



# EUROOPAN UNIONI

EUROOPAN PARLAMENTTI

NEUVOSTO

---

Strasbourg, 11. joulukuuta 2013  
(OR. en)

2011/0294 (COD)  
LEX 1407

PE-CONS 42/3/13  
REV 3

TRANS 316  
ECOFIN 533  
ENV 546  
RECH 265  
CODEC 1403

**EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS  
UNIONIN SUUNTAVIIVOISTA  
EUROOPAN LAAJUISEN LIKENNEVERKON KEHITTÄMISEKSI  
JA PÄÄTÖKSEN N:o 661/2010/EU KUMOAMISESTA**

**EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS (EU) N:o .../2013,**

**annettu 11 päivänä joulukuuta 2013,**

**unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi  
ja päätöksen N:o 661/2010/EU 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 lainsäätämisyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon<sup>1</sup>,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon<sup>2</sup>,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksjärjestystä<sup>3</sup>,

---

<sup>1</sup> EUVL C 143, 22.5.2012, s. 130.

<sup>2</sup> EUVL C 225, 22.7.2012, s. 150.

<sup>3</sup> Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 19. marraskuuta 2013 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), ja neuvoston päätös, tehty 5. joulukuuta 2013.

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Euroopan parlamentin ja neuvoston päätös N:o 1692/96/EY<sup>1</sup> laadittiin selkeyden vuoksi uudelleen Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksellä N:o 661/2010/EU<sup>2</sup>.
- (2) Euroopan laajuisten liikenneverkkojen suunnittelu, kehittäminen ja toiminta auttavat osaltaan saavuttamaan muun muassa Eurooppa 2020 -strategiassa ja komission valkoisessa kirjassa "Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää", jäljempänä 'valkoinen kirja', esitettyjä tärkeitä unionin tavoitteita, joihin kuuluvat muun muassa sisämarkkinoiden moitteeton toiminta sekä taloudellisen, sosiaalisen ja alueellisen yhteenkuuluvuuden lujittaminen. Niiden erityistavoitteisiin sisältyvät myös henkilöiden ja tavaroiden saumaton, turvallinen ja kestävä liikkuvuus, kaikkien unionin alueiden saavutettavuuden ja toimivien yhteyksien varmistaminen sekä talouden kasvun ja kilpailukykyyn edistäminen kokonaisvaltaisesti. Nämä erityistavoitteet olisi saavutettava perustamalla resurssitehokkaalla ja kestäväällä tavalla kansalliset liikenneverkot, jotka ovat yhteenliitettäviä ja yhteentoimivia. Esimerkiksi rautateiden yhteentoimivuutta voitaisiin tehostaa innovatiivisin ratkaisuin, kuten veturilaittein ja useamman raidelevyden raitein, joilla pyritään parantamaan järjestelmien yhteensopivuutta.

---

<sup>1</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston päätös N:o 1692/96/EY, tehty 23 päivänä heinäkuuta 1996, yhteisön suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi (EYVL L 228, 9.9.1996, s. 1).

<sup>2</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston päätös N:o 661/2010/EU, annettu 7 päivänä heinäkuuta 2010, unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi (EUVL L 204, 5.8.2010, s. 1).

- (3) Liikenteen lisääntyminen on johtanut ruuhkien lisääntymiseen kansainvälisessä liikenteessä. Jotta henkilöiden ja tavaroiden kansainvälinen liikkuvuus varmistettaisiin, Euroopan laajuisen liikenneverkon kapasiteetti ja tämän kapasiteetin käyttö olisi optimoitava, ja sitä olisi tarvittaessa laajennettava poistamalla infrastruktuurin pullonkaulat ja rakentamalla puuttuvat infrastruktuuriyhteydet jäsenvaltioiden sisälle ja niiden välille sekä tarvittaessa jäsenvaltioiden ja naapurimaiden välille sekä ottamalla huomioon käynnissä olevat neuvottelut ehdokasmaiden ja mahdollisten ehdokasmaiden kanssa.
- (4) Kuten valkoisessa kirjassa todetaan, liikenteen tehokkuutta ja vaikuttavuutta voidaan parantaa huomattavasti varmistamalla, että liikennemuodot integroidaan paremmin koko verkossa infrastruktuurin, tietoverkkojen ja menettelyjen osalta.
- (5) Valkoisessa kirjassa kehoitetaan käyttämään liikenteeseen liittyvää tieto- ja viestintäteknikkaa paremman ja yhdenmukaisen liikenteen ohjauksen varmistamiseksi ja hallinnollisten menettelyjen yksinkertaistamiseksi tavaraliikenne-logistiikan, lastin seurannan ja jäljityksen parantamisen sekä aikataulujen ja liikennevirtojen optimoinnin avulla. Koska tällaisilla toimenpiteillä edistetään liikenneinfrastruktuurin tehokasta hoitoa ja käyttöä, niiden olisi kuuluttava tämän asetuksen soveltamisalaan.

- (6) Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskevassa politiikassa on otettava huomioon liikennepolitiikan kehitys ja infrastruktuurin omistajuus. Liikenneinfrastruktuurin rakentamisesta ja ylläpidosta vastaavat yhä pääasiassa jäsenvaltiot. Nyt kuitenkin myös alue- ja paikallisviranomaisten, infrastruktuurin haltijoiden, toimiluvan haltijoiden sekä satama- ja lentoasemaviranomaisten kaltaisista muista toimijoista, joiden joukossa on myös yksityisen sektorin kumppaneita, on tullut merkittäviä Euroopan laajuisen multimodaalisen liikenneverkon ja siihen liittyvien investointien täytäntöönpanijoita.
- (7) Euroopan laajuinen liikenneverkko koostuu suuressa määrin jo olemassa olevasta infrastruktuurista. Jotta Euroopan laajuisia liikenneverkkoja koskevan uuden politiikan tavoitteet voitaisiin kokonaisuudessaan saavuttaa, infrastruktuuria koskevat yhdenmukaiset vaatimukset olisi säädettävä asetuksella niiden saattamiseksi yhteensopiviksi Euroopan laajuisen liikenneverkon infrastruktuurin kanssa.
- (8) Euroopan laajuinen liikenneverkko olisi kehitettävä luomalla uutta liikenneinfrastruktuuria, kunnostamalla ja parantamalla olemassa olevaa infrastruktuuria sekä toteuttamalla toimenpiteitä sen resurssien tehokkaan käytön edistämiseksi. Tietyissä tapauksissa säännöllisessä kunnossapidossa aiemmin olleiden puutteiden vuoksi rautatieinfrastruktuurin kunnostaminen on tarpeen. Kunnostaminen on prosessi, jonka tuloksena saavutetaan olemassa olevan rautatieinfrastruktuurin alkuperäiset rakennusparametrit ja pitkän aikavälin parannuksia sen laatuun nykyiseen tilaan verrattuna soveltamalla tämän asetuksen vaatimuksia ja säännöksiä.

- (9) Toteutettaessa yhteistä etua koskevia hankkeita olisi kiinnitettävä asianmukaisesti huomiota asianomaisen yksittäisen hankkeen erityispiirteisiin. Olisi hyödynnettävä mahdollisuuksien mukaan yhteisvaikutuksia muiden politiikanalojen kuten matkailun kanssa sisällyttämällä siltojen ja tunnelien kaltaisiin maa- ja vesirakennuskohteisiin EuroVelo-reitteihin ja muihin pitkiin pyöräilyreitteihin liittyvää pyöräilyinfrastruktuuria.
- (10) Euroopan laajuista liikenneverkkoa olisi mieluiten kehitettävä kaksitasoisella rakenteella, johon kuuluvat kattava verkko ja ydinverkko ja joka perustuu yhteiseen ja avoimeen menetelmään, siten että nämä kaksi tasoa ovat infrastruktuurisuunnittelun korkein taso unionissa.
- (11) Kattavan verkon olisi muodostuttava Euroopan laajuisesta liikenneverkosta, jossa yhdenmetyt meripolitiikan tapaan, sellaisena kuin se on vahvistettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) N:o 1255/2011<sup>1</sup>, kaikkien unionin alueiden, mukaan lukien syrjäiset alueet, saarialueet ja syrjäisimmät alueet, saavutettavuus ja yhteyksien toimivuus on varmistettu ja joka vahvistaa alueiden välistä sosiaalista ja taloudellista yhteenkuuluvuutta. Tällä asetuksella vahvistettavissa suuntaviivoissa, jäljempänä 'suuntaviivat', olisi määritettävä kattavan verkon infrastruktuuria koskevat vaatimukset, jotta edistetään korkealaatuisen verkon kehittämistä koko unionin alueelle vuoteen 2050 mennessä.

---

<sup>1</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1255/2011, annettu 30 päivänä marraskuuta 2011, yhdenmetyt meripolitiikan edelleenkehittämistä koskevasta tukiohjelmasta (EUVL L 321, 5.12.2011, s. 1).

- (12) Valkoisessa kirjassa todetaan myös, että unionin itä- ja länsiosien välillä on edelleen merkittäviä liikenneinfrastruktuuriin liittyviä eroavaisuuksia. Nämä eroavaisuudet on poistettava, jotta saadaan aikaan täysin yhdennetty eurooppalainen liikenneinfrastruktuuriverkko.
- (13) Ydinverkko olisi määritettävä ja sen kehittämiseksi vuoteen 2030 mennessä olisi toteutettava tarvittavat toimenpiteet ensisijaisena tavoitteena kattavan verkon muodostamassa kehyksessä. Ydinverkon olisi muodostettava runko kestävän multimodaalisen liikenneverkon kehittämiseksi ja edistettävä koko kattavan verkon kehittämistä. Unionin toimet olisi voitava kohdentaa niihin Euroopan laajuisen liikenneverkon osiin, joista saadaan suurin lisäarvo Euroopan tasolla, eli erityisesti rajanylityskohtiin, puuttuviin yhteyksiin, multimodaalisiin yhteyskohtiin ja vakavimpiin pullonkauloihin, minkä avulla myös edistettäisiin valkoisessa kirjassa asetettua tavoitetta vähentää liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä 60 prosenttia vuoden 1990 tasoista vuoteen 2050 mennessä.
- (14) Asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa olisi voitava myöntää poikkeuksia ydinverkkoon sovellettavien infrastruktuurivaatimusten osalta. Niihin olisi kuuluttava tapaukset, joissa investointi ei ole perusteltavissa, esimerkiksi harvaan asutuilla alueilla.
- (15) Erillään olevien tai osittain erillään olevien rautatieverkkojen erityistilanne olisi tunnustettava myöntämällä niille poikkeuksia tietyistä infrastruktuurivaatimuksista.

- (16) Suorittaessaan ydinverkon toteuttamisen uudelleentarkastelua vuoteen 2023 mennessä komission olisi otettava huomioon kansalliset toteutussuunnitelmat ja tulevat laajentumiset.
- (17) Euroopan laajuinen liikenneverkko kattaa ainoastaan osan olemassa olevista liikenneverkoista. Komission olisi vuoteen 2023 mennessä tehtävän ydinverkon toteuttamista koskevan uudelleentarkastelun yhteydessä arvioitava yhteistyössä asianomaisten jäsenvaltioiden kanssa, olisiko verkkoon sisällytettävä muitakin osia, kuten tiettyjä luokkaan III kuuluvia sisävesiväyliä. Komission olisi tämän uudelleentarkastelun yhteydessä arvioitava myös hankkeiden etenemistä, ja sen olisi voitava tarvittaessa harkita kyseisiä määräaikoja uudelleen ottaen huomioon kehityssuunnat, jotka saattavat vaikuttaa näissä määräajoissa pysymisen todennäköisyyteen.
- (18) Suorittaessaan ydinverkon toteuttamisen uudelleentarkastelua vuoteen 2023 mennessä komission olisi jäsenvaltioita kuultuaan arvioitava, sisällytetäänkö verkkoon muita osia, erityisesti päätökseen N:o 661/2010/EU sisältyvät ensisijaiset hankkeet.
- (19) Jotta ydinverkko voitaisiin rakentaa koordinoidulla tavalla ja nopeasti, jolloin verkosta saataisiin mahdollisimman suuri hyöty, asianomaisten jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että toteutetaan tarvittavat toimenpiteet yhteistä etua koskevien hankkeiden viimeistelemiseksi vuoteen 2030 mennessä. Jäsenvaltioiden olisi kaikin mahdollisin tavoin pyrittävä saattamaan kattava verkko päätökseen ja noudattamaan suuntaviivojen asiaankuuluvia säännöksiä vuoteen 2050 mennessä.

- (20) On tarpeen yksilöidä Euroopan laajuisen liikenneverkon toteuttamista edistävät yhteistä etua koskevat hankkeet, jotka edistävät suuntaviivoissa asetettujen tavoitteiden saavuttamista ja vastaavat niissä vahvistettuja painopisteitä. Hankkeiden täytäntöönpanon olisi riiputtava niiden kehitysvaiheesta, siitä, miten niissä noudatetaan unionin ja kansallisen tason oikeudellisia menettelyjä, sekä taloudellisten voimavarojen saatavuudesta, sanotun kuitenkin ennakolta ratkaisematta jäsenvaltion tai unionin taloudellista sitoutumista.
- (21) Yhteistä etua koskevista hankkeista olisi saatava eurooppalaista lisäarvoa. Rajatylittävistä hankkeista saadaan yleensä suurta eurooppalaista lisäarvoa, mutta niillä voi olla vähäisemmät suorat taloudelliset vaikutukset kuin puhtaasti kansallisilla hankkeilla. Tällaisten rajatylittävien hankkeiden olisi niiden toteutuksen varmistamiseksi oltava unionin toimien ensisijaisia kohteita.
- (22) Yhteistä etua koskevista hankkeista, jolle haetaan unionin rahoitusta, olisi lisäksi tehtävä sosioekonominen kustannus-hyötyanalyysi, joka perustuu tunnustettuun menetelmään ja jossa otetaan huomioon asiaankuuluvat sosiaaliset ja taloudelliset hyödyt sekä ilmastoon ja ympäristöön liittyvät hyödyt ja kustannukset. Ilmastoon ja ympäristöön liittyviä kustannuksia ja hyötyjä koskevan analyysin olisi perustuttava Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2011/92/EU<sup>1</sup> nojalla tehtyyn ympäristövaikutusten arviointiin.

---

<sup>1</sup> 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).

- (23) Jotta voidaan liikenteen valkoisen kirjan päästövähennystavoitteiden mukaisesti vähentää kasvihuonekaasupäästöjä 60 prosenttia vuoden 1990 tasoista vuoteen 2050 mennessä, olisi arvioitava uuteen liikenneinfrastruktuuriin, liikenneinfrastruktuurin laajentamiseen tai sen parantamiseen liittyvien yhteistä etua koskevien hankkeiden kasvihuonekaasuvaikutukset.
- (24) Joitakin verkon osia hoitavat muut toimijat kuin jäsenvaltiot. Jäsenvaltioiden velvollisuutena on kuitenkin varmistaa verkkoa koskevien sääntöjen asianmukainen soveltaminen alueellaan. Koska Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittäminen ja täytäntöönpano edellyttää tämän asetuksen yhteistä soveltamista, verkon kaikkiin osiin olisi sovellettava tässä asetuksessa säädettyjä oikeuksia ja velvollisuuksia sekä muun asian kannalta merkityksellisen unionin ja kansallisen oikeuden mukaisia oikeuksia ja velvollisuuksia.
- (25) Naapurimaiden ja kolmansien maiden kanssa on tarpeen tehdä yhteistyötä asiaankuuluvien infrastruktuuriverkkojen välisten yhteyksien ja yhteentoimivuuden varmistamiseksi. Sen vuoksi unionin olisi soveltuvin osin edistettävä näiden maiden kanssa toteutettavia yhteistä etua koskevia hankkeita.

