (32) Jotta Euroopan laajuinen liikenneverkko voidaan ottaa käyttöön koordinoitusti ja oikea-aikaisesti ja maksimoida näin verkkovaikutukset, asianomaisten jäsenvaltioiden olisi varmistettava asianmukaisten toimenpiteiden toteuttaminen ydinverkon, laajennetun ydinverkon ja kattavan verkon yhteistä etua koskevien hankkeiden saattamiseksi päätökseen asetettuihin määräaikoihin eli vuosiin 2030, 2040 ja 2050 mennessä. Tätä varten jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että kansalliset liikenne- ja investointisuunnitelmat ovat johdonmukaisia tässä asetuksessa ja eurooppalaisten koordinaattoreiden työsuunnitelmissa vahvistettujen painopisteiden kanssa.
- (33) On tarpeen määrittää Euroopan laajuisen liikenneverkon toteuttamista edistävät yhteistä etua koskevat hankkeet, jotka edistävät tässä asetuksessa asetettujen tavoitteiden saavuttamista ja vastaavat siinä vahvistettuja painopisteitä. Hankkeiden täytäntöönpanon olisi riipputtava niiden kypsyysasteesta ja siitä, että niissä noudatetaan unionin ja kansallisen tason oikeudellisia menettelyjä, sekä taloudellisten voimavarojen saatavuudesta, sanotun kuitenkaan estämättä jäsenvaltion tai unionin taloudellista sitoutumista.
- (34) Yhteistä etua koskevilla hankkeilla, joilla kehitetään Euroopan laajuista liikenneverkkoa tässä asetuksessa vahvistettujen vaatimusten mukaisesti, on eurooppalaista lisäarvoa, koska ne edistävät laadukasta, yhteentoimivaa ja multimodaalista eurooppalaista verkkoa, joka lisää kestävyyttä, yhteenkuuluvuutta, tehokkuutta tai käyttäjähyötyjä. Eurooppalainen lisäarvo on suurempi, jos se johtaa jäsenvaltioiden välisten tai jäsenvaltion ja kolmannen maan välisten liikenneyhteyksien tai liikennevirtojen merkittävään paranemiseen eikä mahdollisesti tuo lisäarvoa pelkästään kyseiselle jäsenvaltiolle. Tällaisten rajatylittävien hankkeiden olisi niiden toteutuksen varmistamiseksi oltava unionin toimien ensisijaisia kohteita.
- (35) Jäsenvaltioiden ja muiden hanketoteuttajien olisi varmistettava, että yhteistä etua koskevien hankkeiden arvioinnit suoritetaan tehokkaasti ja välttämättä tarpeettomia viivästyksiä.
- (36) Yhteistä etua koskevista hankkeista, joille haetaan unionin rahoitusta, olisi lisäksi tehtävä sosioekonominen kustannus-hyötyanalyysi, joka perustuu tunnustettuun menetelmään ja jossa otetaan huomioon asiaankuuluvat sosiaaliset ja taloudelliset sekä ilmaston ja ympäristöön liittyvät hyödyt ja kustannukset sekä elinkaariajattelu. Ilmaston ja ympäristöön liittyviä kustannuksia ja hyötyjä koskevan analyysin olisi perustuttava Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2011/92/EU¹² mukaisesti tehtyyn ympäristövaikutusten arviointiin.

¹² Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2011/92/EU, annettu 13 päivänä joulukuuta 2011, tiettyjen julkisten ja yksityisten hankkeiden ympäristövaikutusten arvioinnista (EUVL L 26, 28.1.2012, s. 1).

- (37) Jotta kasvihuonekaasupäästöjä voidaan liikenteen valkoisen kirjan päästövähennystavoitteiden mukaisesti vähentää 90 prosenttia vuoteen 2050 mennessä, olisi analysoitava uuteen liikenneinfrastruktuuriin, liikenneinfrastruktuurin laajentamiseen tai sen parantamiseen liittyvien yhteistä etua koskevien hankkeiden kasvihuonekaasuvaikutusten lieventämistoimenpiteitä.
- (38) Yhteistyö kolmansien maiden kanssa, naapurimaat mukaan luettuina, on tarpeen unionin ja kyseisten maiden infrastruktuuriverkkojen yhteenliitettävyyden ja yhteentoimivuuden varmistamiseksi. Tämän vuoksi unionin olisi tarvittaessa edistettävä yhteistä etua koskevia hankkeita näiden maiden kanssa arvioimalla ja varmistamalla, että Euroopan laajuisen liikenneverkon tavoitteita ja vaatimuksia noudatetaan unionin verkon yhteentoimivuuden varmistamiseksi.
- (39) Jotta liikenneala muuttuisi aidosti multimodaaliseksi kestävien ja älykkäiden liikkumispalvelujen järjestelmäksi, unionin olisi rakennettava korkealaatuinen liikenneverkko, jossa rautatieliikenteellä on radan vähimmäisnopeus. Kilpailukykyisessä matkustajarautatieliikenteessä on paljon potentiaalia liikenteen hiilestä irrottamiseen. On tarpeen kehittää yhtenäinen ja yhteentoimiva eurooppalainen suurten nopeuksien rautatieverkko, joka yhdistää pääkaupungit ja suuret kaupungit. Nykyisten suurnopeusratojen täydentämisellä matkustajaliikennetiedoilla, joilla vähimmäisnopeus on 160 km/h, saataisiin puolestaan verkkovaikutuksia, yhtenäisempi verkko ja enemmän rautatiematkustajia. Korkean suorituskyvyn verkon valmistuminen helpottaa myös uusien tai erilaisten kapasiteetinjakomallien kehittämistä ja käyttöönottoa, mistä esimerkkinä voidaan mainita aikataulujen uudelleensuunnittelualoitteen mahdollistama vakioaikataulurakenne.
- (40) Yhdistettyjen kuljetusten kilpailukyvyn edistämiseksi olisi perustettava koko Euroopan kattava kestävämpi, häiriönsietokykyisempi ja luotettavampi rautateiden tavaraliikenneverkko. Yhdistettyjen rautatiekuljetusten ja terminaalien infrastruktuuria olisi parannettava sen varmistamiseksi, että intermodaalikuljetukset tapahtuvat ensisijaisesti rautateillä, sisävesitse tai lähimerenkulussa ja että maanteitse suoritettavat alku- ja/tai loppuosuudet ovat mahdollisimman lyhyitä.
- (41) Koska Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmän (ERTMS) käyttöönotto Euroopassa on nopeutunut ja useat jäsenvaltiot ovat jo hyväksyneet suunnitelmia ERTMS:n käyttöönotosta kaikissa kansallisissa rautatieverkoissaan vuoteen 2040 mennessä, on tarpeen ottaa tämä paradigman muutos huomioon ja asettaa kunnianhimoisempi määräaika ERTMS:n käyttöönotolle kattavassa verkossa.
- (42) ERTMS olisi otettava katkeamattomasti käyttöön paitsi ydinverkossa, laajennetussa ydinverkossa ja kattavassa verkossa, kaupunkisilmukohdat mukaan luettuina, myös kulkureiteillä multimodaaliterminaaleihin. Tämä mahdollistaa sen, että käytössä on ainoastaan ERTMS, ja parantaa rautatieyritysten liiketoimintakykyä.
- (43) Koska radiopohjaisen ERTMS:n käyttöönotto edistää toimintaan vaikuttavien kansallisten sääntöjen poistamista entisestään, jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että vuodesta 2025 alkaen käyttöön otetaan ainoastaan radiopohjainen ERTMS ja että koko Euroopan laajuinen liikenneverkko on varustettu radiopohjaisella ERTMS:llä vuoteen 2050 mennessä.

- (44) ERTMS:n käyttöönottoon olisi yhdistettävä lakisääteinen määräaika luokan B järjestelmien käytöstä poistamiselle radanvarresta, jolloin ERTMS olisi ainoa jäsenvaltioissa käytettävä merkinantojärjestelmä. Luokan B järjestelmien käytöstä poistaminen radanvarresta tuo infrastruktuurin haltijoille merkittäviä kunnossapitosäästöjä, koska ERTMS:n käyttöönotto ja ylimääräisten radanvarsijärjestelmien pidempiaikaisempi säilyttäminen on erittäin kallista ja hankalaa. Luokan B järjestelmät olisi poistettava koordinoitusti ja riittävän siirtymäajan puitteissa vuoteen 2040 mennessä, jotta rautatieyritykset voivat ennakoida muutosta ja omaksua sopivimman siirtymästrategian. Koska ERTMS on järjestelmä, se on otettava synkronoidusti käyttöön sekä radanvarressa että junassa, ja järjestelmästä saadaan täysi hyöty vasta kun sekä junat että radanvarsilaitteet on varustettu sillä.
- (45) Euroopan sisävesiväylille on tyypillistä heterogeeninen hydromorfologia, joka haittaa yhdenmukaista suorituskykyä kaikilla vesiväylien osuuksilla. Ilmasto- ja sääolot voivat vaikuttaa voimakkaasti sisävesiväyliin, erityisesti vapaasti virtaaviin osuuksiin. Luotettavan kansainvälisen liikenteen varmistamiseksi TEN-T-vaatimuksissa olisi hydromorfologiaa ja sovellettavaa ympäristölainsäädäntöä noudattaen otettava huomioon kunkin vesiväylän erityinen hydromorfologia (esimerkiksi vapaasti virtaavat tai säännellyt joet) sekä ympäristö- ja biodiversiteettipolitiikan tavoitteet. Tällainen lähestymistapa olisi otettava vesistöalueiden tasolla.
- (46) Koska merisatamat ovat Euroopan laajuisen liikenneverkon maainfrastruktuurin tulo- ja lähtöpaikkoja, niillä on tärkeä rooli rajatylittävänä multimodaalisina solmukohtina, jotka toimivat paitsi liikennekeskuksina myös kaupankäynnin portteina, teollisuusklustereina ja energiakeskuksina esimerkiksi offshore-tuulivoimalaitosten käyttöönoton osalta.
- (47) Lähimerenkulku voi edistää merkittävästi liikenteen hiilestä irtautumista kuljettamalla enemmän tavaraa ja matkustajia. Eurooppalaista merialuetta olisi edistettävä luomalla tai parantamalla lähimerenkulkureittejä sekä kehittämällä merisatamia ja niiden sisämaayhteyksiä, jotta integrointi muihin liikennemuotoihin olisi tehokasta ja kestävä.
- (48) Unionin tieliikenteen osuus sisämaan tavaraliikenteen kokonaismäärästä on kolme neljäsosaa (toteutuneiden tonnakilometrien mukaan) ja noin 90 prosenttia sisämaan matkustajaliikenteen kokonaismäärästä (matkustajaliikennekilometrien kokonaismäärän mukaan). Kun otetaan huomioon tieliikenteen merkitys ja sitoutuminen liikenneturvallisuuden parantamiseen kestävä ja älykästä liikkuvuutta koskevan strategian välitavoitteen mukaisesti, tieinfrastruktuuria on tarpeen parantaa turvallisuusnäkökohtia ajatellen.
- (49) Euroopan laajuisella liikenneverkolla olisi varmistettava tehokas multimodaalisuus, jotta voidaan valita parempi ja kestävämpi liikennemuoto matkustajien ja tavaroiden kuljetusta varten sekä koota yhteen suuria kuljetusmääriä pitkiä kuljetusosuuksia varten. Multimodaaliterminaalien olisi oltava keskeisessä asemassa tämän tavoitteen saavuttamisessa.
- (50) Kaupunkisolmukohdilla on tärkeä rooli Euroopan laajuisessa liikenneverkossa lähtöpaikkana tai lopullisena määräpaikkana ("viimeinen kilometri") Euroopan laajuisessa liikenneverkossa liikkuvien matkustajien ja tavaroiden osalta, ja ne ovat

siirtymäkohtia eri liikennemuotojen sisällä tai niiden välillä. Olisi varmistettava, etteivät kapasiteetin pullonkaulat ja riittämättömät yhteydet verkkoon kaupunkisolumukohdissa enää haittaa multimodaalisuutta Euroopan laajuisessa liikenneverkossa.

- (51) Tehokkaana yhtenäisenä kehyksenä kaupunkiliikenteen haasteisiin vastaamiseksi kaupunkisolumukohdille olisi laadittava kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma, joka on pitkän aikavälin kokonaisvaltainen ja integroitu tavara- ja matkustajaliikenteen suunnitelma kokonaiselle toiminnalliselle kaupunkiseudulle.¹³ Siihen olisi sisällyttävä kokonaistavoitteita, indikaattorikohtaisia tavoitteita ja indikaattoreita, jotka tukevat kaupunkiliikennejärjestelmän nykyistä ja tulevaa suorituskyykyä vähintään kasvihuonekaasupäästöjen, ruuhkautumisen, onnettomuuksien ja loukkaantumisten, liikennemuotojen jakautumisen ja liikkumispalvelujen saatavuuden osalta, sekä tietoja kaupunkien ilmansaasteista ja melusaasteesta.
- (52) Jäsenvaltioiden olisi perustettava kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien kansallinen tukiohjelma, jolla pyritään edistämään kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien käyttöönottoa ja parantamaan alueiden, kaupunkien ja seutukuntien välistä koordinaatiota. Sen olisi tuettava alueita ja kaupunkiseutuja laadukkaiden kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien kehittämisessä ja tehostettava kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman täytäntöönpanon seuranta ja arviointia lainsäädäntötoimenpiteiden, ohjauksen, valmiuksien kehittämisen, avun ja mahdollisesti taloudellisen tuen avulla.
- (53) Horisontti Eurooppa -puiteohjelmaan kuuluvan ilmastoneutraaleja ja älykkäitä kaupunkeja koskevan mission tavoitteena on, että unionissa on 100 ilmastoneutraalia kaupunkia vuoteen 2030 mennessä. Missioon osallistuvat kaupungit toimivat kokeilu- ja innovointikeskuksina muille, jotka tulevat mukaan vuoteen 2050 mennessä.
- (54) Multimodaalisen liikkumisen digitaalipalvelut auttavat tehostamaan eri liikennemuotojen integrointia yhdistämällä useampaa liikennetarjontaa yhteen palveluun. Näiden palvelujen jatkokehittämisellä pitäisi hivuttaa ihmisiä kohti kestävimpiä liikennemuotoja, julkista liikennettä ja aktiivisia liikennemuotoja, kuten kävelyä ja pyöräilyä.
- (55) Liikenteen tieto- ja viestintätekniisiä järjestelmiä tarvitaan perustaksi liikenne- ja kuljetustoimintojen ja liikenneturvallisuuden optimoinnille sekä niihin liittyvien palvelujen parantamiselle. Tiedonkulkua liikenne- ja liikkumisverkossa olisi helpotettava muun muassa ottamalla käyttöön unionin liikkumisdata-avaruus. Matkustajien saatavilla olisi oltava tietoa, mukaan lukien lippu- ja varausjärjestelmiä koskevat tiedot.
- (56) Älykkäiden liikennejärjestelmien ja -palvelujen sekä uusien kehitteillä olevien teknologioiden olisi toimittava katalysaattorina älykkäiden liikennejärjestelmien ja -palvelujen käyttöönotolle kaikilla Euroopan laajuisen liikenneverkon teillä.
- (57) Euroopan laajuinen liikenneverkko edellyttää asianmukaista suunnittelua. Tähän kuuluvat myös erityiset vaatimukset, jotka koskevat infrastruktuuria, tieto- ja

¹³ Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman käsitettä ehdotettiin ensimmäisen kerran vuoden 2013 EU:n kaupunkiliikennepaketissa (COM(2013) 913 final, liite I).

viestintäteknisiä järjestelmiä, laitteita ja palveluja koko verkossa, mukaan lukien [vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta] annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) [...] ¹⁴ määritellyn vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa koskevat vaatimukset. Sen vuoksi on tarpeen varmistaa, että tällaisia vaatimuksia sovelletaan asianmukaisella ja yhtenevällä tavalla koko Euroopassa kaikkiin liikennemuotoihin ja niiden välisiin yhteyksiin Euroopan laajuisessa liikenneverkossa ja sen ulkopuolella, jotta verkkovaikutuksen edut saadaan hyödynnettyä ja jotta tehokkaat Euroopan laajuiset kaukokuljetukset olisivat mahdollisia. Jotta voidaan varmistaa vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönotto koko Euroopan laajuisen liikenneverkon tieverkossa [vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetussa] asetuksessa (EU) [...] asetettujen osatavoitteiden mukaisesti, [vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetussa] asetuksessa (EU) [...] olevia viittauksia 'ydinverkkoon' olisi pidettävä viittauksina tässä asetuksessa määritellyyn 'ydinverkkoon'. [Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetussa] asetuksessa (EU) [...] olevia viittauksia 'kattavaan verkkoon' olisi pidettävä viittauksina tässä asetuksessa määritelyihin 'laajennettuun ydinverkkoon' ja 'kattavaan verkkoon'.

- (58) Euroopan laajuisen liikenneverkon olisi tarjottava perusta uusien teknologioiden ja innovaatioiden, kuten 5G-infrastruktuurin, laajamittaiselle käyttöönotolle, mikä voi auttaa lisäämään Euroopan liikennealan yleistä tehokkuutta ja kapasiteettia, jotta suojatut matkustajavirrat mahdollistetaan tehokkailla keinoilla, julkisista tai ympäristöystävällisemmistä liikennevälineistä voidaan tehdä matkustajille houkuttelevampia ja niiden hiilijalanjälkeä saadaan pienennettyä. Tämä edistää Euroopan vihreän kehityksen ohjelman tavoitteiden saavuttamista ja samalla unionin energiaturvallisuuden lisäämistä koskevaa tavoitetta. Näiden tavoitteiden saavuttamiseksi olisi parannettava vaihtoehtoisten polttoaineiden saatavuutta ja niihin liittyvää infrastruktuuria kaikkialla Euroopan laajuisessa liikenneverkossa.
- (59) Euroopan laajuisessa liikenneverkossa olisi saatava riittävä määrä kevyiden ja raskaiden hyötyajoneuvojen nopeita latauspisteitä yleiseen käyttöön. Tällä olisi varmistettava täydet rajatylittävät yhteydet ja mahdollistettava sähköajoneuvoilla liikkuminen kaikkialla unionissa. [Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetussa] asetuksessa (EU) [...] määritellyn Euroopan laajuisen liikenneverkon etäisyysperusteisilla osatavoitteilla on varmistettava, että Euroopan tärkeimmissä tieverkoissa on vähintään riittävästi sähkölatauspisteitä.
- (60) [Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta] annetussa asetuksessa (EU) [...] määritellyssä Euroopan laajuisessa liikenneverkossa yleisesti saatavilla olevaa latausinfrastruktuuria olisi täydennettävä vaatimuksilla, joiden mukaan latausinfrastruktuuri on otettava käyttöön multimodaaliterminaaleissa ja multimodaalisia matkustajaliikennekeskuksia varten, jotta kaukoliikenteen kuorma-autoille voidaan tarjota latausmahdollisuuksia, kun niitä lastataan tai puretaan tai kun kuljettajalla on lepoaika, tai linja-autoja varten multimodaalisissa matkustajaliikennekeskuksissa. Jotta voidaan varmistaa liikkumisen vapaus silloin, kun terminaalit tai matkustajaliikennekeskukset saavat unionin tai julkista tukea,

¹⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus, annettu [...], vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta (EUVL L [...]).

latauksen saannin olisi oltava tasapuolista, avointa ja syrjimätöntä, jotta vältetään markkinoiden lukittautuminen tiettyihin yrityksiin tai mahdollinen kilpailun vääristyminen. Hinnoittelun olisi oltava avointa ja syrjimätöntä kaikille käyttölavan saaville yrityksille tai henkilöille, jos latausinfrastruktuuri rakennetaan unionin tai julkisen rahoituksen avulla.

- (61) Infrastruktuurin riittämätön turvallisuus, turvaaminen ja luotettavuus, joka johtuu luonnonuhkista, myös ilmastoon liittyvistä tapahtumista ja muista pandemioiden kaltaisista poikkeuksellisista tapahtumista, ihmisen aiheuttamista katastrofeista, kuten onnettomuuksista tai terrorismin ja kyberhyökkäysten kaltaisista tahallisista teoista aiheutuvista häiriöistä, on merkittävä ongelma Euroopan laajuisen liikenneverkon tehokkuuden ja toimivuuden kannalta. Esimerkiksi äärimmäisistä sääilmiöistä johtuvat useiden luonnonkatastrofien aiheuttamat onnettomuudet ovat viime vuosina häirinneet liikennevirtoja merkittävästi. Liikenneverkon kykyä sietää ilmastonmuutosta, luonnonuhkia, ihmisen aiheuttamia katastrofeja ja muita häiriöitä olisi siksi parannettava niiden riskinarvioinnin ja häiriönsietokyvyn parantamistoimenpiteiden pohjalta, joita liikennealan kriittiset toimijat ovat toteuttaneet kriittisten toimijoiden häiriönsietokyvystä annetun direktiivin [...] ¹⁵ mukaisesti.
- (62) Ottaen huomioon kokemukset kriisinhallinnasta covid-19-pandemian ¹⁶ aikana ja jotta voidaan välttää liikennehäiriöt ja ennakoimattomat tapahtumat tulevaisuudessa, jäsenvaltioiden olisi infrastruktuuria suunnitellessaan otettava huomioon liikenneinfrastruktuurin turvatoimet ja kyky sietää ilmastonmuutosta, luonnonuhkia, ihmisen aiheuttamia katastrofeja ja muita häiriöitä, jotka vaikuttavat unionin liikennejärjestelmän toimivuuteen. Tätä varten eurooppalaisiin liikennekäytäviin olisi sisällyttävä myös tärkeitä korvaavia ratoja, joita voidaan käyttää, kun pääreitit ruuhkautuvat tai niillä ilmenee muita ongelmia. Multimodaalisina liikennemuodot voivat lisäksi korvata toisiaan hätätilanteissa.
- (63) Yritysten, mukaan lukien kolmannen maan luonnollisen henkilön omistuksessa tai määräysvallassa olevan yrityksen tai kolmannen maan yrityksen, kolmanteen maahan sijoittautuneet yritykset mukaan luettuina, osallistuminen voi nopeuttaa Euroopan laajuisen liikenneverkon toteuttamista. Erityisolosuhteissa kolmannen maan luonnollisen henkilön omistuksessa tai määräysvallassa olevan yrityksen tai kolmannen maan yrityksen osallistuminen yhteistä etua koskeviin hankkeisiin tai niiden osuus näissä hankkeissa voi kuitenkin vaarantaa turvatoimet ja yleisen järjestyksen EU:ssa. Asetuksen (EU) 2019/452 ¹⁷ mukaisen yhteistyömekanismin lisäksi ja sitä rajoittamatta on tarpeen lisätä tietoisuutta tällaisesta osallistumisesta tai osuudesta, jotta viranomaiset voivat puuttua asiaan, jos vaikuttaa siltä, että ne

¹⁵ Tällä direktiivillä viitataan komission ehdotukseen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi kriittisten toimijoiden häiriönsietokyvystä (COM(2020) 829 final).

¹⁶ Komission tiedonanto vihreiden kaistojen täytäntöönpanosta terveyden suojelemiseksi ja tavaroiden ja välttämättömien palvelujen saatavuuden turvaamiseksi rajaturvallisuustoimenpiteitä varten annettujen suuntaviivojen mukaisesti, C(2020)1897 final (EUVL C 96 I, 24.3.2020, s. 1) ja komission Euroopan parlamentille, Eurooppa-neuvostolle ja neuvostolle 28 päivänä lokakuuta 2020 antama tiedonanto liikenteen vihreiden kaistojen päivittämisestä talouden pitämiseksi käynnissä covid-19-pandemian kiihtyessä uudelleen (COM(2020)685 final).

¹⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/452, annettu 19 päivänä maaliskuuta 2019, unioniin tulevien ulkomaisten suorien sijoitusten seurantaan tarkoitettujen puitteiden perustamisesta (EUVL L 79I, 21.3.2019, s. 1).

todennäköisesti vaikuttavat turvatoimiin tai yleiseen järjestykseen unionissa ja jos osallistuminen tai osuus kuuluu asetuksen (EU) 2019/452 soveltamisalaan.

- (64) Vaikka jäsenvaltioilla on ja tulee jatkossakin olemaan päävastuu kunnossapidosta, on tärkeää, että Euroopan laajuisen liikenneverkon kunnossapito – sitten kun verkko on valmis – on asianmukaista palvelujen korkean laadun varmistamiseksi. Infrastruktuurihankkeiden suunnittelussa ja hankinnoissa olisi noudatettava elinkaariajattelua.
- (65) Jotta ydinverkon strategisesti merkittävimmät osat toteutettaisiin annetussa aikataulussa, eri hankkeiden ylikansallisessa koordinoinnissa ja käytävän kehittämisen synkronoinnissa olisi käytettävä välineenä käytäviin perustuvaa lähestymistapaa, jolloin verkosta saadaan mahdollisimman suuri hyöty.
- (66) Eurooppalaisten liikennekäytävien olisi autettava kehittämään Euroopan laajuisen liikenneverkon infrastruktuuria siten, että pullonkauloja saadaan poistettua, rajatylittäviä yhteyksiä parannettua sekä tehokkuutta ja kestävyyttä lisättyä. Niiden olisi edistettävä yhteenkuuluvuutta parantamalla alueellista yhteistyötä. Niiden olisi vastattava myös laajempiin liikennepoliittisiin tavoitteisiin ja helpotettava yhteentoimivuutta, liikennemuotojen integroimista ja multimodaalikuljetuksia. Käytäviin perustuvan lähestymistavan olisi oltava läpinäkyvä ja selkeä, eikä tällaisten käytävien hallinta saisi aiheuttaa ylimääräisiä hallinnollisia rasitteita tai kustannuksia.
- (67) Eurooppalaisten koordinaattoreiden olisi yhteisymmärryksessä asianomaisen jäsenvaltion kanssa helpotettava eurooppalaisten liikennekäytävien ja kahden horisontaalisen painopisteen eli ERTMS:n ja eurooppalaisen merialueen koordinoitua täytäntöönpanoa. Niiden olisi helpotettava toimenpiteitä, joilla suunnitellaan oikeanlainen hallintorakenne ja määritetään ensisijaiset investoinnit eurooppalaisten liikennekäytävien varrella ja kahden horisontaalisen painopisteen osalta.
- (68) Liikenneinfrastruktuurin suunnittelua ja täytäntöönpanoa koskevien eurooppalaisten ja kansallisten kehysten sekä eurooppalaisten koordinaattoreiden laatimien työsuunnitelmien olisi edistettävä tämän asetuksen tavoitteiden saavuttamiseksi tarvittavien investointien oikea-aikaista aikataulutusta ja suunnittelua.
- (69) Eurooppalaisten koordinaattoreiden työsuunnitelmia olisi käytettävä kaikkien asiaankuuluvien sidosryhmien välisen yhteistyön edistämiseen, täydentävyyden vahvistamiseen jäsenvaltioiden ja infrastruktuurin haltijoiden toimien kesken sekä erityisesti investointien välitavoitteiden ja painopisteiden asettamiseen. Komission olisi työsuunnitelmien perusteella hyväksyttävä täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan infrastruktuurin suunnittelun ja rahoituksen painopisteet.
- (70) Euroopan laajuisesta liikenneverkkoja koskevien karttojen tekninen perusta on Euroopan laajuisen liikenneverkon interaktiivinen maantieteellinen ja tekninen tietojärjestelmä (TENtec).
- (71) Ottaen huomioon maaliskuussa 2018 hyväksytty sotilaallista liikkuvuutta koskeva unionin toimintasuunnitelma¹⁸ komission olisi arvioitava tarvetta mukauttaa Euroopan

¹⁸ Yhteinen tiedonanto Euroopan parlamentille ja neuvostolle sotilaallisen liikkuvuuden toimintasuunnitelmasta (JOIN(2018) 05 final).

laajuista liikenneverkkoa infrastruktuurin sotilaallisen käytön huomioon ottamiseksi. Euroopan laajuisen liikenneverkon ja sotilaallisten vaatimusten¹⁹ välisen puuteanalyysin perusteella Euroopan laajuiseen verkkoon olisi sisällytettävä lisää teitä ja rautateitä synergian lisäämiseksi siviili- ja sotilasliikenneverkkojen välillä.