- (26) Jotta liikennemuodot voitaisiin yhdentää koko verkossa, Euroopan laajuinen liikenneverkko on suunniteltava asianmukaisella tavalla. Tämä edellyttää myös, että infrastruktuuria, telemaattisia sovelluksia, varusteita ja palveluja koskevat erityisvaatimukset pannaan täytäntöön koko verkossa. Sen vuoksi on tarpeen varmistaa, että tällaisia vaatimuksia sovelletaan asianmukaisella ja yhteisellä tavalla koko Euroopassa kaikkiin liikennemuotoihin ja niiden välisiin yhteyksiin Euroopan laajuisessa liikenneverkossa ja sen ulkopuolella, jotta verkostovaikutuksen etuja voitaisiin hyödyntää ja jotta tehokkaat Euroopan laajuiset pitkän matkan kuljetustoiminnot olisivat mahdollisia.
- (27) Jotta olemassa olevat ja suunnitteilla olevat kattavan verkon ja ydinverkon liikenneinfrastruktuurit voitaisiin määrittää, olisi laadittava karttoja, joita mukautetaan ajan mittaan liikennevirtojen kehittymisen huomioon ottamiseksi. Näiden karttojen teknisenä perustana toimii Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskeva interaktiivinen maantieteellinen ja tekninen tietojärjestelmä (TENtec), joka sisältää yksityiskohtaisempia tietoja Euroopan laajuisesta liikenneinfrastruktuurista.
- (28) Suuntaviivoissa olisi vahvistettava painopisteet, jotta Euroopan laajuinen liikenneverkko saadaan kehitettyä määrättyssä aikataulussa.

- (29) Telemaattisia sovelluksia tarvitaan perustaksi liikenne- ja kuljetustoimintojen ja liikenneturvallisuuden optimoinnille sekä niihin liittyvien palvelujen parantamiselle. Matkustajille annettavat tiedot, mukaan lukien tiedot varaus- ja lipunkirjoitusjärjestelmistä, olisi toimitettava komission asetuksen (EU) N:o 454/2011<sup>1</sup> mukaisesti.
- (30) Suuntaviivoissa olisi käsiteltävä kestävästä kaupunkiliikennettä koskevien unionin tavoitteiden mukaisen kattavan verkon kehittämistä kaupunkisolmukohdissa, sillä tällaiset solmukohdat ovat Euroopan laajuisessa liikenneverkossa liikkuvien henkilöiden ja tavaroiden lähtö- tai määräpaikkoja ("last mile") sekä paikkoja, joissa kuljetusvälinettä vaihdetaan saman liikennemuodon sisällä tai eri liikennemuotojen välillä.
- (31) Euroopan laajuisen liikenneverkon olisi laajuutensa vuoksi muodostettava perusta uusien teknologioiden ja innovaatioiden laajamittaiselle käytölle, mikä voi esimerkiksi parantaa Euroopan liikennealan kokonaistehokkuutta ja pienentää sen hiilijalanjälkeä. Tämä auttaa saavuttamaan Eurooppa 2020 -strategian tavoitteet ja valkoisen kirjan tavoitteen, jonka mukaan kasvihuonekaasupäästöjä on alennettava 60 prosenttia vuoteen 2050 mennessä (vuoteen 1990 verrattuna), ja samalla edistää unionin polttoaineen toimitusvarmuuden parantamista koskevan tavoitteen saavuttamista. Näiden tavoitteiden saavuttamiseksi olisi parannettava vaihtoehtoisten puhtaiden polttoaineiden saatavuutta kaikkialla Euroopan laajuisessa liikenneverkossa. Vaihtoehtoisten puhtaiden polttoaineiden saatavuuden olisi perustuttava kyseisten polttoaineiden kysyntään, eikä pitäisi edellyttää, että jokaista vaihtoehtoista puhdasta polttoainetta olisi saatavana jokaisella huoltoasemalla.

---

<sup>1</sup> Komission asetus (EU) N:o 454/2011, annettu 5 päivänä toukokuuta 2011, Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän osajärjestelmää "henkilöliikenteen telemaattiset sovellukset" koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä (EUVL L 123, 12.5.2011, s. 11).

- (32) Euroopan laajuisella liikenneverkolla on varmistettava tehokas multimodaalisuus, jotta voidaan valita parempi ja kestävämpi liikennemuoto henkilöiden ja tavaroiden kuljetusta varten sekä koota yhteen suuria kuljetusmääriä pitkiä kuljetusosuuksia varten. Tämä tekee multimodaalisuudesta taloudellisesti houkuttelevamman vaihtoehdon matkustajille, käyttäjille ja huolitsijoille.
- (33) Jotta kaikille liikennemuodoille rakennettaisiin korkeatasoinen ja tehokas liikenneinfrastruktuuri, Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämisessä olisi otettava huomioon henkilö- ja tavaraliikenteen turvallisuus ja varmuus, vaikutus ilmastonmuutokseen sekä ilmastonmuutoksen, mahdollisten luonnonkatastrofien ja ihmisten aiheuttamien onnettomuuksien vaikutus infrastruktuuriin ja infrastruktuurin saavutettavuus kaikkien liikenteen käyttäjien kannalta.
- (34) Jäsenvaltioiden ja muiden hankepromoottorien olisi infrastruktuurin suunnitteluvaiheessa asianmukaisella tavalla tarkasteltava riskiarviointia ja mukautustoimenpiteitä, joilla parannetaan kestävyyttä ilmastonmuutosta ja ympäristökatastrofeja vastaan.

- (35) Jäsenvaltioiden ja muiden hankepromootoreiden olisi tehtävä suunnitelmista ja hankkeista ympäristöarvioinnit neuvoston direktiivissä 92/43/ETY<sup>1</sup>, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2000/60/EY<sup>2</sup>, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2001/42/EY<sup>3</sup>, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2009/147/EY<sup>4</sup> sekä direktiivissä 2011/92/EU säädetyin mukaisesti, jotta estetään ympäristölle aiheutuvat kielteiset vaikutukset tai, kun tämä ei ole mahdollista, lievennetään ympäristölle aiheutuvia kielteisiä vaikutuksia, kuten maiseman rikkoutumista, maaperän sulkemista, ilman ja veden pilaantumista sekä melusaastetta, ja jotta biologista monimuotoisuutta suojellaan tehokkaalla tavalla.
- (36) Myös ympäristön ja biologisen monimuotoisuuden suojele sekä sisävesiliikenteen strategiset vaatimukset olisi otettava huomioon.
- (37) Jäsenvaltioiden ja muiden hankepromootorien olisi varmistettava, että yhteistä etua koskevien hankkeiden arvioinnit suoritetaan tehokkaasti ja välttämättä tarpeettomia viivästyksiä.

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2000/60/EY, annettu 23 lokakuuta 2000, yhteisön vesipolitiikan puitteista (EYVL L 327, 22.12.2000, s. 1).

<sup>3</sup> 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).

<sup>4</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/147/EY, annettu 30 päivänä marraskuuta 2009, luonnonvaraisten lintujen suojelusta (EUVL L 20, 26.1.2010, s. 7).

- (38) Liikenneinfrastruktuurin olisi edistettävä saumatonta liikkuvuutta ja saavutettavuutta kaikkien käyttäjien, erityisesti vanhusten, liikuntarajoitteisten henkilöiden ja vammaisten matkustajien kannalta.
- (39) Jäsenvaltioiden olisi suoritettava ennakoarviointeja infrastruktuurin ja siihen liittyvien palvelujen saavutettavuudesta.
- (40) Ydinverkon olisi oltava osa sen kanssa päällekkäistä kattavaa verkkoa. Siihen olisi kuuluttava Euroopan laajuisen liikenneverkon strategisesti tärkeimmät solmukohdat ja yhteydet liikennetarpeiden mukaisesti. Sen olisi oltava multimodaalinen, eli sen olisi sisällettävä kaikki liikennemuodot ja niiden yhteydet sekä asiaankuuluvat liikenteenhallinta- ja tietohallintajärjestelmät.
- (41) Ydinverkko on yksilöity objektiivisen suunnittelumenetelmän perusteella. Tässä menetelmässä on yksilöity tärkeimmät kaupunkisolmukohdat, satamat ja lentoasemat sekä rajanylityspaikat. Nämä solmukohdat liitetään mahdollisuuksien mukaan multimodaaliyhteyksiin, kunhan ne ovat taloudellisesti kannattavia, ympäristön kannalta kestäviä ja toteutettavissa vuoteen 2030 mennessä. Menetelmä on varmistanut yhteenliitettävyyden kaikkien jäsenvaltioiden osalta sekä tärkeimpien saarten integroinnin ydinverkkoon.

- (42) Jotta ydinverkko toteutettaisiin annetussa aikataulussa, eri hankkeiden rajatylittävissä koordinoinnissa ja käytävän kehityksen synkronoinnissa voitaisiin käyttää välineenä käytäviin perustuvaa lähestymistapaa, jolloin verkosta saataisiin mahdollisimman suuri hyöty. Tätä välinettä ei saisi pitää perustana tiettyjen ydinverkkoa koskevien hankkeiden priorisoinnille. Ydinverkkokäytävien olisi autettava kehittämään ydinverkon infrastruktuuria tavalla, jolla poistetaan pullonkauloja, parannetaan rajat ylittäviä yhteyksiä sekä lisätään tehokkuutta ja kestävyyttä. Niiden olisi edistettävä yhteenkuuluvuutta parantamalla alueellista yhteistyötä.
- (43) Ydinverkkokäytävillä olisi vastattava myös laajempiin liikennepoliittisiin tavoitteisiin ja helpotettava yhteentoimivuutta, liikennemuotojen yhdentämistä ja multimodaalikuljetuksia. Näin voitaisiin ottaa käyttöön varta vasten kehitettyjä käytäviä, jotka on optimoitu päästöjen kannalta ja joiden ympäristövaikutukset on näin ollen minimoitu, jotka lisäävät kilpailukykyä ja jotka ovat samalla houkuttelevia vaihtoehtoja luotettavuutensa, vähäisten ruuhkiensa ja alhaisten toiminta- ja hallintokustannustensa ansiosta. Verkkokäytäviä koskevan lähestymistavan olisi oltava avoin ja selkeä, ja tällaisten käytävien hallinta ei saisi aiheuttaa ylimääräisiä hallinnollisia rasitteita tai kustannuksia.

- (44) Tässä asetuksessa tarkoitettujen eurooppalaisten koordinaattoreiden olisi yhteisymmärryksessä asianomaisen jäsenvaltion kanssa helpotettava toimenpiteitä oikean hallinnointirakenteen suunnittelemiseksi ja niin yksityisten kuin julkisten rahoituslähteiden yksilöimiseksi monimutkaisille rajatylittävillä hankkeilla kunkin ydinverkkokäytävän osalta. Eurooppalaisten koordinaattoreiden olisi helpotettava ydinverkkokäytävien koordinoitua täytäntöönpanoa.
- (45) Eurooppalaisilla koordinaattoreilla on erittäin suuri merkitys käytävien kehittämisessä ja niiden varrella tehtävässä yhteistyössä.
- (46) Ydinverkkokäytävien olisi vastattava Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 913/2010<sup>1</sup> mukaisesti perustettuja rautateiden tavaraliikennekäytäviä sekä komission päätöksessä 2009/561/EY<sup>2</sup> säädettyä Eurooppalaisen rautatieliikenteen hallintajärjestelmän (ERTMS) eurooppalaista käyttöönottosuunnitelmaa.

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> Komission päätös 2009/561/EY, tehty 22 päivänä heinäkuuta 2009, päätöksen 2006/679/EY muuttamisesta Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän ohjaus-, hallinta- ja merkinanto-osajärjestelmään liittyvän yhteentoimivuuden teknisen eritelmän käyttöönoton osalta (EUVL L 194, 25.7.2009, s. 60).

(47) 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 .../2013<sup>\*1</sup>. Sillä olisi vastaavasti pyrittävä suuntaamaan ja yhdistämään rahoitusta, jota saadaan asiaankuuluvista sisäisistä ja ulkoisista välineistä, kuten rakenne- ja koheesiorahastoista, naapuruuspolitiikan investointivälineestä ja liittymistä valmistelevalta tukivälineestä<sup>2</sup>, sekä Euroopan investointipankista, Euroopan jälleerakennus- ja kehityspankista ja muista rahoituslaitoksista.

---

\* Virallinen lehti: pyydetään lisäämään asiakirjassa PE-CONS 76/13 olevan asetuksen numero ja täydentämään alaviite 1.

<sup>1</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) N:o .../2013, annettu ... päivänä ... kuuta ..., Verkkojen Eurooppa -välineestä, asetuksen (EU) N:o 913/2010 muuttamisesta sekä asetusten (EY) N:o 680/2007 ja (EY) N:o 67/2010 kumoamisesta (EUVL ...).

<sup>2</sup> Neuvoston asetukset (EY) N:o 1085/2006, annettu 17 päivänä heinäkuuta 2006, liittymistä valmistelevalta tukivälineestä (EUVL L 210, 31.7.2006, s. 82).

- (48) Jotta liitteeseen I sisältyvät kartat voitaisiin päivittää ottaen huomioon mahdolliset muutokset, jotka johtuvat etukäteen määriteltyjä määrällisiä kynnyksiä vasten analysoitujen tiettyjen liikenneinfrastruktuurin osien tosiasiallisesta käytöstä, komissiolle olisi Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti ja jollei Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 172 artiklasta muuta johdu siirrettävä valta antaa delegoituja säädöksiä liitteisiin I ja II tehtävien muutosten osalta. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla. Komission olisi delegoituja säädöksiä valmistellessaan ja laatiessaan varmistettava, että asianomaiset asiakirjat toimitetaan Euroopan parlamentille ja neuvostolle yhtäaikaisesti, hyvissä ajoin ja asianmukaisesti.
- (49) Yhteistä etua koskevien hankkeiden vaikutuspiirissä olevien alue- ja paikallisviranomaisten sekä paikallisen kansalaisyhteiskunnan edut olisi otettava asianmukaisesti huomioon hankkeiden suunnittelu- ja rakennusvaiheessa.
- (50) Liikenneinfrastruktuurin suunnittelun ja täytäntöönpanon sekä liikennepalvelujen tarjoamisen eurooppalaiset ja kansalliset puitteet tarjoavat sidosryhmille mahdollisuuksia myötävaikuttaa tämän asetuksen tavoitteiden saavuttamiseen. Euroopan laajuisen liikenneverkon uusi täytäntöönpanoväline eli ydinverkkokäytävät on vahva keino, jolla saadaan käyttöön sidosryhmien potentiaalia, edistetään niiden välistä yhteistyötä ja vahvistetaan täydentävyyttä suhteessa jäsenvaltioiden toimiin.

- (51) Jotta voidaan varmistaa tämän asetuksen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011<sup>1</sup> mukaisesti.
- (52) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän asetuksen tavoitteita ja erityisesti Euroopan laajuisen liikenneverkon perustamista ja kehittämistä koordinoidulla tavalla, vaan ne voidaan kyseisten tavoitteiden koordinoitutarpeen vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla. Sen 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.
- (53) Päätös N:o 661/2010/EU olisi kumottava.
- (54) Tämän asetuksen olisi tultava voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona se julkaistaan Euroopan unionin virallisessa lehdessä, jotta sen nojalla annettavat delegoidut säädökset ja täytäntöönpanosäädökset voidaan hyväksyä ajoissa,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

---

<sup>1</sup> 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).

# I LUKU

## YLEISET PERIAATTEET

### *1 artikla*

#### *Kohde*

1. Tässä asetuksessa vahvistetaan Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämistä koskevat suuntaviivat, joiden mukaan verkko on kaksitasoinen rakenne, joka käsittää kattavan verkon sekä sen pohjalta kehitettävän ydinverkon.
2. Tässä asetuksessa yksilöidään yhteistä etua koskevat hankkeet ja määritetään vaatimukset, joita Euroopan laajuisen liikenneverkon infrastruktuurin hoidosta vastaavien laitosten on noudatettava.
3. Tässä asetuksessa vahvistetaan Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämistä koskevat painopisteet.
4. Tässä asetuksessa säädetään toimenpiteistä Euroopan laajuisen liikenneverkon täytäntöönpanemiseksi. Yhteistä etua koskevien hankkeiden täytäntöönpano riippuu niiden kehitysvaiheesta, siitä, miten niissä noudatetaan unionin ja kansallisen tason oikeudellisia menettelyjä, sekä taloudellisten voimavarojen saatavuudesta, sanotun kuitenkin ennakolta ratkaisematta jäsenvaltion tai unionin taloudellista sitoutumista.