- (72) Jotta suuntaviivat ja unionin tasolla käytettävissä olevien asiaankuuluvien rahoitusvälineiden ohjelmasuunnittelu olisivat mahdollisimman johdonmukaisia, Euroopan laajuisen liikenneverkon rahoituksessa olisi noudatettava tätä asetusta ja sen olisi perustuttava erityisesti Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen (EU) N:o 2021/1153²⁰. Lisäksi verkon rahoituksen olisi perustuttava muun unionin lainsäädännön nojalla myönnettyyn rahoitukseen ja rahoitusvälineisiin, mukaan lukien InvestEU-ohjelma, elpymis- ja palautumistukiväline, koheesiopolitiikka, Horisontti Eurooppa -puiteohjelma ja muut Euroopan investointipankin perustamat rahoitusvälineet. Yhteistä etua koskevien hankkeiden rahoituksen mahdollistamiseksi asetuksessa (EU) 2021/1153 olevia viittauksia 'multimodaalisiin logistiikkakeskuksiin', 'merten moottoriteihin' ja 'telemaattisiin sovelluksiin' olisi pidettävä viittauksina tässä asetuksessa määriteltyihin 'multimodaalisiin tavaraliikenneterminaaleihin', 'eurooppalaiseen merialueeseen' ja 'liikenteen tieto- ja viestintätekniisiin järjestelmiin'. Samaa tarkoitusta varten asetuksessa (EU) 2021/1153 olevien viittausten 'ydinverkkoon' katsotaan sisältävän tässä asetuksessa määritellyn 'laajennetun ydinverkon'.
- (73) Euroopan laajuisen liikenneverkon tavoitteiden saavuttaminen, erityisesti unionin liikennejärjestelmän hiilestä irtautumisen ja digitalisoinnin osalta, edellyttää vankkaa sääntelykehystä. Jäsenvaltioiden olisi toteutettava kunnianhimoisia uudistuksia, joilla vastataan eurooppalaisen ohjausjakson yhteydessä yksilöityihin kestävästi liikenteen haasteisiin. Elpymis- ja palautumistukivälineestä tuetaan sekä uudistuksia että investointeja, joilla pyritään tekemään liikenteestä kestävämpää, vähentämään päästöjä sekä parantamaan turvallisuutta ja tehokkuutta. Tätä koskevat toimenpiteet sisältyvät hyväksyttyihin elpymis- ja palautumissuunnitelmiin.
- (74) Jotta liitteisiin I ja II sisältyvät kartat ja satamien, lentoasemien, terminaalien ja kaupunkisolmukohtien luettelot voitaisiin päivittää ottaen huomioon mahdolliset muutokset, jotka johtuvat etukäteen määriteltyjä määrällisiä raja-arvoja vasten analysoitujen tiettyjen liikenneinfrastruktuurin osien tosiasiallisesta käytöstä, komissiolle olisi Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti siirrettävä valta antaa delegoituja säädöksiä liitteisiin I ja II tehtävien muutosten osalta. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla, ja että nämä kuulemiset toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa²¹ vahvistettuja periaatteita noudattaen. Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa tasavertainen osallistuminen delegoitujen säädösten

¹⁹ Yhteinen valmisteluasiakirja päivitetystä puuteanalyysistä sotilaallisten vaatimusten ja Euroopan laajuisen liikenneverkon vaatimusten välillä, 17.7.2020 (SWD(2020) 144 final).

²⁰ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2021/1153, annettu 7 päivänä heinäkuuta 2021, Verkkojen Eurooppa -välineestä ja asetusten (EU) N:o 1316/2013 ja (EU) N:o 283/2014 kumoamisesta (EUVL L 249, 14.7.2021, s. 38).

²¹ Euroopan parlamentin, Euroopan unionin neuvoston ja Euroopan komission välinen toimielinten sopimus, tehty 13 päivänä huhtikuuta 2016, paremmasta lainsäädännöstä (EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1).

valmisteluun, Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimitetaan kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla on järjestelmällisesti oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä.

- (75) Joitakin verkon osia hoitavat muut toimijat kuin jäsenvaltiot. Jäsenvaltioiden velvollisuutena on kuitenkin varmistaa verkkoa koskevien sääntöjen asianmukainen soveltaminen alueellaan.
- (76) Tässä asetuksessa säädettyjen velvoitteiden sujuvan ja tehokkaan täytäntöönpanon varmistamiseksi komissio tukee jäsenvaltioita teknisen tuen välineen²² kautta tarjoamalla räätälöityä teknistä asiantuntemusta uudistusten suunnittelua ja täytäntöönpanoa varten, mukaan lukien uudistukset, joilla edistetään Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämistä.
- (77) Jotta voidaan varmistaa tämän asetuksen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa sellaisten täytäntöönpanosäädösten osalta, joissa määritetään vedenkorkeuden viitetasot ja vesistöaluekohtaiset vähimmäisvaatimukset (hyvät navigointiolot), joissa määritellään yksi yksikkö yhteistä etua koskevien rajatylittävien infrastruktuurihankkeiden rakentamista ja hallinnointia varten ja joissa vahvistetaan menetelmä jäsenvaltioiden keräämiä kaupunkiliikennetietoja varten ja täytäntöönpanosäädökset kutakin eurooppalaisten liikennekäytävien työsuunnitelmaa ja kahta horisontaalista painopistettä varten sekä eurooppalaisen liikennekäytävän tiettyjen osien taikka eurooppalaisen liikennekäytävän tai horisontaalisten painopisteiden erityisten liikenneinfrastruktuurivaatimusten täytäntöönpanoa varten. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011²³ mukaisesti.
- (78) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän asetuksen tavoitteita eikä erityisesti Euroopan laajuisen liikenneverkon koordinoitua perustamista ja kehittämistä, vaan ne voidaan kyseisten tavoitteiden koordinointitarpeen vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla, minkä vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on näiden tavoitteiden saavuttamiseksi tarpeen.
- (79) Asetusta (EU) 2021/1153 on tarpeen muuttaa sen säännösten mukauttamiseksi ydinverkkokäytävien integroimiseksi eurooppalaisiin liikennekäytäviin. Eurooppalaisten liikennekäytävien määritelmä ja linjaus määritellään tässä asetuksessa, ja ne korvaavat mainitussa asetuksessa määritellyt ydinverkkokäytävät.
- (80) Asetusta (EU) N:o 913/2010 on tarpeen muuttaa sen säännösten mukauttamiseksi niin, että rautateiden tavaraliikennekäytävät integroidaan eurooppalaisiin liikennekäytäviin.

²² Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2021/240, annettu 10 päivänä helmikuuta 2021, teknisen tuen välineen perustamisesta.

²³ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

(81) Asetus (EU) N:o 1315/2013 olisi kumottava,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

I LUKU

YLEISET PERIAATTEET

1 artikla

Kohde

1. Tässä asetuksessa vahvistetaan kattavasta verkosta sekä sen pohjalta kehitettävistä ydinverkosta ja laajennetusta ydinverkosta muodostuvan Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämistä koskevat suuntaviivat.
2. Tässä asetuksessa määritetään
 - (a) strategisesti merkittävimmät eurooppalaiset liikennekäytävät Euroopan laajuisen liikenneverkon ensisijaisten osuuksien pohjalta;
 - (b) yhteistä etua koskevat hankkeet ja vaatimukset, joita on noudatettava Euroopan laajuisen liikenneverkon infrastruktuurin kehittämisessä ja toteutuksessa.
3. Tässä asetuksessa vahvistetaan Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämisen painopisteet ja säädetään toimenpiteistä Euroopan laajuisen liikenneverkon toteuttamiseksi.

2 artikla

Soveltamisala

1. Tätä asetusta sovelletaan Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon, sellaisena kuin se esitetään liitteessä I olevissa kartoissa. Euroopan laajuinen liikenneverkko käsittää liikenneinfrastruktuurin, vaihtoehtoisten polttoaineiden käytön edellyttämä infrastruktuuri mukaan luettuna, liikenteen tieto- ja viestintätekniset järjestelmät sekä toimenpiteet, joilla edistetään tällaisen infrastruktuurin tehokasta hallintoa ja käyttöä sekä mahdollistetaan kestävien ja tehokkaiden liikennepalvelujen toteuttaminen ja toiminta.
2. Euroopan laajuisen liikenneverkon infrastruktuuri käsittää rautatieliikenne-, sisävesikuljetus-, meriliikenne-, tieliikenne- ja lentoliikenneinfrastruktuurin sekä multimodaalisen liikenteen ja kaupunkisolmukohtien liikenteen infrastruktuurin, sellaisina kuin niistä säädetään II, III ja IV luvun asianomaisissa jaksoissa.

Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

- (a) 'yhteistä etua koskevalla hankkeella' mitä tahansa tämän asetuksen mukaisesti toteutettavaa hanketta;
- (b) 'naapurimaalla' Euroopan naapuruuspolitiikan, laajentumispolitiikan, Euroopan talousalueen, Euroopan vapaakauppaliiton tai EU:n ja Yhdistyneen kuningaskunnan välisen kauppaa- ja yhteistyösopimuksen soveltamisalaan kuuluvaa maata;
- (c) 'NUTS-alueella' aluetta, joka määritellään tilastollisessa alueluokituksessa;
- (d) 'rajanylitysosuudella' osuutta, joka varmistaa yhteistä etua koskevan hankkeen jatkuvuuden molemmiin puolin rajaa kahden jäsenvaltion tai jäsenvaltion ja naapurimaan välisen eri puolilla rajaa sijaitsevien lähimpien kaupunkisilmukohtien välillä;
- (e) 'pullonkaulalla' fyysistä, teknistä, toiminnallista, operatiivista tai hallinnollista estettä, josta aiheutuva järjestelmäkatkos vaikuttaa kaukoliikennevirtojen tai rajatylittävien liikennevirtojen jatkuvuuteen;
- (f) 'kaupunkisilmukohdalla' kaupunkiseutua, jolla Euroopan laajuisen liikenneverkon liikenneinfrastruktuurin osat, kuten kaupunkialueella ja sen lähistöllä sijaitsevat satamat, mukaan lukien matkustajaliikenneterminaalit, lentoasemat, rautatieasemat, linja-autoasemat, logistiikkakeskukset ja -tilat sekä tavaraliikenneterminaalit, on liitetty kyseisen infrastruktuurin muihin osiin sekä alue- ja paikallisliikenteen infrastruktuuriin;
- (g) 'erillään olevalla verkolla' jäsenvaltion rautatieverkkoa tai sen osaa, jonka raideleveys poikkeaa eurooppalaisten vaatimusten mukaisesta nimellisestä raideleveydestä (1435 mm), mistä syystä tietyt mittavat investoinnit infrastruktuuriin eivät sen osalta ole taloudellisen kustannus-hyötysuhteensa puolesta perusteltavissa tuon verkon erityisominaisuuksien eli maantieteellisen erillisyyden tai syrjäisen sijainnin vuoksi;
- (h) 'infrastruktuurin haltijalla' elintä tai yritystä, joka vastaa erityisesti liikenneinfrastruktuurin rakentamisesta tai kunnossapidosta, mihin kuuluu myös infrastruktuurin valvonta- ja turvallisuusjärjestelmien hallinnointi;
- (i) 'multimodaalisella liikenteellä' matkustajien tai tavaroiden taikka niiden molempien kuljettamista kahta tai useampaa liikennemuotoa käyttäen;

- (j) 'multimodaalisen liikkumisen digitaalipalveluilla' älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton puitteista annetun direktiivin (EU) [...] ²⁴ 4 artiklassa määriteltyjä palveluja;
- (k) 'yhteentoimivuudella' tietyn liikennemuodon tai -sektorin digitaalisen ja muun infrastruktuurin kykyä, mukaan lukien kaikki sääntelyä koskevat, tekniset ja operatiiviset edellytykset, mahdollistaa turvalliset ja keskeytymättömät liikenne- ja tietovirrat sellaisella suoritustasolla, joka kyseiseltä infrastruktuurimuodolta tai -sektorilta vaaditaan;
- (l) 'multimodaalisella matkustajaliikennekeskuksella' kohtaa, jossa voi vaihtaa vähintään yhdestä matkustajaliikennemuodosta toiseen ja jossa on saatavilla matkustustietoja, pääsy julkiseen liikenteeseen ja mahdollisuus siirtymiseen toiseen liikennemuotoon, mukaan lukien liityntäpysäköinti ja aktiiviset liikennemuodot, ja joka toimii yhdyskohtana kaupunkisolmukohtien ja pidempien matkojen liikenneverkkojen välillä;
- (m) 'multimodaalisella tavaraliikenneterminaalilla' rakennetta, jossa on varustus vähintään kahden kuljetusmuodon välistä tai kahden eri raidejärjestelmän välistä uudelleenlastausta sekä rahdin väliaikaista varastointia varten, kuten sisävesi- tai merisatamien, sisävesiväylien ja lentoasemien terminaalit sekä rautatie-/maantieterminaalit, mukaan lukien asetuksessa (EU) 2021/1153 tarkoitetut multimodaaliset logistiikkakeskukset;
- (n) 'logistiikkakeskuksella' aluetta, joka on liitetty suoraan Euroopan laajuisen liikenneverkon liikenneinfrastruktuuriin, johon kuuluu vähintään yksi tavaraliikenneterminaali ja joka mahdollistaa logististen toimintojen suorittamisen;
- (o) 'kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmalla' strategista liikennesuunnittelua koskevaa asiakirjaa, jolla pyritään parantamaan ihmisten, yritysten ja tavaroiden pääsyä toiminnalliselle kaupunkiseudulle (mukaan lukien työmatka-alueet) ja liikkumista sen sisällä;
- (p) 'aktiivisilla liikennemuodoilla' ihmisten tai tavaroiden kuljettamista ilman moottoria ihmisen fyysiseen aktiivisuuteen perustuen;
- (q) 'liikenteen tieto- ja viestintäteknisillä järjestelmillä' tieto- ja viestintäteknisiä järjestelmiä ja sovelluksia, joissa käytetään tieto-, viestintä-, navigointi- tai paikantamis-/lokalisointiteknologioita, joiden avulla voidaan tehokkaasti käsitellä, tallentaa ja vaihtaa dataa ja tietoja, joita tarvitaan infrastruktuurin, liikkumisen ja liikenteen tehokkaaseen hallintaan Euroopan laajuisessa liikenneverkossa, asiaankuuluvien tietojen ilmoittamiseen viranomaisille ja lisäarvopalvelujen tarjoamiseen kansalaisille, rahtaajille ja liikenteenharjoittajille, mukaan lukien verkon häiriönsietokykyiseen, turvalliseen, varmaan, ympäristön kannalta järkevään ja kapasiteettitehokkaaseen käyttöön tarkoitetut järjestelmät. Niihin kuuluvat r-x alakohdassa tarkoitetut järjestelmät, teknologiat ja palvelut, ja niihin voi sisältyä

²⁴ Direktiivi 2021/... tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista 7 päivänä heinäkuuta 2010 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU tarkistamisesta (EUVL L [...]).

myös liikennevälineeseen asennettuja laitteita, joissa on vastaavat infrastruktuurikomponentit;

- (r) 'älykkäällä liikennejärjestelmällä' (ITS) tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista 7 päivänä heinäkuuta 2010 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU²⁵ 4 artiklan 1 kohdassa määriteltyä järjestelmää;
- (s) 'alusliikennettä koskevalla seuranta- ja tietojärjestelmällä' (VTMIS) järjestelmiä, joilla seurataan ja hallitaan liikennettä ja merikuljetuksia Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2002/59/EY²⁶ säädettyjä alusten automaattista tunnistusjärjestelmää (AIS), alusten kaukotunnistus- ja seurantajärjestelmää (LRIT) sekä rannikkotutkajärjestelmiä ja radioviestintää käyttäen, ja se käsittää kansallisten merenkulun tietojärjestelmien integroinnin SafeSeaNetin kautta;
- (t) 'jokitiedotuspalveluilla' (RIS) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2005/44/EY²⁷ 3 artiklan a alakohdassa määriteltyä sisävesien tieto- ja viestintäteknologiaa;
- (u) 'eurooppalaisella merenkulkualan yhdenmetyllä palveluympäristöllä' (EMSWe) oikeudellista ja teknistä kehystä, joka koskee unionin satamakäyntien ilmoitusvelvollisuuksiin liittyvien tietojen sähköistä toimittamista ja koostuu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2019/1239²⁸ säädetystä merenkulkualan kansallisten keskitettyjen palvelupisteiden ja muiden yhdenmukaistettujen komponenttien verkostosta;
- (v) 'ilmaliikenteen hallinta- ja lennonvarmistusjärjestelmällä' (ATM/ANS-järjestelmällä) järjestelmiä ja rakenneosia, joita käytetään ilmaliikenteen hallinnan tai lennonvarmistuspalvelujen tai molempien tarjoamiseen;
- (w) 'Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmällä' (ERTMS) komission asetuksen (EU) 2016/919²⁹ liitteessä olevassa 2.2 kohdassa määriteltyä järjestelmää;
- (x) 'radiopohjaisella ERTMS-järjestelmällä' tason 2 tai 3 ERTMS-järjestelmää, jossa käytetään radiota ajolupien siirtämiseen junalle komission asetuksen (EU) 2016/919³⁰ nojalla;

²⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2010/40/EU, annettu 7 päivänä heinäkuuta 2010, tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista (EUVL L 207, 6.8.2010, s. 1).

²⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/59/EY, annettu 27 päivänä kesäkuuta 2002, alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta sekä neuvoston direktiivin 93/75/ETY kumoamisesta (EYVL L 208, 5.8.2002, s. 10).

²⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2005/44/EY, annettu 7 päivänä syyskuuta 2005, yhdenmukaistetuista jokitiedotuspalveluista (RIS) Euroopan yhteisön sisävesillä (EUVL L 255, 30.9.2005, s. 152).

²⁸ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/1239, annettu 20 päivänä kesäkuuta 2019, eurooppalaisen merenkulkualan yhdenmetyllä palveluympäristön perustamisesta ja direktiivin 2010/65/EU kumoamisesta (EUVL L 198, 25.7.2019, s. 64).

²⁹ Komission asetus (EU) 2016/919, annettu 27 päivänä toukokuuta 2016, Euroopan unionin rautatiejärjestelmän ohjaus-, hallinta- ja merkinanto-osajärjestelmiä koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä (EUVL L 158, 15.6.2016, s. 1).

- (y) 'luokan B järjestelmillä' komission asetuksen (EU) 2016/919 liitteessä olevassa 2.2 kohdassa määriteltyjä junakulunvalvonta- ja ääniradiojärjestelmiä;
- (z) 'merisatamalla' maa- ja vesialuetta, joka muodostuu sellaisesta infrastruktuurista ja sellaisista varusteista, että kyseisellä alueella voidaan pääasiallisesti ottaa vastaan vesiliikenteen aluksia, lastata ja purkaa ne, varastoida tavaroita, vastaanottaa ja toimittaa tavaroita sekä ottaa aluksiin matkustajia, miehistöä ja muita henkilöitä ja laskea heitä maihin, sekä kaikkea muuta liikenteenharjoittajien satama-alueella tarvitsemaa infrastruktuuria;
- aa) 'lähimerenkululla' lastin ja matkustajien kuljettamista meritse jäsenvaltioiden maantieteellisillä vesillä sijaitsevien satamien välillä tai jäsenvaltioiden vesillä sijaitsevan sataman ja sellaisen vierekkäisen kolmannen maan vesillä sijaitsevan sataman välillä, jolla on rantaviivaa Eurooppaan rajautuvissa sisämerissä;
- ab) 'sähköisillä kuljetustiedoilla' (eFTI) lakisäätteisten tietojen sähköistä viestintää talouden toimijoiden ja toimivaltaisten viranomaisten välillä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2020/1056³¹ mukaisesti;
- ac) 'yhtenäisellä eurooppalaisella ilmatilalla' Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 549/2004³², (EY) N:o 550/2004³³, (EY) N:o 551/2004³⁴ ja (EU) 2018/1139³⁵ mukaisesti perustettuja menettelyjä, joilla tiukennetaan ilmaliikenteen turvallisuusstandardeja, edistetään lentoliikennejärjestelmän kestävä kehitystä sekä parannetaan ilmaliikenteen hallinnan ja lennonvarmistuspalvelujen yleistä suorituskykyä yleisessä ilmaliikenteessä;
- ad) 'vertiportilla' aluetta, jota käytetään pystysuoraan nousevien ja laskeutuvien lentokoneiden lentoonlähtöön ja laskuun (VTOL);
- ae) 'avaruussatamalla' avaruusalusten testaukseen ja laukaisuun tarkoitettua laitosta;
- af) 'SESAR-hankkeella' hanketta, joka kuuluu yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan ilmaliikenteen hallintaa koskevaan tutkimusohjelmaan, joka on Euroopan yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan (SES) teknologiapilari;
- ag) 'Euroopan rautatiehankkeella' Euroopan rautatiealan yhteisyrityksen tai sitä edeltäneen Shift2Rail-yhteisyrityksen hanketta;

³⁰ Komission asetus (EU) 2016/919, annettu 27 päivänä toukokuuta 2016, Euroopan unionin rautatiejärjestelmän ohjaus-, hallinta- ja merkinanto-osajärjestelmiä koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä (EUVL L 158, 15.6.2016, s. 1).

³¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2020/1056, annettu 15 päivänä heinäkuuta 2020, sähköisistä kuljetustiedoista (EUVL L 249, 31.7.2020, s. 33).

³² Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 549/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen puitteista (EUVL L 96, 31.3.2004, s. 1).

³³ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 550/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa (EUVL L 96, 31.3.2004, s. 10).

³⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 551/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan organisoinnista ja käytöstä (EUVL L 96, 31.3.2004, s. 20).

³⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/1139, annettu 4 päivänä heinäkuuta 2018, yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta (EUVL L 212, 22.8.2018, s. 1).

- ah) 'eurooppalaisella ilmaliikenteen hallinnan yleissuunnitelmalla' tärkeintä ilmaliikenteen hallinnan nykyaikaistamisen suunnitteluvälinettä, jossa määritellään SESARin toteuttamisen edellyttämät kehittämisen ja käyttöönoton painopisteet, sellaisena kuin se on hyväksytty neuvoston päätöksellä 2009/320/EY³⁶;
- ai) 'rautateiden tavaraliikenteen hallinnoinnilla' asetuksen (EU) N:o 913/2010 8 artiklassa tarkoitettuja hallintoelimiä;
- aj) 'kunnossapidolla' toimintaa, jota on toteutettava rutiininomaisesti, määrääjain tai hätätilanteissa, jotta omaisuuserää voidaan käyttää sen odotetun käyttöiän ajan samalla palvelun ja turvallisuuden tasolla tämän asetuksen mukaisesti;
- ak) 'sosioekonomisella kustannus-hyötyanalyysillä' tunnustettuun menetelmään perustuvaa hankkeen arvon määrällistä ennakoarviointia, jossa otetaan huomioon kaikki asiaankuuluvat sosiaaliset ja taloudelliset sekä ilmastoon ja ympäristöön liittyvät hyödyt ja kustannukset. Ilmastoon ja ympäristöön liittyviä kustannuksia ja hyötyjä koskevan analyysin on perustuttava Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2011/92/EU³⁷ nojalla tehtyyn ympäristövaikutusten arviointiin;
- al) 'vaihtoehtoisilla polttoaineilla' [vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta] annetun asetuksen (EU) [...] 2 artiklan 3 kohdassa määriteltyjä vaihtoehtoisia polttoaineita;
- am) 'turvallisella ja valvotulla pysäköintialueella' tavara- tai matkustajaliikennettä harjoittavien kuljettajien käytettävissä olevaa pysäköintialuetta, joka täyttää Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006³⁸ 8 a artiklan 1 kohdan vaatimukset ja on mainitun asetuksen 8 a artiklan 2 kohdan nojalla sertifioitu unionin standardien ja menettelyjen mukaisesti;
- an) 'liikkeessäpunnitusjärjestelmällä' tieinfrastruktuuriin asennettua automaattista järjestelmää, jonka tarkoituksena on tunnistaa ne liikenteessä olevat ajoneuvot tai ajoneuvoyhdistelmät, jotka ovat todennäköisesti ylittäneet Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 96/53/EY³⁹ mukaiset painorajat.

4 artikla

Euroopan laajuisen liikenneverkon tavoitteet

³⁶ Neuvoston päätös 2009/320/EY, annettu 30 päivänä maaliskuuta 2009, eurooppalaisen ilmaliikenteen hallinnan nykyaikaistamishankkeeseen (SESAR-hanke) liittyvän ilmaliikenteen hallinnan yleissuunnitelman (ATM-yleissuunnitelma) vahvistamisesta (EUVL L 95, 9.4.2009, s. 41).

³⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2011/92/EU, annettu 13 päivänä joulukuuta 2011, tiettyjen julkisten ja yksityisten hankkeiden ympäristövaikutusten arvioinnista (EYVL L 26, 28.1.2002, s. 1).

³⁸ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 561/2006, annettu 15 päivänä maaliskuuta 2006, tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta (EUVL L 102, 11.4.2006, s. 1).

³⁹ Neuvoston direktiivi 96/53/EY, annettu 25 päivänä heinäkuuta 1996, tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisissa ja kansainvälisissä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisissä liikenteessä sallituista painoista (EYVL L 235, 17.9.1996, s. 59).

1. Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämisen yleisenä tavoitteena on luoda yksi unionin laajuinen multimodaalinen verkko, jossa on korkeat laatustandardit.
2. Euroopan laajuinen liikenneverkko vahvistaa unionin sosiaalista, taloudellista ja alueellista yhteenkuuluvuutta sekä edistää sellaisen yhtenäisen Euroopan liikennealueen luomista, joka on kestävä, tehokas ja häiriönsietokykyinen ja joka lisää käyttäjien saamia hyötyjä ja tukee osallistavaa kasvua. Se tuo eurooppalaista lisäarvoa edistämällä seuraavissa neljässä kategoriassa määriteltujen tavoitteiden saavuttamista:
 - (a) kestävyys – seuraavilla tavoin:
 - i) päästöttömän liikkumisen edistäminen asiaankuuluvien unionin hiilidioksidivähentämistavoitteiden mukaisesti;
 - ii) kestävämpien liikennemuotojen laajemman käytön mahdollistaminen muun muassa kehittämällä edelleen suurnopeuksisen kaukoliikenteen matkustajaliikenneverkkoa ja täysin yhteentoimivaa rautateiden tavaraliikenneverkkoa sekä luotettavaa sisävesi- ja lähimerenkulkuverkkoa kaikkialla unionissa;
 - iii) ympäristönsuojelun lisääminen;
 - iv) ulkoisten kustannusten vähentäminen, mukaan lukien ympäristöön, terveyteen, ruuhkautumiseen ja onnettomuuksiin liittyvät kustannukset;
 - v) energiaturvallisuuden parantaminen;
 - (b) yhteenkuuluvuus – seuraavilla tavoin:
 - i) kaikkien unionin alueiden saavutettavuus ja yhteydet, syrjäiset alueet, syrjäisimmät alueet ja muut syrjäiset alueet, saaristo-, syrjäseutu- ja vuoristoalueet sekä harvaan asutut alueet mukaan luettuina;
 - ii) infrastruktuurin laatuerojen vähentäminen jäsenvaltioiden välillä;
 - iii) yhtäältä kaukoliikenteen ja toisaalta alue- ja paikallisliikenteen sekä kaupunkisolmukohtien liikennepalvelujen liikenneinfrastruktuurin tehokas koordinointi ja yhteenliittäminen niin matkustaja- kuin tavaraliikenteessä;
 - iv) liikenneinfrastruktuuri, jossa huomioidaan unionin eri osien erityistilanteet ja joka kattaa Euroopan alueet tasapainoisella tavalla;
 - (c) tehokkuus – seuraavilla tavoin:
 - i) infrastruktuurin pullonkaulojen poistaminen ja puuttuvien yhteyksien rakentaminen liikenneinfrastruktuureissa ja niiden välisissä liityntäkohdissa sekä jäsenvaltioiden alueilla että niiden välillä;

- ii) toiminnallisten, hallinnollisten, teknisten ja operatiivisten yhteentoimivuuden pullonkaulojen poistaminen, digitalisaation puutteet mukaan luettuina;
 - iii) kansallisten, alueellisten ja paikallisten liikenneverkkojen yhteentoimivuus;
 - iv) kaikkien liikennemuotojen, myös kaupunkisolmukohtien, optimaalinen integrointi ja yhteenliittäminen;
 - v) taloudellisesti tehokkaan ja laadukkaan liikenteen edistäminen talouden kasvun lisäämiseksi ja kilpailukyvyyn parantamiseksi;
 - vi) uuden ja jo käytössä olevan infrastruktuurin tehokkaampi käyttö;
 - vii) innovatiivisten teknologisten ja operatiivisten ratkaisujen kustannustehokas soveltaminen;
- (d) käyttäjien saamien hyötyjen lisääminen – seuraavilla tavoin:
- i) liikkumisen ja liikenteen saatavuuden varmistaminen käyttäjille ja näiden tarpeiden täyttäminen ottaen erityisesti huomioon haavoittuvassa asemassa olevien ihmisten tarpeet, mukaan lukien vammaiset tai liikuntarajoitteiset henkilöt sekä henkilöt, jotka asuvat syrjäisillä alueilla, syrjäisimmät alueet ja saaret mukaan luettuina;
 - ii) turvallisten, varmojen ja korkealaatuisten standardien varmistaminen sekä matkustaja- että tavaraliikenteelle, mukaan lukien käyttäjille tarjottavien palvelujen laatu;
 - iii) erityisesti yhteentoimivuutta, turvallisuutta ja turvatoimia koskevien infrastruktuurivaatimusten asettaminen saavutettavien ja kohtuuhintaisten liikennepalvelujen laadun, tehokkuuden ja kestävyysvarmistamiseksi;
 - iv) muuttuvaan ilmastoon mukautuvan, luonnonuhkia ja ihmisen aiheuttamia katastrofeja kestävän sekä hätä- ja pelastuspalvelujen tehokkaan ja nopean käyttöönoton varmistavan liikkumisen tukeminen, myös vammaisten tai liikuntarajoitteisten henkilöiden osalta;
 - v) infrastruktuurin häiriönsietokyvyn varmistaminen erityisesti rajatylittävillä osuuksilla;
 - vi) vaihtoehtoisten liikenneratkaisujen tarjoaminen, myös muissa liikennemuodoissa, verkkohäiriötilanteissa.

5 artikla

Resurssitehokas verkko ja ympäristönsuojelu

1. Euroopan laajuinen liikenneverkko on suunniteltava ja kehitettävä ja sitä on käytettävä resurssitehokkaasti ja sovellettavia EU:n ja kansallisia ympäristövaatimuksia noudattaen seuraavilla tavoin:
 - (a) uuden infrastruktuurin kehittäminen, olemassa olevan liikenneinfrastruktuurin parantaminen ja kunnossapito, erityisesti sisällyttämällä infrastruktuurin koko elinkaaren jatkuva kunnossapito infrastruktuurin suunnittelu- tai parannusvaiheeseen ja pitämällä infrastruktuuri toimintakunnossa;
 - (b) infrastruktuurin integroinnin ja yhteenliittämisen optimoiminen;
 - (c) vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- ja tankkausinfrastruktuurin käyttöönotto;
 - (d) uusien teknologioiden sekä liikenteen tieto- ja viestintätekniisten järjestelmien käyttöönotto infrastruktuurin suorituskyvyn säilyttämiseksi tai parantamiseksi;
 - (e) infrastruktuurin käytön optimoiminen erityisesti tehokkaalla kapasiteetin- ja liikenteenhallinnalla;
 - (f) muiden verkkojen ja erityisesti Euroopan laajuisten energia- tai televiestintäverkkojen kanssa mahdollisten yhteisvaikutusten huomioon ottaminen;
 - (g) sellaisen vihreän, kestävän ja ilmastonmuutokseen sopeutuvan infrastruktuurin kehittäminen, jonka suunnittelulla minimoidaan verkon lähistöllä asuvien kansalaisten terveyteen sekä ympäristöön kohdistuvat kielteiset vaikutukset ja ekosysteemien tilan heikkeneminen;
 - (h) liikenneverkon ja sen infrastruktuurin häiriönsietokyvyn asianmukainen huomioon ottaminen muuttuvan ilmaston, luonnonuhkien ja ihmisen aiheuttamien katastrofien sekä tahallisten häiriöiden varalta näihin haasteisiin vastaamiseksi;
 - (i) infrastruktuurin häiriönsietokyky erityisesti rajatylittävillä osuuksilla, jotta liikennehäiriöihin voidaan reagoida ja niistä voidaan toipua nopeasti.
2. Suunnitellessaan ja kehittäessään Euroopan laajuista liikenneverkkoa jäsenvaltiot voivat mukauttaa osuuksien yksityiskohtaista reittilinjausta 56 artiklan 1 kohdan e alakohdassa tarkoitetuissa rajoissa ottaen huomioon unionin eri osien erityisolosuhteet, kuten kyseisten alueiden topografiset piirteet ja ympäristönäkökohdat, varmistaen samalla tämän asetuksen noudattamisen.
3. Suunnitelmien ja hankkeiden ympäristöarviointi on tehtävä neuvoston direktiivin 92/43/ETY⁴⁰, direktiivien 2000/60/EY⁴¹, 2001/42/EY⁴², 2002/49/EY⁴³ ja

⁴⁰ Neuvoston direktiivi 92/43/ETY, annettu 21 päivänä toukokuuta 1992, luontotyyppien sekä luonnonvaraisen eläimistön ja kasviston suojelusta (EYVL L 206, 22.7.1992, s. 7).

⁴¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2000/60/EY, annettu 23 lokakuuta 2000, yhteisön vesipolitiikan puitteista (EYVL L 327, 22.12.2000, s. 1).

⁴² Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/42/EY, annettu 27 päivänä kesäkuuta 2001, tiettyjen suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista (EYVL L 197, 21.7.2001, s. 30).

2009/147/EY⁴⁴ sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2011/92/EU⁴⁵ mukaisesti. Niiden yhteistä etua koskevien hankkeiden osalta, joista ei tämän asetuksen voimaantulopäivänä ole vielä tehty ympäristöarviointia, ympäristöarvioinnin olisi sisällettävä myös arviointi ”ei merkittävää haittaa” -periaatteen noudattamisesta.

6 artikla

Euroopan laajuisen liikenneverkon vaiheittainen kehittäminen

1. Euroopan laajuista liikenneverkkoa kehitetään kolmessa vaiheessa niin, että ydinverkko valmistuu 31 päivään joulukuuta 2030 mennessä, laajennettu ydinverkko 31 päivään joulukuuta 2040 mennessä ja kattava verkko 31 päivään joulukuuta 2050 mennessä. Tähän päästään erityisesti ottamalla Euroopan laajuista liikenneverkkoa varten käyttöön rakenne, jossa noudatetaan sellaista johdonmukaista ja läpinäkyvää menettelytapaa, joka käsittää kattavan verkon sekä ydinverkon ja laajennetun ydinverkon niin, että liikenteen solmukohdat ja kaupunkisolmukohdat toimivat kaukoliikenteen ja alueellisten ja paikallisten liikenneverkkojen välisinä liityntäkohtina.
2. Kattava verkko käsittää Euroopan laajuisen liikenneverkon kaikki olemassa olevat ja suunnitteilla olevat liikenneinfrastruktuurit sekä tällaisen infrastruktuurin tehokasta sekä sosiaalisesti ja ympäristön kannalta kestäväää käyttöä edistävät toimenpiteet.
3. Ydinverkko ja laajennettu ydinverkko koostuvat niistä Euroopan laajuisen liikenneverkon osista, joita kehitetään ensisijaisina Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämistavoitteiden saavuttamiseksi.

7 artikla

Eurooppalaiset liikennekäytävät

Eurooppalaiset liikennekäytävät muodostuvat niistä Euroopan laajuisen liikenneverkon osista, jotka ovat strategisesti merkittävimpiä kestävien ja multimodaalisten tavara- ja matkustajaliikennevirtojen kehittämisen sekä yhteentoimivan ja korkealaatuisen infrastruktuurin ja operatiivisen suorituskyvyn kannalta.

⁴³ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/49/EY, annettu 25 päivänä kesäkuuta 2002, ympäristömelun arvioinnista ja hallinnasta (EUVL L 189, 18.7.2002, s. 12).

⁴⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/147/EY, annettu 30 päivänä marraskuuta 2009, luonnonvaraisten lintujen suojelusta (EUVL L 20, 26.1.2010, s. 7).

⁴⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2011/92/EU, annettu 13 päivänä joulukuuta 2011, tiettyjen julkisten ja yksityisten hankkeiden ympäristövaikutusten arvioinnista (EUVL L 26, 28.1.2012, s. 1).

8 artikla

Yhteistä etua koskevat hankkeet

1. Euroopan laajuista liikenneverkkoa kehitetään yhteistä etua koskevilla hankkeilla, joilla rakennetaan uutta liikenneinfrastruktuuria, parannetaan olemassa olevaa liikenneinfrastruktuuria tai toteutetaan toimenpiteitä verkon resurssitehokkaan käytön edistämiseksi.
2. Yhteistä etua koskevalta hankkeelta edellytetään, että
 - (a) se myötävaikuttaa niiden tavoitteiden saavuttamiseen, jotka kuuluvat vähintään kahteen neljästä 4 artiklassa säädetystä kategoriasta;
 - (b) se on sosioekonomisen kustannus-hyötyanalyysin perusteella taloudellisesti elinkelpoinen;
 - (c) sillä on eurooppalaista lisäarvoa.
3. Yhteistä etua koskeva hanke sisältää koko hankesyklin, mukaan lukien toteutettavuustutkimus, lupamenettelyt, rakennustyöt, toiminta ja arviointi.
4. Jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet varmistaakseen, että hankkeita toteutettaessa noudatetaan unionin ja kansallista lainsäädäntöä, erityisesti ympäristöä, ilmastonsuojelua, turvallisuutta, turvatoimia, kilpailua, valtiontukea, julkisia hankintoja, kansanterveyttä ja esteettömyyttä koskevia unionin säädöksiä sekä syrjimättömyyslainsäädäntöä.
5. Komissio voi täytäntöönpanosäädöksellä vaatia jäsenvaltioita perustamaan yhden yksikön yhteistä etua koskevien rajatylittävien infrastruktuurihankkeiden rakennustöitä ja hallinnointia varten. Asianomaisella eurooppalaisella koordinaattorilla on oltava tarkkailijan asema kyseisen yksittäisen elimen hallinto- tai valvontaneuvostossa taikka molemmissa.

9 artikla

Yhteistyö kolmansien maiden kanssa

1. Unioni voi tehdä yhteistyötä naapurimaiden kanssa liittääkseen Euroopan laajuisen liikenneverkon niiden infrastruktuuriverkkoihin talouskasvun ja kilpailukykyyn edistämiseksi ja erityisesti
 - (a) edistääkseen Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskevan toimintapolitiikan laajentamista kolmansiin maihin;
 - (b) varmistaakseen Euroopan laajuisen liikenneverkon ja kolmansien maiden liikenneverkkojen väliset yhteydet rajanylityspaikoilla, jotta voidaan taata saumattomat liikennevirrat, rajatarkastukset, rajavartiointi ja muut rajavalvontamenettelyt;
 - (c) saattaakseen valmiiksi sellaisen kolmansien maiden liikenneinfrastruktuurin, joka liittää yhteen Euroopan laajuisen liikenneverkon osia unionissa;

- (d) edistääkseen Euroopan laajuisen liikenneverkon ja kolmansien maiden verkkojen yhteentoimivuutta;
 - (e) helpottaakseen meriliikennettä ja edistääkseen lähimerenkulkua kolmansien maiden kanssa;
 - (f) helpottaakseen sisävesiliikennettä kolmansien maiden kanssa;
 - (g) helpottaakseen lentoliikennettä kolmansien maiden kanssa tehokkaan ja kestäväen talouskasvun ja kilpailukyvyn edistämiseksi muun muassa laajentamalla yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa ja parantamalla ilmaliikenteen hallintaa koskevaa yhteistyötä;
 - (h) liittääkseen yhteen ja toteuttaakseen liikenteen tieto- ja viestintätekniisiä järjestelmiä kyseisissä maissa.
2. Liitteessä IV esitetään suuntaa-antavat kartat tiettyihin naapurimaihin ulotetusta Euroopan laajuisesta liikenneverkosta sekä määritetään tapauksen mukaan ydinverkko ja kattava verkko tämän asetuksen kriteerien mukaisesti.

II LUKU

YLEISET SÄÄNNÖKSET

10 artikla

Ydinverkkoa, laajennettua ydinverkkoa ja kattavaa verkkoa koskevat yleiset säännökset

1. Ydinverkon, laajennetun ydinverkon ja kattavan verkon on
- (a) oltava liitteessä I olevissa kartoissa ja liitteessä II olevissa luetteloissa esitetyn mukaisia;
 - (b) oltava tarkemmin määritettyjä infrastruktuurin osien kuvauksella;
 - (c) täytettävä tässä luvussa ja luvuissa III ja IV vahvistetut liikenneinfrastruktuurivaatimukset;
 - (d) muodostettava perusta yhteistä etua koskevien hankkeiden määrittämiselle.
2. Ydinverkko ja laajennettu ydinverkko koostuvat niistä kattavan verkon osista, joita kehitetään ensisijaisina Euroopan laajuisen liikenneverkon toimintapoliittisten tavoitteiden saavuttamiseksi. Asetuksessa (EU) 2021/1153 olevien viittausten 'ydinverkkoon' katsotaan sisältävän tässä asetuksessa määritellyn 'laajennetun ydinverkon'. [Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetussa] asetuksessa (EU) [...] olevat viittaukset 'ydinverkkoon' katsotaan

viittauksiksi tässä asetuksessa määritellyyn 'ydinverkkoon'. [Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetussa] asetuksessa (EU) [...] olevat viittaukset 'kattavaan verkkoon' katsotaan viittauksiksi tässä asetuksessa määriteltuihin 'laajennettuun ydinverkkoon' ja 'kattavaan verkkoon'.

3. Verkon solmukohdat esitetään liitteessä II, ja niihin kuuluvat kaupunkisolmukohdat, lentoasemat, merisatamat ja sisävesisatamat sekä rautatie-/maantieteterminaalit.
4. Jäsenvaltioiden on toteutettava ydinverkkoa, laajennettua ydinverkkoa ja kattavaa verkkoa koskevat aiheelliset toimenpiteet tämän asetuksen asiaankuuluvien säännösten noudattamiseksi 6 artiklan 1 kohdassa vahvistettuihin määräaikoihin mennessä, jollei tässä asetuksessa toisin mainita.

11 artikla

Eurooppalaisia liikennekäytäviä koskevat yleiset säännökset

1. Eurooppalaiset liikennekäytävät määritetään liitteessä III olevissa kartoissa.
2. Jäsenvaltioiden on toteutettava asianmukaiset toimenpiteet, jotta eurooppalaiset liikennekäytävät voidaan tämän asetuksen säännösten noudattamiseksi kehittää 31 päivään joulukuuta 2030 mennessä ydinverkkoon kuuluvan infrastruktuurin osalta, jollei toisin mainita, ja 31 päivään joulukuuta 2040 mennessä sen infrastruktuurin osalta, joka on osa laajennettua ydinverkkoa, jollei toisin mainita.
3. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä tämän asetuksen 60 artiklan mukaisesti tämän asetuksen liitteessä III esitettyjen eurooppalaisten liikennekäytävien linjausten muuttamiseksi, jotta voidaan erityisesti ottaa huomioon suurten kauppavirtojen ja liikenteen kehitys tai verkon merkittävät muutokset.

12 artikla

Ydinverkon, laajennetun ydinverkon ja kattavan verkon yleiset painopisteet

1. Ydinverkon, laajennetun ydinverkon ja kattavan verkon kehittämisen yleisenä painopisteenä ovat toimenpiteet, joita tarvitaan
 - (a) kestävämpien liikennemuotojen tavaraj- ja matkustajaliikenteen lisäämisessä liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi;
 - (b) varmistamaan parempi saavutettavuus ja yhteenliitettävyys kaikilla unionin alueilla ottaen samalla huomioon alueellinen ja sosiaalinen yhteenkuuluvuus sekä syrjäisimpien alueiden ja muiden syrjäisten, saaristo-, syrjäseutu- ja vuoristoalueiden sekä harvaan asuttujen alueiden erityistilanne;
 - (c) varmistamaan liikennemuotojen optimaalinen integrointi ja yhteentoimivuus;
 - (d) rakentamaan puuttuvat yhteydet ja poistamaan pullonkaulat erityisesti rajanylitysosuuksilla;

- (e) sellaisen tarvittavan infrastruktuurin käyttöönottoon, jolla varmistetaan saumaton liikkuminen päästöttömillä ajoneuvoilla;
- (f) edistämään infrastruktuurin tehokasta ja kestävää käyttöä ja tarvittaessa lisäämään kapasiteettia;
- (g) nykyisen infrastruktuurin pitämiseen toimintakunnossa sekä sen laadun parantamiseen tai ylläpitämiseen turvallisuuden, turvatoimien, liikennejärjestelmän ja kuljetusten tehokkuuden, ilmaston ja katastrofeihin liittyvän selviytymis- ja palautumiskyvyn, ympäristönsuojelun tason ja liikennevirtojen jatkuvuuden osalta;
- (h) parantamaan liikennealan työntekijöiden palvelujen laatua ja sosiaalisia oloja sekä saavutettavuutta kaikille käyttäjille, mukaan lukien vammaiset tai liikuntarajotteiset henkilöt ja muut haavoittuvassa asemassa olevat henkilöt;
- (i) liikenteen tieto- ja viestintätekniisten järjestelmien toteuttamiseen ja käyttöönottoon.

2. Edellä 1 kohdassa esitettyjen toimenpiteiden täydentämiseksi on kiinnitettävä erityistä huomiota tarvittaviin toimenpiteisiin, joilla

- (a) edistetään liikenteen päästöjen vähentämistä ja energiaturvallisuuden parantamista edistämällä päästöttömien ajoneuvojen ja alusten sekä uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käyttöä ottamalla käyttöön vastaava vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuri;
- (b) vähennetään kaupunkiseutujen altistumista rautateitse ja maanteitse tapahtuvan kauttakulkuliikenteen kielteisille vaikutuksille;
- (c) poistetaan hallinnolliset, tekniset ja operatiiviset esteet erityisesti Euroopan laajuisen liikenneverkon yhteentoimivuudelta;
- (d) optimoidaan infrastruktuurin käyttö erityisesti tehokkaalla kapasiteetin hallinnalla, liikenteenhallinnalla ja paremmalla operatiivisella suorituskvyyllä.

13 artikla

Eurooppalaisten liikennekäytävien yleiset painopisteet

Eurooppalaisten liikennekäytävien kehittämisen yleisenä painopisteenä ovat toimenpiteet, joita tarvitaan

- (a) erittäin suorituskvyyisen ja täysin yhteentoimivan rautateiden tavaraliikenneverkon kehittämiseen koko unionissa;
- (b) sellaisen erittäin suorituskvyyisen, täysin yhteentoimivan ja suurnopeuksisen rautateiden matkustajaverkon kehittämiseen, joka yhdistää kaupunkisolmukohdat kaikkialla unionissa;
- (c) saumattoman sisävesi-, lento- ja meriliikenteen infrastruktuurijärjestelmän kehittämiseen;

- (d) sellaisen turvallisen ja suojatun tieverkon kehittämiseen, jossa on riittävät vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurit;
- (e) parempien multimodaalisten ja yhteentoimivien liikenneratkaisujen kehittämiseen;
- (f) koko logistiikkaketjun intermodaaliseen integrointiin ja tehokkaaseen yhteenliittämiseen liikenteen solmukohdissa ja kaupunkisolmukohdissa;
- (g) sellaisen tarvittavan infrastruktuurin käyttöönottoon, jolla varmistetaan saumaton liikkuminen päästöttömillä ajoneuvoilla.

III LUKU

ERITYISET SÄÄNNÖKSET

1 JAKSO

Rautatieliikenneinfrastruktuuri

14 artikla

Infrastruktuurin osat

1. Rautatieliikenneinfrastruktuuriin kuuluvat erityisesti
 - (a) radat, mukaan lukien
 - i) raiteet;
 - ii) ratavaihteet;
 - iii) tasoristeykset;
 - iv) sivuraiteet;
 - v) tunnelit;
 - vi) sillat;
 - vii) ympäristövaikutuksia lieventävä infrastruktuuri;
 - (b) liitteeseen I merkittyjen ratojen varrella olevat asemat, joilla matkustajat voivat vaihtaa kuljetusvälinettä rautatieliikenteessä tai rautatieliikenteen ja muiden liikennemuotojen välillä;

- (c) muut rautatieliikenteen palvelupaikat kuin Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/34/EU⁴⁶ 3 artiklan 11 kohdassa määritellyt matkustaja-asemat, erityisesti järjestelyratapihat, junamuodostuslaitteet, vaihtotyölaitteet, varikkosivuraiteet, huoltotilat, muut tekniset tilat, kuten puhdistus- ja pesutilat, avustus- ja tankkauspalvelut; tähän sisältyvät myös automaattiseen raideleveyden vaihtoon tarkoitetut laitteet;
 - (d) rautatieyhteysreitit ja viimeisen kilometrin rautatieyhteydet rautatieyhteydellisiin multimodaalisiin tavaraliikenneterminaaleihin, myös sisävesi- ja merisatamissa ja lentokentillä, sekä rautatiepalvelupaikat;
 - (e) ratalaitteiden ohjaus, hallinta ja merkinanto;
 - (f) radanvarren energiainfrastruktuuri;
 - (g) infrastruktuuriin liittyvät varusteet;
 - (h) liikenteen tieto- ja viestintätekniset järjestelmät.
2. Ratoihin liittyviin teknisiin varusteisiin voivat kuulua sähköistämisyjärjestelmät, matkustajien junaan nousuun ja siitä poistumiseen tarvittavat varusteet, rahdin lastaamiseen ja purkamiseen tarvittavat varusteet asemilla ja terminaaleissa sekä innovatiiviset teknologiat niiden käyttöönottovaiheessa.

15 artikla

Kattavan verkon liikenneinfrastruktuurivaatimukset

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kattavan verkon rautatieinfrastruktuuri
 - (a) on Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/797⁴⁷ ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukainen, jotta kattava verkko olisi yhteentoimiva;
 - (b) täyttää direktiivin (EU) 2016/797 4 ja 5 artiklan nojalla mainitun direktiivin 7 artiklan 1 kohdan b, c, d ja e alakohdassa säädettyä menettelyä noudattaen hyväksytyjen yhteentoimivuuden teknisten eritelmien (YTEien) vaatimukset;
 - (c) täyttää [vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetussa] asetuksessa (EU) [...] määritellyt vaatimukset.
2. Jäsenvaltioiden on kattavan verkon rautatieinfrastruktuurin osalta, mukaan lukien 14 artiklan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitetut yhteydet, varmistettava, että viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2050 tämä infrastruktuuri

⁴⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2012/34/EU, annettu 21 päivänä marraskuuta 2012, yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta (EUVL L 343, 14.12.2012, s. 32).

⁴⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2016/797, annettu 11 päivänä toukokuuta 2016, rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta Euroopan unionissa (EUVL L 138, 26.5.2016, s. 44).

- (a) on kokonaan sähköistetty ratojen ja, siinä määrin kuin se on sähköjunaliikennettä varten tarpeen, sivuraiteiden osalta;
- (b) nimelliseltä raideleveydeltään uusien ratojen osalta 1435 mm, paitsi jos uudella radalla pidennetään verkkoa, jonka raide on leveydeltään erilainen ja erillään unionin pääradoista;
- (c) mahdollistaa ilman erityislupaa vähintään 22,5 tonnin akselipainon;
- (d) mahdollistaa ilman erityislupaa sellaisten tavarajunien liikennöinnin, joiden pituus on vähintään 740 metriä (veturi(t) mukaan luettu(i)na). Tämä vaatimus täyttyy, jos vähintään seuraavat edellytykset täyttyvät:
 - i) kaksiraiteisilla radoilla vähintään 50 prosenttia tavarajunien reiteistä ja tunnissa vähintään kaksi reittiä suuntaansa voidaan osoittaa tavarajunille, joiden pituus on vähintään 740 metriä;
 - ii) yksiraiteisilla radoilla kahdessa tunnissa vähintään yksi reitti suuntaansa voidaan osoittaa tavarajunille, joiden pituus on vähintään 740 metriä;
- (e) on komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/777⁴⁸ liitteen taulukossa 1 olevan 1.1.1.1.3.5 kohdan mukaisesti vähintään standardin P400 mukainen ilman lisävaatimuksia erityisluvasta liikenteen harjoittamiseen.

3. Seuraavia poikkeuksia sovelletaan:

- (a) erillään olevat verkot vapautetaan 2 kohdan a, c, d ja e alakohdan vaatimuksista;
- (b) komissio voi jäsenvaltion pyynnöstä asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa myöntää täytäntöönpanosäädöksillä muita poikkeuksia 2 kohdassa tarkoitettujen vaatimusten osalta. Poikkeuspyynnön on perustuttava sosioekonomiseen kustannus-hyötyanalyysiin ja yhteentoimivuuteen kohdistuvien vaikutusten arviointiin. Poikkeuksen on oltava Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/797⁴⁹ vaatimusten mukainen, ja siitä on tarvittaessa sovittava naapurijäsenvaltioiden kanssa.

16 artikla

Ydinverkon ja laajennetun ydinverkon liikenneinfrastruktuurivaatimukset

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että ydinverkon ja laajennetun ydinverkon rautatieinfrastruktuuri on 15 artiklan 1 kohdan mukainen.

⁴⁸ Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2019/777, annettu 16 päivänä toukokuuta 2019, rautatieinfrastruktuurirekisteriä koskevista yhteisistä eritelmistä ja täytäntöönpanopäätöksen 2014/880/EU kumoamisesta (EUVL L 139 I, 27.5.2019, s. 312).

⁴⁹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2016/797, annettu 11 päivänä toukokuuta 2016, rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta Euroopan unionissa (EUVL L 138, 26.5.2016, s. 44).

2. Jäsenvaltioiden on varmistettava laajennetun ydinverkon rautatieinfrastruktuurin osalta, mukaan lukien 14 artiklan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitettut yhteydet, että viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2040 tämä infrastruktuuri
- (a) täyttää 15 artiklan 2 kohdan a–e alakohdassa säädetty vaatimukset ja että radan yleinen operatiivinen vähimmäisnopeus tavarajunille on 100 km/h laajennetun ydinverkon tavaraliikennetiedoilla;
 - (b) täyttää 15 artiklan 2 kohdan a ja b alakohdassa säädetty vaatimukset laajennetun ydinverkon matkustajaliikennetiedoilla;
 - (c) sallii matkustajajunille radan yleiseksi operatiiviseksi vähimmäisnopeudeksi 160 km/h laajennetun ydinverkon matkustajaliikennetiedoilla.
- Rakentaessaan tai parantaessaan matkustajaliikennetiedoa laajennetussa ydinverkossa tai sen osuuksilla jäsenvaltioiden on tehtävä tutkimus, jossa analysoidaan suurempien nopeuksien toteutettavuutta ja taloudellista merkitystä, ja rakennettava tai parannettava rata tämän suuremman nopeuden radaksi, jos sen toteutettavuus ja taloudellinen merkitys osoitetaan.
3. Jäsenvaltioiden on varmistettava ydinverkon rautatieinfrastruktuurin osalta, mukaan lukien 14 artiklan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitettut yhteydet, että viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030 tämä infrastruktuuri
- (a) täyttää 15 artiklan 2 kohdan a–d alakohdassa säädetty vaatimukset ja että radan yleinen operatiivinen vähimmäisnopeus tavarajunille on 100 km/h ydinverkon tavaraliikennetiedoilla;
 - (b) täyttää 15 artiklan 2 kohdan a ja b alakohdassa säädetty vaatimukset ydinverkon matkustajaliikennetiedoilla.
4. Jäsenvaltioiden on varmistettava ydinverkon rautatieinfrastruktuurin osalta, mukaan lukien 14 artiklan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitettut yhteydet, että viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2040 tämä infrastruktuuri
- (a) täyttää 15 artiklan 2 kohdan e alakohdassa säädetyn vaatimuksen ydinverkon tavaraliikennetiedoilla;
 - (b) täyttää 2 kohdan c alakohdassa säädetyn vaatimuksen ydinverkon matkustajaliikennetiedoilla.
5. Seuraavia poikkeuksia sovelletaan:
- (a) erillään olevat verkot vapautetaan 2, 3 ja 4 kohdan vaatimuksista;
 - (b) komissio voi jäsenvaltion pyynnöstä asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa myöntää täytäntöönpanosäädöksillä muita poikkeuksia 2–4 kohdassa tarkoitettujen vaatimusten osalta. Poikkeusten on perustuttava sosioekonomiseen kustannus-hyötyanalyysiin ja yhteentoimivuuteen kohdistuvien vaikutusten arviointiin. Poikkeuksen on oltava direktiivin (EU) 2016/797 vaatimusten mukainen, ja siitä on tarvittaessa sovittava naapurijäsenvaltioiden kanssa.

Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmä (European Rail Traffic Management System, ERTMS)

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava laajennetun ydinverkon ja kattavan verkon rautatieinfrastruktuurin osalta, mukaan lukien 14 artiklan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitetut yhteydet, että viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2040
 - (a) tämä infrastruktuuri on varustettu ERTMS:llä;
 - (b) luokan B järjestelmät poistetaan käytöstä.
2. Jäsenvaltioiden on varmistettava ydinverkon rautatieinfrastruktuurin osalta, mukaan lukien 14 artiklan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitetut yhteydet, että tämä infrastruktuuri täyttää 1 kohdan a alakohdan vaatimukset viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030.
3. Jäsenvaltioiden on varmistettava ydinverkon rautatieinfrastruktuurin osalta, mukaan lukien 14 artiklan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitetut yhteydet, että tämä infrastruktuuri täyttää 1 kohdan b alakohdan vaatimuksen viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2040.
4. Jäsenvaltioiden on varmistettava ydinverkon, laajennetun ydinverkon ja kattavan verkon rautatieinfrastruktuurin osalta, mukaan lukien 14 artiklan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitetut yhteydet, että tämä infrastruktuuri on varustettu radiopohjaisella ERTMS:llä viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2050.
5. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että ydinverkon, laajennetun ydinverkon ja kattavan verkon rautatieinfrastruktuurissa, mukaan lukien 14 artiklan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitetut yhteydet, otetaan käyttöön 31 päivästä joulukuuta 2025 alkaen radiopohjainen ERTMS-järjestelmä, kun kyseessä on uuden radan rakentaminen tai merkinantojärjestelmän parantaminen.
6. Komissio voi jäsenvaltion pyynnöstä asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa myöntää täytäntöönpanosäädöksillä poikkeuksia 1–5 kohdassa tarkoitettujen vaatimusten osalta. Poikkeuspyynnön on perustuttava sosioekonomiseen kustannus-hyötyanalyysiin ja yhteentoimivuuteen kohdistuvien vaikutusten arviointiin. Poikkeuksen on oltava Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/797⁵⁰ vaatimusten mukainen, ja siitä on tarvittaessa sovittava naapurijäsenvaltioiden kanssa.

Eurooppalaisten liikennekäytävien operatiiviset vaatimukset

⁵⁰ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2016/797, annettu 11 päivänä toukokuuta 2016, rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta Euroopan unionissa (EUVL L 138, 26.5.2016, s. 44).

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että infrastruktuurin haltijoiden rautatieyrityksille tarjoamien palvelujen laatu, infrastruktuurin käyttöä koskevat tekniset ja operatiiviset vaatimukset sekä rajatarkastuksiin liittyvät menettelyt eivät viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030 estä rautateiden tavaraliikennepalvelujen operatiivista suorituskykyä eurooppalaisten liikennekäytävien rautateiden tavaraliikennetiedoilla yltämästä seuraaviin tavoitearvoihin:
 - (a) kullakin unionin sisäisellä rajatylittävällä osuudella kaikkien rajan ylittävien tavarajunien pysähtymisaika asemalla on keskimäärin enintään 15 minuuttia. Junan pysähtymisajalla asemalla rajatylittävällä osuudella tarkoitetaan ylimääräistä kauttakulku-aikaa, jonka voidaan katsoa johtuvan rajanylityksestä, riippumatta sen taustalla olevista syistä, kuten poliisin rajatarkastuksista ja -menettelyistä tai infrastruktuuriin liittyvistä, operatiivisista, teknisistä tai hallinnollisista näkökohdista, ottamatta huomioon aikaa, jonka ei voida katsoa johtuvan rajanylityksestä, kuten operatiivisia menettelyjä, jotka toteutetaan rajanylityspaikan läheisyydessä sijaitsevilla tiloilla mutta jotka eivät liity siihen erottamattomasti;
 - (b) vähintään 90 prosenttia tavarajunista, jotka ylittävät vähintään yhden eurooppalaisen liikennekäytävän rajan, saapuu määränpäähänsä tai, jos määränpää on unionin ulkopuolella, unionin ulkorajalle aikataulun mukaisena ajankohtana tai alle 30 minuutin viiveellä.
2. Jäsenvaltioiden on tarvittaessa muutettava direktiivin 2012/34/EU 30 artiklassa tarkoitettuja sopimuksia ja toteutettava asianmukaiset toimenpiteet asetuksen (EU) N:o 913/2010 mukaisesti ensimmäisen kohdan a ja b alakohdassa vahvistettuihin tavoitearvoihin yltämiseksi.

19 artikla

Lisäpainopisteet rautatieinfrastruktuurin kehittämisessä

Rautatieinfrastruktuuriin liittyvien, yhteistä etua koskevien hankkeiden edistämisen painopisteen on 12 ja 13 artiklassa esitettyjen yleisten painopisteiden ohella oltava

- (a) rautatieliikenteen aiheuttaman melun ja värinän vaikutusten lieventämisessä erityisesti liikkuvaa kalustoa ja infrastruktuuria koskevilla toimenpiteillä, meluesteet mukaan luettuina;
- (b) tasoristeyksien turvallisuuden parantamisessa;
- (c) rautatieliikenneinfrastruktuurin liittämisessä tarvittaessa sisävesiväylien satamainfrastruktuuriin;
- (d) infrastruktuurin kehittämisessä yli 740 metrin mutta enintään 1500 metrin junanpituutta ja 25,0 tonnin akselipainoa varten rakennettaessa ja nykyaikaistettaessa tavaraliikenteen kannalta merkityksellisiä ratoja, jollei sosioekonomisesta kustannus- ja hyötyanalyysistä muuta johdu;
- (e) innovatiivisten teknologioiden kehittämisessä ja käyttöönotossa rautateitä varten hyödyntäen erityisesti Shift2Rail-yhteisyrityksen ja Euroopan

rautatiealan yhteisyrityksen työtä, erityisesti automaattista junanhallintaa, kehittynyttä liikenteenhallintaa, matkustajien digitaalisia yhteyksiä ERTMS:n pohjalta, digitaalisia automaattikytkimiä sekä 5G-yhteyksiä;

- (f) jalankulku- ja pyöräilyreittien jatkuvuuden ja saavutettavuuden varmistamisessa aktiivisten liikennemuotojen edistämiseksi, kun rakennetaan tai parannetaan rautatieinfrastruktuuria;
- (g) vedyn kaltaisten innovatiivisten vaihtoehtoisten polttoaineteknologioiden kehittämisessä rautateitä varten osuuksille, jotka on vapautettu sähköistamisvaatimuksesta.

2 JAKSO

SISÄVESILIIKENNEINFRASTRUKTUURI

20 artikla

Infrastruktuurin osat

1. Sisävesiliikenneinfrastruktuuriin kuuluvat erityisesti
 - (a) joet;
 - (b) kanavat;
 - (c) järvet;
 - (d) edellisiin liittyvä infrastruktuuri, kuten sulut, elevaattorit, sillat, tekoaltaat ja niihin liittyvät tulvien ja kuivuuden torjunta- ja lieventämistoimenpiteet, joilla voi olla myönteisiä vaikutuksia sisävesiliikenteeseen;
 - (e) sisävesiväyliin yhdistyviin multimodaalisiin tavaraliikenneterminaaleihin johtavat sisääntuloväylät ja viimeisen kilometrin yhteydet erityisesti sisävesi- ja merisatamissa;
 - (f) kiinnityspaikat ja redit;
 - (g) sisävesisatamat, mukaan lukien sataman perusinfrastruktuuri satama-altaiden, laiturimuurien, laiturien, matkustajasilltojen, telakoiden, rantavallien, maantäytön, uudisraivauksen sekä satama-alueella että satama-alueen ulkopuolella tapahtuvien kuljetusten edellyttämän infrastruktuurin muodossa;
 - (h) infrastruktuuriin liittyvät varusteet;

- (i) liikenteen tieto- ja viestintätekniset järjestelmät, mukaan lukien jokitiedotuspalvelut;
 - (j) sisävesisatamien yhteydet muihin liikennemuotoihin Euroopan laajuisessa liikenneverkossa;
 - (k) [vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetussa] asetuksessa (EU) [...] määriteltyihin vaihtoehtoisten polttoaineiden laitteistoihin liittyvä infrastruktuuri;
 - (l) jätteettömään toimintaan ja kiertotaloustoimenpiteisiin tarvittava infrastruktuuri.
2. Sisävesiväyliin liittyviin varusteisiin voivat kuulua varusteet, jotka on tarkoitettu rahdin lastaamiseen ja purkamiseen sekä tavaroiden varastointiin sisävesisatamissa. Sisävesiväyliin liittyvät varusteet voivat käsittää erityisesti käyttövoima- ja käyttöjärjestelmät, joilla vähennetään saastumista, muun muassa veden ja ilman pilaantumista, energiankulutusta ja hiili-intensiteettiä. Niihin voivat kuulua myös jätteen vastaanottolaitteistot, maasähköenergiahuolto ja muu energiatoimituksiin ja -tuotantoon käytettävä vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuri, käytetyn öljyn keräyslaitteet sekä varusteet, joita käytetään jään murtamisessa, vesistötieteellisissä tutkimuksissa sekä liikenneväylien, satamien ja satamien lähestymisväylien ruoppaamisessa ympärivuotisen liikennöitävyyden varmistamiseksi.
3. Sisävesisatama on osa kattavaa verkkoa, jos se täyttää seuraavat edellytykset:
- (a) rahdin vuotuinen uudelleenlastausmäärä satamassa on yli 500 000 tonnia. Rahdin vuotuinen uudelleenlastausmäärä perustuu viimeisimpään saatavilla olevaan, Eurostatin julkaisemiin tilastoihin perustuvaan kolmen vuoden keskiarvoon;
 - (b) satama sijaitsee Euroopan laajuisen liikenneverkon sisävesiverkossa.

21 artikla

Kattavan verkon liikenneinfrastruktuurivaatimukset

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2050 kattavan verkon sisävesisatamat
- (a) on liitetty maantie- tai rautatieinfrastruktuuriin;
 - (b) tarjoavat vähintään yhden multimodaalisen tavaraliikenneterminaalin, joka on syrjimättömästi avoin kaikille liikenteenharjoittajille ja käyttäjille ja jossa sovelletaan läpinäkyviä ja syrjimättömiä maksuja;
 - (c) on varustettu laitteistoilla, joilla parannetaan alusten ympäristötehokkuutta satamissa, sataman vastaanottolaitteet, kaasunpoistolaitteet, melua vähentävät toimenpiteet sekä toimenpiteet ilman ja veden pilaantumisen vähentämiseksi mukaan luettuina.

2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuri otetaan käyttöön sisävesisatamissa [vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetun] asetuksen (EU) [...] vaatimusten mukaisesti.

22 artikla

Ydinverkon liikenneinfrastruktuurivaatimukset

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että ydinverkon sisävesisatamat täyttävät 21 artiklan 1 kohdan a ja b alakohdassa säädetyt vaatimukset viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030 ja 21 artiklan 1 kohdan c alakohdan vaatimukset viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2040.
2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että sisävesiverkkoa, mukaan lukien 20 artiklan 1 kohdan e alakohdassa tarkoitetut yhteydet, pidetään kunnossa käyttäjien kannalta tehokkaan, luotettavan ja turvallisen liikennöinnin mahdollistamiseksi varmistamalla vesiväyliä koskevat vähimmäisvaatimukset ja palvelun taso sekä estämällä näiden vähimmäisvaatimusten tai jonkin niille määritettyjen peruskriteerien heikentyminen (hyvät navigointiolot).
3. Jäsenvaltioiden on erityisesti varmistettava seuraavat seikat:
 - (a) Liikennöintikelpoisen väylän syvyys joissa, kanavissa, järvissä, sisävesisatamissa ja satamien sisääntuloreiteillä on vähintään 2,5 metriä ja muiden kuin nostosiltojen alituskorkeus on vähintään 5,25 metriä määritellyillä vedenkorkeuden viitetasoilla, jotka ylittyvät tietyssä määrin päivinä vuodessa tilastollisena keskiarvona.

Vedenkorkeuden viitetasot määritetään sillä perusteella, kuinka monena päivänä vuodessa todellinen vedenkorkeus ylitti määritetyn vedenkorkeuden viitetason. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksiä, joissa täsmennetään edellisessä alakohdassa tarkoitetut vedenkorkeuden viitetasot vesistöalueittain. Täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 59 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

Määritellessään vedenkorkeuden viitetasoja komissio ottaa huomioon kansainvälisissä yleissopimuksissa ja jäsenvaltioiden välisissä sopimuksissa vahvistetut vaatimukset.
 - (b) Jäsenvaltioiden on julkaistava yleisön saatavilla olevalla verkkosivustolla a alakohdassa tarkoitettu määrä päiviä vuodessa, joina todellinen vedenkorkeus ylittää liikennöintiväylän syvyydelle määritetyn vedenkorkeuden viitetason tai ei saavuta sitä, sekä keskimääräiset odotusajat kullakin sululla;
 - (c) sulkumestarien on varmistettava, että sulkuja käytetään ja pidetään kunnossa siten, että odotusajat pysyvät mahdollisimman lyhyinä;

(d) joet, kanavat ja järvet varustetaan kaikkien palvelujen osalta jokitiedotuspalveluilla (RIS) direktiivin 2005/44/EY⁵¹ mukaisesti, jotta käyttäjille voidaan tarjota reaaliaikaista tietoa rajojen yli.

4. Komissio voi jäsenvaltion pyynnöstä ja asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa myöntää täytäntöönpanosäädöksillä vapautuksia 3 kohdan a alakohdassa tarkoitetuista vähimmäisvaatimuksista. Poikkeuspyynnön on perustuttava sosioekonomiseen kustannus-hyötyanalyysiin sekä erityisten maantieteellisten tai merkittävien fyysisten rajoitteiden ja/tai ympäristöön ja biodiversiteettiin kohdistuvien mahdollisten kielteisten vaikutusten arviointiin.

Vähimmäisvaatimusten heikentymistä, joka johtuu ihmisen suorasta toiminnasta tai siitä, että sisävesiliikenneverkon kunnossapidossa ei ole noudatettu huolellisuutta, ei pidetä poikkeuksen myöntämisen perusteena.

Jäsenvaltioille voidaan myöntää poikkeus, jos kyseessä on ylivoimainen este. Jäsenvaltioiden on palautettava liikennöitävyys aiempaan tilaan heti, kun tilanne sen sallii.

Poikkeuspyynnöt on koordinoitava ja niistä on tarvittaessa sovittava naapurijäsenvaltioiden kanssa.

5. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan vaatimukset, joilla täydennetään 3 kohdan a alakohdan toisen alakohdan mukaisesti vahvistettuja vähimmäisvaatimuksia vesistöalueittain. Nämä vaatimukset voivat liittyä erityisesti seuraaviin seikkoihin:

- (a) vapaasti virtaavien jokien vesiväyliä koskevat täydentävät parametrit;
- (b) sisävesiliikenteen infrastruktuuria koskevat eritelmät;
- (c) sisävesisatamien infrastruktuuria koskevat eritelmät;
- (d) asianmukaiset kiinnityspaikat ja palvelut kaupallisille käyttäjille;
- (e) vaihtoehtoisen energiainfrastruktuurin käyttöönotto koko liikennekäytävän kattavan vaihtoehtoisten polttoaineiden saatavuuden varmistamiseksi;
- (f) verkon digitaalisovelluksia ja automaatioprosesseja koskevat vaatimukset;
- (g) infrastruktuurin kyky sietää ilmastonmuutosta, luonnonuhkia ja ihmisen aiheuttamia katastrofeja tai tahallisia häiriöitä;
- (h) uusien teknologioiden ja innovaatioiden käyttöönotto ja edistäminen hiilettömiä energiapolttoaineita ja käyttövoimajärjestelmiä varten.

⁵¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2005/44/EY, annettu 7 päivänä syyskuuta 2005, yhdenmukaistetuista jokitiedotuspalveluista (RIS) Euroopan yhteisön sisävesillä (EUVL L 255, 30.9.2005, s. 152).

Ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettu täytäntöönpanosäädös hyväksytään 59 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

6. Komissio varmistaa johdonmukaisen lähestymistavan hyvien navigointiolojen soveltamiseen unionissa ja voi antaa sitä koskevia suuntaviivoja. Vahvistaessaan e ja f alakohdan vähimmäisvaatimuksia komissio varmistaa, ettei vesistöalueiden välinen yhteentoimivuus vaarannu.

23 artikla

Lisäpainopisteet sisävesiliikenneinfrastruktuurin kehittämisessä

Sisävesiliikenneinfrastruktuuriin liittyvien, yhteistä etua koskevien hankkeiden edistämisen painopisteen on 12 ja 13 artiklassa esitettyjen yleisten painopisteiden ohella oltava

- (a) tarvittaessa tiukempien vaatimusten saavuttamisessa olemassa olevien vesiväylien nykyaikaistamiseksi ja uusien vesiväylien luomiseksi markkinoiden kysyntään vastaamiseksi;
- (b) tulvien ja kuivuuden ehkäisy- ja lieventämistoimenpiteissä;
- (c) kestävän, turvallisen ja suojatun sisävesiliikenteen edistämisessä, myös kaupunkisilmukohdissa;
- (d) satama-alueella ja sen ulkopuolella suoritettavaan kuljetustoimintaan tarvittavan infrastruktuurin nykyaikaistamisessa ja laajentamisessa;
- (e) sellaisten toimenpiteiden edistämisessä ja kehittämisessä, joilla parannetaan sisävesiliikenteen ja liikenneinfrastruktuurin ympäristönsuojelun tasoa, mukaan lukien päästöttömät ja vähäpäästöiset alukset, sekä sellaisten toimenpiteiden, joilla lievennetään vesimuodostumiin ja vedestä riippuvaiseen biodiversiteettiin kohdistuvia vaikutuksia, unionin lainsäädännön tai asiaankuuluvien kansainvälisten sopimusten vaatimusten mukaisesti.

3 JAKSO

MERILIIKENNEINFRASTRUKTUURI JA EUROOPPALAINEN MERIALUE

24 artikla

Infrastruktuurin osat

1. Eurooppalainen merialue yhdistää ja integroi 2 kohdassa kuvatut meri-infrastruktuurin osat maaliikenneverkkoon luomalla tai parantamalla lähimerenkulkureittejä kahden tai useamman unionin alueella sijaitsevan

merisataman välillä taikka yhden tai useamman unionin alueella sijaitsevan sataman ja sellaisen naapurina olevan kolmannen maan alueella sijaitsevan sataman välillä, jolla on rantaviivaa unioniin rajautuvissa sisämerissä, sekä kehittämällä unionin alueella sijaitsevia merisatamia ja niiden sisämaayhteyksiä tehokkaan, elinkelpoisen ja kestävän muihin liikennemuotoihin integroinnin mahdollistamiseksi.

2. Eurooppalainen merialue koostuu

- (a) meriliikenneinfrastruktuurista ydinverkon ja kattavan verkon satama-alueilla;
- (b) laajemmista hyödyllisistä toimista, jotka eivät liity tiettyihin satamiin ja jotka hyödyttävät eurooppalaista merialuetta ja merenkulkualaa laajemmin, kuten ympärivuotisen liikennöitävyyden (jäänmurto), liikenteen tieto- ja viestintätekniisten järjestelmien ja merenmittausten tukeminen.

3. Edellä 2 kohdan a alakohdassa tarkoitettuun meriliikenteen infrastruktuuriin kuuluvat erityisesti

- (a) merisatamat, mukaan lukien satama-alueella suoritettaviin kuljetustoimintoihin tarvittava infrastruktuuri;
- (b) sataman perusinfrastruktuuri, esimerkiksi satama-altaat, laiturimuurit, laiturit, matkustajasillat, telakat, rantavallit, maantäyttö ja uudisraivaus;
- (c) merikanavat;
- (d) navigoinnin apuvälineet;
- (e) sataman lähestymisväylät, liikenneväylät ja sulut;
- (f) aallonmurtajat;
- (g) yhteydet satamista Euroopan laajuisen liikenneverkon muihin liikennemuotoihin;
- (h) liikenteen tieto- ja viestintätekniiset järjestelmät, EMSWe ja VTMISS mukaan luettuina;
- (i) [vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetussa] asetuksessa (EU) [...] määriteltyihin vaihtoehtoisten polttoaineiden laitteistoihin liittyvä infrastruktuuri;
- (j) varusteet, joihin voi kuulua erityisesti varusteita, jotka on tarkoitettu liikenteen- ja rahdinhallintaan, kielteisten ympäristövaikutusten vähentämiseen, energiatehokkuuden parantamiseen, melun vähentämiseen ja vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttämiseen, sekä varusteita, joita käytetään ympärivuotisen liikennöitävyyden varmistamiseen, esimerkiksi jään murtamiseen ja hydrologisiin tutkimuksiin, sekä satamien ja satamien lähestymisväyliä ruoppaamiseen, kunnossapitoon ja suojaamiseen;
- (k) jätteettömään toimintaan ja kiertotaloustoimenpiteisiin tarvittava infrastruktuuri.

4. Merisatama on osa kattavaa verkkoa, jos se täyttää ainakin yhden seuraavista edellytyksistä:
- (a) vuotuinen kokonaismatkustajamäärä satamassa on yli 0,1 prosenttia unionin kaikkien merisatamien vuotuisesta kokonaismatkustajamäärästä. Tämän kokonaismäärän viitemäärä on viimeisin saatavilla oleva, Eurostatin julkaisemiin tilastoihin perustuva kolmen vuoden keskiarvo;
 - (b) vuotuinen kokonaislastimäärä satamassa – kun kyseessä on joko irtolastin tai muun lastin käsittely – on yli 0,1 prosenttia unionin kaikissa merisatamissa vuosittain käsitellystä kokonaislastimäärästä. Tämän kokonaismäärän viitemäärä on viimeisin saatavilla oleva, Eurostatin julkaisemiin tilastoihin perustuva kolmen vuoden keskiarvo;
 - (c) satama sijaitsee saarella ja se on ainoa yhteyskohta jollekin kattavan verkon NUTS 3 -alueelle;
 - (d) satama sijaitsee syrjäisimmällä alueella tai muulla syrjäseutualueella yli 200 kilometrin päässä lähimmästä toisesta kattavan verkon satamasta.

25 artikla

Kattavan verkon liikenneinfrastruktuurivaatimukset

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että
- (a) vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuri otetaan käyttöön kattavan verkon merisatamissa noudattaen täysimääräisesti [vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetun] asetuksen (EU) [...] vaatimuksia;
 - (b) kattavaan verkkoon kuuluvissa merisatamissa on tarvittava infrastruktuuri alusten ympäristönsuojelun tason parantamiseksi satamissa, muun muassa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2019/883⁵² mukaiset aluksilta peräisin olevan jätteen toimittamiseen tarkoitetut vastaanottolaitteet;
 - (c) VTMISS ja SafeSeaNet toteutetaan direktiivin 2002/59/EY mukaisesti;
 - (d) merenkulkualan kansalliset keskitetyt palvelupisteet toteutetaan asetuksen (EU) 2019/1239 mukaisesti.
2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2050

⁵² Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2019/883, annettu 17 päivänä huhtikuuta 2019, aluksilta peräisin olevan jätteen toimittamiseen tarkoitetuista satamassa olevista vastaanottolaitteista, direktiivin 2010/65/EU muuttamisesta sekä direktiivin 2000/59/EY kumoamisesta (EUVL L 151, 7.6.2019, s. 116).

- (a) kattavan verkon merisatamista on yhteys rautatie- ja maantieninfrastruktuuriin ja mahdollisuuksien mukaan sisävesiväyliin, paitsi jos erityiset maantieteelliset tai merkittävät fyysiset rajoitteet estävät tällaisen yhteyden;
 - (b) kaikissa tavaraliikennettä palvelevissa kattavan verkon merisatamissa on vähintään yksi multimodaalinen tavaraliikenneterminaali, jonne liikenteenharjoittajilla ja käyttäjillä on avoin ja syrjimätön pääsy ja jossa maksut määräytyvät läpinäkyvin ja syrjimättömin perustein;
 - (c) merikanavat, satamaväylät ja estuaarit liittävät kaksi merta toisiinsa tai muodostavat yhteyden mereltä merisatamiin ja vastaavat vähintään 22 artiklan vaatimukset täyttäviä sisävesiväyliä;
 - (d) sisävesiväyliin liitettyissä kattavaan verkkoon kuuluvissa merisatamissa on käsittelykapasiteetti erityisesti sisävesialuksia varten.
3. Komissio voi jäsenvaltion pyynnöstä ja asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa myöntää täytäntöönpanosäädöksillä vapautuksia 2 kohdassa tarkoitetuista vähimmäisvaatimuksista. Poikkeuspyynnön on perustuttava sosioekonomiseen kustannus-hyötyanalyysiin sekä erityisten maantieteellisten tai merkittävien fyysisten rajoitteiden ja/tai ympäristöön ja biodiversiteettiin kohdistuvien mahdollisten kielteisten vaikutusten arviointiin.