*2 artikla*  
*Soveltamisala*

1. Tätä asetusta sovelletaan Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon, sellaisena kuin se esitetään liitteessä I olevissa kartoissa. Euroopan laajuinen liikenneverkko käsittää liikenneinfrastruktuurin ja telemaattiset sovellukset sekä toimenpiteet, joilla edistetään tällaisen infrastruktuurin tehokasta hoitoa ja käyttöä ja mahdollistetaan kestävien ja tehokkaiden liikennepalvelujen toteuttaminen ja toiminta.
2. Euroopan laajuisen liikenneverkon infrastruktuuri käsittää rautatieliikenne-, sisävesiväylä-, maantieliikenne-, meriliikenne- ja lentoliikenneinfrastruktuurin sekä multimodaalisen liikenneinfrastruktuurin, sellaisina kuin ne on määritelty II luvun asianomaisissa jaksoissa.

*3 artikla*  
*Määritelmät*

Tässä asetuksessa tarkoitetaan

- a) 'yhteistä etua koskevalla hankkeella' tämän asetuksen vaatimusten ja säännösten mukaisesti toteutettua hanketta;

- b) 'naapurimaalla' Euroopan naapuruuspolitiikkaan, mukaan lukien strateginen kumppanuus, laajentumispolitiikkaan, Euroopan talousalueeseen tai Euroopan vapaakauppaliittoon kuuluvaa maata;
- c) 'kolmannella maalla' kaikkia naapurimaita tai muita maita, joiden kanssa unioni voi tehdä yhteistyötä tässä asetuksessa säädettyjen tavoitteiden saavuttamiseksi;
- d) 'Euroopan tasolla saatavalla lisäarvolla' hankkeen arvoa, jota saadaan pelkästään kunkin jäsenvaltion mahdollisesti saavuttaman arvon lisäksi ja joka johtaa jäsenvaltioiden välisten liikenneyhteyksien ja liikennevirtojen merkittävään parantumiseen tehokkuuden, kestävyuden, kilpailukyvyn ja yhteenkuuluvuuden kannalta 4 artiklassa asetettujen tavoitteiden mukaisesti;
- e) 'infrastruktuurin haltijalla' elintä tai yritystä, joka vastaa erityisesti liikenneinfrastruktuurin rakentamisesta tai ylläpidosta. Tähän voi kuulua myös infrastruktuurin valvonta- ja turvajärjestelmien hallinnointi;

- f) 'telemaattisilla sovelluksilla' tietoja, viestintää, navigointia tai paikannus-/lokalisointiteknologiaa käyttäviä järjestelmiä, joilla hallitaan tehokkaasti infrastruktuuria, liikkuvuutta ja liikennettä Euroopan laajuisessa liikenneverkossa ja joista kansalaiset ja liikenteenharjoittajat saavat lisäarvopalveluita, mukaan lukien verkon turvallista, varmaa, ympäristöystävällistä ja resurssitehokasta käyttöä koskevat järjestelmät. Niihin voivat kuulua myös ajoneuvoissa olevat laitteet, jos ne muodostavat erottamattoman järjestelmän vastaavien infrastruktuurin osien kanssa. Niihin sisältyvät g–1 alakohdassa tarkoitettujen järjestelmien, teknologioiden ja palveluiden;
- g) 'älykkäällä liikennejärjestelmällä' Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2010/40/EU<sup>1</sup> määritettyä järjestelmää;
- h) 'ilmaliikenteen hallintajärjestelmällä' Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 552/2004<sup>2</sup> sekä eurooppalaisen ilmaliikenteen hallinnan yleissuunnitelman, sellaisena kuin se on määritetty neuvoston asetuksessa (EY) N:o 219/2007<sup>3</sup>, mukaista järjestelmää;

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 552/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintaverkon yhteentoimivuudesta (yhteentoimivuusasetus) (EUVL L 96, 31.3.2004, s. 26).

<sup>3</sup> Neuvoston asetus (EY) N:o 219/2007, annettu 27 päivänä helmikuuta 2007, yhteisyrityksen perustamisesta uuden sukupolven eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintajärjestelmän (SESAR) kehittämiseksi (EUVL L 64, 2.3.2007, s. 1).

- i) 'alusliikenteen ohjaus- ja tietojärjestelmällä' (VTMIS) järjestelmiä, joilla seurataan ja hallitaan liikennettä ja merikuljetuksia Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2002/59/EY<sup>1</sup> säädettyjä alusten automaattista tunnistusjärjestelmää (AIS), alusten kaukotunnistus- ja seurantajärjestelmää (LRIT) sekä rannikotutkajärjestelmiä ja radioviestintää käyttäen, ja se käsittää kansallisten merenkulun tietojärjestelmien integroinnin SafeSeaNetin kautta;
- j) 'jokiliikenteen tietopalveluilla' (RIS) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2005/44/EY<sup>2</sup> määritettyä sisävesien tieto- ja viestintäteknologiaa;
- k) 'sähköisillä meriliikennepalveluilla' palveluita, joissa käytetään edistynyttä ja yhteentoimivaa meriliikennealan tietotekniikkaa hallinnollisten menettelyjen yksinkertaistamiseksi ja lastin käsittelyn helpottamiseksi merellä ja satama-alueilla, mukaan lukien keskitetyt palvelupisteet, kuten Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2010/65/EU<sup>3</sup> säädetty integroitu merenkulkualan keskitetty palvelupiste, sataman sisäiset tiedonvaihtojärjestelmät ja asiaankuuluvat tullin tietojärjestelmät;

---

<sup>1</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/59/EY, annettu 27 päivänä kesäkuuta 2002, alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta sekä neuvoston asetuksen 93/75/ETY kumoamisesta (EYVL L 208, 5.8.2002, s. 10).

<sup>2</sup> 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).

<sup>3</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2010/65/EU, annettu 20 päivänä lokakuuta 2010, jäsenvaltioiden satamiin saapuvia ja/tai satamista lähteviä aluksia koskevista ilmoitusmuodollisuuksista ja direktiivin 2002/6/EY kumoamisesta (EUVL L 283, 29.10.2010, s. 1).

- l) 'Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmällä' (ERTMS) komission päätöksessä 2006/679/EY<sup>1</sup> ja komission päätöksessä 2006/860/EY<sup>2</sup> määriteltyä järjestelmää;
- m) 'rajanylityskohdalla' osuutta, joka varmistaa kahden jäsenvaltion tai jäsenvaltion ja naapurimaan välisten eri puolilla rajaa sijaitsevien lähimpien kaupunkisolmukohtien välisen yhteistä etua koskevan hankkeen jatkuvuuden;
- n) 'multimodaalisella liikenteellä' henkilöiden tai tavaroiden taikka niiden molempien kuljettamista kahta tai useampaa liikennemuotoa käyttäen;
- o) 'yhteentoimivuudella' tietyn liikennemuodon infrastruktuurin kykyä, mukaan lukien kaikki sääntelyä koskevat, tekniset ja toiminnalliset edellytykset, mahdollistaa turvalliset ja keskeytymättömät liikennevirrat sellaisella suoritustasolla, joka kyseiseltä infrastruktuurilta tai muodolta vaaditaan;

---

<sup>1</sup> Komission päätös 2006/679/EY, tehty 28 päivänä maaliskuuta 2006, Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän ohjaus-, hallinta- ja merkinanto-osajärjestelmää koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä (EUVL L 284, 16.10.2006, s. 1).

<sup>2</sup> Komission päätös 2006/860/EY, tehty 7 päivänä marraskuuta 2006, Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän ohjaus-, hallinta- ja merkinanto-osajärjestelmää koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä ja Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän ohjaus-, hallinta- ja merkinanto-osajärjestelmää koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä 28 päivänä maaliskuuta 2006 tehdyn päätöksen 2006/679/EY liitteen A muuttamisesta (EUVL L 342, 7.12.2006, s. 1).

- p) 'kaupunkisolmukohdalla' kaupunkialuetta, jolla Euroopan laajuisen liikenneverkon liikenneinfrastruktuuri, kuten taajama-alueella ja sen ympärillä sijaitsevat satamat, mukaan lukien matkustajaliikenneterminalit, lentoasemat, rautatieasemat, logistiset alustat ja tavaraliikenneterminalit, on liitetty kyseisen infrastruktuurin muihin osiin sekä alue- ja paikallisliikenteen infrastruktuuriin;
- q) 'pullonkaulalla' fyysistä, teknistä tai toiminnallista estettä, josta aiheutuva järjestelmäkatkos vaikuttaa kaukoliikennevirtojen tai rajatylittävien virtojen sujuvuuteen ja joka voidaan poistaa ottamalla käyttöön uutta infrastruktuuria tai parantamalla merkittävästi olemassa olevaa infrastruktuuria, mikä voisi synnyttää huomattavia parannuksia, jotka ratkaisevat pullonkaulojen aiheuttamat rajoitukset;
- r) 'logistisella alustalla' aluetta, joka on liitetty suoraan Euroopan laajuisen liikenneverkon liikenneinfrastruktuuriin, mukaan lukien vähintään yksi tavaraliikenneterminali, ja joka mahdollistaa logististen toimintojen suorittamisen;
- s) 'tavaraliikenneterminalilla' rakennetta, joka on varustettu siten, että siellä voidaan suorittaa vähintään kahden liikennemuodon välinen tai kahden erilaisen rautatiejärjestelmän välinen uudelleenlastaus ja varastoida rahtia väliaikaisesti, kuten satamia, sisävesisatamia, lentoasemia ja rautatie-/maantieterminalia;

- t) '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 direktiivin 2011/92/EU nojalla tehtyyn ympäristövaikutusten arviointiin;
- u) 'erillään olevalla verkolla' jäsenvaltion rautatieverkkoa tai sen osaa, jonka raideleveys poikkeaa eurooppalaisten vaatimusten mukaisesta nimellisestä raideleveydestä (1 435 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;
- v) 'NUTS-alueella' aluetta, joka määritetään tilastollisessa alueluokituksessa;
- w) 'vaihtoehtoisilla puhtailla polttoaineilla' muun muassa sähköä, vetyä, biopolttoaineita (nesteet), synteettisiä polttoaineita, metaania (maakaasu (CNG ja LNG) ja biometaanin) ja nestekaasupolttoaineita, joilla korvataan ainakin osittain fossiiliset öljylähteet liikenteen energiahuollossa, edistetään sen hiilettömyyttä sekä parannetaan liikenteen alan ympäristötehokkuutta.

#### *4 artikla*

##### *Euroopan laajuisen liikenneverkon tavoitteet*

Euroopan laajuisen liikenneverkon on määrä vahvistaa unionin sosiaalista, taloudellista ja alueellista yhteenkuuluvuutta sekä edistää sellaisen yhtenäisen Euroopan liikennealueen luomista, joka on tehokas ja kestävä, lisää käyttäjien saamia hyötyjä ja tukee osallistavaa kasvua. Se tuo eurooppalaista lisäarvoa edistämällä seuraavissa neljässä kategoriassa määriteltyjen tavoitteiden saavuttamista:

- a) yhteenkuuluvuus, keinoina
  - i) kaikkien unionin alueiden, mukaan lukien syrjäiset alueet, syrjäisimmät alueet, saarialueet, syrjäseutualueet ja vuoristoalueet sekä harvaan asutut alueet, saavutettavuuden ja yhteyksien toimivuuden tukeminen;
  - ii) maantieinfrastruktuurin kehityserojen vähentäminen jäsenvaltioiden välillä;
  - iii) yhtäältä kaukoliikenteen sekä toisaalta alue- ja paikallisliikenteen liikenneinfrastruktuurin yhteenliittäminen sekä henkilö- että tavaraliikenteessä;
  - iv) liikenneinfrastruktuuri, jossa huomioidaan unionin eri osien erityistilanteet ja jossa Euroopan alueet katetaan tasapainoisella tavalla;

b) tehokkuus, keinoina

- i) pullonkaulojen poistaminen ja puuttuvien yhteyksien rakentaminen liikenneinfrastruktuureissa ja niiden välisissä liityntäkohdissa sekä jäsenvaltioiden alueilla että niiden välillä;
- ii) yhteenliittäminen ja yhteentoimivuus kansallisten liikenneverkkojen kanssa;
- iii) kaikkien liikennemuotojen optimaalinen yhdentäminen ja yhteenliittäminen;
- iv) taloudellisesti tehokkaan ja laadukkaan liikenteen edistäminen, millä osaltaan edistetään talouden kasvua ja kilpailukyvyyn paranemista;
- v) uuden ja nykyisen infrastruktuurin tehokas käyttö;
- vi) innovatiivisten teknologia- ja toimintaratkaisujen kustannustehokas soveltaminen;

c) kestävyys, keinoina

- i) kaikkien liikennemuotojen johdonmukainen kehittäminen siten, että varmistetaan kestävä ja taloudellisesti tehokas liikenne pitkällä aikavälillä;
- ii) kasvihuonekaasuiltaan vähäpäästöistä, vähähiilistä ja puhdasta liikennettä, polttoaineiden toimitusvarmuutta, ulkoisten kustannusten vähentämistä ja ympäristönsuojelua koskevien tavoitteiden saavuttamisen edistäminen;
- iii) vähähiilisen liikenteen edistäminen tavoitteena vähentää merkittävästi vuoteen 2050 mennessä hiilidioksidipäästöjä asiaankuuluvien unionin hiilidioksidin vähentämistavoitteiden mukaisesti;

- d) käyttäjien saamien hyötyjen lisääminen, keinoina
- i) sen käyttäjien liikkuvuus- ja liikennetarpeiden täyttäminen unionissa ja suhteissa kolmansiin maihin;
  - ii) turvallisten, varmojen ja tiukkojen laatuvaatimusten varmistaminen sekä henkilöettä tavaraliikenteen kannalta;
  - iii) liikkuvuuden tukeminen myös luonnon tai ihmisen aiheuttamissa suuronnettomuuksissa sekä hätä- ja pelastuspalvelujen saavutettavuuden varmistaminen;
  - iv) erityisesti yhteentoimivuutta, turvallisuutta ja varmuutta koskevien infrastruktuurivaatimusten asettaminen liikennepalvelujen laadun, tehokkuuden ja kestävyuden varmistamiseksi;
  - v) saavutettavuus vanhusten, liikuntarajoitteisten henkilöiden ja vammaisten matkustajien kannalta.

#### *5 artikla*

#### *Resurssitehokas verkko*

1. Euroopan laajuinen liikenneverkko on suunniteltava ja sitä on kehitettävä ja käytettävä resurssitehokkaalla tavalla siten, että
  - a) kehitetään, parannetaan ja pidetään kunnossa olemassa olevaa liikenneinfrastruktuuria;
  - b) optimoidaan infrastruktuurin yhdentämistä ja yhteenliittämistä;

- c) käytetään uutta teknologiaa ja telemaattisia sovelluksia, jos tällainen käyttö on taloudellisesti järkevää;
- d) otetaan huomioon mahdolliset yhteisvaikutukset muiden verkkojen ja erityisesti Euroopan laajuisten energia- tai televiestintäverkkojen kanssa;
- e) arvioidaan strategisia ympäristövaikutuksia ja ilmastonmuutoksen torjunnan vaikutuksia sekä laaditaan asianmukaiset suunnitelmat ja ohjelmat;
- f) suunnitellaan ja laajennetaan infrastruktuurikapasiteettia tarpeen mukaan;
- g) otetaan riittäväällä tavalla huomioon ilmaston muuttumisesta sekä luonnon tai ihmisen aiheuttamista suuronnettomuuksista johtuva liikenneinfrastruktuurin haavoittuvuus näihin haasteisiin vastaamiseksi.

2. Jäsenvaltioiden on otettava Euroopan laajuisen liikenneverkon suunnittelussa ja kehittämisessä huomioon unionin eri osien erityisilanteet, etenkin asianomaisten alueiden matkailuun liittyvät ja topografiset erityispiirteet. Ne voivat mukauttaa reitin yksityiskohtaista linjausta eri osuuksilla 49 artiklan 4 kohdan c alakohdassa esitetyin rajoituksin, kunhan ne varmistavat siinä säädettyjen vaatimusten noudattamisen.