26 artikla

Ydinverkon liikenneinfrastruktuurivaatimukset

- 1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kattavan verkon meriliikenneinfrastruktuuri on 25 artiklan 1 kohdan mukainen.
- 2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kattavan verkon meriliikenneinfrastruktuuri täyttää 25 artiklan 2 kohdan vaatimukset viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030.
- 3. Komissio voi jäsenvaltion pyynnöstä ja asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa myöntää täytäntöönpanosäädöksillä vapautuksia 2 kohdassa tarkoitetuista vähimmäisvaatimuksista. Poikkeuspyynnön on perustuttava sosioekonomiseen kustannus-hyötyanalyysiin sekä erityisten maantieteellisten tai merkittävien fyysisten rajoitteiden ja/tai ympäristöön ja biodiversiteettiin kohdistuvien mahdollisten kielteisten vaikutusten arviointiin.

27 artikla

Lisäpainopisteet meriliikenneinfrastruktuurin kehittämisessä

Meriliikenneinfrastruktuuriin liittyvien, yhteistä etua koskevien hankkeiden edistämisen painopisteen on 12 ja 13 artiklassa esitettyjen painopisteiden ohella oltava

- (a) merellepääsyn parantamisessa (esimerkiksi aallonmurtajat, merikanavat, liikenneväylät, sulut, varsinainen ruoppaus ja merenkulun turvalaitteet);
- (b) sataman perusinfrastruktuurin rakentamisessa tai parantamisessa (esimerkiksi satama-altaat, laiturimuurit, laiturit, matkustajasillat, telakat, rantavallit, maantäyttö ja uudisraivaus);
- (c) digitalisaation ja automaatioprosessien parantamisessa erityisesti turvallisuuden, turvatoimien ja kestävyuden parantamiseksi;
- (d) uusien teknologioiden ja innovaatioiden käyttöönotossa ja edistämisessä hiilettömiä ja vähähiilisiä energiapolttoaineita ja käyttövoimajärjestelmiä varten;
- (e) logistiikkaketjujen ja kansainvälisen kauppamerenkulun häiriönsietokyvyn parantamisessa, myös ilmastomuutokseen sopeutumisen osalta;
- (f) melun vähentämiseen ja energiatehokkuuteen liittyvissä toimenpiteissä;
- (g) lähimerenkulkuyhteyksiä palvelevien ja liikennöivien päästöttömien ja vähäpäästöisten alusten käytön edistämisessä ja toimenpiteiden laatimisessa meriliikenteen ympäristönsuojelun tason parantamiseksi satamakäynnin tai toimitusketjun optimoinnin osalta unionin lainsäädännön tai asiaankuuluvien kansainvälisten sopimusten vaatimusten mukaisesti.

4 JAKSO

TIELIIKENNEINFRASTRUKTUURI

28 artikla

Infrastruktuurin osat

1. Tieliikenneinfrastruktuuriin kuuluvat erityisesti

- (a) tiet, mukaan lukien
 - i) sillat;
 - ii) tunnelit;
 - iii) liittymät;
 - iv) risteykset;
 - v) eritasoliittymät;

- vi) hätäkaistat;
 - vii) pysäköinti- ja levähdysalueet, mukaan lukien hyötyajoneuvojen turvalliset ja valvotut pysäköintialueet;
 - viii) liikkeessäpunnitusjärjestelmät;
 - ix) täysin [vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetussa] asetuksen (EU) [...] vaatimusten mukainen vaihtoehtoisten polttoaineiden laitteistoihin liittyvä infrastruktuuri;
 - x) ympäristövaikutuksia lieventävä infrastruktuuri;
- (b) infrastruktuuriin liittyvät varusteet;
 - (c) liikenteen tieto- ja viestintätekniset järjestelmät;
 - (d) kulkureitit ja viimeisen kilometrin yhteys multimodaalisiin tavaraliikenneterminaliin;
 - (e) tavaraliikenneterminalien ja logistiikkakeskusten yhteydet muihin liikennemuotoihin Euroopan laajuisessa liikenneverkossa;
 - (f) linja-autoterminalit.
2. Edellä 1 kohdan a alakohdassa tarkoitetut tiet ovat sellaisia, joilla on tärkeä rooli tavara- ja matkustajakaukoliikenteessä ja jotka yhdistävät tärkeimmät kaupunki- ja elinkeinokeskukset ja joista on yhteydet muihin liikennemuotoihin.
 3. Maanteihin liittyviin varusteisiin voi kuulua erityisesti varusteita, joita käytetään liikenteenohjauksessa, tiedotuksessa, reittiopastuksessa, tie- ja käyttäjämaksujen kantamisessa, turvallisuustoimissa, kielteisten ympäristövaikutusten vähentämisessä, vaihtoehtoista käyttövoimaa hyödyntävien ajoneuvojen tankkaamisessa ja lataamisessa sekä hyötyajoneuvojen turvallisilla ja valvotuilla pysäköintialueilla.

29 artikla

Kattavan verkon liikenneinfrastruktuurivaatimukset

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että
 - (a) tieliikenneinfrastruktuurin turvallisuus varmistetaan ja että sitä seurataan ja tarvittaessa parannetaan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/96/EY⁵³ mukaisesti;
 - (b) tiet suunnitellaan, rakennetaan tai niitä parannetaan ja pidetään kunnossa siten, että turvallisuustaso on mahdollisimman korkea, erityisesti ottamalla käyttöön uusinta teknologiaa;

⁵³ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/96/EY, annettu 19 päivänä marraskuuta 2008, tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta (EUVL L 319, 29.11.2008, s. 59).

- (c) tiet suunnitellaan, rakennetaan tai niitä parannetaan ja pidetään kunnossa siten, että ympäristönsuojelun taso on mahdollisimman korkea, tarvittaessa myös vähämeluisilla tienpinnoilla sekä keräämällä, käsittelemällä ja poistamalla valuntavedet;
- (d) yli 500 metriä pitkät maantietunnelit ovat Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/54/EY⁵⁴ mukaisia;
- (e) tiemaksujen keruujärjestelmien yhteentoimivuus varmistetaan soveltuvin osin Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2019/520⁵⁵ sekä komission täytäntöönpanoasetuksen C/2019/9080⁵⁶ ja komission delegoidun asetuksen C/2019/8369⁵⁷ mukaisesti;
- (f) tietullit tai käyttäjämaksut peritään tarvittaessa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 1999/62/EY⁵⁸ mukaisesti;
- (g) tieliikenteen infrastruktuurin älykkäät liikennejärjestelmät ovat älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton puitteista annetun direktiivin (EU) [...] mukaisia ja että ne otetaan käyttöön mainitun direktiivin⁵⁹ nojalla annettujen delegoitujen säädösten mukaisesti;
- (h) vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuri otetaan käyttöön tieverkossa noudattaen täysimääräisesti [vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetun] asetuksen (EU) [...] vaatimuksia.

2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kattavan verkon tieinfrastruktuuri täyttää viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2050 seuraavat vaatimukset:

- (a) tie on erityisesti suunniteltu, rakennettu tai parannettu moottoriajoneuvoliikennettä varten ja

⁵⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/54/EY, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2004, Euroopan laajuisen tieverkon tunnelien turvallisuutta koskevista vähimmäisvaatimuksista (EUVL L 167, 30.4.2004, s. 39).

⁵⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2019/520, annettu 19 päivänä maaliskuuta 2019, sähköisten tietullijärjestelmien yhteentoimivuudesta ja tiemaksujen laiminlyöntiä koskevien tietojen rajatylittävän vaihtamisen helpottamisesta unionissa (EUVL L 91, 29.3.2019, s. 45).

⁵⁶ Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2020/204, annettu 28 marraskuuta 2019 eurooppalaisen sähköisen tietullipalvelun tarjoajien yksityiskohtaisista velvollisuuksista, eurooppalaisen sähköisen tietullipalvelun tietullikohteen määrittämisen vähimmäisissäädöksistä, sähköisistä rajapinnoista, yhteentoimivuuden osatekijöitä koskevista vaatimuksista ja päätöksen 2009/750/EY kumoamisesta (EUVL L 43, 17.2.2020, s. 49).

⁵⁷ Komission Delegoitu Asetus (EU) 2020/203, annettu 28 päivänä marraskuuta 2019, ajoneuvojen luokittelusta, eurooppalaisen sähköisen tietullipalvelun käyttäjien velvollisuuksista, yhteentoimivuuden osatekijöitä koskevista vaatimuksista ja vähimmäisperusteista ilmoitettujen laitosten kelpoisuudelle (EUVL L 43, 17.2.2020, s. 41).

⁵⁸ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 1999/62/EY, annettu 17 päivänä kesäkuuta 1999, verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä (EYVL L 187, 20.7.1999, s. 42).

⁵⁹ Direktiivi 2021/... tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista 7 päivänä heinäkuuta 2010 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU tarkistamisesta (EUVL L [...]).

- i) sillä on, yksittäisiä alueita lukuun ottamatta tai muutoin kuin tilapäisesti, molempiin ajosuuntiin kulkevat ajoratat, jotka erotetaan toisistaan joko maa-alueella, jota ei ole tarkoitettu liikenteelle, tai poikkeustapauksissa jollain muulla tavalla;
 - ii) se ei risteä samassa tasossa minkään tien, rautatien, raitiotien, pyörätien tai jalankulkutien kanssa; ja
 - iii) sen varrella olevilta kiinteistöiltä ei ole välittömiä liittymiä tielle.
- (b) levähdysalueita on käytettävissä enintään 60 kilometrin päässä toisistaan, ja niissä on riittävästi pysäköintipaikkoja, turvallisuus- ja turvavarusteita ja asianmukaisia tiloja, saniteettitilat mukaan luettuina, monimuotoisen työvoiman tarpeisiin;
 - (c) turvallisia ja valvottuja pysäköintialueita on käytettävissä enintään 100 kilometrin päässä toisistaan, niissä on riittävät pysäköintipaikat hyötyajoneuvoille ja ne täyttävät asetuksen (EU) 2020/1054⁶⁰ 8 artiklan 1 kohdan a alakohdassa säädetty vaatimukset;
 - (d) liikkeessäpunnitusjärjestelmiä on asennettu enintään 300 kilometrin päähän toisistaan. Liikkeessäpunnitusjärjestelmien avulla on voitava tunnistaa ne ajoneuvot ja ajoneuvoyhdistelmät, jotka ovat todennäköisesti ylittäneet direktiivissä 96/53/EY vahvistetut suurimmat sallitut painot.
3. Jäsenvaltioiden on varmistettava viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030 sellaisten keinojen käyttöönotto tai käyttö, joilla havaitaan turvallisuuteen liittyvät tapahtumat tai olosuhteet, ja asiaankuuluvien liikennetietojen kerääminen komission delegoidussa asetuksessa (EU) N:o 886/2013⁶¹ määriteltyjen liikenneturvallisuuteen liittyvien yleisten vähimmäisliikennetietojen tarjoamiseksi.
4. Komissio voi jäsenvaltion pyynnöstä asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa myöntää täytäntöönpanosäädöksillä poikkeuksia 2 kohdan a alakohdassa säädetystä vaatimuksesta, erityisesti jos liikennetiheys on enintään 10 000 ajoneuvoa päivässä molempiin suuntiin tai kun on olemassa erityisiä maantieteellisiä tai merkittäviä fyysisiä rajoitteita, kunhan asianmukainen turvallisuustaso varmistetaan. Poikkeuspyynnön on perustuttava sosioekonomiseen kustannus-hyötyanalyysiin sekä erityisten maantieteellisten tai merkittävien fyysisten rajoitteiden ja/tai investoinneista ympäristölle ja biodiversiteetille aiheutuvien mahdollisten kielteisten vaikutusten arviointiin.

⁶⁰ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2020/1054, annettu 15 päivänä heinäkuuta 2020, asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse vuorokautista ja viikoittaista enimmäisajoaikaa, vähimmäistaukoja sekä vuorokautisia ja viikoittaisia lepoaikoja koskevista vähimmäisvaatimuksista ja asetuksen (EU) N:o 165/2014 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse ajopiirtureilla tapahtuvasta paikannuksesta (EUVL L 249, 31.7.2020, s. 1).

⁶¹ Komission delegoitu asetus (EU) N:o 886/2013, annettu 15 päivänä toukokuuta 2013, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU täydentämisestä datan ja menettelyjen osalta, joiden avulla mahdollisuuksien mukaan tarjotaan liikenneturvallisuuteen liittyviä yleisiä vähimmäisliikennetietoja ilmaiseksi käyttäjille (EUVL L 247, 18.9.2013, s. 6).

Ydinverkon ja laajennetun ydinverkon liikenneinfrastruktuurivaatimukset

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että ydinverkon ja laajennetun ydinverkon tieliikenneinfrastruktuuri on 29 artiklan 1 kohdan mukainen.
2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että ydinverkon ja laajennetun ydinverkon tieliikenneinfrastruktuuri täyttää 29 artiklan 2 kohdan a, c ja d alakohdan vaatimukset viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2040.
3. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että ydinverkon ja laajennetun ydinverkon tieliikenneinfrastruktuuri täyttää 29 artiklan 2 kohdan b alakohdan vaatimukset viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030.
4. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että ydinverkon tieliikenneinfrastruktuuri täyttää 29 artiklan 3 kohdan vaatimukset viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2025.
5. Komissio voi jäsenvaltion pyynnöstä asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa myöntää täytäntöönpanosäädöksillä poikkeuksia 29 artiklan 2 kohdan a alakohdassa säädetystä vaatimuksesta, erityisesti jos liikennetiheys on enintään 10 000 ajoneuvoa päivässä molempiin suuntiin tai kun on olemassa erityisiä maantieteellisiä tai merkittäviä fyysisiä rajoitteita, kunhan asianmukainen turvallisuustaso varmistetaan. Poikkeuspyynnön on perustuttava sosioekonomiseen kustannus-hyötyanalyysiin sekä erityisten maantieteellisten tai merkittävien fyysisten rajoitteiden ja/tai investoinneista ympäristölle ja biodiversiteetille aiheutuvien mahdollisten kielteisten vaikutusten arviointiin.

Lisäpainopisteet tieliikenneinfrastruktuurin kehittämisessä

Tieliikenneinfrastruktuuriin liittyvien, yhteistä etua koskevien hankkeiden edistämisen painopisteen on 12 ja 13 artiklassa esitettyjen yleisten painopisteiden ohella oltava

- (a) tieliikenneturvallisuuden parantamisessa ja edistämisessä ottaen huomioon loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien ja kaikenlaisten tienkäyttäjien tarpeet sekä erityisesti liikuntarajoitteisten henkilöiden tarpeet;
- (b) nykyisten teiden ruuhkautumisen vähentämisessä erityisesti älykkäällä liikenteenhallinnalla, mukaan lukien dynaamiset ruuhkamaksut tai tiemaksut, jotka vaihtelevat päivän, viikon tai vuodenajan mukaan;
- (c) innovatiivisten teknologioiden käyttöönotossa unionin tieliikennelainsäädännön noudattamisen valvonnan parantamiseksi, mukaan lukien älykkäät ja automatisoidut täytäntöönpanovälineet sekä 5G-viestintäinfrastruktuuri;

- (d) tieliikenneinfrastruktuuria rakennettaessa tai parannettaessa jalankulku- ja pyöräilyreittien jatkuvuuden ja saavutettavuuden varmistamisessa aktiivisten liikennemuotojen edistämiseksi.

5 JAKSO

LENTOLIIKENNEINFRASTRUKTUURI

32 artikla

Infrastruktuurin osat

1. Lentoliikenneinfrastruktuuriin kuuluvat erityisesti
 - (a) ilmatila, lentoreitit ja lentoväylät;
 - (b) lentoasemat, lentoasema-alueella harjoitettavan maa- ja kuljetustoiminnan edellyttämä infrastruktuuri ja laitteet mukaan luettuina, vertiportit ja avaruussatamat;
 - (c) lentoasemien yhteydet muihin liikennemuotoihin Euroopan laajuisessa liikenneverkossa;
 - (d) ATM/ANS-järjestelmät ja niihin liittyvät laitteet, mukaan lukien avaruudessa sijaitsevat laitteet;
 - (e) [vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetussa] asetuksessa (EU) [...] määritelty vaihtoehtoisin polttoaineisiin ja pysäköityjen ilma-alusten sähkönsyöttöön liittyvä infrastruktuuri;
 - (f) infrastruktuuri vaihtoehtoisten polttoaineiden paikalla tapahtuvaa tuotantoa varten sekä energiatehokkuuden parantamiseksi ja lentoasemien ilmasto-, ympäristö- ja melupäästöjen vähentämiseksi tai niihin liittyvän lentoasematoiminnan, kuten maahuolintapalvelujen, lentotoiminnan ja matkustajien maakuljetusten, vähentämiseksi;
 - (g) infrastruktuuri, jota käytetään jätteen erilliskeräykseen, jätteen syntymisen ehkäisemiseen ja kiertotaloustoimiin.
2. Lentoasema on osa kattavaa verkkoa, jos se täyttää ainakin yhden seuraavista edellytyksistä:
 - (a) rahtiliikenteen lentoasemilla vuotuinen kokonaisrahtimäärä on vähintään 0,2 prosenttia unionin kaikkien lentoasemien vuotuisesta kokonaisrahtimäärästä;
 - (b) matkustajaliikenteen lentoasemilla vuotuinen kokonaismatkustajamäärä on vähintään 0,1 prosenttia unionin kaikkien lentoasemien vuotuisesta kokonaismatkustajamäärästä, paitsi jos kyseinen lentoasema sijaitsee yli 100

kilometrin etäisyydellä lähimmästä kattavan verkon lentoasemasta tai yli 200 kilometrin etäisyydellä, jos sen sijaintialueella on suurnopeusrata.

Vuotuinen kokonaismatkustajamäärä ja vuotuinen kokonaisrahtimäärä perustuvat viimeisimpään saatavilla olevaan, Eurostatin julkaisemiin tilastoihin perustuvaan kolmen vuoden keskiarvoon.

33 artikla

Ydinverkon ja kattavan verkon liikenneinfrastruktuurivaatimukset

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että
 - (a) ydinverkon lentoasemat on liitetty Euroopan laajuisen liikenneverkon kaukoliikenteen rautatieverkkoon, suurnopeusrautatieverkko mukaan luettuna, ja tieliikenneinfrastruktuuriin viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030, paitsi jos erityiset maantieteelliset tai merkittävät fyysiset rajoitteet estävät tällaiset yhteydet;
 - (b) kattavan verkon lentoasemat, joilla vuotuinen kokonaismatkustajamäärä on yli neljä miljoonaa matkustajaa, on liitetty kaukoliikenteen rautatieverkkoon, suurnopeusrautatieverkko mukaan luettuna, ja Euroopan laajuisen liikenneverkon tieliikenneinfrastruktuuriin viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2050, paitsi jos erityiset maantieteelliset tai merkittävät fyysiset rajoitteet estävät tällaiset yhteydet;
 - (c) niiden alueella sijaitsevilla lentoasemilla on vähintään yksi multimodaalinen tavaraliikenneterminaali, joka on syrjimättömästi avoin kaikille liikenteenharjoittajille ja käyttäjille ja jossa sovelletaan läpinäkyviä ja syrjimättömiä maksuja;
 - (d) lentoliikenneinfrastruktuuriin sovelletaan siviili-ilmailun turvaamista siihen kohdistuvilta laittomilta teoilta koskevia yhteisiä perusvaatimuksia, jotka unioni on hyväksynyt Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 300/2008⁶² mukaisesti;
 - (e) ilmaliikenteen hallinnan infrastruktuuri mahdollistaa yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen asetusten (EY) N:o 549/2004, (EY) N:o 550/2004, (EY) N:o 551/2004 ja (EU) 2018/1139 mukaisesti lentotoiminnassa Euroopan ilmailujärjestelmän, täytöntöönpanosääntöjen ja unionin eritelmien suorituskyvyn ja kestävyysparantamiseksi;
 - (f) vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuri otetaan lentoasemilla käyttöön noudattaen täysimääräisesti [vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetun] asetuksen (EU) [...] vaatimuksia;

⁶² Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EY) N:o 300/2008, annettu 11 päivänä maaliskuuta 2008, yhteisistä siviili-ilmailun turvaamista koskevista säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 2320/2002 kumoamisesta (EUVL L 97, 9.4.2008, s. 72).

- (g) lentoliikenneinfrastruktuuri mahdollistaa esikäsitellyn ilman toimittamisen pysäköityihin ilma-aluksiin.
2. Komissio voi jäsenvaltion pyynnöstä asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa myöntää täytäntöönpanosäädöksillä vapautuksia 1 kohdan a, b, c ja g alakohdassa säädetyistä vaatimuksista. Poikkeuspyynnön on perustuttava sosioekonomiseen kustannus-hyötyanalyysiin tai liittyttävä erityisiin maantieteellisiin tai merkittäviin fyysisiin rajoitteisiin, mukaan lukien se, ettei alueella ole rautatiejärjestelmää.

34 artikla

Lisäpainopisteet lentoliikenneinfrastruktuurin kehittämisessä

Lentoliikenneinfrastruktuuriin liittyvien, yhteistä etua koskevien hankkeiden edistämisen painopisteen on 12 ja 13 artiklassa esitettyjen painopisteiden ohella oltava

- (a) lentoasemien energiatehokkuuden ja operatiivisen tehokkuuden lisäämisessä;
- (b) yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan ja yhteentoimivien järjestelmien, erityisesti SESAR-hankkeessa eurooppalaisen ilmaliikenteen hallinnan yleissuunnitelman mukaisesti kehitettyjen järjestelmien, täytäntöönpanon tukemisessa;
- (c) digitalisaation ja automaatioprosessien parantamisessa erityisesti turvallisuuden ja turvatoimien lisäämiseksi;
- (d) lentoasemien ja muiden liikennemuotojen infrastruktuurin sekä soveltuvien osien lentoasemien ja kaupunkisolmukohtien välisten multimodaalisten yhteenliitäntöjen parantamisessa;
- (e) kestävyysparantamisessa sekä ilmasto-, ympäristö- ja meluvaikutusten lieventämisessä erityisesti ottamalla käyttöön uusia teknologioita ja innovaatioita, vaihtoehtoisia polttoaineita, päästöttömiä ja vähäpäästöisiä ilma-aluksia sekä päästötöntä ja vähähiilistä infrastruktuuria.

6 JAKSO

MULTIMODAALISTEN TAVARALIIKENNETERMINAALIEN INFRASTRUKTUURI

35 artikla

Multimodaalisten tavaraliikenneterminaalien määrittäminen

1. Euroopan laajuisen liikenneverkon multimodaaliset tavaraliikenneterminaalit ovat terminaaleja, jotka

- (a) sijaitsevat liitteessä II luetelluissa Euroopan laajuisen liikenneverkon merisatamissa;
 - (b) sijaitsevat liitteessä II luetelluissa Euroopan laajuisen liikenneverkon sisävesisatamissa;
 - (c) sijaitsevat kaupunkisolmukohdassa tai kaupunkisolmukohdan läheisyydessä;
 - (d) luokitellaan liitteessä II luetelluiksi Euroopan laajuisen liikenneverkon rautatie-/maantieterminaaleiksi.
2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että Euroopan laajuista liikenneverkkoa varten on riittävästi multimodaalista tavaraliikenneterminaalikapasiteettia, joka vastaa nykyisiä ja tulevia liikennevirtoja ja erityisesti kaupunkisolmukohtia, teollisuuskeskuksia, satamia ja logistisia liikennekeskuksia palvelevia liikennevirtoja.
3. Kahden vuoden kuluessa tämän asetuksen voimaantulosta jäsenvaltioiden on tehtävä markkina-analyysi ja ennakoiva analyysi multimodaalisista tavaraliikenneterminaaleista alueellaan. Tässä analyysissä on vähintään
- (a) tarkasteltava nykyisiä ja tulevia tavaraliikennevirtoja, maanteitse kuljetettavan tavaraliikenteen liikennevirrat mukaan luettuina;
 - (b) määritettävä Euroopan laajuisen liikenneverkon nykyiset multimodaaliset tavaraliikenneterminaalit jäsenvaltion alueella ja arvioitava tarvetta ottaa käyttöön uusia multimodaalisia tavaraliikenneterminaaleja tai lisätä uudelleenlastauskapasiteettia olemassa olevissa terminaaleissa;
 - (c) analysoitava, miten voidaan varmistaa sellaisten multimodaalisten tavaraliikenneterminaalien asianmukainen sijoitus, joilla on riittävä uudelleenlastauskapasiteetti b alakohdassa määritettyjen tarpeiden täyttämiseksi. Tässä on otettava huomioon naapurijäsenvaltioiden raja-alueilla sijaitsevat terminaalit.
- Jäsenvaltioiden on kuultava alueellaan toimivia rahdinantajia sekä kuljetus- ja logistiikka-alan toimijoita. Niiden on otettava analyysissään huomioon kuulemisen tulokset.
4. Jäsenvaltioiden on laadittava 3 kohdassa tarkoitetun analyysin perusteella toimintasuunnitelma multimodaalisen tavaraliikenneterminaaliverkon kehittämiseksi. Analyysin tulokset ja toimintasuunnitelma on toimitettava komissiolle viimeistään kuuden kuukauden kuluttua analyysin valmistumisesta, ja niiden mukana on toimitettava luettelo rautatie-/maantieterminaaleista, jotka jäsenvaltio ehdottaa lisättäväksi liitteisiin I ja II.
5. Rautatie-/maantieterminaali on osa Euroopan laajuista liikenneverkkoa ja se mainitaan liitteessä II, jos ainakin yksi seuraavista edellytyksistä täyttyy:
- (a) terminaalissa uudelleenlastatun vuotuisen rahdin määrä ylittää muun kuin irtolastin osalta 800 000 tonnia tai irtolastin osalta 0,1 prosenttia unionin kaikissa merisatamissa vuosittain käsitellystä kokonaislastimäärästä;

- (b) terminaali on jäsenvaltion NUTS 2 -alueelle nimeämä päärautatie-/maantieterminaali, jos kyseisellä NUTS 2 -alueella ei ole a alakohdan mukaista rautatie-/maantieterminaalia;
- (c) jäsenvaltio ehdottaa sitä 4 kohdan mukaisesti.

36 artikla

Infrastruktuurin osat

Multimodaalisiin tavaraliikenneterminaaleihin kuuluvat erityisesti

- (a) infrastruktuuri, joka yhdistää eri liikennemuodot terminaalialueella ja sen läheisyydessä;
- (b) nosturien, kuljettimien tai muiden uudelleenlastauslaitteiden kaltaiset laitteet, joita käytetään rahdin siirtämiseen liikennemuodosta toiseen sekä rahdin järjestelyyn ja varastointiin;
- (c) erityisalueet, kuten porttialue, puskuri- ja odotusalue, uudelleenlastausalue sekä ajo- tai lastauskaistat;
- (d) tehokkaan terminaalitoiminnan kannalta merkitykselliset tieto- ja viestintätekniset järjestelmät, kuten infrastruktuurikapasiteetin suunnittelua, kuljetustoimintaa, eri liikennemuotojen välisiä yhteyksiä ja uudelleenlastausta helpottavat tieto- ja viestintätekniset järjestelmät;
- (e) vaihtoehtoisten polttoaineiden laitteistoihin liittyvä infrastruktuuri.

37 artikla

Liikenneinfrastruktuurivaatimukset

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava oikeudenmukaisella ja syrjimättömällä tavalla, että 35 artiklan 1 kohdassa tarkoitetut multimodaaliset tavaraliikenneterminaalit
 - (a) on liitetty alueella saatavilla oleviin liikennemuotoihin, jos se on mahdollista, paitsi jos se ei sosioekonomisen kustannus-hyötysuhteen mukaan ole perusteltua;
 - (b) on viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030 varustettu vähintään yhdellä [vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöön otosta annetun] asetuksen (EU) [...] 2 artiklan 43 alakohdassa määritellyllä latausasemalla, joka on tarkoitettu raskaille hyötyajoneuvoille;
 - (c) on varustettu digitaalisilla työkaluilla, joilla varmistetaan viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030
 - i) tehokkaat terminaalitoiminnot, kuten automaattiset tunnistusportit, terminaalin käyttöjärjestelmä, kuljettajan digitaalinen sisään-

/uloskirjautuminen, kamerat tai muut uudelleenlastauslaitteiden anturit sekä radanvarren kamerajärjestelmät;

- ii) tietovirtojen tarjoaminen terminaalissa sekä logistiikkaketjun eri liikennemuotojen ja terminaalien välillä.
- 2. Jäsenvaltioiden on varmistettava oikeudenmukaisella ja syrjimättömällä tavalla, että 35 artiklan 1 kohdassa tarkoitetut rautatieverkkoon liitetyt multimodaaliset tavaraliikenneterminaalit pystyvät viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030 käsittelemään kaikenlaisia intermodaalisia kuormausyksiköitä, jos ne on luokiteltu intermodaaliterminaaliksi ja jos ne suorittavat vertikaalista uudelleenlastausta.
- 3. Jäsenvaltioiden on varmistettava oikeudenmukaisella ja syrjimättömällä tavalla, että 35 artiklan 1 kohdassa tarkoitetut rautatieverkkoon liitetyt multimodaaliset tavaraliikenneterminaalit pystyvät viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2040 ottamaan vastaan 740 metriä pitkiä junia kokonaisina tai, jos tämä ei ole taloudellisesti kannattavaa, että toteutetaan asianmukaiset toimenpiteet 740 metriä pitkien junien vastaanottamisen operatiivisen tehokkuuden parantamiseksi, esimerkiksi lähtö- ja saapumissivuraiteiden pidentämisellä ja sähköistämällä, merkinantojärjestelmien mukauttamisella tai raidekonfiguraation parantamisella.
- 4. Jäsenvaltioiden on varmistettava oikeudenmukaisella ja syrjimättömällä tavalla, että kaikki 35 artiklan 1 kohdassa tarkoitetut rautatieverkkoon liitetyt multimodaaliset tavaraliikenneterminaalit pystyvät viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2050 käsittelemään 740 metriä pitkän junan kokonaisena.
- 5. Komissio voi jäsenvaltion pyynnöstä asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa myöntää täytäntöönpanosäädöksillä poikkeuksia 1–4 kohdan mukaisista velvoitteista, jos infrastruktuuri-investointeja ei voida perustella sosiaalis-taloudellisella kustannus-hyötysuhteella, erityisesti jos terminaalit sijaitsee tilankäytöllisesti rajatulla alueella.

38 artikla

Lisäpainopisteet multimodaalisen liikenneinfrastruktuurin kehittämisessä

Multimodaaliseen liikenneinfrastruktuuriin liittyvien, yhteistä etua koskevien hankkeiden edistämisen painopisteen on 12 ja 13 artiklassa esitettyjen yleisten painopisteiden ohella oltava

- (a) eri liikennemuotojen välisten yhteyksien helpottamisessa;
- (b) multimodaaliliikenteen suurimpien teknisten ja hallinnollisten esteiden poistamisessa muun muassa eFTI:n täytäntöönpanon avulla;
- (c) sujuvan tiedonkulun kehittämisessä liikennepalvelujen mahdollistamiseksi Euroopan laajuisessa liikennejärjestelmässä;

- (d) yhteentoimivuuden helpottamisessa datan jakamista, saatavuutta ja uudelleenkäyttöä varten liikennemuotojen sisällä ja niiden välillä;
- (e) soveltuvin osin sen edistämiseksi, että yksityiset sivuraiteet Euroopan laajuisessa liikenneverkossa sallivat 740 metriä pitkien junien käsittelyn kokonaisina.

7 JAKSO

KAUPUNKISOLMUKOHDAT

39 artikla

Kaupunkisolmukohtien osat

1. Kaupunkisolmukohtaan kuuluu erityisesti
 - (a) Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon kuuluvan sellaisen kaupunkisolmukohdan liikenneinfrastruktuuri, ohikulkuliikenne mukaan luettuna, joka parantaa Euroopan laajuisen liikenneverkon suorituskyyä;
 - (b) Euroopan laajuisen liikenneverkon liityntäpisteet, erityisesti multimodaaliset rautatieasemat, multimodaaliset tavaraliikenneterminaalit, satamat tai lentoasemat;
 - (c) ensimmäisen ja viimeisen kilometrin yhteydet näiden liityntäpisteiden välillä ja näihin liityntäpisteisiin.
2. Euroopan laajuisen liikenneverkon kaupunkisolmukohdat luetellaan liitteessä II.

40 artikla

Kaupunkisolmukohtia koskevat vaatimukset

Jotta varmistetaan koko verkon tehokas toiminta ilman pullonkauloja, jäsenvaltioiden on Euroopan laajuisesta liikenneverkkoa kaupunkisolmukohdissa kehittäessään varmistettava, että

- (a) vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- ja tankkausinfrastruktuuri on saatavilla täysimääräisesti [vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetun] asetuksen (EU) [...] vaatimuksia noudattaen, myös logistiikkakeskuksissa ja julkista liikennettä varten;
- (b) viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2025:
 - i) hyväksytään liitteen V mukainen kestävä kaupunkiliikenteen suunnitelma, johon sisältyy erityisesti toimenpiteitä eri liikennemuotojen integroimiseksi, tehokkaan päästöttömän liikkumisen edistämiseksi,

kestävä ja päästötön kaupunkilogistiikka mukaan luettuina, sekä ilmansaasteiden ja melusaasteen vähentämiseksi ja jossa otetaan huomioon Euroopan laajuiset kaukoliikennevirrat;

- ii) vähintään kasvihuonekaasupäästöt, ruuhkautumisen, onnettomuudet ja loukkaantumiset, liikennemuotojakauman ja liikkumispalvelujen saatavuuden kattavat kaupunkisolmukohtaiset kaupunkiliikennetiedot sekä ilmansaasteita ja melusaastetta koskevat tiedot kerätään ja toimitetaan komissiolle. Nämä tiedot on myöhemmin toimitettava vuosittain;
- (c) viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030:
- i) matkustajaliikenteen osalta: rautatie-, tie- ja lentoliikenteen, aktiivisten liikennemuotojen ja tarvittaessa sisävesi- ja meri-infrastruktuurin välillä on kestävä, saumaton ja turvallinen yhteenliitäntä;
 - ii) matkustajaliikenteen osalta: matkustajilla on multimodaalisen liikkumisen digitaalipalvelujen avulla mahdollisuus hankkia tietoa, varata matkoja, maksaa matkansa ja saada lippunsa;
 - iii) tavaraliikenteen osalta: rautatie- ja tieliikenteen sekä tarvittaessa sisävesi-, lento- ja meriliikenteen infrastruktuurien välillä on kestävä, saumaton ja turvallinen yhteenliitäntä sekä asianmukaiset yhteydet logistiikkakeskuksiin ja -tiloihin;
 - iv) ensimmäisen ja viimeisen kilometrien yhteyksien helpottamiseksi on kehitetty raskaita hyötyajoneuvoja varten tarkoitettulla [vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetun] asetuksen (EU) [...] 2 artiklan 43 alakohdassa määritellyllä latausasemalla varustettuja multimodaalisia matkustajaliikennekeskuksia;
- (d) viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2040: on kehitetty vähintään yksi multimodaalinen rahtiterminaali, joka mahdollistaa riittävän uudelleenlastauskapasiteetin kaupunkisolmukohdassa tai sen läheisyydessä.

Komissio hyväksyy viimeistään vuoden kuluttua tämän asetuksen voimaantulosta täytäntöönpanosäädöksen, jossa vahvistetaan menetelmä b alakohdan ii alakohdassa tarkoitettuja jäsenvaltioiden keräämiä tietoja varten. Täytäntöönpanosäädös hyväksytään 59 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

41 artikla

Lisäpainopisteet kaupunkisolmukohtia varten

Kaupunkisolmukohtiin liittyvien, yhteistä etua koskevien hankkeiden edistämisen painopisteen on 12 ja 13 artiklassa esitettyjen yleisten painopisteiden ohella oltava

- (a) Euroopan laajuisen liikenneverkon infrastruktuurin sekä alue- ja paikallisliikenteen infrastruktuurin saumattomassa yhteenliittämisessä;

- (b) rautateitse ja maanteitse tapahtuvan kauttakulkuliikenteen, johon voi sisältyä ohikulkuliikenne, kielteisille vaikutuksille altistumisen vähentämisessä kaupunkiseuduilla;
- (c) tehokkaan ja vähän melua aiheuttavan päästöttömän liikenteen ja liikkumisen edistämässä, kaupunkien liikennevälinekannan viherryttäminen mukaan luettuna;
- (d) julkisen liikenteen ja aktiivisten liikennemuotojen osuuden lisäämisessä;
- (e) kuljetus- ja liikennetietojen digitaalisessa vaihdossa kaupunkiliikenteen hallintakeskusten ja muun kuin kaupunkiliikenteen hallintakeskusten sekä tietopalveluja tarjoavien yksiköiden välillä ISO/CEN-standardien mukaisesti.

IV LUKU

ÄLYKÄSTÄ JA HÄIRIÖNSIETOKYKYISTÄ LIIKENNETTÄ KOSKEVAT SÄÄNNÖKSET

42 artikla

Liikenteen tieto- ja viestintätekniset järjestelmät

1. Liikenteen tieto- ja viestintätekniisten järjestelmien on mahdollistettava kapasiteetin ja liikenteen hallinta sekä tietojenvaihto eri liikennemuodoissa ja niiden välillä multimodaalista kuljetustoimintaa ja liikenteeseen liittyviä lisäarvopalveluja varten, häiriönsietokyvyn, turvallisuuden, turvatoimien, ruuhkautumisen sekä operatiivisen ja ympäristötehokkuuden parantaminen ja hallinnollisten menettelyjen yksinkertaistaminen. Liikenteen tieto- ja viestintätekniisten järjestelmien on myös helpotettava saumatonta yhteyttä infrastruktuurin ja liikkuvan kaluston välillä.
2. Liikenteen tieto- ja viestintätekniset järjestelmät on otettava käyttöön kaikkialla unionissa, jotta varmistetaan yhteentoimivien perusvalmiuksien kokonaisuus kaikissa jäsenvaltioissa.
3. Tässä artiklassa tarkoitettuihin liikenteen tieto- ja viestintätekniisiin järjestelmiin kuuluvat
 - (a) rautatieliikenteen osalta: ERTMS, yhteentoimivuuden teknisessä eritelmässä tarkoitetut tavara- ja matkustajaliikenteen telemaattiset sovellukset ja muut digitalisaation parannukset, erityisesti Shift2Rail-yhteisyrityksen ja Euroopan rautatiealan yhteisyrityksen tuotokset;

- (b) sisävesiliikenteen osalta: jokitiedotuspalvelut (RIS);
- (c) tieliikenteen osalta: älykkäät liikennejärjestelmät (ITS);
- (d) meriliikenteen osalta: alusliikenteen hallinnan osalta VTMISS-palvelut ja tietojenvaihdon osalta eurooppalainen merenkulkualan yhdenmukainen palveluympäristö (EMSWe);
- (e) lentoliikenteen osalta: ATM/ANS-järjestelmät, erityisesti SESAR-hankkeen tuloksena syntyvät järjestelmät;
- (f) multimodaaliliikenteen osalta: eFTI, EU:n liikkumisdata-avaruus ja puitteet, jotka helpottavat yritysten välistä tiedonvaihtoa toimitusketjun läpinäkyvyyden ja optimoinnin varmistamiseksi.

43 artikla

Kestävät tavaraliikennepalvelut

1. Jäsenvaltioiden on edistettävä yhteistä etua koskevia hankkeita, jotka sekä johtavat Euroopan laajuisen liikenneverkon infrastruktuuria käyttäviin tehokkaisiin tavaraliikennepalveluihin että vähentävät hiilidioksidipäästöjä ja muita kielteisiä ympäristövaikutuksia ja joilla pyritään
 - (a) parantamaan liikenneinfrastruktuurin kestävää käyttöä ja sen tehokasta hallinnointia;
 - (b) edistämään innovatiivisten liikennepalvelujen käyttöönottoa, lähimerenkulkuyhteydet, liikenteen tieto- ja viestintätekniset järjestelmät, näiden palvelujen pääasiassa ympäristöön ja turvallisuuteen liittyvien päämäärien saavuttamiseksi tarvittavan täydentävän infrastruktuurin kehittäminen sekä asiaankuuluvien hallintorakenteiden perustaminen mukaan luettuina;
 - (c) helpottamaan multimodaalista kuljetuspalvelua, tarvittavat liitännäistietovirrat mukaan luettuina, ja parantamaan logistiikkaketjun osallistujien välistä yhteistyötä, rahdinantajat, liikenteenharjoittajat, palveluntarjoajat ja näiden asiakkaat mukaan luettuina;
 - (d) edistämään resurssitehokkuutta sekä päästötöntä ja vähäpäästöistä toimintaa erityisesti teknologian, toiminnan, ajovoiman, ajamisen sekä järjestelmien ja toiminnan suunnittelun aloilla;
 - (e) parantamaan yhteyksiä unionin haavoittuvimpiin ja erillisimpiin osiin, erityisesti syrjäisimmille alueille ja muille syrjäisille alueille, saaristo-, syrjäseutu- ja vuoristoalueille sekä harvaan asutuille alueille.
2. Jäsenvaltioiden on edistettävä innovatiivisten liikennepalvelujen käyttöönottoa, myös eurooppalaisen merialueen ja tieto- ja viestintätekniisten järjestelmien avulla sekä kehittämällä täydentävää infrastruktuuria, jota tarvitaan näitä palveluja koskevien

ympäristöön ja turvallisuuteen liittyvien päämäärien saavuttamiseksi, sekä asiaankuuluvia hallintorakenteita perustamalla.

44 artikla

Uudet teknologiat ja innovointi

Jotta Euroopan laajuinen liikenneverkko pysyisi innovatiivisen teknologian kehityksessä ja käyttöönotossa ajan tasalla, jäsenvaltioiden on erityisesti pyrittävä

- (a) tukemaan ja edistämään liikenteen hiilestä irtautumista siirtymällä päästöttömiin ja vähäpäästöisiin ajoneuvoihin, aluksiin ja ilma-aluksiin sekä Hyperloopin kaltaisiin muihin innovatiivisiin ja kestäviin liikenne- ja verkkoteknologioihin;
- (b) mahdollistamaan kaikkien liikennemuotojen hiilestä irtautuminen edistämällä energiatehokkuutta, ottamalla käyttöön päästöttömiä ja vähäpäästöisiä ratkaisuja, vedyn- ja virransyöttöjärjestelmät mukaan luettuina, sekä muita uusia ratkaisuja, kuten kestäviä polttoaineita, ja tarjoamaan vastaavaa infrastruktuuria. Tällaiseen infrastruktuuriin voivat kuulua energiaverkkoon pääsy ja muu energiahuoltoon tarvittava laitteisto, siinä voidaan ottaa huomioon infrastruktuurin ja ajoneuvon välinen rajapinta ja siinä voi olla liikenteen tieto- ja viestintätekniisiä järjestelmiä. Liikenneinfrastruktuuri voi toimia energiakeskuksena, joka palvelee eri liikennemuotoja;
- (c) tukemaan uusien digitaaliteknologioiden yleistymistä ja käyttöönottoa, ja erityisesti edistämään yhteenliitettävyyksinfrastruktuuria, joka kattaa katkeamattomasti eurooppalaiset liikennekäytävät kokonaisuudessaan, jotta voidaan varmistaa digitaalisen infrastruktuurin korkein mahdollinen taso ja suorituskyky ja saavuttaa korkeampi automaatiotaso;
- (d) parantamaan henkilöiden liikkumisen ja tavaraliikenteen turvallisuutta ja kestävyyttä;
- (e) parantamaan verkon toimintaa, hallintaa, saavutettavuutta, yhteentoimivuutta, multimodaalisuutta ja tehokkuutta muun muassa kehittämällä multimodaalisen liikkumisen digitaalipalveluja sekä saumattoman multimodaalisuuden mahdollistavaa infrastruktuuria, kuten suurnopeusrautatie- ja kaupunkijuna-/raitiotieyhteyksiä lentoasemilla;
- (f) edistämään tehokkaita tapoja, joilla kaikille liikennepalvelujen käyttäjille ja tarjoajille voidaan tarjota helposti saatavilla olevia ja ymmärrettäviä tietoja yhteenliittämisestä, yhteentoimivuudesta ja multimodaalisuudesta;
- (g) edistämään tehokkaita tapoja tarjota kaikille liikennepalvelujen käyttäjille ja tarjoajille helposti saatavilla olevaa ja kattavaa tietoa heidän liikennevalintojensa ympäristövaikutuksista;
- (h) edistämään toimenpiteitä, joilla vähennetään ulkoisia kustannuksia esimerkiksi ruuhkista, terveyshaitoista ja kaikenlaisesta ympäristön pilaantumisesta, melu ja päästöt mukaan luettuina;

- (i) ottamaan verkossa käyttöön turvateknologiaa ja yhteensopivia tunnistusstandardeja;
- (j) parantamaan liikenneinfrastruktuurin häiriönsietokykyä häiriöiden ja ilmastonmuutoksen varalta infrastruktuurin parantamisella ja suunnittelulla sekä digitaalisilla ja kyberturvallisilla ratkaisuilla, joilla pyritään suojelemaan verkkoa luonnonkatastrofien ja ihmisen aiheuttamien katastrofien yhteydessä;
- (k) edistämään edelleen tieto- ja viestintätekniisten järjestelmien ja uusien teknologioiden kehittämistä ja käyttöönottoa liikennemuodoissa ja niiden välillä.

45 artikla

Turvallinen ja suojattu infrastruktuuri

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että liikenneinfrastruktuuri mahdollistaa matkustajien ja tavaroiden turvallisen ja suojatun liikkumisen.

46 artikla

Infrastruktuurin häiriönsietokyky

1. Infrastruktuuria suunnitellessaan jäsenvaltioiden on parannettava liikenneinfrastruktuurin turvatoimia ja kykyä sietää ilmastonmuutosta, luonnonuhkia, ihmisen aiheuttamia katastrofeja ja tahallisia häiriöitä, jotka vaikuttavat unionin liikennejärjestelmän toimintaan. Toteuttaessaan yhteistä etua koskevia hankkeita jäsenvaltioiden on otettava huomioon
 - (a) keskinäiset riippuvuussuhteet, linkitykset ja kerrannaisvaikutukset muiden verkkojen, kuten televiestintä- ja sähköverkkojen, kanssa;
 - (b) turvallisuus, turvatoimet ja suorituskyky moninkertaisten vaarojen yhteydessä;
 - (c) infrastruktuurin rakenteellinen laatu koko sen elinkaaren ajan kiinnittäen erityistä huomiota tuleviin ennustettuihin ilmasto-olosuhteisiin;
 - (d) pelastuspalvelun tarpeet häiriöihin reagoimiseksi;
 - (e) infrastruktuurin kyberturvallisuus ja häiriönsietokyky kiinnittäen erityistä huomiota rajatylittävään infrastruktuuriin.
2. Jos yhteistä etua koskevan hankkeen ympäristövaikutukset on arvioitava direktiivin 2011/92/EU mukaisesti, sen ilmastokestävyys on varmistettava. Ilmastokestävyys varmistaminen on toteutettava viimeisimpien saatavilla olevien parhaiden käytäntöjen ja ohjeiden mukaan ilmastoon liittyvän haavoittuvuuden ja riskien arvioinnin sekä asiaankuuluvien sopeutumistoimenpiteiden avulla sen varmistamiseksi, että liikenneinfrastruktuurit kestävät ilmastonmuutoksen haittavaikutuksia, ja sisällyttämällä kasvihuonekaasupäästöjen kustannukset kustannus-hyötyanalyysiin. Tällaista vaatimusta ei sovelleta hankkeisiin, joiden

ympäristövaikutusten arviointi on saatettu päätökseen ennen tämän asetuksen voimaantuloa.

47 artikla

Turvatoimiin tai yleiseen järjestykseen kohdistuvat riskit

1. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle kaikista alueellaan toteutettavista yhteistä etua koskevista hankkeista, joihin kolmannen maan luonnollinen henkilö tai kolmannen maan yritys osallistuu tai joissa näillä on mikä tahansa osuus, jotta voidaan arvioida tämän vaikutusta turvatoimiin tai yleiseen järjestykseen unionissa. Tätä velvoitetta ei sovelleta ulkomaisiin suoriin sijoituksiin, joista ilmoitetaan komissiolle ja muille jäsenvaltioille asetuksen (EU) 2019/452 6 artiklan 1 kohdan mukaisesti.
2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 1 kohdan mukaisesti ilmoitetut tiedot asetetaan saataville vähintään 12 kuukautta ennen yhteistä etua koskevan hankkeen toteuttamista koskevaa lopullista päätöstä. Tietoihin on sisällyttävä muun muassa seuraavat:
 - (a) sen kolmannen maan yrityksen omistusrakenne ja tapauksen mukaan sen yrityksen, johon osallistuminen tai osuus on suunnitteilla, mukaan lukien tiedot todellisesta omistajasta ja edunsaajasta sekä sen omistusosuus pääomasta;
 - (b) kolmannen maan luonnollisen henkilön tai kolmannen maan yrityksen osallistumisen tai osuuden likimääräinen arvo yhteistä etua koskevassa hankkeessa ja kuvaus tällaisen osallistumisen tai osuuden muodosta ja edellytyksistä;
 - (c) Euroopan laajuiseen verkkoon vaikuttavat kolmannen maan luonnollisen henkilön tai kolmannen maan yrityksen tuotteet, palvelut ja liiketoiminta sekä tapauksen mukaan sen yrityksen tuotteet, palvelut ja liiketoiminta, johon osallistuminen tai osuus on suunnitteilla;
 - (d) jäsenvaltiot, joissa kolmannen maan luonnollinen henkilö tai kolmannen maan yritys ja tapauksen mukaan yritys, johon osallistuminen tai osuus on suunnitteilla, harjoittaa Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon vaikuttavaa liiketoimintaa;
 - (e) osuuden tai osallistumisen rahoitus ja sen alkuperä jäsenvaltion käytettävissä olevien parhaiden tietojen mukaan;
 - (f) päivämäärä, jona osallistumisen on tarkoitus tulla voimaan tai jona osuuden on tarkoitus olla valmis.

Lisäksi jäsenvaltioiden on pyrittävä toimittamaan kaikki saatavilla olevat tiedot, jotka ovat merkityksellisiä komission 5 kohdan toisen alakohdan a, b ja c alakohdan mukaisesti tekemän arvioinnin kannalta.

3. Komissio voi viimeistään 30 kalenteripäivän kuluttua 1 kohdan mukaisten tietojen vastaanottamisesta pyytää lisätietoja jäsenvaltiolta, jossa yhteistä etua koskevaa hanketta suunnitellaan. Kaikki lisätietopyynnöt on perusteltava asianmukaisesti, ja niiden on rajoituttava 5 kohdan mukaisen arvioinnin suorittamiseksi tarvittaviin tietoihin, oltava oikeassa suhteessa pyynnön tarkoitukseen, eivätkä ne saa olla kohtuuttoman raskaita jäsenvaltiolle, jossa yhteistä etua koskevaa hanketta suunnitellaan.

Jäsenvaltion, jossa yhteistä etua koskevaa hanketta suunnitellaan, on varmistettava, että komission pyytämät lisätiedot asetetaan komission saataville ilman aiheetonta viivytystä.

Jäsenvaltio, jossa yhteistä etua koskevaa hanketta suunnitellaan, voi pyytää kolmannen maan luonnollista henkilöä tai kolmannen maan yritystä toimittamaan 2 ja 3 kohdassa tarkoitetut tiedot. Kolmannen maan luonnollisen henkilön tai kolmannen maan yrityksen on toimitettava pyydetty tiedot ilman aiheetonta viivytystä.

4. Jos komissio katsoo, että kolmannen maan luonnollisen henkilön tai kolmannen maan yrityksen osallistuminen tai mikä tahansa osuus vaikuttaa todennäköisesti Euroopan laajuisen liikenneverkon kriittiseen infrastruktuuriin turvatoimiin tai yleiseen järjestykseen liittyvistä syistä tai sillä on kyseiseen osallistumiseen tai osuuteen taikka asianomaiseen yhteistä etua koskevaan hankkeeseen liittyviä merkityksellisiä tietoja, se voi antaa lausunnon, joka osoitetaan jäsenvaltiolle, jossa yhteistä etua koskevaa hanketta suunnitellaan.

Kriittisellä infrastruktuurilla tarkoitetaan tässä sellaisia liikennettä varten käytettäviä jäsenvaltioissa sijaitsevia hyödykkeitä, järjestelmiä tai niiden osia, jotka ovat keskeisiä yhteiskunnan välttämättömien toimintojen, terveydenhuollon, turvallisuuden, turvatoimien tai väestön taloudellisen ja sosiaalisen hyvinvoinnin ylläpitämiseksi, ja joiden vahingoittumisella tai tuhoutumisella olisi merkittävä vaikutus jäsenvaltioon sen vuoksi, ettei näitä toimintoja kyetä ylläpitämään.

5. Määrittäessään, onko kolmannen maan luonnollisen henkilön tai kolmannen maan yrityksen osallistuminen omiaan vaikuttamaan kriittiseen infrastruktuuriin turvatoimiin tai yleiseen järjestykseen liittyvistä syistä, komissio voi ottaa huomioon sen mahdolliset vaikutukset muun muassa seuraaviin seikkoihin:

- (a) tällaisen infrastruktuurin toiminnan kannalta kriittiset infrastruktuurit ja laitteistot sekä tällaisen infrastruktuurin käytön kannalta välttämätön maa ja kiinteistöt;
- (b) asetuksen (EU) 2021/821⁶³ 2 artiklan 1 alakohdassa määritellyt teknologiat ja kaksikäyttötuotteet, jotka ovat olennaisia kriittisen infrastruktuurin toimintakuntoisuuden kannalta;

⁶³ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2021/821, annettu 20 päivänä toukokuuta 2021, kaksikäyttötuotteiden vientiä, siirtoa, välitystä ja kauttakulkua koskevan unionin valvontajärjestelmän perustamisesta (EUVL L 206, 11.6.2021, s. 1).

- (c) kriittisen infrastruktuurin rakentamisen, toiminnan ja kunnossapidon kannalta olennaisten tuotantopanosten hankinta;
- (d) pääsy arkaluonteisiin tietoihin, henkilötiedot mukaan luettuina, tai kyky valvoa näitä tietoja kriittisen infrastruktuurin rakentamisen, toiminnan ja kunnossapidon yhteydessä.