## *6 artikla*

### *Euroopan laajuisen liikenneverkon kaksitasoinen rakenne*

1. Euroopan laajuista liikenneverkkoa kehitetään asteittain erityisesti ottamalla käyttöön johdonmukaiseen ja avoimeen metodologiseen lähestymistapaan perustuva kaksitasoinen rakenne, joka koostuu kattavasta verkosta ja ydinverkosta.
2. Kattava verkko käsittää Euroopan laajuisen liikenneverkon kaikki olemassa olevat ja suunnitteilla olevat liikenneinfrastruktuurit sekä tällaisen infrastruktuurin tehokasta ja sosiaalisesti ja ympäristön kannalta kestäväää käyttöä edistävät toimenpiteet. Se yksilöidään ja sitä kehitetään II luvun mukaisesti.
3. Ydinverkkoon sisältyvät ne kattavan verkon osat, jotka ovat strategisesti tärkeimpiä Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämistavoitteen saavuttamisen kannalta. Se yksilöidään ja sitä kehitetään III luvun mukaisesti.

## *7 artikla*

### *Yhteistä etua koskevat hankkeet*

1. Euroopan laajuista liikenneverkkoa kehitetään yhteistä etua koskevilla hankkeilla, joilla rakennetaan uutta liikenneinfrastruktuuria ja kunnostetaan ja parannetaan olemassa olevaa liikenneinfrastruktuuria sekä 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) siinä noudatetaan II luvun ja, jos kyseessä on ydinverkko, myös III luvun säännöksiä;
  - c) se on taloudellisesti elinkelpoinen sosioekonomisen kustannus-hyötyanalyysin hyötyjen perusteella;
  - d) sillä on eurooppalaista lisäarvoa.
3. Yhteistä etua koskeva hanke voi sisältää koko hankesyklin, mukaan lukien toteutettavuustutkimus, lupamenettelyt, täytäntöönpano ja arviointi.

4. Jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet varmistaakseen, että hankkeita toteutettaessa noudatetaan unionin ja kansallista lainsäädäntöä, erityisesti ympäristöä, ilmaston suojeleminen, turvallisuutta, varmuutta, kilpailua, valtion tukea, julkisia hankintoja, kansanterveyttä ja saavutettavuutta koskevia unionin säädöksiä.
5. Yhteistä etua koskeville hankkeille voidaan myöntää unionin rahoitustukea Euroopan laajuisen liikenneverkon varten käytettävissä olevista välineistä.

#### *8 artikla*

##### *Yhteistyö kolmansien maiden kanssa*

1. Unioni voi tukea, myös taloudellisesti, yhteistä etua koskevia hankkeita yhdistääkseen Euroopan laajuisen liikenneverkon naapurimaiden infrastruktuuriverkkoihin, jos hankkeilla
  - a) liitetään ydinverkko yhteen rajanylityskohdissa ja jos ne koskevat liikennevirran, rajatarkastusten, rajavartiointin ja muiden rajavalvontamenettelyjen saumattomuuden varmistamiseksi tarvittavaa infrastruktuuria;
  - b) varmistetaan ydinverkon ja kolmansien maiden liikenneverkkojen välinen yhteys talouskasvun ja kilpailukykyyn lisäämiseksi;
  - c) saatetaan päätökseen sellaisten kolmansien maiden liikenneinfrastruktuuri, jotka liittyvät yhteen unionin ydinverkon osia;

- d) toteutetaan liikenteenhallintajärjestelmiä näissä maissa;
- e) edistetään meriliikennettä ja merten moottoriteitä, lukuun ottamatta rahoitustukea kolmansien maiden satamille;
- f) helpotetaan sisävesiliikennettä kolmansien maiden kanssa.

Tällaisilla hankkeilla on parannettava Euroopan laajuisen liikenneverkon kapasiteettia tai käytettävyyttä yhdessä tai useammassa jäsenvaltiossa.

2. Rajoittamatta 1 kohdan soveltamista unioni voi rahoitustukea myöntämättä tehdä yhteistyötä kolmansien maiden kanssa muiden hankkeiden edistämiseksi, siltä osin kuin tällaisilla hankkeilla pyritään

- a) edistämään Euroopan laajuisen liikenneverkon ja kolmansien maiden verkkojen yhteentoimivuutta;
- b) edistämään Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskevan politiikan laajentamista kolmansiin maihin;
- c) helpottamaan lentoliikennettä kolmansien maiden kanssa tehokkaan ja kestävän talouskasvun ja kilpailukyvyn edistämiseksi muun muassa laajentamalla yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa ja parantamalla ilmaliikenteen hallintaa koskevaa yhteistyötä;
- d) helpottamaan meriliikennettä ja edistämään merten moottoriteitä kolmansien maiden kanssa.

3. Edellä olevan 2 kohdan a ja d alakohdan mukaisissa hankkeissa on noudatettava II luvun asiaankuuluvia säännöksiä.
4. Liitteessä III on ohjeellisia karttoja tiettyihin naapurimaihin ulottuvasta Euroopan laajuudesta liikenneverkosta.
5. Unioni voi yhteistä etua koskevien hankkeiden edistämiseksi käyttää voimassa olevia koordinointi- ja rahoitusvälineitä, kuten naapuruuspolitiikan investointivälinettä (NIF) tai liittymistä valmistelevaa tukivälinettä (IPA), tai perustaa ja käyttää uusia koordinointi- ja rahoitusvälineitä.
6. Tämän artiklan säännöksiin sovelletaan kansainvälisiä sopimuksia koskevia asiaankuuluvia menettelyjä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 218 artiklan mukaisesti.

## II LUKU

# KATTAVA VERKKO

### *9 artikla*

#### *Yleiset säännökset*

1. Kattava verkko
  - a) eritellään liitteessä I ja liitteessä II olevassa 2 osassa olevissa kartoissa ja luetteloissa;
  - b) eritellään tarkemmin kuvaamalla infrastruktuurin osat;
  - c) täyttää tässä luvussa vahvistetut liikenneinfrastruktuureja koskevat vaatimukset;
  - d) muodostaa perustan yhteistä etua koskevien hankkeiden yksilöimiselle;
  - e) ottaa huomioon yhteentoimivuuden teknisissä eritelmissä (YTE) yksilöidyt jäsenvaltioiden liikenneinfrastruktuurien fyysiset rajoitukset ja topografiset erityispiirteet.
2. Jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki mahdolliset toimet, joilla pyritään saattamaan päätökseen kattava verkko ja noudattamaan tämän luvun tältä osin merkityksellisiä säännöksiä 31 päivään joulukuuta 2050 mennessä.

*10 artikla*  
*Yleiset painopisteet*

1. Kattavan verkon kehittämisen yleisenä painopisteenä ovat toimenpiteet, joita tarvitaan
  - a) varmistamaan kaikkien unionin alueiden entistä parempi saavutettavuus ja yhteyksien toimivuus ottaen huomioon saarten, erillään olevien verkkojen sekä harvaan asuttujen, syrjäisten ja syrjäisimpien alueiden erityistilanne;
  - b) varmistamaan liikennemuotojen optimaalinen yhdentäminen ja yhteentoimivuus;
  - c) rakentamaan puuttuvat yhteydet ja poistamaan pullonkaulat erityisesti rajanylityskohdissa;
  - d) edistämään infrastruktuurin tehokasta ja kestävää käyttöä ja tarvittaessa lisäämään kapasiteettia;
  - e) parantamaan tai ylläpitämään infrastruktuurin laatua erityisesti siltä osin kuin se koskee turvallisuutta, varmuutta, tehokkuutta, kestävyyttä ilmastonmuutoksen ja soveltuvin osin onnettomuuksien osalta, ympäristönsuojelun tasoa, sosiaalisia olosuhteita, saavutettavuutta kaikkien käyttäjien kannalta, mukaan lukien vanhukset, liikuntarajoitteiset henkilöt ja vammaiset matkustajat, sekä palvelujen laatua ja liikennevirtojen jatkuvuutta;

f) toteuttamaan ja ottamaan käyttöön telemaattisia sovelluksia sekä edistämään innovatiivisen teknologian kehittämistä.

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

a) varmistetaan polttoaineen toimitusvarmuus parantamalla energiatehokkuutta ja edistetään vaihtoehtoisten ja erityisesti vähähiilisten tai hiilettömien energianlähteiden ja käyttövoimajärjestelmien käyttöä;

b) vähennetään kaupunkialueiden altistumista rautateitse ja maanteitse tapahtuvan kauttakulkuliikenteen kielteisille vaikutuksille;

c) poistetaan hallinnolliset ja tekniset esteet erityisesti Euroopan laajuisen liikenneverkon yhteentoimivuudelta ja kilpailulta.

**1 JAKSO**  
**RAUTATIELIIKENNEINFRASTRUKTUURI**

*11 artikla*  
*Infrastruktuurin osat*

1. Rautatieliikenneinfrastruktuuriin kuuluvat erityisesti
  - a) suurnopeusradat ja tavanomaiset radat, mukaan lukien
    - i) sivuraiteet;
    - ii) tunnelit;
    - iii) sillat;
  - b) tavaraliikenneterminaalit ja logistiset alustat tavaroiden uudelleenlastaamiseksi rautatielikenteessä tai rautatielikenteen ja muiden liikennemuotojen välillä;
  - c) liitteeseen I merkittyjen ratojen varrella olevat asemat, joilla matkustajat voivat vaihtaa kuljetusvälinettä rautatielikenteessä tai rautatielikenteen ja muiden liikennemuotojen välillä;
  - d) asemien, tavaraliikenneterminaalien ja logististen alustojen yhteydet muihin liikennemuotoihin Euroopan laajuisessa liikenneverkossa;

- e) infrastruktuuriin liittyvät varusteet;
- f) telemaattiset sovellukset.

2. Ratojen on oltava jokin seuraavista:

- a) suurnopeusliikenteeseen tarkoitettut radat, joita ovat
  - i) erityisesti suurnopeusjunia varten rakennetut tai rakennettavat radat, joilla voidaan ajaa yleensä vähintään 250 kilometrin tuntinopeudella;
  - ii) erityisesti suurnopeusjunia varten parannetut tai parannettavat radat, joilla voidaan ajaa noin 200 kilometrin tuntinopeudella;
  - iii) erityisesti suurnopeusjunia varten parannetut erityiset radat, joissa maasto, korkeuserot tai kaupunkiympäristö aiheuttavat hankaluuksia ja joilla nopeus on mukautettava tapauskohtaisesti. Tähän luokkaan kuuluvat myös suurten nopeuksien verkon ja tavanomaisen verkon väliset yhdysradat, asema-alueiden radat sekä terminaalien, varikkojen yms. radat, joilla suurten nopeuksien liikkuvaa kalustoa kuljetetaan tavanomaisella nopeudella;
- b) tavanomaiseen liikenteeseen tarkoitettut radat.

3. Ratoihin liittyviin teknisiin varusteisiin voivat kuulua sähköistämisjärjestelmät, matkustajien junaan nousuun ja siitä poistumiseen tarvittavat varusteet, rahdin lastaamiseen ja purkamiseen tarvittavat varusteet, logistiset alustat ja tavaraliikenneterminaalit. Niihin voivat kuulua kaikki ajoneuvojen turvallisen, vaarattoman ja tehokkaan toiminnan varmistamiseksi sekä ympäristövaikutusten vähentämiseksi ja yhteentoimivuuden parantamiseksi tarvittavat laitteet, muun muassa automaattiseen raidelevyyden vaihtoon tarkoitettut laitteet.

### *12 artikla*

#### *Liikenneinfrastruktuuria koskevat vaatimukset*

1. Tavaraliikenneterminaalit on liitettävä kattavan verkon maantieinfrastruktuuriin tai mahdollisuuksien mukaan sisävesiliikenneinfrastruktuuriin.
2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että rautatieinfrastruktuuri on:
  - a) varustettu ERTMS:llä erillään olevia verkkoja lukuun ottamatta;
  - b) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/57/EY<sup>1</sup> ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukainen, jotta kattavan verkon yhteentoimivuus voidaan saavuttaa;

---

<sup>1</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/57/EY, annettu 17 päivänä kesäkuuta 2008, rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta yhteisössä (EUVL L 191, 18.7.2008, s. 1).

- c) direktiivin 2008/57/EY 6 artiklan nojalla hyväksytyt YTE:n vaatimusten mukainen, lukuun ottamatta tapauksia, jotka ovat sallittuja asiaankuuluvan YTE:n tai direktiivin 2008/57/EY 9 artiklassa säädetyn menettelyn nojalla;
  - d) kokonaan sähköistetty ratojen ja, siinä määrin kuin se on tarpeen sähköjunien liikennettä varten, sivuraiteiden osalta, erillään olevia verkkoja lukuun ottamatta;
  - e) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2012/34/EU<sup>1</sup> säädettyjen vaatimusten mukainen tavaraliikenneterminalien pääsyn osalta.
3. Komissio myöntää jäsenvaltion pyynnöstä asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa poikkeuksia ERTMS:ää ja sähköistämistä koskevia direktiivin 2008/57/EY vaatimuksia pidemmälle menevistä vaatimuksista.

### *13 artikla*

#### *Painopisteet rautatieinfrastruktuurin kehittämisessä*

Rautatieinfrastruktuuriin liittyvien, yhteistä etua koskevien hankkeiden edistämisen painopisteen on 10 artiklassa esitettyjen yleisten painopisteiden ohella oltava:

- a) ERTMS:n käyttöönotossa;
- b) siirtymisessä 1 435 millimetrin nimelliseen raideleveyteen;

---

<sup>1</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2012/34/EU, annettu 21 päivänä marraskuuta 2012, yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta (EUVL L 343, 14.12.2012, s. 32).

- c) rautatieliikenteen aiheuttaman melun ja tärinän vaikutusten lieventämisessä erityisesti liikkuvaa kalustoa ja infrastruktuuria koskevilla toimenpiteillä, melusteet mukaan lukien;
- d) infrastruktuurivaatimusten täyttämässä ja yhteentoimivuuden parantamisessa;
- e) tasoristeyksien turvallisuuden parantamisessa;
- f) rautatieliikenneinfrastruktuurin liittämässä tarvittaessa sisävesiväylien satamainfrastruktuuriin.

## 2 JAKSO

### SISÄVESILIIKENNEINFRASTRUKTUURI

#### *14 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 torjuntatoimenpiteet, joilla voi olla myönteisiä vaikutuksia sisävesiliikenteeseen;
  - e) sisävesisatamat, mukaan lukien satama-alueella suoritettaviin kuljetustoimintoihin tarvittava infrastruktuuri;
  - f) infrastruktuuriin liittyvät varusteet;
  - g) telemaattiset sovellukset, mukaan lukien jokiliikenteen tietopalvelut (RIS);
  - h) sisävesisatamien yhteydet muihin liikennemuotoihin Euroopan laajuisessa liikenneverkossa.
2. Jotta sisävesisatama olisi osa kattavaa verkkoa, rahdin vuotuisen uudelleenlastausmäärän on oltava yli 500 000 tonnia. Rahdin vuotuinen uudelleenlastausmäärä perustuu viimeisimpään saatavilla olevaan kolmen vuoden keskiarvoon, jonka Eurostat on julkaissut.

3. Sisävesiväyliin liittyviin varusteisiin voivat kuulua varusteet, jotka on tarkoitettu rahdin lastaamiseen ja purkamiseen sisävesisatamissa. Sisävesiväyliin liittyvät varusteet voivat käsittää erityisesti käyttövoima- ja toimintajärjestelmät, joilla vähennetään ympäristön, muun muassa veden ja ilman, pilaantumista, energiankulutusta ja hiili-intensiteettiä. Niihin voivat kuulua myös jätteen vastaanottolaitteistot, maasähkölaitteistot ja käytetyn öljyn keräyslaitteet sekä varusteet, joita käytetään jään murtamisessa, vesistötieteellisissä tutkimuksissa sekä satamien ja satamien lähestymisväylien ruoppaamisessa ympärivuotisten merenkulkumahdollisuuksien varmistamiseksi.

### *15 artikla*

#### *Liikenneinfrastruktuuria koskevat vaatimukset*

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että sisävesisatamat on liitetty maantie- tai rautatieinfrastruktuuriin.
2. Sisävesisatamissa on oltava vähintään yksi tavaraliikenneterminaali, jonne kaikilla toimijoilla on syrjimätön pääsy ja jossa maksut määräytyvät avoimin perustein.

3. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että

- a) jokien, kanavien ja järvien osalta noudatetaan Euroopan liikenneministerikonferenssin laatiman uuden sisävesiväyläluokituksen mukaisia luokkaan IV kuuluvien sisävesiväylien vähimmäisvaatimuksia ja että siltojen alikulkukorkeus on kaikkina aikoina riittävä, sanotun kuitenkin rajoittamatta tämän asetuksen 35 ja 36 artiklan soveltamista.

Komissio myöntää jäsenvaltion pyynnöstä asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa poikkeuksia vähimmäisvaatimuksista, jotka koskevat syvystä (alle 2,50 m) ja siltojen alikulun vähimmäiskorkeutta (alle 5,25 m);

- b) joet, kanavat ja järvet pidetään kunnossa hyvien navigointiolojen säilyttämiseksi sovellettavaa ympäristölainsäädäntöä noudattaen;
- c) joet, kanavat ja järvet on varustettu RIS:llä.

## 16 artikla

### *Painopisteet sisävesiliikenneinfrastruktuurin kehittämisessä*

Sisävesiliikenneinfrastruktuuriin liittyvien, yhteistä etua koskevien hankkeiden edistämisen painopisteen on 10 artiklassa esitettyjen yleisten painopisteiden ohella oltava

- a) olemassa olevien sisävesiväylien osalta: luokan IV sisävesiväyliä koskevien vaatimusten täyttämiseksi tarvittavissa täytäntöönpanotoimenpiteissä;
- b) soveltuvien osin olemassa olevien vesiväylien ajanmukaistamista ja uusien vesiväylien luomista koskevien tiukempien vaatimusten saavuttamisessa Euroopan liikenneministerikonferenssin määrittelemien infrastruktuurin teknisten näkökohtien mukaisesti markkinakysynnän tyydyttämiseksi;
- c) telemaattisten sovellusten, mukaan lukien RIS, täytäntöönpanossa;
- d) sisävesisatamainfrastruktuurin liittämiseksi rautateiden tavaraliikenneinfrastruktuuriin ja maantieliikenneinfrastruktuuriin;
- e) erityisen huomion kiinnittämisessä lähes luonnontilaisiin vapaana virtaaviin jokiin, joihin voidaan sen vuoksi kohdistaa erityistoimenpiteitä;
- f) kestävän sisävesiliikenteen edistämiseksi;
- g) satama-alueella suoritettaviin kuljetustoimintoihin tarvittavan infrastruktuurin uudistamisessa ja laajentamisessa.

**3 JAKSO**  
**MAANTIELIIKENNEINFRASTRUKTUURI**

*17 artikla*  
*Infrastruktuurin osat*

1. Maantieliikenneinfrastruktuuriin kuuluvat erityisesti
  - a) korkeatasoiset maantiet, mukaan lukien
    - i) sillat;
    - ii) tunnelit;
    - iii) liittymät;
    - iv) risteykset;
    - v) eritasoliittymät;
    - vi) hätäkaistat;
  - b) pysäköinti- ja lepoalueet;
  - c) infrastruktuuriin liittyvät varusteet;

- d) telemaattiset sovellukset, mukaan lukien ITS;
  - e) tavaraliikenneterminaalit ja logistiset alustat;
  - f) tavaraliikenneterminaalien ja logististen alustojen yhteydet muihin liikennemuotoihin Euroopan laajuisessa liikenneverkossa;
  - g) linja-autoasemat.
2. Edellä 1 kohdan a alakohdassa tarkoitetuilla korkeatasoisilla maanteillä on tärkeä tehtävä pitkän matkan tavara- ja henkilöliikenteessä, ja ne yhdentävät tärkeimmät kaupunki- ja talouskeskukset, yhdistävät maantieliikenteen yhteen muiden liikennemuotojen kanssa sekä liittävät vuoristoiset, syrjäiset ja sisämaa-alueet ja syrjäiset NUTS 2 -alueet unionin ydinalueisiin. Nämä tiet on pidettävä riittävän hyväkuntoisina, jotta liikenne on turvallista ja varmaa.
3. Korkeatasoiset maantiet on suunniteltava ja rakennettava erityisesti moottoriliikennettä varten, ja niiden on oltava joko moottoriteitä, moottoriliikenneteitä tai perinteisiä strategisia teitä.
- a) Moottoritie on tie, joka on erityisesti suunniteltu ja rakennettu moottoriliikennettä varten ja jolle sen varrella olevilta kiinteistöiltä ei ole välittömiä liittymiä ja
    - i) jolla on, yksittäisiä alueita lukuun ottamatta tai muutoin kuin tilapäisesti, molempiin ajosuuntiin kulkevat ajoradat, jotka erotetaan toisistaan joko maa-alueella, jota ei ole tarkoitettu liikenteelle, tai poikkeustapauksissa jollain muulla tavalla;

- ii) joka ei risteä samassa tasossa minkään tien, rautatien, raitiotien, pyörätien tai jalankulkutien kanssa; ja
  - iii) jonka on erityisesti osoitettu olevan moottoritie.
- b) Moottoriliikennetie on tie, joka on suunniteltu moottoriliikenteelle ja jolle päästään etupäässä eritasoliittymistä tai valvotuista liittymistä ja
- i) jolla pysähtyminen ja pysäköinti on kielletty käytössä olevilla ajoradoilla; ja
  - ii) joka ei risteä samassa tasossa minkään rautatien tai raitiotien kanssa.
- c) Perinteinen strateginen tie on tie, joka ei ole moottori- tai moottoriliikennetie, mutta joka on kuitenkin 1 ja 2 kohdassa tarkoitettu korkeatasoinen maantie.
4. Maanteihin liittyviin varusteisiin voi kuulua erityisesti varusteita, joita käytetään liikenteenohjauksessa, tiedotuksessa, reittiopastuksessa, käyttäjämaksujen kantamisessa, turvallisuustoimissa, kielteisten ympäristövaikutusten vähentämisessä, vaihtoehtoista käyttövoimaa hyödyntävien ajoneuvojen tankkaamisessa ja lataamisessa sekä kaupallisten ajoneuvojen turvallisilla pysäköintialueilla.

## 18 artikla

### *Liikenneinfrastruktuuria koskevat vaatimukset*

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että

- a) maantiet ovat 17 artiklan 3 kohdan a, b tai c alakohdan säännösten mukaisia;
- b) maantieliikenneinfrastruktuurin turvallisuus varmistetaan ja sitä seurataan ja tarvittaessa parannetaan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2008/96/EY<sup>1</sup> säädetyin menettelyin mukaisesti;
- c) yli 500 metriä pitkät maantietunnelit ovat Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/54/EY<sup>2</sup> mukaisia;
- d) tiemaksujen keruujärjestelmien yhteentoimivuus varmistetaan soveltuvin osin Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/52/EY<sup>3</sup> ja komission päätöksen 2009/750/EY<sup>4</sup> mukaisesti;

---

<sup>1</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/96/EY, annettu 19 päivänä marraskuuta 2008, tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta (EUVL L 319, 29.11.2008, s. 59).

<sup>2</sup> 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).

<sup>3</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/52/EY, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2004, sähköisten tiemaksujärjestelmien yhteentoimivuudesta yhteisössä (EUVL L 166, 30.4.2004, s. 124).

<sup>4</sup> Komission päätös 2009/750/EY, tehty 6 päivänä lokakuuta 2009, eurooppalaisen sähköisen tietullipalvelun ja sen teknisten osien määrittelystä (EUVL L 268, 13.10.2009, s. 11).

- e) viranomaisen maantieliikenneinfrastruktuurissa käyttöön ottama älykäs liikennejärjestelmä on direktiivin 2010/40/EU mukainen ja sitä käytetään kyseisen direktiivin mukaisesti hyväksytyjen delegoitujen säädösten mukaisella tavalla.

*19 artikla*

*Painopisteet maantieinfrastruktuurin kehittämisessä*

Maantieinfrastruktuuriin liittyvien, yhteistä etua koskevien hankkeiden edistämisen painopisteen on 10 artiklassa esitettyjen yleisten painopisteiden ohella oltava

- a) maantieturvallisuuden parantamisessa ja edistämisessä;
- b) ITS:n käytössä, erityisesti multimodaalisissa tiedonhallinta- ja liikenteenohjausjärjestelmissä sekä yhtenäisissä viestintä- ja maksujärjestelmissä;
- c) uusien teknologioiden ja innovaatioiden käyttöönotossa vähähiilisen liikenteen edistämiseksi;
- d) kaupallisille tienkäyttäjille tarkoitetuissa asianmukaisissa ja asiaankuuluvan turvallisissa ja varmoissa pysäköintialueissa;
- e) nykyisten teiden ruuhkautumisen vähentämisessä.

## 4 JAKSO

### MERILIIKENNEINFRASTRUKTUURI JA MERTEN MOOTTORITIET

#### *20 artikla*

#### *Infrastruktuurin osat*

1. Meriliikenneinfrastruktuuriin kuuluvat erityisesti
  - a) merialue;
  - b) merikanavat;
  - c) merisatamat, mukaan lukien satama-alueella suoritettaviin kuljetustoimintoihin tarvittava infrastruktuuri;
  - d) satamien yhteydet muihin liikennemuotoihin Euroopan laajuisessa liikenneverkossa;
  - e) padot, sulut ja satama-altaat;
  - f) navigoinnin apuvälineet;
  - g) satamien lähestymis- ja kulkuväylät;
  - h) aallonmurtajat;

- i) merten moottoritiet;
- j) infrastruktuuriin liittyvät varusteet;
- k) telemaattiset sovellukset, mukaan lukien sähköiset meriliikennepalvelut ja VTMISS.

2. Merisatamien on oltava kattavan verkon maainfrastruktuurin saapumis- ja poistumiskohtia. Niiden on täytettävä ainakin yksi seuraavista vaatimuksista:

- a) vuotuinen kokonaismatkustajamäärä on yli 0,1 prosenttia unionin kaikkien merisatamien vuotuisesta kokonaismatkustajamäärästä. Tämän kokonaismäärän viitemäärä on viimeisin saatavilla oleva kolmen vuoden keskiarvo, jonka Eurostat on julkaissut;
- b) vuotuinen kokonaislastimäärä – 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 kolmen vuoden keskiarvo, jonka Eurostat on julkaissut;
- c) merisatama sijaitsee saarella ja se on ainoa yhteyskohta jollekin kattavan verkon NUTS 3 -alueelle;
- d) merisatama sijaitsee syrjäisimmällä alueella tai muulla syrjäseutualueella yli 200 kilometrin päässä lähimmästä toisesta kattavan verkon satamasta.

3. Meriliikenneinfrastruktuuriin liittyviin varusteisiin voi kuulua erityisesti varusteita, jotka on tarkoitettu liikenteen- ja rahdinhallintaan, kielteisten vaikutusten, myös kielteisten ympäristövaikutusten, vähentämiseen ja vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttämiseen, sekä varusteita, joita käytetään ympärivuotisten merenkulkumahdollisuuksien varmistamiseksi esimerkiksi jään murtamisessa, vesistötieteellisissä tutkimuksissa sekä satamien ja satamien lähestymisväylien ruoppaamisessa, kunnossapidossa ja suojelemisessa.

### *21 artikla*

#### *Merten moottoritiet*

1. Merten moottoritiet muodostavat Euroopan laajuisen liikenneverkon merellisen ulottuvuuden, ja niillä pyritään osaltaan saavuttamaan esteetön eurooppalainen meriliikennealue. Niihin kuuluvat lyhyet meriliikennereitit, satamat, asianomainen meri-infrastruktuuri ja siihen liittyvät varusteet, laitteet sekä yksinkertaistetut hallintomenettelyt, jotka mahdollistavat lähimerenkulun tai joki-meripalvelut vähintään kahden sataman välillä, mukaan lukien sisämaayhteydet. Merten moottoriteihin kuuluvat
  - a) kattavan verkon merisatamien väliset meriyhteydet tai kattavan verkon sataman ja kolmannen maan sataman väliset yhteydet, jos tällaiset yhteydet ovat unionille strategisesti tärkeitä;

- b) satamalaitteet, satama-alueen ulkopuolella sijaitsevat mutta satamatoimintoihin liittyvät tavaraliikenneterminaalit, logistiset alustat ja tavaraliikennekeskukset, tieto- ja viestintäteknologia, kuten sähköiset logistiikan hallinnointijärjestelmät, sekä turvallisuus-, varmuus-, hallinto- ja tullimenettelyt vähintään yhdessä jäsenvaltiossa;
- c) infrastruktuuri suoraa maa- ja meriyhteyttä varten.

2. Vähintään kahden jäsenvaltion on ehdotettava Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon kuuluviin merten moottoriteihin liittyviä yhteistä etua koskevia hankkeita. Hankkeiden on muodostettava

- a) ydinverkon meriyhteys ja sen sisämaayhteydet vähintään kahden ydinverkkoon kuuluvan sataman välillä; tai
- b) ydinverkkoon kuuluvan sataman ja kattavaan verkkoon kuuluvien satamien välinen meriyhteys ja sen sisämaayhteydet painottuen erityisesti ydinverkkoon ja kattavaan verkkoon kuuluvien satamien sisämaayhteyksiin.

3. Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon kuuluviin merten moottoriteihin liittyviin yhteistä etua koskeviin hankkeisiin voi sisältyä myös laajempaa hyötyä tuottavia toimintoja, jotka eivät liity tiettyihin satamiin, kuten palvelut ja toimet, joilla tuetaan henkilöiden ja tavaroiden liikkuvuutta, toiminnot, joilla parannetaan ympäristötehokkuutta, kuten maasähkön tarjoaminen, mikä auttaisi aluksia vähentämään päästöjään, mahdollistetaan jään murtaminen, varmistetaan ympärivuotiset merenkulkumahdollisuudet, ruoppaus- ja vaihtoehdot tankkausmahdollisuudet, prosessien, menettelyjen ja inhimillisen tekijän optimointi sekä tieto- ja viestintätekniset alustat ja tietojärjestelmät, mukaan lukien liikenteenohjaus- ja sähköiset raportointijärjestelmät.
4. Eurooppalainen merten moottoriteiden koordinaattori esittää kahden vuoden kuluessa 51 artiklan mukaisesta nimittämisestään merten moottoriteiden yksityiskohtaisen toteutussuunnitelman, joka perustuu unionin meriliikenteeseen liittyviin kokemuksiin ja sen kehitykseen sekä merten moottoriteiden ennustettuun liikenteeseen.

## 22 artikla

### *Liikenneinfrastruktuuria koskevat vaatimukset*

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että
  - a) merisatamat liitetään kattavan verkon ratoihin tai maanteihin ja mahdollisuuksien mukaan sisävesiväyliin, paitsi jos liittäminen on fyysisten esteiden vuoksi mahdotonta;
  - b) kaikissa tavaraliikennettä palvelevissa merisatamissa on vähintään yksi terminaali, jonne käyttäjillä on syrjimätön pääsy ja jossa maksut määräytyvät avoimin perustein;
  - c) merikanavat, satamaväylät ja estuaarit liittävät kaksi merta toisiinsa tai muodostavat yhteyden mereltä merisatamiin ja vastaavat vähintään luokan VI sisävesiväylää.
2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että satamissa on tarvittavat varusteet satamissa olevien alusten ympäristötehokkuuden varmistamiseksi ja erityisesti Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2000/59/EY<sup>1</sup> mukaiset aluksella syntyvän jätteen ja lastijäämien vastaanottolaitteet, jotka noudattavat muuta asiaan liittyvää unionin lainsäädäntöä.
3. Jäsenvaltioiden on pantava täytäntöön VTMIS ja SafeSeaNet direktiivin 2002/59/EY mukaisesti ja otettava käyttöön sähköiset meripalvelut, joihin sisältyvät erityisesti direktiivissä 2010/65/EU säädetyt meriliikenteen keskitetyn palvelupisteen palvelut.

---

<sup>1</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2000/59/EY, annettu 27 päivänä marraskuuta 2000, aluksella syntyvän jätteen ja lastijäämien vastaanottolaitteista satamissa (EUVL L 332, 28.12.2000, s. 81).

## 23 artikla

### *Painopisteet meri-infrastruktuurin kehittämisessä*

Meri-infrastruktuuriin liittyvien, yhteistä etua koskevien hankkeiden edistämisen painopisteen on 10 artiklassa esitettyjen yleisten painopisteiden ohella oltava

- a) merten moottoriteiden, mukaan lukien lähimerenkulku, edistämässä, sisämaayhteyksien kehittämisen helpottamisessa ja erityisesti meriliikenteen ympäristötehokkuuden parantamiseen tähtäävien toimenpiteiden kehittämisessä unionin lainsäädännön tai asiaankuuluvien kansainvälisten sopimusten vaatimusten mukaisesti;
- b) merisatamien liittämässä sisävesiväyliin;
- c) VTMISS:n ja sähköisten meriliikennepalvelujen täytäntöönpanossa;
- d) uusien tekniikoiden ja innovaatioiden käyttöönotossa vaihtoehtoisten polttoaineiden ja energiatehokkaan meriliikenteen, nesteytetty maakaasu mukaan lukien, edistämiseksi;
- e) satama-alueella suoritettaviin kuljetustoimintoihin tarvittavan infrastruktuurin uudistamisessa ja laajentamisessa.

**5 JAKSO**  
**LENTOLIIKENNEINFRASTRUKTUURI**

*24 artikla*  
*Infrastruktuurin osat*

1. Lentoliikenneinfrastruktuuriin kuuluvat erityisesti
  - a) ilmatila, lentoreitit ja lentoväylät;
  - b) lentoasemat;
  - c) lentoasemien yhteydet muihin liikennemuotoihin Euroopan laajuisessa liikenneverkossa;
  - d) infrastruktuuriin liittyvät varusteet;
  - e) lennonvarmistusjärjestelmät, mukaan lukien uuden sukupolven eurooppalainen lentoliikenteen hallintajärjestelmä, jäljempänä 'SESAR-järjestelmä'.

2. Lentoasemien on täytettävä toinen seuraavista vaatimuksista:
- a) matkustajaliikenteen lentoasemien 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;
  - b) rahtiliikenteen lentoasemien vuotuinen kokonaislastimäärä on vähintään 0,2 prosenttia unionin kaikkien lentoasemien vuotuisesta kokonaislastimäärästä.

Vuotuinen kokonaismatkustajamäärä ja vuotuinen kokonaislastimäärä perustuvat viimeisimpään saatavilla olevaan kolmen vuoden keskiarvoon, jonka Eurostat on julkaissut.

#### *25 artikla*

##### *Liikenneinfrastruktuuria koskevat vaatimukset*

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kaikilla niiden alueella sijaitsevilla lentoasemilla on vähintään yksi terminaali, jonne kaikilla toimijoilla on syrjimätön pääsy ja jossa maksut määräytyvät avoimin, asianmukaisin ja oikeudenmukaisin perustein.

2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kattavan verkon lentoliikenneinfrastruktuuriin sovelletaan siviili-ilmailun turvaamista siihen kohdistuvilta laittomilta teoilta koskevia yhteisiä perusvaatimuksia, jotka unioni on hyväksynyt Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 300/2008<sup>1</sup> mukaisesti.
3. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että lentoliikenteen hallinnan infrastruktuuri mahdollistaa yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan täytäntöönpanon Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 549/2004<sup>2</sup>, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 550/2004<sup>3</sup>, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 551/2004<sup>4</sup> sekä asetuksen (EY) N:o 552/2004 mukaisesti, samoin kuin lentoliikennetoimintojen täytäntöönpanon, jotta Euroopan ilmailujärjestelmän, täytäntöönpanosääntöjen ja unionin eritelmien suorituskyky ja kestävyys paranisivat.

---

<sup>1</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (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).

<sup>2</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 549/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen puitteista (puiteasetus) (EUVL L 96, 31.3.2004, s. 1).

<sup>3</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 550/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa (palveluntarjonta-asetus) (EUVL L 96, 31.3.2004, s. 10).

<sup>4</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 551/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan organisoinnista ja käytöstä (ilmatila-asetus) (EUVL L 96, 31.3.2004, s. 20).

## *26 artikla*

### *Painopisteet lentoliikenneinfrastruktuurin kehittämisessä*

Lentoliikenneinfrastruktuuriin liittyvien, yhteistä etua koskevien hankkeiden edistämisen painopisteen on 10 artiklassa esitettyjen yleisten painopisteiden ohella oltava

- a) lentoasemien kapasiteetin lisäämisessä;
- b) yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan ja lentoliikenteen hallintajärjestelmien, erityisesti SESAR-järjestelmää käyttävien järjestelmien, täytäntöönpanon tukemisessa;
- c) sellaisten multimodaalisten yhteenliitosten parantamisessa, joilla lentoasemat liitetään muiden liikennemuotojen infrastruktuuriin;
- d) ilmailun kestävyuden parantamisessa ja sen ympäristövaikutusten lieventämisessä.

## 6 JAKSO

### MULTIMODAALINEN LIIKENNEINFRASTRUKTUURI

#### *27 artikla*

#### *Infrastruktuurin osat*

Tavaraliikenneterminaalien tai logististen alustojen on täytettävä ainakin toinen seuraavista vaatimuksista:

- a) niiden 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) jos NUTS 2 -alueella ei ole a alakohdan mukaista tavaraliikenneterminaalia tai logistista alustaa, kyseinen terminaali tai alusta on asianomaisen jäsenvaltion nimeämä tärkein tavaraliikenneterminaali tai logistinen alusta, joka on yhdistetty kyseisellä NUTS 2-alueella ainakin maanteihin ja rautateihin, tai pelkästään maanteihin, jos jäsenvaltiossa ei ole rautatiejärjestelmää.

## 28 artikla

### *Liikenneinfrastruktuuria koskevat vaatimukset*

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava oikeudenmukaisella ja syrjimättömällä tavalla, että
  - a) liikennemuodot on liitetty joko tavaraliikenneterminaaleihin, matkustaja-asemiin, sisävesisatamiin, lentoasemiin tai merisatamiin niin, että multimodaalinen henkilö- ja tavaraliikenne on mahdollista;
  - b) tavaraliikenneterminaalit, logistiset alustat, sisävesi- ja merisatamat sekä lentoasemat, joilla käsitellään rahtia, varustetaan tietovirtojen tarjoamiseen tässä infrastruktuurissa ja eri liikennemuotojen välillä logistiikkaketjun aikana, sanotun kuitenkin rajoittamatta unionin ja kansallisen lainsäädännön soveltamista. Tällaisten järjestelmien on erityisesti mahdollistettava käytettävissä olevaa infrastruktuurikapasiteettia, liikennevirtoja, paikanmäärittystä, seurantaa ja jäljitystä koskevien reaaliaikaisten tietojen toimittaminen sekä varmistettava turvallisuus ja varmuus koko multimodaalisen matkan ajan;
  - c) kattavan verkon henkilöliikenteen keskeytymättömyyttä helpotetaan asianmukaisilla varusteilla ja telemaattisten sovellusten käyttömahdollisuudella rautatieasemilla, linja-autoasemilla, lentoasemilla ja soveltuvien osin meri- ja sisävesisatamissa, sanotun kuitenkin rajoittamatta unionin ja kansallisen lainsäädännön soveltamista.

2. Tavaraliikenneterminaalit on varustettava nostureilla, kuljettimilla ja muilla laitteilla, joilla rahtia siirretään eri liikennemuotojen välillä ja joita käytetään rahdin sijoittamisessa ja varastoinnissa.

### *29 artikla*

#### *Painopisteet multimodaalisen liikenneinfrastruktuurin kehittämisessä*

Multimodaaliseen liikenneinfrastruktuuriin liittyvien, yhteistä etua koskevien hankkeiden edistämisen painopisteen on 10 artiklassa esitettyjen yleisten painopisteiden ohella oltava

- a) kattavan verkon infrastruktuurin tosiasiallisen yhteenliittämisen ja yhdentämisen mahdollistamisessa tarpeen mukaan muun muassa liityntäinfrastruktuurilla sekä tavaraliikenneterminaaleilla ja logistisilla alustoilla;
- b) multimodaaliliikenteen tärkeimpien teknisten ja hallinnollisten esteiden poistamisessa;
- c) sujuvien tietovirtojen kehittämisessä eri liikennemuotojen välillä sekä multimodaalisten ja yhtä liikennemuotoa koskevien palvelujen tarjoamisessa koko Euroopan laajuisessa liikennejärjestelmässä.

## 7 JAKSO

### YHTEISET SÄÄNNÖKSET

#### 30 artikla

#### *Kaupunkisolmukohdat*

Kehittäessään kattavaa verkkoa kaupunkisolmukohdissa jäsenvaltioiden on pyrittävä mahdollisuuksien mukaan varmistamaan, että

- a) kattavan verkon rautatie-, maantie- ja lentoliikenneinfrastruktuuri sekä soveltuvin osin sisävesi- ja meriliikenneinfrastruktuuri liitetään yhteen henkilöliikenteessä;
- b) kattavan verkon rautatie- ja maantieliikenneinfrastruktuuri sekä soveltuvin osin sisävesi-, lento- ja meriliikenneinfrastruktuuri liitetään yhteen tavaraliikenteessä;
- c) kattavan verkon kaupunkisolmukohdissa on riittävät yhteydet kattavan verkon eri rautatieasemien, satamien tai lentoasemien välillä;
- d) kattavan verkon infrastruktuurin sekä alue- ja paikallisliikenteen ja kaupunkien tavarantoimitusten infrastruktuurin, mukaan lukien logistiset koonti- ja jakelukeskukset, välillä on saumattomat yhteydet;

- e) vähennetään kaupunkialueiden altistumista rautateitse ja maanteitse tapahtuvan kauttakulkuliikenteen, johon voi sisältyä kaupunkialueiden ohikulkuliikenne, kielteisille vaikutuksille;
- f) tehokkaita, hiljaisia ja vähähiilisiä tavaratoimituksia edistetään kaupungeissa.

### *31 artikla*

#### *Telemaattiset sovellukset*

1. Telemaattisten sovellusten on mahdollistettava liikenteen ohjaus ja tietojenvaihto eri liikennemuodoissa ja niiden välillä multimodaalisia kuljetustoimintoja ja liikenteeseen liittyviä lisäarvopalveluja varten, turvallisuuden, varmuuden ja ympäristötehokkuuden parantaminen sekä hallinnollisten menettelyjen yksinkertaistaminen. Telemaattisten sovellusten on helpotettava kattavan verkon infrastruktuurin sekä alue- ja paikallisliikenteen infrastruktuurin välistä saumatonta yhteyttä.
2. Telemaattiset sovellukset on otettava mahdollisuuksien mukaan käyttöön koko unionissa, jotta mahdollistetaan se, että kaikissa jäsenvaltioissa on joukko yhteentoimivia perusvalmiuksia.

3. Tässä artikkelissa tarkoitettuja telemaattisia sovelluksia eri liikennemuotoja varten ovat
- rautatieliikenne: ERTMS;
  - sisävesiliikenne: RIS;
  - maantieliikenne: ITS;
  - meriliikenne: VTMS ja sähköiset meripalvelut (eMaritime), mukaan lukien keskitetyt palvelupisteet, kuten merenkulkualan keskitetty palvelupiste, sataman sisäiset tiedonvaihtojärjestelmät ja asiaankuuluvat tullin tietojärjestelmät;
  - lentoliikenne: lentoliikenteen hallintajärjestelmät, erityisesti ne, jotka ovat seurausta SESAR-järjestelmästä.

### 32 artikla

#### *Kestävät tavaraliikennepalvelut*

Jäsenvaltioiden on kiinnitettävä erityistä huomiota yhteistä etua koskeviin hankkeisiin, jotka sekä johtavat kattavan verkon infrastruktuuria käyttäviin tehokkaisiin tavaraliikennepalveluihin että vähentävät hiilidioksidipäästöjä ja muita kielteisiä ympäristövaikutuksia ja joilla pyritään

- a) parantamaan liikenneinfrastruktuurin kestäväää käyttöä, mukaan lukien sen tehokasta hallinnointia;
- b) edistämään innovatiivisten liikennepalvelujen käyttöä, mukaan lukien merten moottoriteiden ja telemaattisten sovellusten avulla ja kehittämällä täydentävää infrastruktuuria, jota tarvitaan näitä palveluja koskevien, pääasiassa ympäristöön ja turvallisuuteen liittyvien tavoitteiden saavuttamiseksi, sekä asiaankuuluvia hallintorakenteita perustamalla;
- c) helpottamaan multimodaalisia liikennepalvelutoimintoja, muun muassa niihin liittyviä tarvittavia tietovirtoja, ja parantamaan liikennepalvelun tarjoajien välistä yhteistyötä;
- d) kannustamaan resurssi- ja hiilitehokkuutta erityisesti siltä osin kuin kyseessä ovat ajovoima, ajaminen/höyrytys, järjestelmä- ja toimintasuunnittelu;

- e) analysoimaan ajoneuvokannan ominaisuuksia ja suorituskykyä, hallinnollisia vaatimuksia ja henkilöresursseja sekä antamaan niistä tietoja;
- f) parantamaan yhteyksiä haavoittuvimpiin ja eristäytyneimpiin unionin osiin, erityisesti syrjäisimpiin alueisiin, saarialueisiin, syrjäisiin alueisiin ja vuoristoalueisiin.

### *33 artikla*

#### *Uudet teknologiat ja innovointi*

Jotta kattava verkko pysyisi innovatiivisen teknologian kehityksessä ja käyttöönotossa ajan tasalla, pyritään erityisesti

- a) tukemaan ja edistämään hiilen määrän vähentämistä liikenteen alalla siirtymällä käyttämään innovatiivisia ja kestäviä liikenneteknologioita;
- b) mahdollistamaan kaikkien liikennemuotojen saattaminen hiilivapaaksi edistämällä energiatehokkuutta, ottamaan käyttöön vaihtoehtoisia käyttövoimajärjestelmiä, mukaan lukien sähkönjakelujärjestelmiä, ja tarjoamaan vastaava infrastruktuuri. Tällaiseen infrastruktuuriin voivat kuulua jakeluverkot ja muut energiahuoltoon tarvittavat laitteet, siinä voidaan ottaa huomioon infrastruktuurin ja ajoneuvon välinen rajapinta ja siinä voi olla telemaattisia sovelluksia;
- c) parantamaan henkilöiden liikkuvuuden ja tavaraliikenteen turvallisuutta ja kestävyyttä;

- d) parantamaan verkon toimintaa, hallintaa, saavutettavuutta, yhteentoimivuutta, multimodaalisuutta ja tehokkuutta, mukaan lukien multimodaalisen lipunkirjoituksen ja aikataulujen koordinoinnin avulla;
- e) edistämään tehokkaita tapoja, joiden avulla kaikille kansalaisille voidaan tarjota helposti saatavilla olevia ja ymmärrettäviä tietoja yhteenliittämisestä, yhteentoimivuudesta ja multimodaalisuudesta;
- f) edistämään toimenpiteitä, joilla vähennetään ulkoisia kustannuksia, kuten ruuhkia, terveyshaittoja ja kaikenlaista ympäristön pilaantumista, mukaan lukien melu ja päästöt;
- g) ottamaan käyttöön turvallisuusteknologiaa ja verkoissa sovellettavia yhteensopivia tunnistusstandardeja;
- h) parantamaan valmiuksia torjua ilmastonmuutosta;
- i) edistämään edelleen telemaattisten sovellusten kehittämistä ja käyttöä eri liikennemuodoissa ja niiden välillä.

#### *34 artikla*

#### *Turvallinen ja varma infrastruktuuri*

Jäsenvaltioiden on huolehdittava asianmukaisesti siitä, että liikenneinfrastruktuuri mahdollistaa turvallisen ja varman henkilöiden ja rahdin liikkuvuuden.

### *35 artikla*

#### *Infrastruktuurin kestävyys ilmastonmuutosta ja ympäristökatastrofeja vastaan*

Infrastruktuurin suunnitteluvaiheessa jäsenvaltioiden on tarkasteltava asianmukaisella tavalla kestävyyttä ilmastonmuutosta ja ympäristökatastrofeja vastaan.

### *36 artikla*

#### *Ympäristönsuojelu*

Ympäristöarvioinnit suunnitelmista ja hankkeista on tehtävä unionin voimassa olevan ympäristölainsäädännön mukaisesti, mukaan lukien direktiivit 92/43/ETY, 2000/60/EY, 2001/42/EY, 2009/147/EY ja 2011/92/EU.

### *37 artikla*

#### *Saavutettavuus kaikkien käyttäjien kannalta*

Liikenneinfrastruktuurin on mahdollistettava saumaton liikkuvuus ja saavutettavuus kaikille käyttäjille, erityisesti vanhuksille, liikuntarajoitteisille henkilöille ja vammaisille matkustajille.

Liikenneinfrastruktuurin suunnittelussa ja rakentamisessa on noudatettava unionin lainsäädännössä asetettuja vaatimuksia.

## III LUKU

# YDINVERKKO

### *38 artikla*

#### *Ydinverkon yksilöiminen*

1. Ydinverkon, sellaisena kuin se on esitetty liitteessä I olevissa kartoissa, on sisällettävä ne kattavan verkon osat, jotka ovat strategisesti tärkeimpiä Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskevan politiikan tavoitteiden saavuttamisen kannalta, ja sen on heijastettava kehittyvää liikennekysyntää ja multimodaaliliikenteen tarvetta. Sillä on erityisesti vaikutettava lisääntyvästä liikkuvuudesta selviytymiseen, korkean turvallisuustason varmistamiseen sekä vähähiilisen liikennejärjestelmän kehittämiseen.
2. Ydinverkon on oltava liitetty yhteen solmukohdissa sekä tarjottava yhteydet jäsenvaltioiden välillä ja naapurimaiden liikenneinfrastruktuuriverkkojen kanssa.
3. Jäsenvaltioiden on toteutettava asianmukaiset toimenpiteet ydinverkon kehittämiseksi niin, että se on tämän luvun säännösten mukainen 31 päivään joulukuuta 2030 mennessä, sanotun kuitenkin rajoittamatta 1 artiklan 4 kohdan sekä 41 artiklan 2 ja 3 kohdan soveltamista.

Komissio arvioi ydinverkon toteuttamista 54 artiklan mukaisesti 31 päivään joulukuuta 2023 mennessä.

### 39 artikla

#### *Infrastruktuuria koskevat vaatimukset*

1. Innovatiiviset teknologiat, telemaattiset sovellukset sekä infrastruktuurin käytön hallintaa koskevat sääntely- ja hallinnointitoimenpiteet on otettava huomioon, jotta varmistetaan liikenneinfrastruktuurin resurssien tehokas käyttö sekä henkilö- että tavaraliikenteen osalta ja tarjotaan riittävästi kapasiteettia.
2. Ydinverkon infrastruktuurin on täytettävä kaikki II luvussa säädetyt vaatimukset. Ydinverkon infrastruktuurin on lisäksi täytettävä seuraavat vaatimukset, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 3 kohdan soveltamista:
  - a) rautatieliikenneinfrastruktuuri:
    - i) radat ja, siltä osin kuin se on tarpeen sähköjunien liikennettä varten, sivuraiteet sähköistetään kokonaan;
    - ii) liitteessä I esitetyn ydinverkon tavaraliikenne radat: akselikuormitus vähintään 22,5 t, matkanopeus 100 km/t ja mahdollisuus käyttää 740 m pitkiä junia;
    - iii) ERTMS:iä käytetään täysimääräisesti;

- iv) uusien ratojen nimellinen raideleveys: 1 435 mm, paitsi jos uudella radalla pidennetään verkkoa, jonka raide on erilainen leveydeltään ja erillään unionin pääradoista.

Erillään olevat verkot vapautetaan i–iii alakohdan vaatimuksista;

b) sisävesi- ja meriliikenneinfrastruktuuri:

- vaihtoehtoisia puhtaita polttoaineita on oltava saatavilla;

c) maantieliikenneinfrastruktuuri:

- 17 artiklan 3 kohdan a tai b alakohdan mukaiset vaatimukset;
- moottoriteille rakennetaan noin 100 kilometrin välein levähdysalueita yhteiskunnan, markkinoiden ja ympäristön tarpeiden mukaisesti, jotta muun muassa kaupallisille tienkäyttäjille on tarjolla asianmukaisia ja asiaankuuluvan turvallisia pysäköintialueita;
- vaihtoehtoisia puhtaita polttoaineita on oltava saatavilla;

d) lentoliikenneinfrastruktuuri:

- on oltava valmiudet asettaa saataville vaihtoehtoisia puhtaita polttoaineita.

3. Jäsenvaltion pyynnöstä ja rajoittamatta direktiivin 2008/57/EY soveltamista komissio voi myöntää asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa rautatieliikenneinfrastruktuurin osalta junan pituutta, ERTMS:ää, akselikuormitusta, sähköistämistä ja matkanopeutta koskevia poikkeuksia.

Jäsenvaltion pyynnöstä komissio voi myöntää asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa maantieliikenneinfrastruktuurin osalta 17 artiklan 3 kohdan a tai b alakohdan säännöksiä koskevia poikkeuksia, kunhan asiaankuuluva turvallisuustaso varmistetaan.

Tässä kohdassa tarkoitettuihin asianmukaisesti perusteltuihin tapauksiin kuuluvat myös tapaukset, joiden osalta investointi infrastruktuuriin ei ole sosioekonomisen kustannus-hyötysuhteensa puolesta perusteltavissa.

#### *40 artikla*

#### *Ydinverkon kehittäminen*

Ydinverkkoon kuuluvaa liikenneinfrastruktuuria on kehitettävä II luvun vastaavien säännösten mukaisesti.

*41 artikla*  
*Ydinverkon solmukohdat*

1. Ydinverkon solmukohdat vahvistetaan liitteessä II ja niihin kuuluvat seuraavat:
  - a) kaupunkisolmukohdat, mukaan lukien niiden satamat ja lentoasemat;
  - b) merisatamat ja sisävesisatamat;
  - c) rajanylityspaikat naapurimaihin;
  - d) rautatie-/maantieterminaalit;
  - e) matkustaja- ja tavaraliikenteen lentoasemat.
  
2. Liitteessä II olevassa 2 osassa mainituista ydinverkon merisatamista on oltava yhteydet Euroopan laajuisen liikenneverkon rautatie- ja maantieliikenneinfrastruktuuriin ja, jos mahdollista, sisävesiliikenneinfrastruktuuriin viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030, paitsi jos tällaisten yhteyksien rakentaminen on fyysisten esteiden vuoksi mahdotonta.
  
3. Liitteessä II olevassa 2 osassa mainituilta tärkeimmiltä lentoasemilta on oltava yhteydet Euroopan laajuisen liikenneverkon rautatie- ja maantieliikenneinfrastruktuuriin viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2050, paitsi jos tällaisten yhteyksien rakentaminen on fyysisten esteiden vuoksi mahdotonta. Tällaiset lentoasemat on potentiaalinen liikennekysyntä huomioon ottaen yhdennettävä suurnopeusrataverkkoon aina kun se on mahdollista.

# IV LUKU

## YDINVERKON TOTEUTTAMINEN

### YDINVERKKOKÄYTVIEN AVULLA

#### *42 artikla*

#### *Ydinverkkokäytävät*

1. Ydinverkkokäytävät ovat väline, jolla helpotetaan ydinverkon koordinoitua toteuttamista. Jotta tuloksena olisi multimodaalisen liikenteen resurssien tehokas käyttö, millä edistetään yhteenkuuluvuutta parantamalla alueellista yhteistyötä, ydinverkkokäytävissä on painotettava
  - a) liikennemuotojen integrointia,
  - b) yhteentoimivuutta, ja
  - c) infrastruktuurin koordinoitua kehittämistä erityisesti rajanylityskohdissa ja pullonkauloissa.
2. Ydinverkkokäytävien avulla jäsenvaltioiden on voitava saavuttaa infrastruktuuriinvestointien osalta koordinoitu ja synkronoitu lähestymistapa, jotta kapasiteettia voidaan hallinnoida mahdollisimman tehokkaasti. Ydinverkkokäytävien on tuettava yhteentoimivien liikenteenhallintajärjestelmien laajamittaista käyttöönottoa ja tarvittaessa innovoinnin ja uusien teknologioiden hyödyntämistä.

#### *43 artikla*

##### *Ydinverkkokäytävien määritelmä*

1. Ydinverkkokäytävät kattavat ydinverkon tärkeimmät kaukoliikennevirrat, ja niiden on erityisesti tarkoitus parantaa rajatylittäviä yhteyksiä unionin sisällä.
2. Ydinverkkokäytävät ovat multimodaalisia, ja niihin voidaan sisällyttää kaikki tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvat liikennemuodot. Ne ylittävät vähintään kaksi rajaa, ja niihin kuuluu mahdollisuuksien mukaan vähintään kolme liikennemuotoa, tarvittaessa merten moottoritiet mukaan lukien.

#### *44 artikla*

##### *Ydinverkkokäytävien luettelo*

1. Ydinverkkokäytävien luettelo vahvistetaan asetuksen (EU) N:o .../2013\* liitteessä I. Jäsenvaltioiden on osallistuttava tässä luvussa säädetyllä tavalla näihin ydinverkkokäytäviin.
2. Komissio julkaisee ohjeellisia karttoja ydinverkkokäytävistä yleisön helposti saatavilla olevassa muodossa.

---

\* Virallinen lehti: pyydetään lisäämään asiakirjassa PE-CONS 76/13 olevan asetuksen numero.

## *45 artikla*

### *Ydinverkkokäytävien koordinointi*

1. Ydinverkkokäytävien, ERTMS:n ja merten moottoriteiden koordinoitun toteuttamisen helpottamiseksi komissio nimittää yhteisymmärryksessä asianomaisten jäsenvaltioiden kanssa sekä Euroopan parlamenttia ja neuvostoa kuultuaan yhden tai useamman eurooppalaisen koordinaattorin.
2. Eurooppalaisen koordinaattorin valinnan on perustuttava erityisesti hänen tietämykseensä liikennealasta sekä suurten hankkeiden rahoitukseen ja/tai sosioekonomisten vaikutusten ja ympäristövaikutusten arviointiin liittyvistä kysymyksistä sekä hänen kokemukseensa unionin toimielimistä.
3. Eurooppalaisen koordinaattorin nimittämisestä tehtävässä komission päätöksessä säädetään, miten 5 kohdassa tarkoitetut tehtävät on hoidettava.
4. Eurooppalainen koordinaattori toimii komission nimissä ja lukuun, ja komissio järjestää tarvittavat sihteeristöpalvelut. Eurooppalaisen koordinaattorin toimeksianto koskee yhtä ydinverkkokäytävää, ERTMS:n toteuttamista tai merten moottoriteiden toteuttamista.

5. Eurooppalainen koordinaattori

- a) tukee asianomaisen ydinverkkokäytävän koordinoitua toteuttamista ja erityisesti kyseisen ydinverkkokäytävän työsuunnitelman toteuttamista ajallaan;
- b) laatii yhdessä jäsenvaltioiden kanssa käytävää koskevan työsuunnitelman ja seuraa sen toteuttamista;
- c) kuulee käytäväfoorumia suunnitelmasta ja sen toteutuksesta;
- d) raportoi mahdollisista havaituista vaikeuksista ja etenkin käytävän kehittämisen esteistä jäsenvaltioille, komissiolle ja soveltuvin osin kaikille muille laitoksille, jotka osallistuvat suoraan ydinverkkokäytävän kehittämiseen, ja osallistuu asianmukaisten ratkaisujen etsimiseen;
- e) laatii vuosittain raportin Euroopan parlamentille, neuvostolle, komissiolle ja asianomaisille jäsenvaltioille ydinverkkokäytävän toteuttamisen etenemisestä;
- f) tutkii liikennepalvelujen kysyntää, mahdollisuuksia saada investointirahoitusta ja sitä, mitä toimia on toteutettava ja mitä ehtoja täytettävä tällaisen rahoituksen saamisen helpottamiseksi, sekä antaa asianmukaisia suosituksia.

6. Eurooppalainen koordinaattori voi yhdessä asianomaisten jäsenvaltioiden kanssa kuulla alue- ja paikallisviranomaisia, liikenteenharjoittajia, liikenteen käyttäjiä sekä kansalaisyhteiskunnan edustajia työsuunnitelmasta ja sen toteutuksesta.
7. Asianomaisten jäsenvaltioiden on tehtävä yhteistyötä eurooppalaisen koordinaattorin kanssa ja toimitettava koordinaattorille tässä artiklassa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi tarvittavat tiedot, mukaan lukien asiaa koskevissa kansallisissa infrastruktuurisuunnitelmissa esitetyt tiedot käytävien kehittämisestä.
8. Varmistaakseen kunkin käytävän johdonmukaisuuden ja etenemisen komissio voi pyytää eurooppalaiselta koordinaattorilta lausuntoa tutkiessaan hakemuksia, joilla haetaan unionin rahoitusta koordinaattorin vastuulle kuuluvalla ydinverkkokäytävälle, sanotun kuitenkin rajoittamatta unionin ja kansallisen lainsäädännön noudattamista.
9. Jos eurooppalainen koordinaattori ei pysty hoitamaan tehtäväänsä tyydyttävästi ja tässä artiklassa säädettyjen vaatimusten mukaisesti, komissio voi milloin tahansa yhteisymmärryksessä asianomaisten jäsenvaltioiden kanssa päättää toimeksiannon. Tilalle voidaan nimittää uusi koordinaattori 1 kohdassa säädettyä menettelyä noudattaen.

## *46 artikla*

### *Ydinverkkokäytävien hallinnointi*

1. Kutakin ydinverkkokäytävän eurooppalaista koordinaattoria avustaa hänen työsuunnitelmaa ja sen toteuttamista koskevien tehtäviensä hoitamisessa sihteeristö ja neuvoa-antava foorumi (käytäväfoorumi). Eurooppalainen koordinaattori perustaa käytäväfoorumin ja toimii sen puheenjohtajana yhteisymmärryksessä asianomaisten jäsenvaltioiden kanssa. Asianomaiset jäsenvaltiot sopivat käytäväfoorumin jäsenyydestä ydinverkkokäytävän oman osansa osalta.
2. Asianomaisten jäsenvaltioiden suostumuksella koordinaattori voi perustaa käytäväkohtaisen työryhmän, jossa hän toimii puheenjohtajana ja jossa käsitellään
  - a) liikennemuotojen integrointia,
  - b) yhteentoimivuutta,
  - c) rajanylityskohtien infrastruktuurin koordinoitua kehittämistä.

*47 artikla*

*Työsuunnitelma*

1. Kunkin eurooppalaisen koordinaattorin on toimitettava viimeistään ... päivänä ...kuuta ...\* asianomaisille jäsenvaltioille työsuunnitelma, jossa analysoidaan käytävän kehittymistä. Asianomaisten jäsenvaltioiden hyväksyttyä työsuunnitelman se toimitetaan tiedoksi Euroopan parlamentille, neuvostolle ja komissiolle.

Työsuunnitelmassa on erityisesti kuvattava ydinverkkokäytävän ominaisuuksia, rajanylityskohtia ja tavoitteita 4 ja 10 artiklassa säädettyjen tavoitteiden ja painopisteiden avulla. Työsuunnitelmaan on sisällyttävä analyysi seuraavista:

- a) yhteentoimivien liikenteenhallintajärjestelmien käyttöönotto;
- b) suunnitelma fyysisten, teknisten, operatiivisten ja hallinnollisten esteiden poistamiseksi eri liikennemuodoista ja niiden väliltä sekä multimodaaliliikenteen ja -palvelujen tehokkuuden parantamiseksi;
- c) tarvittaessa toimenpiteet, joilla parannetaan yhteistä etua koskevien hankkeiden alustavaan ja yksityiskohtaiseen suunnitteluun, niihin sisältyviin hankintoihin sekä niiden toteuttamiseen ja seurantaan vaadittavaa hallinnollista ja teknistä kapasiteettia;

---

\* Virallinen lehti: yksi vuosi tämän asetuksen voimaantulopäivästä.

- d) ilmastonmuutoksen mahdolliset vaikutukset infrastruktuuriin ja soveltuvin osin toimenpide-ehdotukset, joilla parannetaan kestävyyttä ilmastonmuutosta vastaan;
- e) kasvihuonekaasupäästöjen, melun ja tarvittaessa muiden kielteisten ympäristövaikutusten vähentämiseksi toteutettavat toimenpiteet.

Työsuunnitelmaan on sisällyttävä yksityiskohtaiset tiedot julkisista kuulemisista, joilla tuetaan työsuunnitelman kehittämistä ja tukemista.

Työsuunnitelmaan on myös sisällyttävä analyysi tarvittavista investoinneista, muun muassa:

- luettelo 2 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen liikenneinfrastruktuurin laajentamista, uudistamista tai uudelleen käyttöön ottamista koskevista hankkeista kunkin ydinverkkokäytävään kuuluvan liikennemuodon osalta;
- yhteistyössä asianomaisten jäsenvaltioiden kanssa suunnitellut kansainväliset, kansalliset, alueelliset, paikalliset ja unionin tason rahoituslähteet, mukaan lukien, jos mahdollista, suunnitellut ristiinrahoitusjärjestelmät ja yksityinen pääoma sekä jo annettujen sitoumusten määrä ja soveltuvin osin viittaus unionin rahoitukseen, jota suunnitellaan saatavan unionin rahoitusohjelmista.

2. Jollei 1 artiklan 4 kohdasta ja 54 artiklasta muuta johdu ja asianomaisten jäsenvaltioiden annettua hyväksyntänsä komissio voi antaa täytäntöönpanosäädöksiä ydinverkkokäytävien työsuunnitelmien rajatylittävistä ja horisontaalista ulottuvuuksista.

Kun täytäntöönpanosäädökset on annettu, komissio mukauttaa niitä asianomaisten jäsenvaltioiden annettua hyväksyntänsä saavutetun edistyksen, ilmenneiden viivästymisten tai päivitettyjen kansallisten ohjelmien huomioon ottamiseksi.

Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 52 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

3. Eurooppalainen koordinaattori tukee jäsenvaltioita työsuunnitelman täytäntöönpanossa erityisesti seuraavilta osin:
- a) investointisuunnitelma, siihen liittyvät kustannukset ja toteuttamisaikataulu, joita pidetään tarpeellisina ydinverkkokäytävien toteuttamiseksi;
  - b) määritelmä kaikista toimenpiteistä, joilla pyritään edistämään uuden teknologian käyttöönottoa liikenteessä ja kapasiteetin hallinnassa sekä soveltuvin osin vähentämään ulkoisia kustannuksia, erityisesti kasvihuonekaasupäästöjä ja melua.

#### *48 artikla*

#### *Yhteistyö rautateiden tavaraliikennekäytävien kanssa*

1. Varmistetaan asianmukainen koordinointi ydinverkkokäytävien ja asetuksessa (EU) N:o 913/2010 säädettyjen rautateiden tavaraliikennekäytävien välillä, jotta vältetään toiminnan päällekkäisyys etenkin työsuunnitelmia laadittaessa ja työryhmiä perustettaessa.
2. Tämän luvun säännökset eivät vaikuta asetuksessa (EU) N:o 913/2010 säädettyihin hallintorakenteisiin.

### **V LUKU**

## **YHTEISET SÄÄNNÖKSET**

#### *49 artikla*

#### *Päivitys ja raportointi*

1. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle säännöllisesti, kattavasti ja avoimesti hankkeiden toteutuksen etenemisestä ja tätä varten tehdyistä investoinneista. Tähän sisältyy tietojen toimittaminen vuosittain mahdollisimman pitkälti Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskevan interaktiivisen maantieteellisen ja teknisen tietojärjestelmän (TENtec) välityksellä. Se käsittää kaikki asiaankuuluvat tiedot unionin rahoitusta saaneista yhteistä etua koskevista hankkeista.

Komissio varmistaa, että TENtec on julkisesti ja helposti saatavilla ja sisältää hankekohtaisia ja ajantasaisia tietoja unionin yhteisrahoituksen muodoista ja määristä sekä kunkin hankkeen etenemisestä.

Komissio varmistaa, että TENtec ei julkaise mitään tietoja, jotka ovat kaupallisesti luottamuksellisia tai jotka voisivat vaarantaa julkisia hankintamenettelyjä jäsenvaltiossa tai vaikuttaa niihin epäasianmukaisesti.

Komissio julkistaa tiedot rahoitustuesta, jota on annettu unionin muun lainsäädännön nojalla, mukaan lukien koheesiorahasto, Euroopan aluekehitysrahasto ja Horisontti 2020, sekä Euroopan investointipankin lainoina ja rahoitusvälineinä.

2. Jäsenvaltioiden on annettava komissiolle tiivistelmät Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi laatimistaan kansallisista suunnitelmista ja ohjelmista. Kun kansalliset suunnitelmat ja ohjelmat on hyväksytty, jäsenvaltioiden on lähetettävä ne komissiolle tiedoksi.

3. Komissio julkaisee ... päivästä ...kuuta ... \* alkaen kahden vuoden välein sen täytäntöönpanoa koskevan tilannekatsauksen, joka toimitetaan tiedoksi Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle. Katsauksessa käsitellään 1 kohdassa mainittujen rahoitustuen eri muotojen käyttöä eri liikennemuotoihin ja muihin ydinverkon ja kattavan verkon osiin kussakin jäsenvaltiossa.
- Katsauksessa analysoidaan myös Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämistä. Lisäksi siinä luodaan yleiskatsaus kaikki rahoitustukimuodot kattavaan komission koordinointiin suuntaviivojen johdonmukaisen soveltamisen tukemiseksi niiden tavoitteiden ja painopisteiden mukaisesti.
4. Siirretään komissiolle tämän asetuksen 53 artiklan mukaisesti valta antaa liitteiden I ja II mukauttamista koskevia delegoituja säädöksiä tämän asetuksen 14, 20, 24 ja 27 artiklassa säädetyistä määrällisistä raja-arvoista mahdollisesti johtuvien muutosten huomioon ottamiseksi, jollei Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 172 artiklan toisesta kohdasta muuta johdu. Näitä liitteitä mukauttaessaan komissio
- a) sisällyttää logistiset alustat, tavaraliikenneterminaalit, rautatie-/maantietterminaalit, sisävesisatamat, merisatamat ja lentoasemat kattavaan verkkoon, jos osoitetaan, että niiden liikennemääriä koskeva viimeisin kaksivuotinen keskiarvo ylittää asiaankuuluvan raja-arvon;

---

\* Virallinen lehti: lisätään tämän asetuksen voimaantulopäivä.

- b) poistaa logistisia alustoja, tavaraliikenneterminaaleja, rautatie-/maantieterminaaleja, sisävesisatamia, merisatamia ja lentoasemia kattavasta verkosta, jos osoitetaan, että niiden liikennemääriä koskeva viimeisin kaksivuotinen keskiarvo alittaa asiaankuuluvan raja-arvon;
- c) mukauttaa maantie-, rautatie- ja sisävesi-infrastruktuuria koskevat kartat tiukasti rajatulla tavalla siten, että otetaan huomioon verkon toteuttamisessa saavutettu edistys. Näitä karttoja mukauttaessaan komissio ei hyväksy reitin linjauksen muuttamista enempää kuin mitä sallitaan asiaankuuluvassa hankkeen lupamenettelyssä.

Edellä olevien a ja b alakohdan mukaisten mukautusten on perustuttava viimeisimpiin saatavilla oleviin Eurostatin julkaisemiin tilastoihin tai, jos näitä tilastoja ei ole käytettävissä, jäsenvaltioiden kansallisten tilastokeskusten julkaisemiin tilastoihin. Edellä olevan c alakohdan mukaisten mukautusten on perustuttava asianomaisen jäsenvaltion 1 kohdan nojalla toimittamiin tietoihin.

5. Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon delegoidulla säädöksellä hiljattain sisällytettyyn infrastruktuuriin liittyvät yhteistä etua koskevat hankkeet ovat 7 artiklan 5 kohdan mukaisesti tukikelpoisia tämän artiklan 4 kohdan nojalla annettujen delegoitujen säädösten voimaantulopäivästä alkaen.

Euroopan laajuisesta liikenneverkosta poistettuun infrastruktuuriin liittyvät yhteistä etua koskevat hankkeet lakkaavat olemasta tukikelpoisia tämän artiklan 4 kohdan nojalla annettujen delegoitujen säädösten voimaantulopäivästä alkaen. Tukikelpoisuuden lakkaaminen ei vaikuta komission ennen kyseistä päivää tekemiin rahoitus- tai määrärahapäätöksiin.

6. Siirretään komissiolle valta antaa tämän asetuksen 53 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, jotka koskevat liitteen III mukauttamista naapurimaiden ohjeellisten karttojen sisällyttämiseksi tai mukauttamiseksi unionin ja kyseisten naapurimaiden välillä tehtyjen liikenneinfrastruktuuriverkkoja koskevien korkean tason sopimusten perusteella, jollei Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 172 artiklan 2 kohdasta muuta johdu.

#### *50 artikla*

##### *Julkisten ja yksityisten sidosryhmien osallistuminen*

1. Yhteistä etua koskevat hankkeet liittyvät kaikkiin sidosryhmiin, joita asia koskee välittömästi. Näitä voivat olla muut yhteisöt kuin jäsenvaltiot, esimerkiksi alue- ja paikallisviranomaiset, infrastruktuurin haltijat ja käyttäjät sekä teollisuus ja kansalaisyhteiskunta.
2. Paikallis- ja alueviranomaisiin sekä kansalaisyhteiskuntaan, joihin yhteistä etua koskeva hanke vaikuttaa, liittyviä kansallisia menettelyjä on tarvittaessa noudatettava hankkeen suunnittelu- ja rakennusvaiheessa. Komissio edistää parhaiden käytäntöjen vaihtamista tässä asiassa.

3. Edellä 1 kohdassa tarkoitettut sidosryhmät voivat oman toimivaltansa rajoissa käyttää Verkkojen Eurooppa -välineen ja koheesiorahaston lisäksi myös muita eurooppalaisia erityisohjelmia, etenkin aluekehitystä tukevia ohjelmia, Euroopan alueellisen yhteistyön ohjelmaa, tutkimuksen ja innovoinnin ohjelmaa tai ympäristö- ja ilmastotoimien ohjelmaa. Nämä sidosryhmät voivat näin edistää tämän asetuksen tavoitteiden saavuttamista ja lisäksi vahvistaa erityisesti seuraavia:
- a) alueellisen liikkuvuuden parantaminen, millä edistetään Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon pääsyä unionin kaikilla alueilla;
  - b) rajatylittävien hankkeiden edistäminen;
  - c) kaupunkisolmukohtien integroiminen Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon (kestävän kaupunkiliikenteen edistäminen mukaan lukien);
  - d) kestävien liikenneratkaisujen edistäminen, kuten saavutettavuuden parantaminen julkisen liikenteen avulla, telemaattiset sovellukset, intermodaaliterminaalit / multimodaaliset liikenneketjut, vähähiiliset ja muut innovatiiviset liikenneratkaisut sekä ympäristöön liittyvät parannukset;
  - e) yhteistyön tehostaminen eri sidosryhmien välillä.

### *51 artikla*

#### *Sosioekonomisen kustannus-hyötyanalyysin ja eurooppalaisen lisäarvon arvioinnin peruseriaatteet*

Edellä 4 artiklassa asetettujen tavoitteiden perusteella komissio julkaisee peruseriaatteet, joita se käyttää arvioidessaan yhteistä etua koskeviin hankkeisiin, joille haetaan unionin rahoitusta, liittyvää sosioekonomista kustannus-hyötyanalyysia ja eurooppalaista lisäarvoa koskevaa analyysia.

### *52 artikla*

#### *Komiteamenettely*

1. Komissiota avustaa komitea. Tämä komitea on asetuksessa (EU) N:o 182/2011 tarkoitettu komitea.
2. 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.

## 53 artikla

### *Siirretyn säädösvallan käyttäminen*

1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä koskevat tässä artiklassa säädetyt edellytykset.
2. Siirretään komissiolle ... päivästä ...kuuta ... \* viiden vuoden ajaksi 49 artiklan 4 ja 6 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä. Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään yhdeksän kuukautta ennen tämän viiden vuoden 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 49 artiklan 4 ja 6 kohdassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan kyseisessä päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Päätös tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona se julkaistaan Euroopan unionin virallisessa lehdessä, tai jonakin myöhempänä, 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.

---

\* Virallinen lehti: pyydetään lisäämään tämän asetuksen voimaantulopäivä.

5. Edellä olevan 49 artiklan 4 ja 6 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.

#### *54 artikla*

#### *Uudelleentarkastelu*

1. Komissio suorittaa viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2023, kuultuaan tarvittaessa jäsenvaltioita ja eurooppalaisten koordinaattoreiden avustuksella, ydinverkon toteuttamisen uudelleentarkastelun, jossa arvioidaan
- a) tämän asetuksen säännösten noudattamista;
  - b) tämän asetuksen täytäntöönpanon etenemistä;
  - c) matkustaja- ja tavaraliikennevirtojen muutoksia;
  - d) kansallisten liikenneinfrastruktuuri-investointien kehitystä;
  - e) tämän asetuksen muutostarvetta.

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

Uudelleentarkastelun lisäksi komissio arvioi yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa, olisiko ydinverkkoon sisällytettävä uusia osuuksia, kuten tiettyjä päätöksessä N:o 661/2010/EU lueteltuja aiempia rajatylittäviä ensisijaisia hankkeita. Komissio antaa tarvittaessa lainsäädäntöehdotuksen.

2. Uudelleentarkastelun aikana komissio arvioi, onko tässä asetuksessa säädetty ydinverkko III luvun säännösten mukainen vuoteen 2030 mennessä, kun otetaan huomioon unionin ja yksittäisten jäsenvaltioiden talous- ja budjettitilanne. Komissio arvioi jäsenvaltioita kuullen myös, olisiko ydinverkkoa muutettava, jotta voidaan ottaa huomioon liikennevirtojen kehitys ja kansalliset investointisuunnitelmat. Komissio voi tarvittaessa esittää ehdotuksen tämän asetuksen muuttamiseksi.

Tuossa ehdotuksessa komissio voi myös asettaa tarkan päivämäärän 9 artiklan 2 kohdassa vahvistetun kattavan verkon päätökseen saattamiselle.

### *55 artikla*

#### *Yksi yhteysviranomainen*

Jäsenvaltiot voivat nimetä yhden yhteysviranomaisen helpottamaan ja koordinoimaan yhteistä etua koskevien hankkeiden, erityisesti rajatylittävien hankkeiden, lupien myöntämisprosessia sovellettavan unionin lainsäädännön mukaisesti.

### *56 artikla*

#### *Ydinverkon päätökseen saattamisen viivästyminen*

Jos ydinverkon rakennustöiden aloittaminen tai päätökseen saattaminen viivästyy huomattavasti, komissio voi pyytää asianomaisia jäsenvaltioita esittämään syyt viivästykselle. Jäsenvaltioiden on esitettävä syyt kolmen kuukauden kuluessa. Annetun vastauksen perusteella komissio kuulee kaikkia asianomaisia jäsenvaltioita ratkaistakseen viivästyksen aiheuttaneen ongelman.

### *57 artikla*

#### *Poikkeukset*

Kyprokseen ja Maltaan ei sovelleta rautateihin liittyviä säännöksiä eikä erityisesti vaatimuksia liittää lentoasemat ja satamat rautateihin niin kauan kuin niiden alueille ei ole perustettu rautatiejärjestelmää.

*58 artikla*  
*Siirtymäsäännökset*

1. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 680/2007<sup>1</sup> nojalla hyväksytyihin ja päätökseen N:o 661/2010/EU perustuviin rahoituspäätöksiin, joiden täytäntöönpano on käynnissä tämän asetuksen tullessa voimaan, sovelletaan edelleen päätöstä N:o 661/2010/EU, sellaisena kuin se on voimassa ... päivänä ...kuuta ...\*.
2. Viittauksia päätöksen N:o 661/2010/EU liitteessä III lueteltuihin ensisijaisiin hankkeisiin pidetään viittauksina tässä asetuksessa määriteltyyn ydinverkkoon.

*59 artikla*  
*Kumoaminen*

Kumotaan päätös N:o 661/2010/EU, sanotun kuitenkaan rajoittamatta tämän asetuksen 58 artiklan ja asetuksen (EU) N:o .../2013<sup>\*\*</sup> 7 artiklan 2 kohdan d alakohdan soveltamista.

---

<sup>1</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 680/2007, annettu 20.6.2007, yleisistä säännöistä yhteisön rahoitustuelle Euroopan laajuisten liikenne- ja energiaverkkojen alalla (EUVL L 162, 22.6.2007, s. 1).

\* Virallinen lehti: pyydetään lisäämään tämän asetuksen voimaantulopäivää edeltävä päivä.

\*\* Virallinen lehti: pyydetään lisäämään asiakirjassa PE-CONS 76/13 olevan asetuksen numero.

*60 artikla*  
*Voimaantulo*

Tämä asetus tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona se julkaistaan 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*