Määrittäessään sitä, vaikuttaako ulkomainen osallistuminen tai osuus todennäköisesti turvatoimiin tai yleiseen järjestykseen, komissio voi myös ottaa huomioon erityisesti seuraavat seikat:

- (a) se, onko kolmannen maan yritys hallituksen suorassa tai epäsuorassa määräysvallassa, kolmannen maan valtion elimet tai asevoimat mukaan luettuina, myös omistusrakenteen tai merkittävän rahoituksen kautta;
 - (b) se, onko kolmannen maan luonnollinen henkilö tai kolmannen maan yritys jo ollut mukana turvatoimiin tai yleiseen järjestykseen jäsenvaltiossa vaikuttavassa toiminnassa; tai
 - (c) se, onko olemassa suuri vaara, että kolmannen maan luonnollinen henkilö tai kolmannen maan yritys harjoittaa laitonta tai rikollista toimintaa.
6. Komissio voi antaa 4 kohdan mukaisen lausunnon viimeistään kolmen kuukauden kuluttua 3 kohdan mukaisten tietojen vastaanottamisesta. Komission lausunto osoitetaan sille jäsenvaltiolle, jossa yhteistä etua koskevaa hanketta suunnitellaan, ja se lähetetään muille jäsenvaltioille. Jos kolmannen maan luonnollisen henkilön tai kolmannen maan yrityksen osallistuminen tai osuus on asetuksen (EU) 2019/452 2 artiklan 1 alakohdassa määritelty ulkomainen suora sijoitus, joka ei ole sen jäsenvaltion toteuttaman seurannan kohteena, johon ulkomainen suora sijoitus on suunniteltu tehtäväksi tai tehty, komissio antaa tällaisen lausunnon, jos se on asetuksen (EU) 2019/452 8 artiklan mukaisesti perusteltua.
7. Jäsenvaltion, jossa kolmannen maan luonnollinen henkilö tai kolmannen maan yritys aikoo toteuttaa yhteistä etua koskevan hankkeen tai johon se osallistuu tai jossa sillä on mikä tahansa osuus, on otettava komission lausunto mahdollisimman tarkasti huomioon ja annettava komissiolle tarvittaessa selitys lausunnon noudattamatta jättämisestä viimeistään kolmen kuukauden kuluttua lausunnon antamisesta.
8. Jokaisen jäsenvaltion ja komission on perustettava yhteyspiste tämän artiklan täytäntöönpanoa varten. Jäsenvaltioiden ja komission on otettava näihin yhteyspisteisiin yhteyttä kaikissa tämän artiklan täytäntöönpanoon liittyvissä kysymyksissä.
9. Komissio asettaa saataville suojatun ja salatun järjestelmän yhteyspisteiden välisen suoran yhteistyön ja tiedonvaihdon tukemiseksi.
10. Jäsenvaltiot ja komissio varmistavat tätä artiklaa sovellettaessa hankittavien tietojen luottamuksellisuuden suojan unionin oikeuden ja asiaa koskevan kansallisen lainsäädännön mukaisesti.

11. Jäsenvaltiot ja komissio varmistavat, ettei tämän artiklan mukaisesti annettujen tai vaihdettujen turvallisuusluokiteltujen tietojen turvallisuusluokkaa alenneta tai poisteta ilman tietojen luovuttajan kirjallista ennakkosuostumusta.
12. Jos henkilötietoja käsitellään tämän artiklan nojalla, niitä on käsiteltävä asetuksen (EU) 2016/679⁶⁴ ja asetuksen (EU) 2018/1725⁶⁵ mukaisesti ja ainoastaan siltä osin kuin se on tarpeen, jotta jäsenvaltiot voivat tässä artiklassa säädetyn yhteistyön tehokkuuden varmistamiseksi seurata asianomaiseen yhteistä etua koskevaan hankkeeseen osallistumista tai osuutta siinä. Tämän artiklan täytäntöönpanoon liittyviä henkilötietoja säilytetään ainoastaan sen ajan, joka on tarpeen niiden päämäärien saavuttamiseksi, joita varten henkilötiedot on kerätty.

48 artikla

Kunnossapito ja hankkeen elinkaari

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että

- (a) Euroopan laajuisen liikenneverkon infrastruktuuri pidetään kunnossa siten, että sen palvelu- ja turvallisuustaso pysyy samana koko sen elinkaaren ajan;
- (b) laaditaan pitkän aikavälin kunnossapitosuunnitelmia, joihin sisältyy tiedot nykyisen ja suunnitellun infrastruktuurin pitkän aikavälin kunnossapitokustannusten kattamiseen tarvittavista rahoitusresursseista;
- (c) kunnossapitotarpeet ja infrastruktuurin elinkaaren aikaiset kunnossapitokustannukset otetaan huomioon rakentamisen tai parantamisen suunnitteluvaiheessa;
- (d) rautatieinfrastruktuurin osalta varmistetaan johdonmukaisuus Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseen liittyvien kunnossapito- ja uusimistarpeiden välillä ja niiden huomioon ottaminen direktiivin 2012/34/EU 8 artiklan 1 kohdassa tarkoitetussa viitteellisessä rautatieinfrastruktuurin kehittämisstrategiassa, direktiivin 2012/34/EU 8 artiklan 3 kohdassa tarkoitetussa asianomaisten infrastruktuurin haltijoiden liiketoimintasuunnitelmassa sekä direktiivin 2012/34/EU 30 artiklassa tarkoitetussa toimivaltaisen viranomaisen ja infrastruktuurin haltijan välisessä sopimuksessa.

⁶⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2016/679, annettu 27 päivänä huhtikuuta 2016, luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta (yleinen tietosuoja-asetus) (EUVL L 119, 4.5.2016, s. 1).

⁶⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/1725, annettu 23 päivänä lokakuuta 2018, luonnollisten henkilöiden suojelusta unionin toimielinten, elinten ja laitosten suorittamassa henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta sekä asetuksen (EY) N:o 45/2001 ja päätöksen N:o 1247/2002/EY kumoamisesta (EUVL L 295, 21.11.2018, s. 39).

Saavutettavuus kaikille käyttäjille

Liikenneinfrastruktuurin on mahdollistettava saumaton liikkuminen ja saavutettavuus kaikille käyttäjille, erityisesti haavoittuvassa asemassa oleville henkilöille, mukaan lukien vammaiset tai liikuntarajoitteiset henkilöt, sekä syrjäisimmillä alueilla ja muilla syrjäisillä alueilla, maaseutu-, saaristo-, syrjäseutu- ja vuoristoalueilla sekä harvaan asutuilla alueilla asuville henkilöille.

V LUKU

EUROOPPALAISTEN LIIKENNEKÄYTVIEN VÄLINEIDEN JA HORISONTAALISTEN PAINOPISTEIDEN TÄYTÄNTÖÖNPANO

Eurooppalaisten liikennekäytävien väline ja horisontaaliset painopisteet

1. Eurooppalaiset liikennekäytävät on väline, jolla helpotetaan Euroopan laajuisen liikenneverkon osien koordinoitua täytäntöönpanoa, ja niiden tarkoituksena on erityisesti parantaa rajatylittäviä yhteyksiä ja poistaa pullonkauloja unionissa.
2. Jotta multimodaalisesta liikenteestä saadaan resurssitehokasta ja sillä edistetään yhteenkuuluvuutta parantamalla alueellista yhteistyötä, eurooppalaisissa liikennekäytävissä on painotettava
 - (a) liikennemuotojen integroimista erityisesti ympäristöystävällisimpien liikennemuotojen eli etenkin rautatie- ja sisävesiliikenteen sekä lähimerenkulun vahvistamiseksi;
 - (b) yhteentoimivuutta;
 - (c) infrastruktuurin koordinoitua kehittämistä erityisesti rajatylittävillä osuuksilla, jotta voidaan kehittää täysin yhteentoimiva rautateiden tavaraliikennejärjestelmä ja suurnopeuksinen matkustajaliikenteen kaukoliikenneverkko, jotka kattavat koko unionin;
 - (d) liikenteen digitalisointiin liittyvien innovatiivisten ratkaisujen koordinoitua ja integroitua kehittämistä ja käyttöönoton tukemista.
3. Eurooppalaisten liikennekäytävien on mahdollistettava se, että jäsenvaltiot voivat soveltaa koordinoitua ja synkronoitua lähestymistapaa infrastruktuuri-investointeihin.

4. Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmä (ERTMS) ja eurooppalainen merialue ovat Euroopan laajuisen liikenneverkon toteuttamisen horisontaalisia painopisteitä. Niillä varmistetaan ERTMS:n oikea-aikainen käyttöönotto koko verkossa ja meriyhteyksien integrointi Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon.

51 artikla

Eurooppalaisten liikennekäytävien ja horisontaalisten painopisteiden koordinointi

1. Helpottaakseen eurooppalaisten liikennekäytävien, ERTMS:n ja eurooppalaisen merialueen koordinoitua täytäntöönpanoa komissio nimeää yhteisymmärryksessä asianomaisten jäsenvaltioiden kanssa ja Euroopan parlamenttia ja neuvostoa kuultuaan yhden eurooppalaisen koordinaattorin kutakin käytävää ja kutakin horisontaalista painopistettä varten.
2. Eurooppalaisen koordinaattorin valinnan on perustuttava erityisesti hänen tietämykseensä liikennealasta ja/tai suurten hankkeiden rahoituksesta ja/tai sosioekonomisten vaikutusten ja ympäristövaikutusten arvioinneista sekä hänen kokemukseensa unionin päätöksenteosta. Eurooppalainen koordinaattori valitaan enintään neljän vuoden toimikaudeksi, joka voidaan uusida. Eurooppalaisen koordinaattorin toimenkuva liittyy yhden käytävän tai horisontaalisen painopisteen täytäntöönpanoon.
3. Eurooppalaisen koordinaattorin nimittämisestä tehtävässä komission päätöksessä säädetään, miten 5, 6 ja 7 kohdassa tarkoitetut tehtävät on hoidettava.
4. Eurooppalainen koordinaattori toimii komission nimissä ja lukuun, ja komissio järjestää tarvittavat sihteeristöpalvelut.
5. Eurooppalaisen koordinaattorin on
 - (a) tuettava asianomaisen eurooppalaisen liikennekäytävän tai horisontaalisen painopisteen koordinoitua täytäntöönpanoa;
 - (b) laadittava yhdessä asianomaisten jäsenvaltioiden kanssa työsuunnitelma ja seurattava sen täytäntöönpanoa 53 artiklan mukaisesti;
 - (c) kuultava käytäväfoorumia työsuunnitelmasta ja horisontaalisia painopisteitä käsittelevää neuvoa-antavaa foorumia sen täytäntöönpanosta sekä tiedotettava foorumille säännöllisesti työsuunnitelman täytäntöönpanosta;
 - (d) raportoitava mahdollisista havaituista vaikeuksista ja etenkin eurooppalaisen liikennekäytävän kehittämisen esteistä jäsenvaltioille, komissiolle ja soveltuvien osin kaikille muille ydinverkkokäytävän kehittämiseen suoraan osallistuville tahoille asianmukaisten ratkaisujen löytämiseksi;
 - (e) laadittava vuosittain tilannekatsaus eurooppalaisten liikennekäytävien ja horisontaalisten painopisteiden täytäntöönpanon edistymisestä. Tässä vuotuisessa tilannekatsauksessa keskitytään keskeisten painopisteiden ja investointien osalta saavutettuun edistykseen, kuvataan niiden täytäntöönpanossa ilmenneiden ongelmien luonne ja ehdotetaan ratkaisuja.

6. Eurooppalaisten liikennekäytävien eurooppalaisten koordinaattoreiden on
- (a) tehtävä tiivistä yhteistyötä rautateiden tavaraliikenteen hallinnon kanssa rautateiden tavaraliikenteen investointitarpeiden määrittämiseksi ja priorisoimiseksi eurooppalaisten liikennekäytävien rautateiden tavaraliikennelinjoilla;
 - (b) seurattava tiiviissä yhteistyössä rautateiden tavaraliikenteen hallinnon kanssa tavaraliikenteen hallinnollisia, operatiivisia ja yhteentoimivuuteen liittyviä näkökohtia eurooppalaisten liikennekäytävien rautateiden tavaraliikennepalvelujen suorituskyvyn seuranta mukaan luettuna.
7. Eurooppalaisten liikennekäytävien eurooppalaisten koordinaattoreiden on
- (a) määritettävä ja priorisoitava eurooppalaisten liikennekäytävien rautateiden matkustajaliikennetoja koskevat investointitarpeet;
 - (b) seurattava matkustajaliikenteen hallinnollisia, operatiivisia ja yhteentoimivuuteen liittyviä näkökohtia eurooppalaisten liikennekäytävien rautateiden matkustajaliikennepalvelujen suorituskyvyn seuranta mukaan luettuna.
8. Asetuksen (EU) 2021/1153 14 artiklan 4 kohdan mukaisesti komissio pyytää eurooppalaisen koordinaattorin lausunnon tarkastellessaan hakemuksia, jotka koskevat unionin rahoitusta Verkkojen Eurooppa -välineestä eurooppalaisia liikennekäytäviä tai eurooppalaisen koordinaattorin toimeksiantoon kuuluvia horisontaalisia painopisteitä varten, jotta voidaan varmistaa kunkin käytävän tai horisontaalisen painopisteen johdonmukaisuus ja edistyminen. Eurooppalainen koordinaattori tarkistaa, ovatko jäsenvaltioiden Verkkojen Eurooppa -välineen yhteisrahoitusta varten ehdottamat hankkeet yhdenmukaisia työsuunnitelman painopisteiden kanssa.
9. Jos eurooppalainen koordinaattori ei pysty hoitamaan tehtävänsä tyydyttävästi ja tässä artiklassa säädettyjen vaatimusten mukaisesti, komissio voi milloin tahansa päättää toimeksianton ja nimetä uuden eurooppalaisen koordinaattorin 1 kohdassa säädettyä menettelyä noudattaen.

52 artikla

Eurooppalaisten liikennekäytävien ja horisontaalisten painopisteiden hallinnointi

1. Kunkin eurooppalaisen liikennekäytävän ja horisontaalisen painopisteen osalta asianomaista eurooppalaista koordinaattoria avustaa hänen työsuunnitelmaa koskevien tehtäviensä hoitamisessa sihteeristö eli 'käytäväfoorumi' ja työsuunnitelman täytäntöönpanoa koskevien tehtäviensä hoitamisessa neuvoa-antava foorumi eli 'horisontaalisia painopisteitä käsittelevä neuvoa-antava foorumi'.
2. Perustetaan virallisesti 'käytäväfoorumi', jonka puheenjohtajana toimii eurooppalainen koordinaattori. Asianomaisten jäsenvaltioiden on sovittava

käytäväfoorumin jäsenyydestä omassa osuudessaan eurooppalaisesta liikennekäytävästä ja varmistettava rautateiden tavaraliikenteen hallinnon edustus.

3. Asianomaisten jäsenvaltioiden suostumuksella eurooppalainen koordinaattori voi perustaa käytäväkohtaisia työryhmiä käsittelemään seuraavia aiheita:
 - (a) uusien digitaalitekniikoiden ja infrastruktuurin yhteentoimivuus ja käyttöönotto;
 - (b) rajanylityskohtien infrastruktuurihankkeiden koordinoitu kehittäminen ja täytäntöönpano;
 - (c) rautateiden rajatylittävä matkustajaliikenne;
 - (d) operatiiviset pullonkaulat;
 - (e) kaupunkisolmukohdat;
 - (f) yhteistyö kolmansien maiden kanssa;
 - (g) muut tilapäiset, tarpeellisiksi katsotut työryhmät.

Eurooppalaisen koordinaattorin on tarvittaessa tehtävä yhteistyötä ja koordinoitava työryhmien toimintaa rautateiden tavaraliikenteen hallinnon kanssa päällekkäisen työn välttämiseksi.

4. Perustetaan horisontaalisia painopisteitä käsittelevä neuvoa-antava foorumi, jonka puheenjohtajana toimii eurooppalainen koordinaattori. Asianomaisten jäsenvaltioiden ja tarvittaessa asianomaisten alojen edustajien on voitava osallistua siihen. Jäsenvaltioiden on nimettävä ERTMS:n kansallinen koordinaattori, joka osallistuu ERTMS:n neuvoa-antavaan foorumiin. Eurooppalainen koordinaattori voi myös perustaa tilapäisiä työryhmiä.
5. Asianomaisten jäsenvaltioiden on tehtävä yhteistyötä eurooppalaisen koordinaattorin kanssa, osallistuttava käytäväfoorumiin ja horisontaalisia painopisteitä käsittelevään neuvoa-antavaan foorumiin sekä toimitettava koordinaattorille tässä artikkelissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi tarvittavat tiedot, mukaan lukien asiaa koskevissa kansallisissa infrastruktuurisuunnitelmissa esitetyt tiedot käytävien kehittämisestä.
6. Eurooppalainen koordinaattori voi kuulla työsuunnitelmasta ja sen täytäntöönpanosta alue- ja paikallisviranomaisia, infrastruktuurin haltijoita, liikenteenharjoittajia ja erityisesti niitä, jotka ovat rautateiden tavaraliikenteen hallinnon jäseniä, tavarantoimitusalaa, liikenteen käyttäjiä sekä kansalaisyhteiskunnan edustajia. Lisäksi ERTMS:stä vastaavan eurooppalaisen koordinaattorin on tehtävä tiivistä yhteistyötä Euroopan unionin rautatieviraston ja Euroopan rautatiealan yhteisyrityksen sekä eurooppalaisen merialueen eurooppalaisen koordinaattorin ja Euroopan meriturvallisuusviraston kanssa.

53 artikla

Eurooppalaisen koordinaattorin työsuunnitelma

1. Kukin eurooppalaisen liikennekäytävän ja kahden horisontaalisen painopisteen eurooppalainen koordinaattori laatii viimeistään kahden vuoden kuluttua tämän asetuksen voimaantulosta ja sen jälkeen joka neljäs vuosi työsuunnitelman, jossa esitetään yksityiskohtainen analyysi koordinaattorin toimivaltaan kuuluvan käytävän tai horisontaalisen painopisteen täytäntöönpanon tilanteesta ja siitä, onko se tämän asetuksen vaatimusten mukaista, sekä tulevan kehittämisen painopisteistä.
2. Työsuunnitelma laaditaan tiiviissä yhteistyössä asianomaisten jäsenvaltioiden kanssa ja kuullen käytäväfoorumia ja rautateiden tavaraliikenteen hallintoa tai horisontaalisia painopisteitä käsittelevää neuvoa-antavaa foorumia. Asianomaisten jäsenvaltioiden on hyväksyttävä eurooppalaisten liikennekäytävien työsuunnitelma. Komissio toimittaa työsuunnitelman tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle.

Työsuunnitelmaa laatiessaan eurooppalaisen koordinaattorin on otettava huomioon asetuksen (EU) N:o 913/2010 9 artiklassa tarkoitettu täytäntöönpanosuunnitelma.

3. Eurooppalaista liikennekäytävää koskevassa työsuunnitelmassa on esitettävä yksityiskohtainen analyysi kyseisen liikennekäytävän täytäntöönpanon tilanteesta, ja siihen on sisällyttävä erityisesti seuraavat seikat:
 - (a) kuvaus käytävän ominaisuuksista;
 - (b) analyysi siitä, missä määrin liikennekäytävä on tämän asetuksen liikenneinfrastruktuurivaatimusten mukainen, ja edistyminen tältä osin;
 - (c) liikennekäytävän kehittämistä haittaavien puuttuvien yhteyksien ja pullonkaulojen määrittäminen;
 - (d) analyysi tarvittavista investoinneista, mukaan lukien erilaiset rahoitus- ja varainlähteet, jotka on sidottu ja/tai suunniteltu käytävän kehittämiseen ja valmistumiseen tarvittavien hankkeiden toteuttamiseksi;
 - (e) kuvaus mahdollisista ratkaisuista, joilla puututaan investointitarpeisiin ja pullonkauloihin, erityisesti käytävän matkustaja- ja tavaraliikennetarpeiden osalta;
 - (f) suunnitelma, johon sisältyy välitavoitteita fyysisten, teknisten, digitaalisten, operatiivisten ja hallinnollisten esteiden poistamiseksi liikennemuotojen väliltä ja niiden sisällä sekä tehokkaan multimodaalisen liikenteen tehostamiseksi kiinnittäen erityistä huomiota rajatylittäviin osuuksiin ja puuttuviin kansallisiin yhteyksiin.

Eurooppalaisen koordinaattorin on tehtävä investointien analysoinnissa ja rautateiden tavaraliikenteeseen liittyviä osatavoitteita sisältävän suunnitelman valmistelussa yhteistyötä asetuksen (EU) N:o 913/2010 11 artiklassa tarkoitetun käytävän johtokunnan ja hallintoneuvoston kanssa.

Eurooppalaisen koordinaattorin on otettava investointien analysoinnissa ja multimodaalisiin tavaraliikenneterminaleihin liittyviä osatavoitteita sisältävän suunnitelman valmistelussa huomioon analyysin käytävän kannalta merkitykselliset osatekijät, jäsenvaltioiden asetuksen (EU) N:o 913/2010 35 artiklan 4 kohdan

mukaisesti laatimat toimintasuunnitelmat ja 19 artiklan b alakohdassa tarkoitettu luettelo.

Eurooppalaisen koordinaattorin on otettava investointien analysoinnissa ja matkustajaliikenteeseen liittyviä osatavoitteita sisältävän suunnitelman valmistelussa huomioon 51 artiklan 7 kohdan b alakohdan mukaisesti suoritettujen seurannan tulokset.

- (g) rautateiden tavaraliikenteen hallinnossa asetuksen (EU) N:o 913/2010 19 artiklan mukaisesti toteutettujen rautateiden tavaraliikenteen suorituskyvyn seurannan tulokset ja luettelo asetuksen (EU) N:o 913/2010 9 artiklan 1 kohdan mukaisesti määritellyistä käytäviä koskevista tavoitteista, osatavoitteista ja toimenpiteistä tämän asetuksen 18 artiklan operatiivisten vaatimusten täyttämiseksi;
- (h) käytävän tehokkaan toiminnan ja Euroopan laajuisen liikenneverkon tavoitteiden saavuttamisen kannalta merkittävässä kaupunkisolmukohdissa toteutettavien toimenpiteiden määrittäminen;
- (i) käytävän kehittämisen painopisteiden määrittäminen;
- (j) analyysi ilmastonmuutoksen mahdollisista vaikutuksista infrastruktuuriin ja soveltuvien osien toimenpide-ehdotukset, joilla parannetaan kestävyyttä ilmastonmuutosta vastaan;
- (k) kasvihuonekaasupäästöjen, melun ja tarvittaessa muiden kielteisten ympäristövaikutusten vähentämiseksi toteutettavat toimenpiteet.

4. Eurooppalainen koordinaattori tukee jäsenvaltioita työsuunnitelman täytäntöönpanossa erityisesti seuraavilta osin:

- (a) priorisointi kansallisessa suunnittelussa määrittämällä täytäntöönpano-ongelmat ja pullonkaulat sekä operatiiviset kysymykset kullakin käytävällä tai kunkin horisontaalisen painopisteen osalta;
- (b) hanke- ja investointisuunnittelu, niihin liittyvät arvioidut kustannukset ja toteutusaikataulu eurooppalaisten liikennekäytävien tai horisontaalisten painopisteiden toteuttamiseksi;
- (c) yhden erillisen yksikön perustaminen rajatylittävien infrastruktuurihankkeiden rakennustöitä ja hallinnointia varten.

54 artikla

Täytäntöönpanosäädökset

1. Komissio hyväksyy eurooppalaisten koordinaattoreiden ensimmäisen työsuunnitelman perusteella täytäntöönpanosäädöksen kutakin eurooppalaisen liikennekäytävän työsuunnitelmaa ja kahta horisontaalista painopistettä varten. Tässä täytäntöönpanosäädöksessä vahvistetaan infrastruktuurin ja investointien suunnittelun sekä rahoituksen painopisteet.

2. Komissio voi hyväksyä täytäntöönpanosäädöksiä eurooppalaisen liikennekäytävän tiettyjen osuukien toteuttamiseksi, erityisesti monimutkaisten rajatylittävien osuukien taikka eurooppalaisen liikennekäytävän tai horisontaalisten painopisteiden liikenneinfrastruktuuria koskevien erityisvaatimusten täytäntöönpanemiseksi.
3. Edellä 1 ja 2 kohdassa tarkoitetut täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 59 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen. Komissio muuttaa täytäntöönpanosäädöksiä samaa menettelyä noudattaen aina, kun eurooppalainen koordinaattori tarkistaa työsuunnitelmaa, tai jotta voidaan ottaa huomioon saavutettu edistys, havaitut viivästykset tai päivitetty kansalliset ohjelmat.
4. Asianomaisten jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle saavutettua edistymistä koskeva vuosikertomus, jossa esitetään erityisesti kansallisessa talousarviosuunnitelmassa tehdyt rahoitussitoumukset, kunnes täytäntöönpanosäädöksessä säädetyt toimenpiteet on pantu täysimääräisesti täytäntöön.

VILUKU

YHTEISET SÄÄNNÖKSET

55 artikla

Raportointi ja seuranta

1. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle säännöllisesti, kattavasti ja avoimesti yhteistä etua koskevien hankkeiden toteutuksen etenemisestä ja tätä varten tehdyistä investoinneista. Tietoihin on sisällyttävä vuosittainen datatoimitus Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskevan interaktiivisen maantieteellisen ja teknisen tietojärjestelmän (TENtec) välityksellä. Dataan on sisällyttävä tekninen ja rahoituksellinen data Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon liittyvistä yhteistä etua koskevista hankkeista sekä data Euroopan laajuisen liikenneverkon valmistumisesta.
2. Komissio varmistaa, että TENtec on julkisesti ja helposti saatavilla, mikä mahdollistaa automaattisen datanvaihdon kansallisten järjestelmien ja muiden asiaankuuluvien unionin sovellusten ja datalähteiden kanssa. TENtec sisältää hankekohtaisia ja ajantasaisia tietoja unionin yhteisrahoituksen muodoista ja määristä sekä kunkin hankkeen edistymisestä.

Komissio varmistaa myös, ettei TENtec julkaise mitään tietoja, jotka ovat kaupallisesti luottamuksellisia tai jotka voisivat vaarantaa julkisia hankintamenettelyjä jäsenvaltiossa tai vaikuttaa niihin epäasianmukaisesti.
3. Jäsenvaltioiden on varmistettava TENtec-tietojärjestelmän datan laatu, täydellisyys ja johdonmukaisuus. Kansallisten järjestelmien ja datalähteiden on mahdollistettava automaattinen datanvaihto TENtecin kanssa.

Verkon ajantasaistaminen

1. Siirretään komissiolle tämän asetuksen 60 artiklan mukaisesti valta antaa liitteiden I ja II mukauttamista koskevia delegoituja säädöksiä etenkin 20, 24 ja 32 artiklassa säädetyistä määrällisistä raja-arvoista mahdollisesti johtuvien muutosten huomioon ottamiseksi, jollei Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 172 artiklan toisesta kohdasta muuta johdu. Liitteitä mukauttaessaan komissio
 - (a) sisällyttää sisävesisatamat, merisatamat ja lentoasemat kattavaan verkkoon, jos osoitetaan, että niiden liikennemääriä koskeva viimeisin kolmivuotinen keskiarvo ylittää asiaankuuluvan raja-arvon;
 - (b) poistaa merisatamia ja lentoasemia kattavasta verkosta, jos osoitetaan, että niiden liikennemääriä koskeva viimeisin kuusivuotinen keskiarvo on alle 85 prosenttia asiaankuuluvasta raja-arvosta;
 - (c) sisällyttää kaupunkisolmukohdat Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon, jos osoitetaan, että asukasmäärä on yli 100 000;
 - (d) sisällyttää Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon jäsenvaltion 35 artiklan 4 kohdan mukaisesti määrittämät multimodaaliset tavaraliikenneterminaalit;
 - (e) mukauttaa maantie-, rautatie- ja sisävesi-infrastruktuuria koskevat kartat tiukasti rajatulla tavalla siten, että otetaan huomioon verkon valmistumisessa saavutettu edistys. Näitä karttoja mukauttaessaan komissio ei hyväksy reitin linjauksen muuttamista enempää kuin mitä sallitaan asiaankuuluvassa hankkeen lupamenettelyssä.

Ensimmäisen alakohdan a, b ja c alakohdassa tarkoitettujen mukautusten on perustuttava viimeisimpiin saatavilla oleviin Eurostatin julkaisemiin tilastoihin tai, jos näitä tilastoja ei ole käytettävissä, jäsenvaltioiden kansallisten tilastokeskusten julkaisemiin tilastoihin. Ensimmäisen alakohdan d alakohdassa tarkoitettujen mukautusten on perustuttava 35 artiklan 4 kohdassa tarkoitettuun toimintasuunnitelmaan. Ensimmäisen alakohdan c alakohdassa tarkoitettujen mukautusten on perustuttava asianomaisten jäsenvaltioiden 55 artiklan 1 kohdan mukaisesti toimittamiin tietoihin.

2. Yhteistä etua koskevalle hankkeelle, joka koskee Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon 1 kohdan nojalla annetulla delegoidulla säädöksellä äskettäin sisällytettyä infrastruktuuria, voidaan myöntää unionin rahoitustukea Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon käytettävissä olevista välineistä mainittujen delegoitujen säädösten voimaantulopäivästä alkaen.

Euroopan laajuisesta liikenneverkosta poistettuun infrastruktuuriin liittyvät yhteistä etua koskevat hankkeet lakkaavat olemasta tukikelpoisia tämän artiklan 1 kohdan nojalla annettujen delegoitujen säädösten voimaantulopäivästä alkaen. Tukikelpoisuuden lakkaaminen ei vaikuta komission ennen kyseistä päivää tekemiin rahoitus- tai määrärahapäätöksiin.

3. Jollei Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 172 artiklan 2 kohdasta muuta johdu, siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 60 artiklan mukaisesti liitteen IV muuttamiseksi siten, että siihen sisällytetään suuntaa-antavia kartoja naapurimaiden liikenneinfrastruktuuriverkoista tai näitä kartoja mukautetaan.

57 artikla

Julkisten ja yksityisten sidosryhmien osallistuminen

Hankkeen suunnittelu- ja rakennusvaiheessa on tarvittaessa noudatettava kansallisia menettelyjä, jotka koskevat niiden paikallis- ja alueviranomaisten sekä kansalaisyhteiskunnan osallistumista ja kuulemista, joihin yhteistä etua koskeva hanke vaikuttaa. Komissio edistää hyvien käytäntöjen vaihtoa tältä osin, erityisesti haavoittuvassa asemassa olevien henkilöiden kuulemisen ja osallistamisen osalta.

58 artikla

Kansallisten suunnitelmien yhdenmukaistaminen unionin liikennepolitiikan kanssa

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kansalliset liikenne- ja investointisuunnitelmat ovat johdonmukaisia unionin liikennepolitiikan, tässä asetuksessa vahvistettujen painopisteiden ja määräaikojen sekä asianomaisia käytäviä koskevissa työsuunnitelmissa vahvistettujen painopisteiden ja asianomaisten jäsenvaltioiden horisontaalisten painopisteiden sekä 54 artiklan 1 kohdan mukaisesti hyväksyttyjen täytäntöönpanosäädösten kanssa.
2. Kansallisten investointisuunnitelmien on sisällettävä kaikki verkon oikea-aikaiseen valmistumiseen tarvittavat yhteistä etua koskevat hankkeet ja niihin liittyvät investoinnit.
3. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle kansallisten suunnitelmien ja ohjelmien luonnokset tai niihin Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi tehtävät muutokset vähintään 12 kuukautta ennen niiden hyväksymistä. Komissio voi viimeistään kuuden kuukauden kuluttua jäsenvaltion ilmoituksesta antaa lausunnon kansallisten suunnitelmien ja ohjelmien luonnosten johdonmukaisuudesta tässä asetuksessa vahvistettujen painopisteiden sekä vastaavien käytävien ja horisontaalisten painopisteiden työsuunnitelmissa sekä 54 artiklan 1 kohdan mukaisesti hyväksytyissä täytäntöönpanosäädöksissä vahvistettujen painopisteiden kanssa. Jäsenvaltioiden on kahden kuukauden kuluessa lausunnon tiedoksiantamisesta ilmoitettava komissiolle toimenpiteistä, jotka ne ovat toteuttaneet lausunnossa esitettyjen suositusten noudattamiseksi.

59 artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa komitea. Tämä komitea on asetuksessa (EU) N:o 182/2011 tarkoitettu komitea.

2. Edellä olevan 22 artiklan 3 ja 5 kohdan soveltamiseksi komissiota avustaa neuvoston direktiivin 91/672/ETY⁶⁶ 7 artiklalla perustettu komitea.
3. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa. Jos komitea ei anna lausuntoa, komissio ei hyväksy ehdotusta täytäntöönpanosäädökseksi ja sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklan 4 kohdan kolmatta alakohtaa.

60 artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä koskevat tässä artiklassa säädetyt edellytykset.
2. Siirretään komissiolle [...] päivästä ... kuuta [...] alkaen viiden vuoden ajaksi 11 artiklan 3 kohdassa sekä 56 artiklan 1 ja 3 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä. Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään yhdeksän kuukautta ennen viisivuotisen kauden päättymistä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.
3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 11 artiklan 3 kohdassa sekä 56 artiklan 1 ja 3 kohdassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempanä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyYTEEN.
4. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.
5. Edellä 11 artiklan 3 kohdan tai 56 artiklan 1 tai 3 kohdan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaä jatketaan kahdella kuukaudella.

61 artikla

Uudelleentarkastelu

⁶⁶ Neuvoston direktiivi 91/672/ETY, annettu 16 päivänä joulukuuta 1991, sisävesiväylien tavara- ja matkustajaliikenteeseen myönnettyjen kansallisten pätevyyskirjojen vastavuoroisesta tunnustamisesta (EYVL L 373, 31.12.1991, s. 29).

1. Komissio suorittaa viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2033, kuultuaan tarvittaessa jäsenvaltioita ja eurooppalaisten koordinaattoreiden avustuksella, ydinverkon toteuttamisen uudelleentarkastelun, jossa arvioidaan erityisesti sitä, onko ydinverkko tämän asetuksen vaatimusten mukainen.

Arvioinnissa on otettava huomioon eurooppalaisten koordinaattoreiden 51 artiklan 5 kohdan e alakohdan mukaisesti laatima vuotuinen tilanneraportti ja 53 artiklan 1 kohdan mukaisesti laatimat työsuunnitelmat.

2. Komissio suorittaa viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2033, kuultuaan tarvittaessa jäsenvaltioita ja eurooppalaisten koordinaattoreiden avustuksella, laajennetun ydinverkon ja kattavan verkon toteuttamisen uudelleentarkastelun, jossa arvioidaan seuraavia seikkoja:

- (a) tämän asetuksen noudattaminen;
- (b) tämän asetuksen täytäntöönpanon eteneminen;
- (c) matkustaja- ja tavaraliikennevirtojen muutokset;
- (d) kansallisten liikenneinfrastruktuuri-investointien kehitys;
- (e) tarve muuttaa tätä asetusta.

Arvioinnissa otetaan huomioon myös liikennevirtojen kehitys ja infrastruktuuria koskevien investointisuunnitelmien muutokset.

3. Uudelleentarkastelun aikana komissio arvioi, onko tämän asetuksen mukaiset laajennettu ydinverkko ja kattava verkko todennäköisesti II, III ja IV luvun säännösten mukaisia niille 31 päiväksi joulukuuta 2040 ja 31 päiväksi joulukuuta 2050 asetettuihin määräaikoihin mennessä, kun otetaan huomioon unionin ja yksittäisten jäsenvaltioiden talous- ja budjettitilanne. Komissio arvioi jäsenvaltioita kuullen myös, olisiko laajennettua ydinverkkoa ja kattavaa verkkoa muutettava liikennevirtojen ja kansallisten investointisuunnitelmien kehityksen huomioon ottamiseksi.

62 artikla

Ydinverkon, laajennetun ydinverkon ja kattavan verkon valmistumisen viivästyminen

1. Jos ydinverkkoa, laajennettua ydinverkkoa ja kattavaa verkkoa koskevien töiden aloittaminen tai valmistuminen viivästyy merkittävästi verrattuna 54 artiklan mukaisissa täytäntöönpanosäädöksissä asetettuun alkuperäiseen määräaikaan tai kansallisissa liikenne- ja investointisuunnitelmissa tai muissa asiaa koskevissa hankeasiakirjoissa määritellyyn alkuperäiseen määräaikaan, komissio voi pyytää asianomaista jäsenvaltiota tai asianomaisia jäsenvaltioita ilmoittamaan viivästyksen syyt. Jäsenvaltion tai jäsenvaltioiden on esitettävä viivästyksen syyt kolmen kuukauden kuluessa. Annetun vastauksen perusteella komissio kuulee asianomaista jäsenvaltiota tai asianomaisia jäsenvaltioita viivästyksen aiheuttaneen ongelman ratkaisemiseksi.

2. Jos viivästynyt osuus koskee eurooppalaista liikennekäytävää, eurooppalaisen koordinaattorin on osallistuttava ongelman ratkaisemiseen.
3. Tarkasteltuaan asianomaisen jäsenvaltion tai asianomaisten jäsenvaltioiden ensimmäisen alakohdan mukaisesti esittämiä syitä komissio voi antaa asianomaiselle jäsenvaltiolle tai asianomaisille jäsenvaltioille osoitetun päätöksen, jossa todetaan, että merkittävä viivästys ydinverkossa, laajennetussa ydinverkossa tai kattavassa verkossa tehtävän työn aloituksessa tai valmistumisessa johtuu jäsenvaltiosta tai jäsenvaltioista, eikä tälle ole objektiivista perustetta. Komissio antaa asianomaiselle jäsenvaltiolle tai asianomaisille jäsenvaltioille kuusi kuukautta aikaa merkittävän viivästyksen poistamiseksi.

Jos viivästynyt osuus koskee suoralla hallinnoinnilla unionin varoilla tuettavaa hanketta, avustuksen määrää voidaan pienentää ja/tai avustussopimusta muuttaa tai se voidaan irtisanoa sovellettavien sääntöjen mukaisesti.

63 artikla

Vapautukset

Rautateitä koskevia säännöksiä ja erityisesti vaatimuksia lentoasemien ja satamien liittämistä rautateihin sekä turvallisia ja valvottuja pysäköintialueita ja multimodaalisia tavaraliikenneterminalia koskevia säännöksiä ei sovelleta Kyprokseen, Maltaan ja syrjäisimpiin alueisiin niin kauan kuin niiden alueella ei ole rautatiejärjestelmää.

64 artikla

Asetuksen (EU) 2021/1153 muuttaminen

Muutetaan asetuksen (EU) 2021/1153 liite tämän asetuksen liitteen VI mukaisesti.

65 artikla

Asetuksen (EU) N:o 913/2010 muuttaminen

Muutetaan asetus (EU) N:o 913/2010 seuraavasti:

- (1) Korvataan 1 artiklan 1 kohta seuraavasti:

”1. Tässä asetuksessa vahvistetaan säännöt kilpailukykyisen tavaraliikenteen kansainvälisten rautatiekäytävien organisoinnille ja hallinnoinnille kilpailukykyisen tavaraliikenteen eurooppalaisen rautatieverkon kehittämiseksi. Siinä vahvistetaan tavaraliikennekäytävien organisointia, hallinnointia sekä niihin tehtävien investointien alustavaa suunnittelua koskevat säännöt.”

- (2) Korvataan 2 artiklan 2 kohta seuraavasti:

”2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettujen määritelmien lisäksi tässä asetuksessa tarkoitetaan:

- (a) 'tavaraliikennekäytävällä' asetuksen [uusi TEN-T-asetus]* 11 artiklan 1 kohdassa ja mainitun asetuksen liitteessä III määriteltyjä eurooppalaisen liikennekäytävän tavaraliikenne- ja rautatieinfrastruktuuri ja sen laitteisto sekä direktiivin 2001/14/EY 5 artiklan mukaiset asiaankuuluvat rautatiepalvelut mukaan luettuina;
- (b) 'täytäntöönpanosuunnitelmalla' asiakirjaa, jossa esitetään tavaraliikennekäytävän organisoimiseksi ja hallinnoimiseksi tarvittavat riittävät keinot, strategia ja toimenpiteet, jotka asianomaiset osapuolet aikovat toteuttaa;
- (c) 'terminaalilla' tavaraliikennekäytävällä sijaitsevaa järjestelmää, joka on järjestetty erityisesti sitä varten, että tavarajunat voidaan lastata ja/tai purkaa ja rautateiden tavaraliikennepalvelut voidaan yhdistää maantie-, meri-, sisävesi- ja ilmailiikennepalveluihin ja että tavarajunia voidaan muodostaa tai niiden kokoonpanoa muuttaa ja että tarvittaessa voidaan suorittaa rajamenettelyjä kolmansien Euroopan maiden vastaisilla rajoilla;
- (d) 'eurooppalaisella koordinaattorilla' asetuksen [... uusi TEN-T-asetus] 51 artiklassa tarkoitettua koordinaattoria.

* Asetus [...]"

- (3) Korvataan II luvun otsikko seuraavasti:

"TAVARALIIKENNEKÄYTVIEN ORGANISOINTI JA HALLINNOINTI"

- (4) Korvataan 3 artikla seuraavasti:

"3 artikla

Tavaraliikennekäytävien organisointi ja hallinnointi

1. Tavaraliikennekäytävien organisointiin ja hallinnointiin sovelletaan hallintoa, investointien suunnittelua, rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä ja liikenteen hallintaa koskevia sääntöjä tämän asetuksen mukaisesti.
 2. Asetuksen [... uusi TEN-T-asetus] voimaantulopäivästä tai, jos eurooppalaisen liikennekäytävän linjausta muutetaan mainitun asetuksen 11 artiklan 3 kohdan nojalla, kyseisen eurooppalaisen liikennekäytävän osasta vastaavien jäsenvaltioiden ja infrastruktuurin haltijoiden on mukautettava tavaraliikennekäytävän organisointia ja hallinnointia 12 kuukauden kuluessa muutoksesta."
- (5) Poistetaan 4–7 artikla.
 - (6) Muutetaan 8 artikla seuraavasti:

- (a) Lisätään 1 kohtaan virke seuraavasti:

"Johtokunta arvioi säännöllisesti yleisten tavoitteiden ja hallintoneuvoston 9 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaisesti määrittelemien tavoitteiden välistä johdonmukaisuutta."

- (b) Korvataan 7 kohta seuraavasti:

”7. Hallintoneuvosto perustaa neuvoa-antavan ryhmän, joka koostuu tavaraliikennekäytävän terminaalien haltijoista ja omistajista, meri- ja sisävesisatamat tarvittaessa mukaan luettuina. Neuvoa-antava ryhmä voi antaa lausunnon kaikista hallintoneuvoston ehdotuksista, jotka vaikuttavat suoraan terminaalien investointeihin ja hallintaan. Se voi antaa lausuntoja myös omasta aloitteestaan. Hallintoneuvosto ottaa nämä lausunnot huomioon. Mikäli hallintoneuvosto ja neuvoa-antava ryhmä ovat erimielisiä, viimeksi mainittu voi viedä asian johtokunnan ja kyseisen tavaraliikennekäytävän parissa työskentelevän eurooppalaisen koordinaattorin käsiteltäväksi. Johtokunta ja kyseisen tavaraliikennekäytävän parissa työskentelevä eurooppalainen koordinaattori toimivat välittäjänä ja antavat lausuntonsa hyvissä ajoin. Lopullisen päätöksen tekee kuitenkin hallintoneuvosto.”

(c) Lisätään 8 kohtaan virke seuraavasti:

”Mikäli hallintoneuvosto ja neuvoa-antava ryhmä ovat erimielisiä, viimeksi mainittu voi viedä asian johtokunnan ja kyseisen tavaraliikennekäytävän parissa työskentelevän eurooppalaisen koordinaattorin käsiteltäväksi. Johtokunta tai kyseisen tavaraliikennekäytävän parissa työskentelevä eurooppalainen koordinaattori toimivat välittäjänä ja antavat lausuntonsa hyvissä ajoin. Lopullisen päätöksen tekee hallintoneuvosto.”

(d) Lisätään 10 kohta seuraavasti:

”10. Johtokunta ja hallintoneuvosto tekevät yhteistyötä kyseisen tavaraliikennekäytävän parissa työskentelevän eurooppalaisen koordinaattorin kanssa rautateiden tavaraliikenteen kehittämisen tukemiseksi käytävän varrella.”

(7) Korvataan 9 artikla seuraavasti:

”9 artikla

Tavaraliikennekäytävän kehittämistoimenpiteet

1. Hallintoneuvosto laatii ja julkaisee täytäntöönpanosuunnitelman viimeistään kuusi kuukautta ennen kuin liikennöinti tavaraliikennekäytävällä alkaa. Hallintoneuvosto kuulee 8 artiklan 7 ja 8 kohdassa tarkoitettuja neuvoa-antavia ryhmiä täytäntöönpanosuunnitelmaluonnoksesta. Hallintoneuvosto toimittaa täytäntöönpanosuunnitelman johtokunnan hyväksyttäväksi.

Suunnitelman on sisällettävä

- (a) kuvaus tavaraliikennekäytävän ominaisuuksista, pullonkaulat mukaan lukien, ja tavaraliikennekäytävän organisoinnin ja hallinnon parantamiseksi tarvittavia toimenpiteitä koskeva ohjelma;
- (b) 3 kohdassa tarkoitetun tutkimuksen olennaiset osat;
- (c) tavaraliikennekäytävien tavoitteet, erityisesti tavaraliikennekäytävän suorituskykytavoite, joka ilmaistaan palvelun laatuna ja tavaraliikennekäytävän kapasiteettina tämän asetuksen 19 artiklan säännösten mukaisesti, sekä näihin tavoitteisiin liittyvät määrälliset tai laadulliset osatavoitteet, jos sellaisia on. Tavoitteissa ja osatavoitteissa on otettava huomioon asetuksen [... uusi TEN-T-asetus] 18 artiklassa vahvistetut vaatimukset;

- (d) toimenpiteet 12–19 artiklan säännösten täytäntöönpanemiseksi sekä toimenpiteet tavaraliikennekäytävän suorituskyvyn parantamiseksi 19 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun arvioinnin tulosten perusteella c alakohdassa tarkoitettujen tavoitteiden ja osatavoitteiden saavuttamiseksi;
- (e) 8 artiklan 7 ja 8 kohdassa tarkoitettujen neuvoa-antavien ryhmien näkemykset ja arviot käytävän kehittämisestä;
- (f) tiivistelmä yhteistyöstä ja 11 artiklassa tarkoitetun kuulemisen tuloksista, mukaan lukien 8 artiklan 7 ja 8 kohdassa tarkoitettujen neuvoa-antavien ryhmien lausunnot, sekä tiivistelmä muiden sidosryhmien vastauksista.

Hallintoneuvosto ottaa täytäntöönpanosuunnitelmaa laatiessaan huomioon asetuksen [... uusi TEN-T-asetus] 53 artiklassa tarkoitettuun eurooppalaisen koordinaattorin työsuunnitelmaan sisältyvät tavoitteet ja toimenpiteet. Täytäntöönpanosuunnitelmassa on viitattava niihin työsuunnitelman osiin, jotka ovat merkityksellisiä tavaraliikennekäytävän varrella tapahtuvan rautateiden tavaraliikenteen kannalta.

Hallintoneuvosto tarkastelee ja mukauttaa säännöllisesti c alakohdassa tarkoitettuja osatavoitteita ja d alakohdassa tarkoitettuja toimenpiteitä 19 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun arvioinnin perusteella kuultuaan 8 artiklan 7 ja 8 kohdassa tarkoitettuja neuvoa-antavia ryhmiä ja eurooppalaista koordinaattoria.

2. Hallintoneuvosto tarkistaa täytäntöönpanosuunnitelmaa määräajoin ja vähintään joka neljäs vuosi ottaen huomioon sen täytäntöönpanossa saavutetun edistyksen, rautateiden tavaraliikennemarkkinat tavaraliikennekäytävällä ja 1 kohdan c alakohdassa tarkoitettujen tavoitteiden mukaisesti mitatun suorituskyvyn.
3. Hallintoneuvosto suorittaa ja saattaa määräajoin ajan tasalle liikenteen markkinatutkimuksen, joka koskee tavaraliikennekäytävän liikenteen todettua ja oletettua kehitystä tavaraliikennekäytävällä ja kattaa sekä tavaraliikenteen että matkustajaliikenteen. Tutkimuksessa tarkastellaan tarvittaessa myös tavaraliikennekäytävän kehittämisen sosioekonomisia kustannuksia ja hyötyjä.
4. Täytäntöönpanosuunnitelmassa on otettava huomioon terminaalien kehitys, mukaan lukien multimodaalisia tavaraliikenneterminaaleja koskeva markkina- ja ennakoiva analyysi sekä asetuksen [... uusi TEN-T-asetus] 35 artiklan 3 ja 4 kohdassa tarkoitettujen tavaraliikennekäytävän jäsenvaltioiden toimintasuunnitelmat.
5. Hallintoneuvoston on tarvittaessa toteutettava toimia täytäntöönpanosuunnitelmaa koskevan yhteistyön tekemiseksi alue- ja/tai paikallishallintojen kanssa.”

(8) Korvataan 11 artikla seuraavasti:

”11 artikla

Investointien suunnittelu

1. Johtokunta ja hallintoneuvosto tekevät yhteistyötä kyseisen tavaraliikennekäytävän parissa työskentelevän eurooppalaisen koordinaattorin kanssa rautateiden tavaraliikenteestä johtuvien infrastruktuuri- ja investointitarpeiden suhteen asetuksen

(EU) [... uusi TEN-T-asetus] 53 artiklassa tarkoitetun työsuunnitelman laatimisen tukemiseksi.

2. Hallintoneuvosto kuulee 8 artiklan 7 ja 8 kohdassa tarkoitettuja neuvoa-antavia ryhmiä infrastruktuurin kehittämis- ja investointitarpeista. Kuulemisen on perustuttava käytävän ja kansallisen tason infrastruktuurisuunnittelua koskeviin asianmukaisiin ja ajantasaisiin asiakirjoihin. Johtokunta varmistaa näiden kuulemistoimien ja direktiivin 2012/34/EU 7 e artiklassa määriteltyjen kansallisen tason koordinoitumismekanismien riittävän koordinoinnin.
3. Yhteistyössä ja kuulemisessa on käsiteltävä erityisesti seuraavia seikkoja:
 - (a) infrastruktuurin ja investointien suunnittelun kannalta merkitykselliset rautateiden tavaraliikenteen kapasiteettitarpeet ottaen huomioon 14 artiklan 2 kohdan mukainen kapasiteetin tarve ja direktiivin 2012/34/EU 47 artiklan mukaisesti ylikuormitetuksi ilmoitettu infrastruktuuri;
 - (b) asetuksen (EU) [... uusi TEN-T-asetus] II ja III luvussa määriteltyt rautateiden tavaraliikenteen kannalta merkitykselliset TEN-T-infrastruktuurivaatimukset erityisesti vähintään 740 metriä pitkien tavarajunien kapasiteettitarpeiden osalta;
 - (c) kohdennettujen investointien tarve paikallisten pullonkaulojen poistamiseksi, kuten silmukkaradat, solmukohtien ja viimeisen kilometrin infrastruktuurin parantaminen tai operatiivista suorituskykyä parantavat tekniset laitteet.”

(9) Korvataan 19 artikla seuraavasti:

”19 artikla

Palvelun laatu tavaraliikennekäytävällä

1. Tavaraliikennekäytävän hallintoneuvosto edistää yhteensopivuutta direktiivin 2012/34/EY 35 artiklassa tarkoitettujen suorituskannustinjärjestelmien välillä tavaraliikennekäytävällä.
2. Hallintoneuvosto seuraa infrastruktuurin haltijoiden hakijoille olennaisten tehtäviensä suorittamiseksi tarjoamien palvelujen suorittamista, sikäli kuin ne kuuluvat 12–18 artiklan soveltamisalaan, sekä tavaraliikennekäytävällä tarjottavien rautateiden tavaraliikennepalvelujen suorittamista. Suorituskykyä seurataan laadullisesti ja määrällisesti, tarvittaessa 9 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaisesti määriteltyihin tavaraliikennekäytävän tavoitteisiin ja osatavoitteisiin liittyvien suorituskykyindikaattoreiden perusteella. Hallintoneuvosto kuulee 8 artiklan 7 ja 8 kohdassa tarkoitettuja neuvoa-antavia ryhmiä ja eurooppalaista koordinaattoria asiaankuuluvista suorituskykyindikaattoreista.
3. Hallintoneuvosto arvioi suorituskyvyn seurannan tulokset suhteessa 9 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaisesti määriteltyihin tavoitteisiin ja osatavoitteisiin sekä asetuksen [... uusi TEN-T-asetus] 18 artiklassa tarkoitettuihin operatiivisiin vaatimuksiin.

4. Hallintoneuvosto laatii ja julkaisee vuosikertomuksen, jossa esitetään tämän artiklan mukaisesti toteutettujen toimien tulokset. Siinä esitetään erillisessä osiossa 8 artiklan 7 ja 8 kohdassa tarkoitettujen neuvoa-antavien ryhmien näkemykset ja arviot. Hallintoneuvosto toimittaa vuosikertomuksen johtokunnan hyväksyttäväksi.”

(10) Korvataan 22 ja 23 artikla seuraavasti:

”22 artikla

Täytäntöönpanon seuranta

Edellä 8 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu johtokunta esittää komissiolle kunkin tavaraliikennekäytävän perustamisesta lähtien joka neljäs vuosi kyseisen käytävän täytäntöönpanosuunnitelman tulokset. Komissio analysoi nämä tulokset ja antaa suorittamansa analyysin tiedoksi 21 artiklassa tarkoitettulle komitealle.

23 artikla

Kertomus

Komissio tarkastelee säännöllisesti tämän asetuksen soveltamista. Se antaa asiasta Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen viimeistään kahden vuoden kuluttua tämän asetuksen voimaantulosta ja sen jälkeen joka neljäs vuosi.”

(11) Poistetaan asetuksen liite.

66 artikla

Kumoaminen

Kumotaan asetus (EU) N:o 1315/2013 [tämän asetuksen voimaantulopäivästä] alkaen.

Viittauksia kumottuun asetukseen (EU) N:o 1315/2013 pidetään viittauksina tähän asetukseen liitteessä VII olevan vastaavuustaulukon mukaisesti.

67 artikla

Voimaantulo

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

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

Tehty Strasbourgissa

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja