



Bryssel, 1. joulukuuta 2022
(OR. en)

15058/22

Toimielinten välinen asia:
2021/0420(COD)

TRANS 730
CODEC 1803

SELVITYS

Lähettäjä:	Neuvoston pääsihteeristö
Vastaanottaja:	Neuvosto
Ed. asiak. nro:	ST 14717/22 + ADD 1 - ADD 47
Kom:n asiak. nro:	ST 15109/21 + ADD 1 - 55
Asia:	Ehdotus EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEKSI unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi, asetuksen (EU) 2021/1153 ja asetuksen (EU) N:o 913/2010 muuttamisesta sekä asetuksen (EU) 1315/2013 kumoamisesta – Yleisnäkemys

I JOHDANTO

1. Komissio esitti 14. joulukuuta 2021 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi, asetuksen (EU) 2021/1153 ja asetuksen (EU) N:o 913/2010 muuttamisesta sekä asetuksen (EU) 1315/2013 kumoamisesta. Ehdotus esitettiin osana neljän aloitteen pakettia, jolla pyritään nykyaikaistamaan EU:n liikennejärjestelmää ja tukemaan siirtymistä puhtaampaan, vihreämpään ja älykkäämpään liikkumiseen parantamalla joitakin sen keskeisiä osia, kuten Euroopan laajuista liikenneverkkoa (TEN-T), älykkäitä liikennejärjestelmiä, rajat ylittävää ja pitkän matkan rautatieliikennettä ja kaupunkiliikennettä.

2. TEN-T-kehittämissäpolitiikan tarkistusta koskevalla ehdotuksella pyritään rakentamaan vuoteen 2050 mennessä luotettava, saumaton ja laadukas Euroopan laajuinen liikenneverkko, jolla varmistetaan kestävät yhteydet kaikkialla Euroopan unionissa ilman fyysisiä katkoksia, pullonkauloja tai puuttuvia yhteyksiä. Tavoitteena on, että tämä verkko edistää EU:n kestävän liikkuvuuden tavoitteiden saavuttamista, sisämarkkinoiden moitteetonta toimintaa sekä EU:n taloudellista, sosiaalista ja alueellista yhteenkuuluvuutta. Sitä olisi kehitettävä vaiheittain ja määrärajoiksi on ehdotettu vuosia 2030, 2040 ja 2050.
3. Ehdotuksella on seuraavat päätavoitteet:
 - i) tehdään liikenteestä kestävämpää tarjoamalla asianmukainen perusinfrastruktuuri, erityisesti kestävämpien liikennemuotojen osalta, ruuhkien, kasvihuonekaasupäästöjen ja liikenteen laajempien kielteisten ulkoisvaikutusten vähentämiseksi;
 - ii) lisätään liikenteen jatkuvuutta ja tehokkuutta, kannustetaan liikennemuotojen välistä multimodaalisuutta ja yhteentoimivuutta ja integroidaan kaupunkisolmukohdat paremmin verkkoon sekä lisätään liikenneinfrastruktuurin käyttäjien saamia hyötyjä;
 - iii) parannetaan TEN-T-verkon kykyä sietää ilmastonmuutoksen ja muiden luonnonuhkien tai ihmisen aiheuttamien katastrofien haittavaikutuksia;
 - iv) parannetaan TEN-T:n hallintovälineiden tehokkuutta ja virtaviivaistetaan TEN-T-verkon täytäntöönpanon raportointi- ja seurantavälineitä.
4. Euroopan komissio teki muutetun ehdotuksen 27. heinäkuuta 2022. Muutetulla ehdotuksella on määrä reagoida Venäjän Ukrainaa vastaan käymään hyökkäyssotaan, ja siinä huomioidaan erityisesti seuraavat seikat:
 - neljän eurooppalaisen liikennekäytävän laajentaminen Ukrainaan ja Moldovan tasavaltaan välittömänä vastauksena solidaarisuuskaistoja koskevassa tiedonannossa esitettyyn toimintapyyntöön;
 - Venäjän ja Valko-Venäjän poistaminen alustavista TEN-T-kartoista. Lisäksi komissio on ehdottanut EU:n ja Venäjän/Valko-Venäjän rajat ylittävien yhteyksien viimeisten osuuksien uudelleenluokittelua ydinverkosta kattavaan verkkoon;
 - toimenpiteet ratojen siirtämiseksi eurooppalaiseen standardiraideleveyteen, kun se on taloudellisesti perusteltua, ja uusien ratojen rakentaminen tällä standardiraideleveydellä.

II KÄSITTELY MUISSA TOIMIELIMISSÄ

5. Euroopan parlamentti on nimennyt liikenne- ja matkailuvaliokunnan (TRAN) tästä ehdotuksesta vastaavaksi valiokunnaksi. Yhteisesittelijöiksi nimitettiin Dominique RIQUET (Renew Europe, Ranska) ja Barbara Thaler (EPP, Itävalta). Mietintöluonnos esiteltiin liikenne- ja matkailuvaliokunnalle 26. lokakuuta, ja parlamentin on määrä äänestää mietinnöstä vuoden 2023 ensimmäisellä neljänneksellä.
6. Euroopan talous- ja sosiaalikomitea antoi lausuntonsa 23. maaliskuuta 2022. Alueiden komitea antoi lausuntonsa ehdotuksesta 11. lokakuuta 2022.

III KÄSITTELY NEUVOSTOSSA JA SEN VALMISTELUELIMISSÄ

7. Ehdotus ja vaikutustenarviointi esiteltiin yhdistettyjen kuljetusten ja verkkojen työryhmälle 6. ja 13. tammikuuta 2022. Artikloista keskusteltiin tammikuun ja toukokuun 2022 välisenä aikana, ja käsittelyä koskeva tilannekatsaus¹ toimitettiin liikenne-, televiestintä- ja energianeuvostolle 2. kesäkuuta.
8. Puheenjohtajavaltio jatkoi työryhmätyöskentelyä heinäkuusta marraskuun puoliväliin. Työskentelyä jatkettiin useiden kompromissiehdotusten pohjalta, jotka kattoivat kaikki säännökset ja joissa pyrittiin ottamaan mahdollisimman pitkälle huomioon jäsenvaltioiden esittämät kommentit. Yleisesti ottaen puheenjohtajavaltion kompromissiehdotukset sisälsivät selvennyksiä, yksinkertaistuksia ja jäsenvaltioille eri säännösten osalta tarjottua joustoa.
9. Komissio esitteli muutetun ehdotuksen² työryhmälle 7. syyskuuta. Sen osatekijät on nyttemmin sisällytetty kompromissiteksteihin, joista on keskusteltu useasti.

¹ ST 8784/22.

² ST 11657/1/22 REV 1 + ADD 1 – ADD 16 + CORs.

10. Työryhmässä tehdyn työn perusteella pysyvien edustajien komitea hyväksyi tekstin kokouksessaan 25. marraskuuta seuraavin muutoksin, joissa on otettu huomioon jäsenvaltioiden esittämät huolenaiheet³:
- johdanto-osan 19 kappale: uusi rahoitusta koskeva virke
 - 16 artiklan 5 kohta ja johdanto-osan 40 a kappale: rautatieliikenneinfrastruktuuria koskevat vaatimukset (poikkeukset)
 - 15 ja 16 artikla: rautatieliikenneinfrastruktuuria koskevat vaatimukset (740 metriä pitkät junat)
 - 22 artiklan 3 kohta: sisävesiliikenneinfrastruktuuria koskevat vaatimukset (täytöntöönpanosäädökset)
 - 53 artiklan 3 kohta: eurooppalaisen koordinaattorin työsuunnitelma
 - johdanto-osan 30 a kappale ja 65 artiklan 12 a kohta: muutokset asetukseen (EU) N:o 913/2010 (tavarajunien pysähtymisajat rajatylittävillä osuuksilla).
11. Muutamien valtuuskuntien Coreperissa esittämän pyynnön johdosta sovittiin myös useista muutoksista tämän selvityksen lisäyksissä oleviin karttoihin.
12. Liitteessä oleva teksti sisältää lisäksi joitakin teknisiä mukautuksia, joilla pyritään varmistamaan ehdotuksen eri säännösten johdonmukaisuus (vrt. johdanto-osan 52 kappale ja 59 artikla). Myös ”avaruussatamat” on lisätty (uusi johdanto-osan 48 b kappale, 3 artiklan af2 kohta ja 32 artiklan 1 kohdan h alakohta).

IV LOPUKSI

13. Edellä esitetyn perusteella neuvostoa (liikenne, televiestintä ja energia) pyydetään muodostamaan istunnossaan 5. joulukuuta 2022 yleisnäkemyks liitteessä olevasta kompromissista sekä tämän selvityksen lisäyksistä.

³ Muutokset edelliseen versioon (ST 14717/22 INIT) on **lihavoitu ja alleviivattu** (lisäykset) tai merkitty hakasulkein [...] (poistot).

2021/0420 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

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

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

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 lausunnon⁴,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon⁵,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksjärjestystä,

sekä katsovat seuraavaa:

⁴ EUVL C [...].

⁵ EUVL C [...].

- 1) Joulukuussa 2019 annetussa komission tiedonannossa ”Euroopan vihreän kehityksen ohjelma”⁶ asetetaan ilmastoneutraaliustavoite, joka unionin on määrä saavuttaa vuoteen 2050 mennessä, sekä selkeä tavoite vähentää kasvihuonekaasujen nettopäästöjä vähintään 55 prosenttia vuoden 1990 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Nämä tavoitteet on asetettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2021/1119⁷.
- 2) Liikenteen päästöt muodostavat noin 25 prosenttia unionin kasvihuonekaasujen kokonaispäästöistä, ja viime vuosina liikenteen päästöt ovat lisääntyneet. Siksi Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa pyritään vähentämään liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä 90 prosenttia, jotta unionista tulisi ilmastoneutraali talous vuoteen 2050 mennessä, ja samalla tähdätään nollapäästötavoitteeseen⁸.
- 3) Komission tiedonannossa kestävää ja älykästä liikkuvuutta koskevasta strategiasta⁹ asetetaan välitavoitteita, joiden avulla Euroopan liikennejärjestelmän on määrä saavuttaa kestävän, älykkään ja häiriönsietokykyisen liikkumisen tavoitteet. Strategian mukaan rautateiden tavaraliikenteen markkinaosuuden olisi kasvettava 50 prosenttia vuoteen 2030 mennessä ja kaksinkertaistuttava vuoteen 2050 mennessä; sisävesikuljetusten ja lähimerenkulun markkinaosuuden olisi kasvettava 25 prosenttia vuoteen 2030 mennessä ja 50 prosenttia vuoteen 2050 mennessä; suurnopeusjunaliikenteen olisi kaksinkertaistuttava vuoteen 2030 mennessä ja kolminkertaistuttava vuoteen 2050 mennessä; unionin teillä olisi oltava käytössä vähintään 30 miljoonaa päästötöntä henkilöautoa ja 80 000 päästötöntä kuorma-autoa vuoteen 2030 mennessä, ja vuoteen 2050 mennessä lähes kaikkien henkilöautojen, pakettiautojen ja linja-autojen sekä uusien raskaiden hyötyajoneuvojen olisi oltava päästöttömiä; alle 500 kilometrin aikataulunmukaisen joukkoliikenteen olisi unionissa oltava hiilineutraalia vuoteen 2030 mennessä ja Euroopassa olisi oltava vähintään 100 ilmastoneutraalia kaupunkia vuoteen 2030 mennessä.

⁶ Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, Eurooppa-neuvostolle, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle – Euroopan vihreän kehityksen ohjelma (COM(2019) 640 final).

⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2021/1119, annettu 30 päivänä heinäkuuta 2021, puitteiden vahvistamisesta ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi sekä asetusten (EY) N:o 401/2009 ja (EU) 2018/1999 muuttamisesta (EUVL L 243, 9.7.2021, s. 1).

⁸ Komission tiedonanto – Terve maapallo kaikille – EU:n toimintasuunnitelma ”Kohti ilman, veden ja maaperän saasteettomuutta”, 12.5.2021 (COM(2021) 400 final).

⁹ Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategia – Euroopan liikenne tulevaisuuden raiteelle (COM(2020) 789 final).

- 4) Euroopan laajuisen liikenneverkon toteuttaminen luo suotuisat edellytykset infrastruktuuriperustalle, jonka avulla kaikista liikennemuodoista voidaan tehdä kestävämpiä, kohtuuhintaisempia ja osallistavampia, multimodaalisessa liikennejärjestelmässä voidaan asettaa kestäviä vaihtoehtoja laajasti saataville ja siirtymän edistämiseksi voidaan ilmastoneutraaliuteen siirtymisen varmistamisesta 16 päivänä kesäkuuta 2022 annetussa neuvoston suosituksessa (EU) [...] ¹⁰ esitettyjen tavoitteiden mukaisesti ottaa käyttöön oikeat kannustimet erityisesti varmistamalla oikeudenmukainen siirtymä.
- 5) Euroopan laajuisen liikenneverkon suunnittelun, kehittämisen ja toiminnan olisi mahdollistettava kestävät liikennemuodot, tarjottava parempia multimodaalisia ja yhteentoimivia liikenneratkaisuja sekä tehostettava koko logistiikkaketjun intermodaalista integrointia ja siten edistettävä sisämarkkinoiden moitteetonta toimintaa luomalla pääväylät, joita tarvitaan sujuvan matkustaja- ja tavaraliikenteen varmistamiseksi kaikkialla unionissa. Lisäksi verkolla olisi pyrittävä vahvistamaan taloudellista, sosiaalista ja alueellista yhteenkuuluvuutta varmistamalla kaikkien unionin alueiden saavutettavuus ja yhteenliitettävyyys, mukaan lukien paremmat yhteydet syrjäisimmillä alueilla ja muilla syrjäisillä alueilla, saaristo-, syrjäseutu- ja vuoristoalueilla sekä harvaan asutuilla alueilla. Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämisen olisi myös mahdollistettava tavaroiden ja matkustajien saumaton, turvallinen ja kestävä liikkuminen kaikessa moninaisuudessaan, minkä lisäksi sen olisi edistettävä talouskasvua ja kilpailukykyä maailmanlaajuisesta näkökulmasta luomalla kansallisten liikenneverkkojen välisiä yhteenliitäntöjä ja yhteentoimivuutta resurssitehokkaalla ja kestävällä tavalla.
- 6) Liikenteen lisääntyminen on johtanut ruuhkien lisääntymiseen kansainvälisessä liikenteessä. Jotta matkustajien ja tavaroiden kansainvälinen liikkuminen varmistettaisiin, Euroopan laajuisen liikenneverkon kapasiteetti ja tämän kapasiteetin käyttö olisi optimoitava, ja sitä olisi tarvittaessa lisättävä poistamalla infrastruktuurin pullonkaulat ja rakentamalla puuttuvat infrastruktuuriyhteydet jäsenvaltioiden sisälle ja niiden välille sekä tarvittaessa jäsenvaltioiden ja naapurimaiden välille ottaen myös huomioon käynnissä olevat neuvottelut ehdokasmaiden ja mahdollisten ehdokasmaiden kanssa.

¹⁰ [ST 9107/22] (EUVL C 243, 27.6.2022, s. 35).

- 7) Euroopan laajuinen liikenneverkko koostuu suuressa määrin jo olemassa olevasta infrastruktuurista. Jotta uuden Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskevan toimintapolitiikan tavoitteet voitaisiin saavuttaa täysimääräisesti, olisi vahvistettava yhdenmukaiset infrastruktuurivaatimukset.
- 8) Euroopan laajuista liikenneverkkoa olisi kehitettävä yhteistä etua koskevilla hankkeilla, joilla rakennetaan uutta liikenneinfrastruktuuria ja kunnossapidetään ja parannetaan olemassa olevaa infrastruktuuria sekä toteutetaan toimenpiteitä sen resurssitehokkaan käytön edistämiseksi. Yhteistä etua koskevista hankkeista olisi saatava eurooppalaista lisäarvoa. Lisäksi tällaisten hankkeiden olisi oltava taloudellisesti kannattavia. Harvaan asutuilla alueilla toteutettavilla hankkeilla, joiden osalta taloudellista kannattavuutta voi olla vaikea osoittaa, koska sosiaaliseen ja taloudelliseen yhteenkuuluvuuteen liittyvät edut voivat olla arvokkaampia, olisi ainakin oltava sosioekonomisen kustannus-hyötyanalyysin perusteella myönteinen vaikutus verkon kehittämiseen ottaen huomioon asianomaisen alueen erityispiirteet ja rajoitteet.
- 9) Toteutettaessa yhteistä etua koskevia hankkeita olisi kiinnitettävä asianmukaisesti huomiota yksittäisen hankkeen erityispiirteisiin. Synergioita muiden toimintapolitiikkojen kanssa olisi hyödynnettävä mahdollisuuksien mukaan, esimerkiksi matkailuun liittyvissä näkökohdissa sisällyttämällä pyöriteiden pyöräilyinfrastruktuuri, EuroVelo-reitit mukaan luettuina, siltojen ja tunnelien kaltaisiin maa- ja vesirakennusteknisiin rakenteisiin tai turvanäkökohdissa ottamalla käyttöön uusia teknologioita, kuten antureita silloissa.
- 10) Jotta kaikkien liikennemuotojen infrastruktuuri olisi korkeatasoinen ja tehokas, Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämisessä olisi otettava huomioon matkustaja- ja tavaraliikenteen turvatoimet ja turvallisuus, vaikutus ilmastonmuutokseen sekä ilmastonmuutoksen, mahdollisten luonnonuhkien ja ihmisten aiheuttamien katastrofien vaikutus infrastruktuuriin ja infrastruktuurin saavutettavuus kaikkien liikenteen käyttäjien kannalta erityisesti alueilla, joihin ilmastonmuutos voi vaikuttaa erityisen kielteisesti.
- 11) Poistettu.

- 12) Jäsenvaltioiden ja muiden hanketoteuttajien olisi infrastruktuurin suunnitteluvaiheessa asianmukaisella tavalla tarkasteltava riskiarviointeja ja sopeutumistoimenpiteitä, joilla pyritään parantamaan kestävyyttä esimerkiksi ilmastonmuutoksen, luonnonuhkien ja ihmisten aiheuttamien katastrofien suhteen. Tarjoamalla lisäkannustimia kestävien liikennemuotojen kehittämiseen ja panemalla täytäntöön ympäristöystävällistä liikenneinfrastruktuuria koskevat korkeatasoiset standardit Euroopan laajuisen liikenneverkon toteuttaminen tukee luokitusjärjestelmäasetuksen¹¹ 17 artiklassa tarkoitettua ”ei merkittävää haittaa” -periaatetta.
- 13) Kun otetaan huomioon unionin infrastruktuuritarpeiden kehitys ja hiilestä irtautumista koskevat päämäärät, heinäkuussa 2020 kokoontuneen Eurooppa-neuvoston päätelmät, joiden mukaan unionin menojen olisi oltava yhdenmukaisia Pariisin sopimuksen tavoitteiden ja ”ei merkittävää haittaa” -periaatteen kanssa, yhteistä etua koskevat hankkeet olisi arvioitava sen varmistamiseksi, että TEN-T-politiikka on johdonmukaista unionin liikenne-, ympäristö- ja ilmastopoliittisten tavoitteiden kanssa. Jäsenvaltioiden ja muiden hanketoteuttajien olisi tehtävä suunnitelmista ja hankkeista ympäristöarvioinnit, joihin olisi niiden hankkeiden osalta, joiden ympäristövaikutusten arviointia koskevaa hankintamenettelyä ei ole aloitettu tämän asetuksen voimaantulopäivänä, sisällyttävä viimeisimpiin saatavilla oleviin ohjeisiin ja parhaisiin käytäntöihin perustuva ”ei merkittävää haittaa” -arviointi.

¹¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2020/852, annettu 18 päivänä kesäkuuta 2020, kestävästä sijoittamisesta helpottavasta kehyksestä ja asetuksen (EU) 2019/2088 muuttamisesta (EUVL L 198, 22.6.2020, s. 13).

- 14) TEN-T-asetuksen mukaisten infrastruktuurihankkeiden olisi kestävä ilmastonmuutoksen mahdollisia haittavaikutuksia ilmastoon liittyvän haavoittuvuuden ja riskien arvioinnin sekä asiaankuuluvien sopeutumistoimenpiteiden avulla. Niiden hankkeiden, joista on tehtävä ympäristövaikutusten arviointi, ilmastokestävyys olisi varmistettava ja niiden kustannus-hyötyanalyysissä olisi otettava huomioon kasvihuonekaasupäästöjen kustannukset ja ilmastonmuutoksen hillitsemistoimenpiteiden myönteiset vaikutukset. Ilmastokestävyyden varmistamisen olisi perustuttava viimeisimpiin käytettävissä oleviin parhaisiin käytäntöihin ja ohjeisiin. Näin edistetään ilmastonmuutokseen liittyvien riskien sekä ilmastonmuutokselle haavoittuvuutta ja ilmastonmuutokseen sopeutumista koskevien arviointien sisällyttämistä unionin talousarvion mukaisiin investointi- ja suunnittelupäätöksiin. Ilmastokestävyyden varmistamista koskevaa vaatimusta olisi sovellettava ainoastaan hankkeisiin, joiden ympäristöarviointia koskevaa hankintamenettelyä ei ole vielä aloitettu tämän asetuksen voimaantulopäivänä, sanotun kuitenkaan rajoittamatta muiden EU:n säädösten, erityisesti täytäntöönpanosäädösten, jotka koskevat unionin rahoitustuen myöntämisedellytyksiä yhteistä etua koskeville hankkeille asetuksen (EU) 2021/1153 nojalla, säännösten noudattamista.
- 15) Jäsenvaltioiden ja muiden hanketoteuttajien olisi tehtävä suunnitelmista ja hankkeista ympäristöarvioinnit asiaa koskevan lainsäädännön mukaisesti, jotta voidaan välttää tai, jos välttäminen ei ole mahdollista, lieventää tai kompensoida kielteisiä ympäristövaikutuksia, kuten maiseman pirstoutumista, maaperän sulkemista rakentamisella, ilman ja veden pilaantumista sekä melua, ja suojella biodiversiteettiä tehokkaasti.
- 16) Yhteistä etua koskevien hankkeiden vaikutuspiirissä olevien alue- ja paikallisviranomaisten sekä ihmisten edut olisi otettava asianmukaisesti huomioon hankkeiden suunnittelu- ja rakennusvaiheessa.
- 17) Euroopan laajuisen liikenneverkon määritelmä olisi laadittava yhteisellä ja läpinäkyvällä menetelmällä, ja sen olisi edustettava infrastruktuurisuunnittelun korkeinta tasoa unionissa. Sen olisi oltava multimodaalinen, eli sen olisi katettava kaikki liikennemuodot ja niiden yhteydet sekä asiaankuuluvat liikenteenhallinta- ja matkatietohallintajärjestelmät.

- 18) Jollei tässä asetuksessa toisin mainita, Euroopan laajuista liikenneverkkoa olisi unionin yleisiä ilmastoneutraalius- ja ympäristötavoitteita noudattaen kehitettävä kolmivaiheisesti siten, että yleisenä tavoitteena on saada aikaan multimodaalinen ja yhteentoimiva Euroopan laajuinen, standardeiltaan korkealaatuinen verkko niin, että ydinverkko valmistuu vuoteen 2030 mennessä, laajennettu ydinverkko vuoteen 2040 mennessä ja kattava verkko vuoteen 2050 mennessä.
- 19) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) N:o 1315/2013¹² jo käyttöön otettujen vuosiksi 2030 ja 2050 asetettujen määräaikojen lisäksi olisi asetettava vuosi 2040 välimääräajaksi, jolloin eurooppalaisiin liikennekäytäviin kuuluvan laajennetun ydinverkon olisi oltava tämän asetuksen mukainen. Samaa välimääräaikaa olisi sovellettava myös ydinverkkoa koskeviin uusiin standardeihin, jotka on otettu käyttöön asetuksen (EU) N:o 1315/2013 vaatimusten lisäksi, jotta tarvittavat investoinnit voidaan tehdä ajoissa.
- Vaatimusten, erityisesti rautatieinfrastruktuuria koskevista uusista standardeista johtuvien vaatimusten, täytäntöönpano voi edellyttää huomattavia taloudellisia investointeja.**
- 20) Euroopan laajuisen liikenneverkon olisi oltava Euroopan laajuinen liikenneverkko, jolla varmistetaan kaikkien unionin alueiden saavutettavuus ja yhteenliitettävyys, mukaan lukien syrjäisimmät alueet ja muut syrjäiset alueet, saaristo-, syrjäseutu- ja vuoristoalueet sekä harvaan asutut alueet, ja jolla vahvistetaan niiden välistä sosiaalista, taloudellista ja alueellista yhteenkuuluvuutta. Euroopan laajuisen liikenneverkon infrastruktuurivaatimukset olisi vahvistettava korkealaatuisen verkon kehittämisen edistämiseksi kaikkialla unionissa.

¹² Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1315/2013, annettu 11 päivänä joulukuuta 2013, unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ja päätöksen N:o 661/2010/EU kumoamisesta (EUVL L 348, 20.12.2013, s. 1).

- 21) Euroopan laajuudessa liikenneverkossa olisi oltava riittävä vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuri sen varmistamiseksi, että se tukee tehokkaasti siirtymistä päästöttömään liikenteeseen [vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta] annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) [...] ¹³ asetettujen määräaikojen mukaisesti.
- 22) Ydinverkon lisäksi olisi määriteltävä laajennettu ydinverkko eurooppalaisiin liikennekäytäviin kuuluvien kattavan verkon ensisijaisten osuuksien perusteella.
- 23) Ydinverkko on määritetty objektiivisella suunnittelumenetelmällä. Tällä menetelmällä on määritetty tärkeimmät kaupunkisolmukohdat, satamat ja lentoasemat sekä rajanylityspaikat. Nämä solmukohdat liitetään mahdollisuuksien mukaan Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon rautateillä ja/tai maanteilla, kunhan ne ovat taloudellisesti kannattavia ja toteutettavissa. Menetelmä on varmistanut yhteenliitettävyyden kaikkien jäsenvaltioiden osalta sekä tärkeimpien saarten integroinnin ydinverkkoon.
- 24) Ydinverkon, jonka valmistumismääräaika on vuosi 2030, ja laajennetun ydinverkon, jonka valmistumismääräaika on vuosi 2040, jollei tässä asetuksessa toisin mainita, olisi muodostettava perusta kestäväälle multimodaaliselle liikenneverkolle, joka liikennetarpeiden perusteella edustaa Euroopan laajuisen liikenneverkon strategisesti tärkeimpiä solmukohtia ja yhteyksiä. Ydinverkon ja laajennetun ydinverkon olisi edistettävä koko kattavan verkon kehittämistä ja mahdollistettava unionin toimien keskittäminen niihin Euroopan laajuisen liikenneverkon osiin, joista saadaan suurin eurooppalainen lisäarvo, erityisesti rajatylittäviin osuuksiin, puuttuviin yhteyksiin, multimodaalisiin yhteyspisteisiin ja pahimpiin pullonkauloihin.
- 25) Tietty ydinverkon nykyiset standardit olisi ulotettava koskemaan laajennettua ydinverkkoa ja kattavaa verkkoa, jotta verkosta saadaan kaikki hyöty ja jotta verkkotyyppien yhteentoimivuutta voidaan lisätä ja kasvattaa toimintaa kestävämmillä liikennemuodoilla sekä digitalisoinnin ja muiden teknologisten ratkaisujen avulla.

¹³ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus, annettu [...], vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta (EUVL L [...]).

- 26) Ydinverkkoon, laajennettuun ydinverkkoon ja kattavaan verkkoon sovellettavista infrastruktuurivaatimuksista olisi voitava poiketa ainoastaan asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa ja tietyin edellytyksin. Tähän olisi sisällyttävä tapaukset, joissa investointeja ei voida perustella tai joissa on erityisiä maantieteellisiä tai merkittäviä fyysisiä rajoitteita, esimerkiksi syrjäisimmillä alueilla ja muilla syrjäisillä alueilla, saaristo-, syrjäseutu- ja vuoristoalueilla tai harvaan asutuilla alueilla taikka tiheään asutuilla alueilla.
- 26 a) Erillään olevalla verkolla olisi tässä asetuksessa tarkoitettava jäsenvaltion rautatieverkkoa tai sen osaa, jonka raideleveys poikkeaa eurooppalaisten vaatimusten mukaisesta nimellisestä raideleveydestä. Tiettyjen tämän asetuksen standardien ja vaatimusten soveltaminen tällaisiin verkkoihin tai niiden osiin ei olisi taloudellisen kustannus-hyötysuhteen mukaan perusteltua näiden verkkojen erityisominaisuuksien vuoksi, koska ne ovat raideleveyden vuoksi erillään muista verkoista. Tiettyjä rautateiden standardeja ja vaatimuksia ei näin ollen olisi sovellettava näihin verkkoihin.
- 27) Ydinverkosta, laajennetusta ydinverkosta ja kattavasta verkosta muodostuva maapuolen infrastruktuuriverkko olisi integroitava Euroopan laajuisen liikenneverkon meriulottuvuuteen. Tätä varten olisi luotava aidosti kestävä, älykäs, saumaton ja häiriönsietokykyinen, tiiviissä yhteistyössä Euroopan makroalue- ja merialuestrategioiden kanssa toteutettava eurooppalainen merialue, johon olisi sisällytettävä myös aikaisempi ”merten moottoriteiden” käsite. Sen olisi katettava kaikki Euroopan laajuisen liikenneverkon meri-infrastruktuurin osat.
- 28) Poistettu.

- 29) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 913/2010 perusteella perustetut rautateiden tavaraliikennekäytävät ja asetuksessa (EU) N:o 1315/2013¹⁴ määritellyt ydinverkkokäytävät ovat toisiaan täydentäviä toimintapoliittisia välineitä, joilla pyritään läheisesti toisiinsa liittyviin tavoitteisiin erityisesti kestävien, tehokkaiden ja turvallisten liikennepalvelujen edistämiseksi. Vaikka yhteistyö on ollut monien näkökohtien osalta hedelmällistä, joissakin tapauksissa on havaittu toimintojen päällekkäisyyttä ja tarvetta parantaa tietojenvaihtoa. Rautateiden tavaraliikennekäytävien ja ydinverkkokäytävien linjaukset eivät myöskään ole täysin maantieteellisesti yhteneväisiä, mikä rajoittaa mahdollisuuksia koordinointiin esimerkiksi Euroopan laajuisen liikenneverkon infrastruktuurivaatimusten käyttöönoton tai rautatiepalvelujen laadun parantamisen kaltaisissa kysymyksissä. Sen vuoksi mahdollisuuksia virtaviivaistamiseen, tehokkuuden lisäämiseen ja synergioiden lisäämiseen on vielä paljon.

¹⁴ 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).

30) Kuten komission tiedonannossa kestävää ja älykästä liikkuvuutta koskevasta strategiasta todetaan, ydinverkkokäytävät ja rautateiden tavaraliikennekäytävät on integroitava eurooppalaisiin liikennekäytäviin infrastruktuurin suunnittelun ja kuljetustoiminnan välisen synergian lisäämiseksi. Tämän tavoitteen mukaisesti komissiota kannustetaan hyväksymään tarvittaessa oikea-aikaisesti ehdotus tällä hetkellä asetukseen N:o 913/2010 sisältyvien rautateiden tavaraliikenteen kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä koskevien sääntöjen tarkistamiseksi, jotta varmistetaan tavaraliikenteen moitteeton toiminta käytävissä. Eurooppalaisista liikennekäytävistä olisi tullava se väline, jolla kehitetään kestäviä ja multimodaalisia tavara- ja matkustajaliikennevirtoja Euroopassa sekä yhteentoimivaa ja korkealaatuista infrastruktuuria ja operatiivista suorituskyykyä. Sellaisena niiden olisi myös oltava väline koko unionin kattavan erittäin kilpailukykyisen rautatieverkon luomista koskevan vision toteuttamiseen.

(30 a) Palvelujen korkean laadun varmistamiseksi olisi sovellettava rautateiden tavaraliikennekäytävien uusia operatiivisia vaatimuksia. Erityisesti jäsenvaltioiden olisi kaikin mahdollisin toimin varmistettava, että kahden jäsenvaltion rajan ylittävien tavarajunien pysähtymisaika asemalla on keskimäärin enintään **25** [...] minuuttia ja että suurin osa junista, jotka ylittävät vähintään yhden tavaraliikennekäytävän rajan, saapuvat määränpäähänsä tai unionin ulkorajalle aikataulun mukaisena ajankohtana tai alle 30 minuutin viiveellä. Pysähtymisajan aikarajaa ei olisi sovellettava asemalla, jolla raideleveys muuttuu. Sitä ei olisi sovellettava myöskään kahden jäsenvaltion rajalla, missä asetuksen (EU) 2016/399, jossa määrätään erityisesti ulkorajat ylittävien matkustaja- ja tavarajunien matkustajien ja rautatiehenkilöstön tarkastamisesta, mukaista valvontaa ei ole vielä lopetettu ja missä mainitun asetuksen mukaisesti junissa suoritettavat tarkastukset eivät mahdollista tämän aikarajan noudattamista. Raideleveyden muuttuminen ja junissa suoritettavat tarkastukset voivat johtaa ruuhkautumiseen ja pidempiin odotusaikoihin rajalla. Myöskään kolmansissa maissa, joiden kautta tavarajunat kulkevat, syntyviä ja niistä johtuvia viivästyksiä ei olisi otettava huomioon.

(30 b) Asetuksen (EU) N:o 913/2010 alkuperäisen version mukaan jäsenvaltiot, joiden rataverkon raideleveys eroaa unionin pääasiallisen rataverkon raideleveydestä, eivät olleet velvoitettuja osallistumaan tavaraliikennekäytävien perustamiseen tai olemassa olevien käytävien jatkamiseen mainitun asetuksen puitteissa. Näiden jäsenvaltioiden olisi voitava enintään 10 vuotta kestävä tilapäisen ajanjakson aikana päättää, että niiden alueella olevasta rautatieinfrastruktuurista vastaava infrastruktuurin haltija tai haltijat eivät osallistu niiden alueella olevien tavaraliikennekäytävien hallintoneuvostoon.

(30 c) Asetuksella (EU) N:o 913/2010 pyritään pääasiassa organisoimaan ja hallinnoimaan kansainvälisiä rautatiekäytäviä kilpailukykyiselle tavaraliikenteelle. Koska Irlanti on saari, sillä ei ole rautatieyhteyksiä muihin jäsenvaltioihin. Lisäksi mainitun asetuksen alkuperäisen version mukaan jäsenvaltiot, joiden rataverkon raideleveys eroaa unionin pääasiallisen rataverkon raideleveydestä, eivät olleet velvoitettuja osallistumaan tavaraliikennekäytävien perustamiseen tai olemassa olevien käytävien jatkamiseen mainitun asetuksen puitteissa. Irlanti hyödynsi tätä mahdollisuutta. Näin ollen asetuksen (EU) N:o 913/2010 alkuperäisen version nojalla Irlannin alueelle ei perustettu tavaraliikennekäytäviä. Näin ollen ja ottaen huomioon rajallisen lisäarvon, jonka Irlannin viranomaiset ja sen infrastruktuurin haltija tai haltijat saivat osallistumisesta tavaraliikennekäytävien hallintaan asetuksen (EU) 913/2010 mukaisesti, Irlannin olisi voitava päättää, että sen viranomaisten edustajat ja sen alueella olevasta rautatieinfrastruktuurista vastaava infrastruktuurin haltija tai haltijat eivät osallistu sen alueella olevien tavaraliikennekäytävien johtokuntaan ja/tai hallintoneuvostoon.

31) Eurooppalaisten liikennekäytävien olisi katettava tärkeimmät kaukoliikennevirrat ja koostuttava Euroopan laajuisen liikenneverkon osiin perustuvasta keskeisestä eurooppalaisesta multimodaalisesta liikenneakselista, ylitettävä rajoja, oltava multimodaalisia ja kaikkia tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvia liikennemuotoja varten käytettävissä.

- 32) Jotta Euroopan laajuinen liikenneverkko voidaan ottaa käyttöön koordinoitusti ja oikea-aikaisesti ja maksimoida näin verkkovaikutukset, asianomaisten jäsenvaltioiden olisi varmistettava asianmukaisten toimenpiteiden toteuttaminen ydinverkon, laajennetun ydinverkon ja kattavan verkon yhteistä etua koskevien hankkeiden saattamiseksi päätökseen asetettuihin määräaikoihin eli vuosiin 2030, 2040 ja 2050 mennessä, jollei tässä asetuksessa toisin mainita. Tätä varten jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että kansalliset liikenne- ja investointisuunnitelmat ovat johdonmukaisia tässä asetuksessa vahvistettujen painopisteiden kanssa. Jäsenvaltioiden olisi myös otettava huomioon muun muassa eurooppalaisten koordinaattoreiden työsuunnitelmissa vahvistetut painopisteet. Kansallisten suunnitelmien ja ohjelmien laajuuden, menetelmien ja aikavälien olisi kuitenkin säilyttävä jäsenvaltioiden yksinomaisen toimivallan piirissä.
- 33) On tarpeen määrittää Euroopan laajuisen liikenneverkon toteuttamista edistävät yhteistä etua koskevat hankkeet, jotka edistävät tässä asetuksessa asetettujen tavoitteiden saavuttamista ja vastaavat siinä vahvistettuja painopisteitä. Hankkeiden täytäntöönpanon olisi riipputtava niiden kypsyysasteesta ja siitä, että niissä noudatetaan unionin ja kansallisen tason oikeudellisia menettelyjä, sekä taloudellisten voimavarojen saatavuudesta, sanotun kuitenkaan estämättä jäsenvaltion tai unionin taloudellista sitoutumista.
- 34) Yhteistä etua koskevilla hankkeilla, joilla kehitetään Euroopan laajuista liikenneverkkoa tässä asetuksessa vahvistettujen vaatimusten mukaisesti, on eurooppalaista lisäarvoa, koska ne edistävät laadukasta, yhteentoimivaa ja multimodaalista eurooppalaista verkkoa, joka lisää kestävyyttä, yhteenkuuluvuutta, tehokkuutta tai käyttäjähyötyjä. Eurooppalainen lisäarvo on suurempi, jos se johtaa jäsenvaltioiden välisten tai jäsenvaltion ja kolmannen maan välisten liikenneyhteyksien tai liikennevirtojen merkittävään paranemiseen eikä mahdollisesti tuo lisäarvoa pelkästään kyseiselle jäsenvaltiolle. Tällaisten rajatylittävien hankkeiden olisi niiden toteutuksen varmistamiseksi oltava unionin toimien ensisijaisia kohteita.
- 35) Jäsenvaltioiden ja muiden hanketoteuttajien olisi varmistettava, että yhteistä etua koskevien hankkeiden arvioinnit suoritetaan tehokkaasti ja välttämättä tarpeettomia viivästyksiä.
- 36) Poistettu.
- 37) Poistettu.

38) Yhteistyö kolmansien maiden kanssa, naapurimaat mukaan luettuina, on tarpeen unionin ja kyseisten maiden infrastruktuuriverkkojen yhteenliitettävyyden ja yhteentoimivuuden varmistamiseksi. Unionin olisi tarvittaessa edistettävä yhteistä etua koskevia hankkeita näiden maiden kanssa ja varmistettava, että Euroopan laajuisen liikenneverkon tavoitteita ja yhteentoimivuusvaatimuksia noudatetaan. Hankkeiden olisi myös oltava vuoteen 2050 asetetun EU:n ilmastoneutraaliustavoitteen mukaisia ja niiden olisi varmistettava tasapuoliset toimintaedellytykset liikenteessä erityisesti ehkäisemällä hiilivuodot.

38 a) Siirretty johdanto-osan 39 a kappaleesta:

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

38 b) Siirretty johdanto-osan 39 b kappaleesta:

Tätä uutta geopoliittista taustaa vasten 12 päivänä toukokuuta 2022 annetussa solidaarisuuskaistoja koskevassa komission tiedonannossa¹⁵ yksilöidään useita liikenneinfrastruktuuriin liittyviä merkittäviä haasteita, jotka unionin ja sen naapurimaiden on ratkaistava Ukrainan talouden ja elpymisen tukemiseksi, maataloustuotteiden ja muiden tavaroiden pääsyn mahdollistamiseksi unionin ja maailman markkinoille sekä sen varmistamiseksi, että yhteydet unioniin paranevat huomattavasti niin viennin kuin tuonnin osalta. Yhteyksien parantamiseksi unioniin kyseisessä tiedonannossa ehdotettiin, että arvioidaan eurooppalaisten liikennekäytävien laajentamista Ukrainaan ja Moldovan tasavaltaan.

¹⁵ COM(2022) 217 final.

38 c) Siirretty johdanto-osan 39 c kappaleesta:

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

38 d) Siirretty johdanto-osan 39 a kappaleesta:

Venäjän Ukrainaa vastaan käymästä hyökkäyssodasta seurannut uusi geopoliittinen tilanne on osoittanut myös, kuinka tärkeitä saumattomat liikenneyhteydet unionin alueella ja naapureina olevien kolmansien maiden kanssa ovat. Eurooppalaisesta 1 435 mm:n standardiraideleveydestä poikkeavan raideleveyden käyttö haittaa merkittävästi rautatieverkkojen yhteentoimivuutta koko unionissa ja vaikuttaa jopa näiden erillään olevien rautatieverkkojen kilpailukykyyn. Sen vuoksi ydinverkon tai laajennetun ydinverkon uusia ratoja olisi rakennettava 1 435 mm:n eurooppalaisessa standardiraideleveydessä. Lisäksi jäsenvaltioiden, joiden rataverkossa käytetään tästä poikkeavaa raideleveyttä, olisi arvioitava eurooppalaisiin liikennekäytäviin kuuluvien ratojen muuntamista standardin mukaiseksi. Tätä velvoitetta ei pitäisi soveltaa saariin ja syrjäisimpiin alueisiin, joiden verkko on maantieteellisen sijainnin vuoksi täysin irrallaan muista unionin alueella sijaitsevista maayhteyksistä.

- 39) Jotta liikenneala muuttuisi aidosti multimodaaliseksi kestävien ja älykkäiden liikkumispalvelujen järjestelmäksi, unionin olisi rakennettava korkealaatuinen liikenneverkko, jossa radat on suunniteltu vähintään 100 km/h nopeudelle. Kilpailukykyisessä matkustajarautatieliikenteessä on paljon potentiaalia liikenteen hiilestä irrottamiseen. On tarpeen kehittää yhtenäinen ja yhteentoimiva eurooppalainen suurten nopeuksien rautatieverkko, joka yhdistää pääkaupungit ja suuret kaupungit. Nykyisten suurnopeusratojen täydentämisellä radoilla, jotka on suunniteltu vähintään 160 km/h nopeudelle, saataisiin puolestaan verkkovaikutuksia, yhtenäisempi verkko ja enemmän rautatiematkustajia. Nämä rakenteellista nopeutta koskevat vaatimukset olisi kuitenkin rajoitettava koskemaan tiettyä prosenttiosuutta asianomaisista rautatieosuuksista, jotta voidaan ottaa huomioon jouston tarve niillä rautatieosuuksilla, joilla maasto, korkeuserot tai kaupunkiympäristö aiheuttavat hankaluuksia ja joilla nopeus on mukautettava tapauskohtaisesti, mukaan lukien muun muassa yhdysradat, asema-alueiden radat sekä terminaalien ja palvelupaikkojen tai varikkojen radat. Komission olisi myönnettävä jäsenvaltion pyynnöstä vapautuksia lisäjouston mahdollistamiseksi tässä asetuksessa säädetyistä erityisistä prosenttimääristä, jos se on tarpeen ja aiheellista. Kun jäsenvaltiot parantavat infrastruktuuria, niitä kannustetaan tarkastelemaan mahdollista suunnittelua suuria nopeuksia varten direktiivin 2016/797 liitteen I mukaisesti.
- 39 a) Siirretty johdanto-osan 38 d kappaleeseen.
- 40) Yhdistettyjen kuljetusten kilpailukyvyn edistämiseksi olisi perustettava koko Euroopan kattava kestävämpi, häiriönsietokykyisempi ja luotettavampi rautateiden tavaraliikenneverkko. Yhdistettyjen rautatiekuljetusten ja terminaalien infrastruktuuria olisi parannettava sen varmistamiseksi, että intermodaalikuljetukset tapahtuvat ensisijaisesti rautateillä, sisävesitse tai lähimerenkulussa ja että maanteitse suoritettavat alku- ja/tai loppuosuudet ovat mahdollisimman lyhyitä.

40 a) Intermodaalikuljetusten osuus tavaraliikenteen tonnakilometreistä Euroopassa on noin puolet, ja osuus on kasvussa. Jotta saavutetaan komission tiedonannossa kestävä ja älykästä liikkuvuutta koskevasta strategiasta asetetut tavoitteet rautateillä kuljetettavan rahdin osuuden kaksinkertaistamiseksi, olisi kiinnitettävä erityistä huomiota kuljetuksiin, joissa yhdistetään rautatie suurimmalla osalla matkaa ja kuorma-auto ensimmäisellä ja viimeisellä kilometrillä. Intermodaaliliikenteen lisäämisen edistämiseksi infrastruktuurin olisi mahdollistettava sellaisten tavarajunien liikkuminen, jotka kuljettavat enintään neljän metrin korkuisia vakiopuoliperävaunuja vähintään 27 cm korkuisissa vaunuissa. Tämän vaatimuksen noudattaminen edellyttää kuitenkin monia osin kalliita mukautuksia. Tämän vuoksi on tärkeää löytää tasapainoinen lähestymistapa tämän vaatimuksen täytäntöönpanoon ja varmistaa, että täytäntöönpano tapahtuu kustannustehokkaasti. Tältä osin jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että vaatimus pannaan täytäntöön siten, että varmistetaan vähintään yksi kotimainen suora rautatieyhteys, yksi suora tavaraliikenteen rautatieyhteys naapurijäsenvaltion tai -valtioiden kanssa sekä yksi yhteys vähintään yhteen rautatie-/maantieterminaaliin tai multimodaaliseen tavaraliikenneterminaaliin, joka sijaitsee eurooppalaiseen liikennekäytävään kuuluvassa merisatamassa tai sen läheisyydessä jäsenvaltion alueella. Lisäksi jos käytävän yksi tai useampi päätepiiste sijaitsee jäsenvaltion alueella, vähintään yhteen näistä päätepiisteistä pitäisi olla vähintään yksi tämän vaatimuksen täyttävä suora rautatieyhteys. Valitessaan asiaankuuluvia rautatieyhteyksiä jäsenvaltioiden olisi otettava huomioon nykyiset ja tulevat rautateiden tavaraliikennevirrat. Kun komissio arvioi tämän asetuksen mukaiseen puoliperävaunujen kuljettamista koskevaan vaatimukseen liittyviä vapautuspyyntöjä, sen olisi otettava erityisesti huomioon sosioekonomisen kustannus-hyötyanalyysin tulos sekä tämän standardin täyttämiseksi tarvittavien töiden palveluille aiheuttamat potentiaaliset häiriöt. **Arvioidessaan pyyntöjä, jotka koskevat poikkeuksia laajennetun ydinverkon rautatieinfrastruktuuriin sovellettavista vaatimuksista, komission olisi lisäksi otettava erityisesti huomioon mahdolliset mittavat investoinnit, joita asianomainen jäsenvaltio on tehnyt rinnakkaisella radalla, joka on lähellä lähiaikoina rakennettavia ratoja.**

41) Poistettu.

- 42) Jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmä (ERTMS) otetaan käyttöön kattavassa verkossa vuoteen 2050 mennessä, laajennetussa ydinverkossa vuoteen 2040 mennessä ja ydinverkossa vuoteen 2030 mennessä. Kun ERTMS otetaan käyttöön kattavassa verkossa, aikataulussa olisi asetettava etusijalle radat, jotka voivat edistää turvallista ja tehokasta rajatylittävää kansainvälistä rautatieliikennettä. Koska radiopohjaisen ERTMS:n käyttöönotto edistää toimintaan vaikuttavien kansallisten sääntöjen poistamista entisestään, jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että vuodesta 2030 alkaen uusilla radoilla otetaan käyttöön ainoastaan radiopohjainen ERTMS ja että koko Euroopan laajuinen liikenneverkko on varustettu radiopohjaisella ERTMS:llä vuoteen 2050 mennessä.
- 43) Siirretty johdanto-osan 42 kappaleeseen (viimeinen virke).
- 44) Luokan B järjestelmien käytöstä poistaminen tuo infrastruktuurin haltijoille merkittäviä kunnossapitosäästöjä, koska ERTMS:n käyttöönotto ja ylimääräisten radanvarsijärjestelmien pidempiaikaisempi säilyttäminen on kallista ja hankalaa. Jäsenvaltioiden olisi tapauksen mukaan pyrittävä poistamaan luokan B järjestelmät radanvarsikäytöstä vuoteen 2050 mennessä.
- 45) Euroopan sisävesiväylille on tyypillistä heterogeeninen hydromorfologia, joka haittaa yhdenmukaista suorituskkyä kaikilla vesiväylien osuuksilla. Ilmasto- ja sääolot voivat vaikuttaa voimakkaasti sisävesiväyliin, erityisesti vapaasti virtaaviin osuuksiin. Luotettavan kansainvälisen liikenteen varmistamiseksi TEN-T-vaatimuksissa olisi hydromorfologiaa ja sovellettavaa ympäristölainsäädäntöä noudattaen otettava huomioon kunkin vesiväylän erityinen hydromorfologia (esimerkiksi vapaasti virtaavat tai säännellyt joet) sekä ympäristö- ja biodiversiteettipolitiikan tavoitteet. Tätä tarkoitusta varten jokaiselle eurooppalaiselle liikennekäytävälle, vesiväylälle tai vesiväylän osuudelle olisi vahvistettava vedenkorkeuden viitetasot. Määritelleessään vedenkorkeuden viitetasoja komission olisi tehtävä läheistä yhteistyötä asiaankuuluvien jäsenvaltioiden kanssa ja asiaankuuluvien kansainvälisillä sopimuksilla perustettujen jokiliikennekomissioiden kanssa, jotta varmistetaan johdonmukainen lähestymistapa sisävesiväylien infrastruktuuria koskeviin vaatimuksiin tämän liikennemuodon edistämiseksi.

- 46) Koska merisatamat ovat Euroopan laajuisen liikenneverkon maainfrastruktuurin tulo- ja lähtöpaikkoja, niillä on tärkeä rooli rajatylittävänä multimodaalisina solmukohtina, jotka toimivat paitsi liikennekeskuksina ja voivat olla myös kaupankäynnin portteja, teollisuusklustereita ja energiakeskuksia. Kuten komission hyväksymässä RePowerEU-suunnitelmassa painotetaan, energiantarjontaa on monipuolistettava ja uusiutuvan energian käyttöönottoa nopeutettava. Merisatamat voivat edistää tämän tavoitteen saavuttamista offshore-tuulivoimalaitosten käyttöönoton, vihreän vedyn tuotannon ja nesteytetyn maakaasun kuljetuksen ja varastoinnin ansiosta. Liikenne- ja energia-alojen välisten synergioiden vahvistamiseksi merisatamat voisivat myös osallistua unionin talouden hiilestä irtautumiseen tähtääviin pyrkimyksiin kuljettamalla hiilidioksidia putkia pitkin tai muilla kuljetusmuodoilla.
- 47) Lähimerenkulku voi edistää merkittävästi liikenteen hiilestä irtautumista kuljettamalla enemmän tavaraa ja matkustajia meritse, jotta voidaan muun muassa vähentää maanteiden ruuhkia unionin alueella ja parantaa yhteyksiä syrjäseutu- ja saarialueille ja -valtioihin. Euroopan laajuisen liikenneverkon meriulottuvuuden muodostavat lähimerenkulkuyhteydet on kuitenkin integroitava paremmin maanpuolen verkkoon ja koko kuljetus- ja logistiikkaketjua sekä merelle että sisämaahan on painotettava voimakkaammin. Eurooppalaisen merialueen uutta kattavaa käsitettä olisi edistettävä luomalla tai parantamalla lähimerenkulkureittejä sekä kehittämällä merisatamia ja niiden sisämaayhteyksiä, jotta integrointi muihin liikennemuotoihin olisi tehokasta ja kestävä. Lisäksi uudella käsitteellä olisi edistettävä kestäviä lähimerenkulkuyhteyksiä tavoitteena rahtivirtojen keskittäminen merten logistiikkareiteille siten, että parannetaan olemassa olevia meriyhteyksiä tai luomalla uusia elinkelpoisia, säännöllisiä ja tiheään kulkevia meriyhteyksiä.
- 48) Unionin tieliikenteen osuus sisämaan tavaraliikenteen kokonaismäärästä on kolme neljäsosaa (toteutuneiden tonnikipetrien mukaan) ja noin 90 prosenttia sisämaan matkustajaliikenteen kokonaismäärästä (matkustajaliikennekilometrien kokonaismäärän mukaan). Kun otetaan huomioon tieliikenteen merkitys ja sitoutuminen liikenneturvallisuuden parantamiseen kestävä ja älykäs liikkuvuutta koskevasta strategiasta annetun komission tiedonannon välitavoitteen mukaisesti, tieinfrastruktuuria on tarpeen parantaa turvallisuusnäkökohtia ajatellen.

48 a) Jäsenvaltioiden olisi varmistettava ydinverkon tietyn liikennemäärän lentoasemien yhdistäminen kaupunkisolmukohtiin rautateitse, metrolla, pikaraitioiteitse tai raitiovaunuilla yhteyksien parantamiseksi sekä asianmukaisen kapasiteetin ja käyttömukavuuden varmistamiseksi, paitsi jos erityiset maantieteelliset tai merkittävät fyysiset rajoitteet estävät tällaiset yhteydet. Globaaleina keskuksina toimivien lentoasemien osalta jäsenvaltioita kannustetaan kehittämään tai parantamaan yhteyksiä kaukoliikenteen rautatieverkkoon tai suurnopeusrautatieverkkoon, jotta voidaan tarjota vaihtoehtoja lyhyen matkan lennoille.

48 b) Innovoinnin edistämiseksi lentoliikenteen alalla avaruussatamat olisi sisällytettävä lentoliikenneinfrastruktuurin osatekijöiden luetteloon. Tämän sisällyttämisen ei kuitenkaan olisi rajoitettava SEUT 4 artiklan 3 kohdan ja SEUT 189 artiklan mukaista unionin toimivaltaa avaruusalalla; kyseisissä säännöksissä suljetaan pois jäsenvaltioiden lakien ja asetusten yhdenmukaistaminen. Avaruussatamien sisällyttämisen tämän asetuksen mukaiseen lentoliikenneinfrastruktuurin osatekijöiden luetteloon ei myöskään olisi johdettava siihen, että lentoliikenneinfrastruktuuria koskevaa voimassa olevaa tai tulevaa EU:n lainsäädäntöä sovellettaisiin avaruussatamiin, ellei kyseisessä lainsäädännössä nimenomaisesti niin säädetä.

49) Euroopan laajuisella liikenneverkolla olisi varmistettava tehokas multimodaalisuus, jotta voidaan valita parempi ja kestävämpi liikennemuoto matkustajien ja tavaroiden kuljetusta varten sekä koota yhteen suuria kuljetusmääriä pitkiä kuljetusosuuksia varten. Multimodaaliterminaalien olisi oltava keskeisessä asemassa tämän tavoitteen saavuttamisessa.

49 a) Jäsenvaltioiden olisi tehtävä markkina-analyysi ja ennakoiva analyysi multimodaalisista tavaraliikenneterminaaleista alueellaan ja laadittava toimintasuunnitelma multimodaalisen tavaraliikenneterminaaliverkon kehittämiseksi. Ne voivat viitata olemassa oleviin tutkimuksiin ja suunnitelmiin. Jäsenvaltioiden laatimassa toimintasuunnitelmassa olisi edistettävä multimodaalisten tavaraliikenneterminaalien kehittämistä. Jäsenvaltioita ei kuitenkaan olisi velvoitettava panemaan toimintasuunnitelma täytäntöön. Toimintasuunnitelman ei myöskään olisi johdettava yksityisen sektorin velvoitteisiin investoida terminaaleihin. Suunnitelmasta ei pitäisi laatia strategisten ympäristövaikutusten arviointia.

- 50) Kaupunkisolmukohdilla on tärkeä rooli Euroopan laajuisessa liikenneverkossa lähtöpaikkana tai lopullisena määräpaikkana (”viimeinen kilometri”) Euroopan laajuisessa liikenneverkossa liikkuvien matkustajien ja tavaroiden osalta, ja ne ovat siirtymäkohtia eri liikennemuotojen sisällä tai niiden välillä. Olisi varmistettava, etteivät kapasiteetin pullonkaulat ja riittämättömät yhteydet verkkoon kaupunkisolmukohdissa enää haittaa multimodaalisuutta Euroopan laajuisessa liikenneverkossa. Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskevassa toimintapolitiikassa olisi keskityttävä edistämään saumattomia liikennevirtoja verkon kaupunkisolmukohdista, -solmukohtiin ja -solmukohtien kautta. Toimivaltaisten paikallisten, alueellisten tai kansallisten viranomaisten olisi käsiteltävä paikallisia yhteyksiä kaupunkisolmukohdissa erityisesti kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien asiaankuuluvien toimenpiteiden avulla.
- 51) Tehokkaana yhtenäisenä kehyksenä kaupunkiliikenteen haasteisiin vastaamiseksi jokaiselle kaupunkisolmukohdalle olisi hyväksyttävä kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma, joka on pitkän aikavälin kokonaisvaltainen ja integroitu tavara- ja matkustajaliikenteen suunnitelma kokonaiselle toiminnalliselle kaupunkiseudulle. Siihen voisi sisältyä kokonaistavoitteita, indikaattorikohtaisia tavoitteita ja indikaattoreita, jotka tukevat kaupunkiliikennejärjestelmän nykyistä ja tulevaa suorituskkyä.
- 52) Jäsenvaltioiden olisi edistettävä kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien käyttöönottoa alueiden, kaupunkien ja seutukuntien välisen koordinoinnin parantamiseksi. **Jäsenvaltiot voivat sen vuoksi** tukea [...] paikallisviranomaisia laadukkaiden kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien kehittämisessä ja tehostaa kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman täytäntöönpanon seuranta ja arviointia [...] **asiaankuuluvien** toimenpiteiden, ohjauksen, valmiuksien kehittämisen, avun ja mahdollisesti taloudellisen tuen avulla.
- 52 a) Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmat voivat sisältyä olemassa oleviin suunnitelmiin, joita voidaan kehittää edelleen vastaamaan kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien suuntaviivoja, ja/tai laajempiin suunnitelmiin, jotka sisältävät myös kaavoituksen, ottaen huomioon esimerkiksi kaavoituksen ja liikkuvuuden väliset yhteydet. Erittäin tiheästi asutuille kaupunkisolmukohdille olisi voitava laatia useampia kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmia.
- 53) Horisontti Eurooppa -puiteohjelmaan kuuluvan ilmastoneutraaleja ja älykkäitä kaupunkeja koskevan mission tavoitteena on, että unionissa on 100 ilmastoneutraalia kaupunkia vuoteen 2030 mennessä. Missioon osallistuvat kaupungit toimivat kokeilu- ja innovointikeskuksina muille, jotka tulevat mukaan vuoteen 2050 mennessä.

- 54) Multimodaalisen liikkumisen digitaalipalvelut auttavat tehostamaan eri liikennemuotojen integrointia yhdistämällä useampaa liikennetarjontaa yhteen palveluun. Näiden palvelujen jatkokehittämisellä pitäisi hivuttaa ihmisiä kohti kestävimpiä liikennemuotoja, julkista liikennettä ja aktiivisia liikennemuotoja, kuten kävelyä ja pyöräilyä.
- 55) Liikenteen tieto- ja viestintätekniisiä järjestelmiä tarvitaan perustaksi liikenne- ja kuljetustoimintojen ja liikenneturvallisuuden optimoinnille sekä niihin liittyvien palvelujen parantamiselle. Tiedonkulkua liikenne- ja liikkumisverkossa olisi helpotettava muun muassa ottamalla käyttöön unionin liikkumisdata-avaruus. Matkustajien saatavilla olisi oltava tietoa, mukaan lukien lippu- ja varausjärjestelmiä koskevat tiedot.
- 56) Älykkäiden liikennejärjestelmien ja -palvelujen sekä uusien kehitteillä olevien teknologioiden olisi toimittava katalysaattorina älykkäiden liikennejärjestelmien ja -palvelujen käyttöönotolle kaikilla Euroopan laajuisen liikenneverkon teillä.
- 57) Euroopan laajuinen liikenneverkko edellyttää asianmukaista suunnittelua. Tähän kuuluvat myös erityiset vaatimukset, jotka koskevat infrastruktuuria, tieto- ja viestintätekniisiä järjestelmiä, laitteita ja palveluja koko verkossa, mukaan lukien [vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta] annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) [...] ¹⁶ määritellyn vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa koskevat vaatimukset. Sen vuoksi on tarpeen varmistaa, että tällaisia vaatimuksia sovelletaan asianmukaisella ja yhtenevällä tavalla koko Euroopassa kaikkiin liikennemuotoihin ja niiden välisiin yhteyksiin Euroopan laajuisessa liikenneverkossa ja sen ulkopuolella, jotta verkkovaikutuksen edut saadaan hyödynnettyä ja jotta tehokkaat Euroopan laajuiset kaukokuljetukset olisivat mahdollisia. Jotta voidaan varmistaa vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönotto koko Euroopan laajuisen liikenneverkon tieverkossa [vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetussa] asetuksessa (EU) [...] asetettujen osatavoitteiden mukaisesti, [vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetussa] asetuksessa (EU) [...] olevia viittauksia 'ydinverkkoon' olisi pidettävä viittauksina tässä asetuksessa määritellyyn 'ydinverkkoon'. [Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetussa] asetuksessa (EU) [...] olevia viittauksia 'kattavaan verkkoon' olisi pidettävä viittauksina tässä asetuksessa määritelyihin 'laajennettuun ydinverkkoon' ja 'kattavaan verkkoon'.

¹⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus, annettu [...], vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta (EUVL L [...]).

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

- 61) Infrastruktuurin riittämätön turvallisuus, turvaaminen ja luotettavuus, joka johtuu luonnonuhkista, myös ilmastoon liittyvistä tapahtumista ja muista pandemioiden kaltaisista poikkeuksellisista tapahtumista, ihmisen aiheuttamista katastrofeista, kuten onnettomuuksista tai terrorismin ja kyberhyökkäysten kaltaisista tahallisista teoista aiheutuvista häiriöistä, on merkittävä ongelma Euroopan laajuisen liikenneverkon tehokkuuden ja toimivuuden kannalta. Esimerkiksi äärimmäisistä sääilmiöistä johtuvat useiden luonnonkatastrofien aiheuttamat onnettomuudet ovat viime vuosina häirinneet liikennevirtoja merkittävästi. Liikenneverkon kykyä sietää ilmastonmuutosta, luonnonuhkia, ihmisen aiheuttamia katastrofeja ja muita häiriöitä olisi siksi parannettava niiden riskinarvioinnin ja häiriönsietokyvyn parantamistoimenpiteiden pohjalta, joita liikennealan kriittiset toimijat ovat toteuttaneet kriittisten toimijoiden häiriönsietokyvystä annetun direktiivin [...] ¹⁷ mukaisesti.
- 62) Ottaen huomioon kokemukset kriisinhallinnasta covid-19-pandemian aikana ¹⁸ ja jotta voidaan välttää liikennehäiriöt ja ennakoimattomat tapahtumat tulevaisuudessa, jäsenvaltioiden olisi infrastruktuuria suunnitellessaan otettava huomioon liikenneinfrastruktuurin turvatoimet ja kyky sietää ilmastonmuutosta, luonnonuhkia, ihmisen aiheuttamia katastrofeja ja muita häiriöitä, jotka vaikuttavat unionin liikennejärjestelmän toimivuuteen. Tätä varten eurooppalaisiin liikennekäytäviin olisi sisällyttävä myös tärkeitä korvaavia ratoja, joita voidaan käyttää, kun pääreitit ruuhkautuvat tai niillä ilmenee muita ongelmia. Multimodaalisina liikennemuodot voivat lisäksi korvata toisiaan hätätilanteissa.

¹⁷ Tällä direktiivillä tarkoitetaan komission ehdotusta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi kriittisten toimijoiden häiriönsietokyvystä (COM(2020) 829 final).

¹⁸ Komission tiedonanto vihreiden kaistojen täytäntöönpanosta terveyden suojelemiseksi ja tavaroiden ja välttämättömien palvelujen saatavuuden turvaamiseksi rajaturvallisuustoimenpiteitä varten annettujen suuntaviivojen mukaisesti, C(2020) 1897 final (EUVL C 96 I, 24.3.2020, s. 1) ja komission Euroopan parlamentille, Eurooppa-neuvostolle ja neuvostolle 28 päivänä lokakuuta 2020 antama tiedonanto liikenteen vihreiden kaistojen päivittämisestä talouden pitämiseksi käynnissä covid-19-pandemian kiihtyessä uudelleen (COM(2020) 685 final).

- 63) Yritysten, mukaan lukien kolmannen maan luonnollisen henkilön omistuksessa tai määräysvallassa olevan yrityksen tai kolmannen maan yrityksen, kolmanteen maahan sijoittautuneet yritykset mukaan luettuina, osallistuminen voi nopeuttaa Euroopan laajuisen liikenneverkon toteuttamista. Erityisolosuhteissa kolmannen maan luonnollisen henkilön omistuksessa tai määräysvallassa olevan yrityksen tai kolmannen maan yrityksen osallistuminen yhteistä etua koskeviin hankkeisiin tai niiden osuus näissä hankkeissa voi kuitenkin vaarantaa turvatoimet ja yleisen järjestyksen EU:ssa. Asetuksen (EU) 2019/452¹⁹ mukaisen yhteistyömekanismin lisäksi ja sitä rajoittamatta on tarpeen lisätä tietoisuutta tällaisesta osallistumisesta tai osuudesta, jotta viranomaiset voivat puuttua asiaan, jos vaikuttaa siltä, että ne todennäköisesti vaikuttavat turvatoimiin tai yleiseen järjestykseen unionissa ja jos osallistuminen tai osuus kuuluu asetuksen (EU) 2019/452²⁰ soveltamisalaan.
- 64) Vaikka jäsenvaltioilla on ja tulee jatkossakin olemaan päävastuu kunnossapidosta ja rajoittamatta jäsenvaltioiden toimivaltaa erityisesti kunnossapidon rahoituksen ja hallinnoinnin osalta, on tärkeää, että Euroopan laajuisen liikenneverkon kunnossapito – sitten kun verkko on valmis – on asianmukaista palvelujen korkean laadun varmistamiseksi noudattamalla elinkaariajattelua infrastruktuurihankkeiden suunnittelussa ja hankinnoissa. Jäsenvaltioiden olisi erityisesti pyrittävä kaikin keinoin varmistamaan, että laaditaan maantie- ja tapauksen mukaan sisävesi-infrastruktuuria koskevat pitkän aikavälin kunnossapitosuunnitelmat.
- 65) Jotta ydinverkon strategisesti merkittävimmät osat toteutettaisiin annetussa aikataulussa, eri hankkeiden ylikansallisessa koordinoinnissa ja käytävän kehittämisen synkronoinnissa olisi käytettävä välineenä käytäviin perustuvaa lähestymistapaa, jolloin verkosta saadaan mahdollisimman suuri hyöty.

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

²⁰ Tätä johdanto-osan kappaletta saatetaan vielä muuttaa 47 artiklan muutosten huomioimiseksi.

- 66) Eurooppalaisten liikennekäytävien olisi autettava kehittämään Euroopan laajuisen liikenneverkon infrastruktuuria siten, että pullonkauloja saadaan poistettua, rajatylittäviä yhteyksiä parannettua sekä tehokkuutta ja kestävyyttä lisättyä. Niiden olisi edistettävä yhteenkuuluvuutta parantamalla alueellista yhteistyötä. Niiden olisi vastattava myös laajempiin liikennepoliittisiin tavoitteisiin ja helpotettava yhteentoimivuutta, liikennemuotojen integroimista ja multimodaalikuljetuksia. Käytäviin perustuvan lähestymistavan olisi oltava läpinäkyvä ja selkeä, eikä tällaisten käytävien hallinta saisi aiheuttaa ylimääräisiä hallinnollisia rasitteita tai kustannuksia.
- 67) Eurooppalaisten liikennekäytävien ja kahden horisontaalisen painopisteen eli ERTMS:n ja eurooppalaisen merialueen koordinoitun täytäntöönpanon helpottamiseksi komission olisi nimettävä eurooppalaiset koordinaattorit yhteisymmärryksessä asianomaisen jäsenvaltion kanssa. Eurooppalaisten koordinaattoreiden olisi helpotettava toimenpiteitä, joilla suunnitellaan oikeanlainen hallintorakenne ja varmistetaan infrastruktuurin ja investointien suunnittelun johdonmukainen priorisointi eurooppalaisten liikennekäytävien varrella ja kahden horisontaalisen painopisteen osalta.
- 68) Liikenneinfrastruktuurin suunnittelua ja täytäntöönpanoa koskevien eurooppalaisten ja kansallisten kehysten sekä eurooppalaisten koordinaattoreiden laatimien työsuunnitelmien olisi edistettävä tämän asetuksen tavoitteiden saavuttamiseksi tarvittavien investointien oikea-aikaista aikataulutusta ja suunnittelua.

- 69) Eurooppalaisten koordinaattoreiden työsuunnitelmia olisi käytettävä kaikkien asiaankuuluvien sidosryhmien välisen yhteistyön edistämiseen, täydentävyyden vahvistamiseen jäsenvaltioiden ja infrastruktuurin haltijoiden toimien kesken sekä erityisesti suuntaa-antavien välitavoitteiden asettamiseen tärkeimpien puuttuvien yhteyksien ja rajatylittävien osuuksien täytäntöönpanolle sekä pullonkaulojen poistamiselle.
- 70) Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskevien karttojen tekninen perusta on Euroopan laajuisen liikenneverkon interaktiivinen maantieteellinen ja tekninen tietojärjestelmä (TENtec).
- 71) Ottaen huomioon maaliskuussa 2018 hyväksytyn komission tiedonannon sotilaallista liikkuvuutta koskevasta unionin toimintasuunnitelmasta²¹ komissio arvioi tarvetta mukauttaa Euroopan laajuista liikenneverkkoa infrastruktuurin sotilaallisen käytön huomioon ottamiseksi. Euroopan laajuisen liikenneverkon ja sotilaallisten vaatimusten välisen puuteanalyysin²² perusteella Euroopan laajuiseen verkkoon on sisällytetty lisää teitä ja rautateitä synergian lisäämiseksi siviili- ja sotilasliikenneverkkojen välillä.

²¹ Yhteinen tiedonanto Euroopan parlamentille ja neuvostolle sotilaallisen liikkuvuuden toimintasuunnitelmasta (JOIN(2018) 05 final).

²² Yhteinen valmisteluasiakirja päivitetystä puuteanalyysistä sotilaallisten vaatimusten ja Euroopan laajuisen liikenneverkon vaatimusten välillä, 17.7.2020 (SWD(2020) 144 final).

- 72) Jotta suuntaviivat ja unionin tasolla käytettävissä olevien asiaankuuluvien rahoitusvälineiden ohjelmasuunnittelu olisivat mahdollisimman johdonmukaisia, Euroopan laajuisen liikenneverkon rahoituksessa olisi noudatettava tätä asetusta ja sen olisi perustuttava erityisesti Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen (EU) N:o 2021/1153²³. Lisäksi verkon rahoituksen olisi perustuttava muun unionin lainsäädännön nojalla myönnettyyn rahoitukseen ja rahoitusvälineisiin, mukaan lukien InvestEU-ohjelma, elpymis- ja palautumistukiväline, koheesiopolitiikka, Horisontti Eurooppa -puiteohjelma ja muut Euroopan investointipankin perustamat rahoitusvälineet. Yhteistä etua koskevien hankkeiden rahoituksen mahdollistamiseksi asetuksessa (EU) 2021/1153 olevia viittauksia 'multimodaalisiin logistiikkakeskuksiin', 'merten moottoriteihin' ja 'telemaattisiin sovelluksiin' olisi pidettävä viittauksina tässä asetuksessa määriteltyihin 'multimodaalisiin tavaraliikenneterminaaleihin', 'eurooppalaiseen merialueeseen' ja 'liikenteen tieto- ja viestintätekniisiin järjestelmiin'. Samaa tarkoitusta varten asetuksessa (EU) 2021/1153 olevien viittausten 'ydinverkkoon' katsotaan sisältävän tässä asetuksessa määritellyn 'laajennetun ydinverkon'.
- 73) Euroopan laajuisen liikenneverkon tavoitteiden saavuttaminen, erityisesti unionin liikennejärjestelmän hiilestä irtautumisen ja digitalisoinnin osalta, edellyttää vankkaa sääntelykehystä. Jäsenvaltioiden olisi toteutettava kunnianhimoisia uudistuksia, joilla vastataan eurooppalaisen ohjausjakson yhteydessä yksilöityihin kestävä liikenteen haasteisiin. Elpymis- ja palautumistukivälineestä tuetaan sekä uudistuksia että investointeja, joilla pyritään tekemään liikenteestä kestävämpää, vähentämään päästöjä sekä parantamaan turvallisuutta ja tehokkuutta. Tätä koskevat toimenpiteet sisältyvät hyväksyttyihin elpymis- ja palautumissuunnitelmiin.

²³ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2021/1153, annettu 7 päivänä heinäkuuta 2021, Verkkojen Eurooppa -välineestä ja asetusten (EU) N:o 1316/2013 ja (EU) N:o 283/2014 kumoamisesta (EUVL L 249, 14.7.2021, s. 38).

- 74) Jotta liitteisiin I ja II sisältyvät kartat ja satamien, lentoasemien, terminaalien ja kaupunkisolmukohtien luettelot voitaisiin päivittää ottaen huomioon mahdolliset muutokset, jotka johtuvat erityisesti etukäteen määriteltäviä määrällisiä raja-arvoja vasten analysoitujen tiettyjen liikenneinfrastruktuurin osien tosiasiallisesta käytöstä, ja jotta liitteeseen III sisältyviä eurooppalaisten liikennekäytävien linjauksia voitaisiin muuttaa, komissiolle olisi Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti siirrettävä valta antaa delegoituja säädöksiä liitteisiin I ja II tehtävien muutosten osalta. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla, ja että nämä kuulemiset toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa²⁴ vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa tasavertainen osallistuminen delegoitujen säädösten valmisteluun, Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimitetaan kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla on järjestelmällisesti oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä.
- 75) Joitakin verkon osia hoitavat muut toimijat kuin jäsenvaltiot. Jäsenvaltioiden velvollisuutena on kuitenkin varmistaa verkkoa koskevien sääntöjen asianmukainen soveltaminen alueellaan.
- 76) Tässä asetuksessa säädettyjen velvoitteiden sujuvan ja tehokkaan täytäntöönpanon varmistamiseksi komissio tukee jäsenvaltioita teknisen tuen välineen²⁵ kautta tarjoamalla räätälöityä teknistä asiantuntemusta uudistusten suunnittelua ja täytäntöönpanoa varten, mukaan lukien uudistukset, joilla edistetään Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämistä.

²⁴ Euroopan parlamentin, Euroopan unionin neuvoston ja Euroopan komission välinen toimielinten sopimus, tehty 13 päivänä huhtikuuta 2016, paremmasta lainsäädännöstä (EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1).

²⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2021/240, annettu 10 päivänä helmikuuta 2021, teknisen tuen välineen perustamisesta.

- 77) Jotta voidaan varmistaa tämän asetuksen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa vapautusten myöntämiseksi tietyistä tämän asetuksen vaatimuksista ja sellaisten täytäntöönpanosäädösten hyväksymiseksi, joissa määritetään vedenkorkeuden viitetasot ja joissa vahvistetaan menetelmä jäsenvaltioiden keräämiä kaupunkiliikennetietoja varten, sekä täytäntöönpanosäädösten hyväksymiseksi eurooppalaisten liikennekäytävien rajatylittävien osuuksien ja kahden horisontaalisen painopisteen täytäntöönpanoa varten. Asianomaisten jäsenvaltioiden pyynnöstä voidaan hyväksyä myös eurooppalaisten liikennekäytävien tiettyjä osuuksia koskevia täytäntöönpanosäädöksiä. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011²⁶ mukaisesti.
- 77 a) Rautateitä koskevia säännöksiä ja erityisesti vaatimuksia lentoasemien ja satamien liittamisestä rautateihin sekä multimodaalisia tavaraliikenneterminalleja koskevia säännöksiä ei olisi sovellettava Kyprokseen, Maltaan ja syrjäisimpiin alueisiin niin kauan kuin niiden alueella ei ole rautatiejärjestelmää. Näihin jäsenvaltioihin ja alueisiin ei olisi sovellettava myöskään turvallisiin ja valvottuihin pysäköintialueisiin liittyviä säännöksiä, koska tällaiset pysäköintialueet eivät ole välttämättömiä, koska niiden alueella ei ole maanteiden tavaraliikenteen kauttakulkuliikennettä.
- 78) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän asetuksen tavoitteita eikä erityisesti Euroopan laajuisen liikenneverkon koordinoitua perustamista ja kehittämistä, vaan ne voidaan kyseisten tavoitteiden koordinoitutarpeen vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla, minkä vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen näiden tavoitteiden saavuttamiseksi.

²⁶ 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).

- 79) Asetusta (EU) 2021/1153 on tarpeen muuttaa sen säännösten mukauttamiseksi ydinverkkokäytävien integroimiseksi eurooppalaisiin liikennekäytäviin. Eurooppalaisten liikennekäytävien määritelmä ja linjaus määritellään tässä asetuksessa, ja ne korvaavat mainitussa asetuksessa määritellyt ydinverkkokäytävät.
- 80) Asetusta (EU) N:o 913/2010 on tarpeen muuttaa sen säännösten mukauttamiseksi niin, että rautateiden tavaraliikennekäytävät integroidaan eurooppalaisiin liikennekäytäviin.⁸¹⁾ Asetus (EU) N:o 1315/2013 olisi kumottava,

I LUKU

YLEISET PERIAATTEET

1 artikla

Kohde

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

2 artikla

Soveltamisala

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

3 artikla

Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

- a) 'yhteistä etua koskevalla hankkeella' mitä tahansa tämän asetuksen mukaisesti toteutettavaa hanketta;
- b) 'naapurimaalla' Euroopan naapuruuspolitiikan, laajentumispolitiikan, Euroopan talousalueen, Euroopan vapaakauppaliiton tai EU:n ja Yhdistyneen kuningaskunnan välisen kauppaa- ja yhteistyösopimuksen soveltamisalaan kuuluvaa kolmatta maata;
- c) 'NUTS-alueella' aluetta, joka määritellään yhteisestä tilastollisten alueyksiköiden nimikkeistöstä annetussa asetuksessa (EY) N:o 1059/2003;

- d) 'rajanylitysosuudella' osuutta, joka varmistaa yhteistä etua koskevan hankkeen jatkuvuuden molemmin puolin rajaa kahden jäsenvaltion tai jäsenvaltion ja naapurimaan välisten eri puolilla rajaa sijaitsevien lähimpien kaupunkisolmukohtien välillä;
- e) 'pullonkaulalla' fyysistä, teknistä, toiminnallista, operatiivista tai hallinnollista estettä, josta aiheutuva järjestelmäkatkos vaikuttaa kaukoliikennevirtojen tai rajatylittävien liikennevirtojen jatkuvuuteen;
- f) 'kaupunkisolmukohdalla' kaupunkiseutua, jolla Euroopan laajuisen liikenneverkon liikenneinfrastruktuurin osat, kuten kaupunkialueella ja sen lähistöllä sijaitsevat satamat, mukaan lukien matkustajaliikenneterminaalit, lentoasemat, rautatieasemat, linja-autoasemat, logistiikkakeskukset ja -tilat sekä tavaraliikenneterminaalit, on liitetty kyseisen infrastruktuurin muihin osiin sekä alue- ja paikallisliikenteen infrastruktuuriin, mukaan lukien aktiivisiin liikennemuotoihin liittyvä infrastruktuuri;
- g) 'erillään olevalla verkolla' jäsenvaltion rautatieverkkoa tai sen osaa, jonka raideleveys poikkeaa eurooppalaisten vaatimusten mukaisesta nimellisestä raideleveydestä (1435 mm);
- h) poistettu;
- i) 'multimodaalisella liikenteellä' matkustajien tai tavaroiden taikka niiden molempien kuljettamista kahta tai useampaa liikennemuotoa käyttäen;
- j) 'multimodaalisen liikkumisen digitaalipalveluilla' älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton puitteista annetun direktiivin (EU) 2010/40²⁷ [...] artiklassa määriteltyjä palveluja;

²⁷ Direktiivi XXX (EU)/... tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista 7 päivänä heinäkuuta 2010 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU tarkistamisesta (EUVL L [...]).

- k) 'yhteentoimivuudella' tietyn liikennemuodon tai -sektorin digitaalisen ja muun infrastruktuurin kykyä, mukaan lukien kaikki sääntelyä koskevat, tekniset ja operatiiviset edellytykset, mahdollistaa turvalliset ja keskeytymättömät liikenne- ja tietovirrat sellaisella suoritustasolla, joka kyseiseltä infrastruktuurimuodolta tai -sektorilta vaaditaan;
- l) 'multimodaalisella matkustajaliikennekeskuksella' kohtaa, jossa voi vaihtaa vähintään yhdestä matkustajaliikennemuodosta toiseen ja jossa on saatavilla matkustustietoja, pääsy julkiseen liikenteeseen ja mahdollisuus siirtymiseen toiseen liikennemuotoon, mukaan lukien aktiiviset liikennemuodot, ja joka toimii yhdyskohtana kaupunkisolmukohtien ja pidempien matkojen liikenneverkkojen välillä;
- m) 'multimodaalisella tavaraliikenneterminaalilla' rakennetta, jossa on varustus vähintään kahden kuljetusmuodon välistä tai kahden eri raidejärjestelmän välistä uudelleenlastausta sekä rahdin väliaikaista varastointia varten, kuten sisävesi- tai merisatamien, sisävesiväylien ja lentoasemien terminaalit sekä rautatie-/maantieterminaalit;
- n) 'logistiikkakeskuksella' aluetta, joka on liitetty suoraan Euroopan laajuisen liikenneverkon liikenneinfrastruktuuriin, johon kuuluu vähintään yksi tavaraliikenneterminaalit ja joka mahdollistaa logististen toimintojen suorittamisen;
- o) 'kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmalla' strategista liikennesuunnittelua koskevaa asiakirjaa, jolla pyritään kestäväällä tavalla parantamaan ihmisten, yritysten ja tavaroiden pääsyä toiminnalliselle kaupunkiseudulle ja liikkumista sen sisällä erityisesti elämänlaadun parantamiseksi;
- p) 'aktiivisilla liikennemuodoilla' ihmisten tai tavaroiden kuljettamista ilman moottoria ihmisen fyysiseen aktiivisuuteen perustuen, mukaan lukien asetuksen (EU) N:o 168/2013 2 artiklan 2 kohdan h alakohdassa tarkoitetut apumoottoreilla varustetut liikennemuodot;

- q) 'liikenteen tieto- ja viestintäteknisillä järjestelmillä' tieto- ja viestintäteknisiä järjestelmiä ja sovelluksia, joissa käytetään tieto-, viestintä-, navigointi- tai paikantamis-/lokalisointiteknologioita, joiden avulla voidaan tehokkaasti käsitellä, tallentaa ja vaihtaa dataa ja tietoja, joita tarvitaan infrastruktuurin, liikkumisen ja liikenteen tehokkaaseen hallintaan Euroopan laajuisessa liikenneverkossa, asiaankuuluvien tietojen ilmoittamiseen viranomaisille ja lisäarvopalvelujen tarjoamiseen kansalaisille, rahtaaajille ja liikenteenharjoittajille, mukaan lukien verkon häiriönsietokykyiseen, turvalliseen, varmaan, ympäristön kannalta järkevään ja kapasiteettitehokkaaseen käyttöön tarkoitetut järjestelmät. Niihin kuuluvat r-x alakohdassa tarkoitetut järjestelmät, teknologiat ja palvelut, ja niihin voi sisältyä myös liikennevälineeseen asennettuja laitteita, joissa on vastaavat infrastruktuuri- tai digitaaliset komponentit;
- r) 'älykkäällä liikennejärjestelmällä' (ITS) tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista 7 päivänä heinäkuuta 2010 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU²⁸ 4 artiklan 1 kohdassa määriteltyä järjestelmää;
- s) 'alusliikennettä koskevalla seuranta- ja tietojärjestelmällä' (VTMIS) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2002/59/EY²⁹ perustettuja järjestelmiä;
- t) 'jokitiedotuspalveluilla' (RIS) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2005/44/EY³⁰ 3 artiklan a alakohdassa määriteltyä sisävesien tieto- ja viestintäteknologiaa;

²⁸ 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).

²⁹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/59/EY, annettu 27 päivänä kesäkuuta 2002, alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta sekä neuvoston direktiivin 93/75/ETY kumoamisesta (EYVL L 208, 5.8.2002, s. 10).

³⁰ 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).

- u) 'eurooppalaisella merenkulkualan yhdennetyllä palveluympäristöllä' (EMSWe) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2019/1239³¹ määriteltyä oikeudellista ja teknistä kehystä;
- v) 'ilmaliikenteen hallinta- ja lennonvarmistusjärjestelmällä' (ATM/ANS-järjestelmällä) asetuksen (EU) N:o 2018/1139 3 artiklan 7 kohdassa määriteltyä ATM/AMS-järjestelmää;
- w) 'Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmällä' (ERTMS) direktiivissä (EU) 2016/797 ja komission asetuksen (EU) 2016/919³² liitteessä olevassa 2.2 kohdassa tarkoitettua järjestelmää;
- x) 'radiopohjaisella ERTMS-järjestelmällä' tason 2 tai 3 ERTMS-järjestelmää, jossa käytetään radiota ajolupien siirtämiseen junalle komission asetuksen (EU) 2016/919³³ nojalla;
- y) 'luokan B järjestelmillä' komission asetuksen (EU) 2016/919 liitteessä olevassa 2.2 kohdassa määriteltyjä junakulunvalvonta- ja ääniradiojärjestelmiä;
- z) 'merisatamalla' asetuksen (EU) 2017/352 2 artiklan 16 kohdassa määriteltyä merisatamaa;
- aa) 'lähimerenkululla' lastin ja matkustajien kuljettamista meritse yhden tai useamman jäsenvaltion maantieteellisillä vesillä sijaitsevien satamien välillä tai jäsenvaltioiden vesillä sijaitsevan sataman ja sellaisen vierekkäisen kolmannen maan vesillä sijaitsevan sataman välillä, jolla on rantaviivaa yhteen tai useampaan jäsenvaltioon rajautuvissa merissä;

³¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/1239, annettu 20 päivänä kesäkuuta 2019, eurooppalaisen merenkulkualan yhdennetyn palveluympäristön perustamisesta ja direktiivin 2010/65/EU kumoamisesta (EUVL L 198, 25.7.2019, s. 64).

³² Komission asetus (EU) 2016/919, annettu 27 päivänä toukokuuta 2016, Euroopan unionin rautatiejärjestelmän ohjaus-, hallinta- ja merkinanto-osajärjestelmiä koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä (EUVL L 158, 15.6.2016, s. 1).

³³ Komission asetus (EU) 2016/919, annettu 27 päivänä toukokuuta 2016, Euroopan unionin rautatiejärjestelmän ohjaus-, hallinta- ja merkinanto-osajärjestelmiä koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä (EUVL L 158, 15.6.2016, s. 1).

- ab) 'sähköisillä kuljetustiedoilla' (eFTI) lakisääteisten tietojen sähköistä viestintää talouden toimijoiden ja toimivaltaisten viranomaisten välillä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2020/1056³⁴ mukaisesti;
- ac) 'yhtenäisellä eurooppalaisella ilmatilalla' Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 549/2004³⁵, (EY) N:o 550/2004³⁶, (EY) N:o 551/2004³⁷ ja (EU) 2018/1139³⁸ mukaisesti perustettuja järjestelmiä, joilla tiukennetaan ilmaliikenteen turvallisuusstandardeja, edistetään lentoliikennejärjestelmän kestävä kehitystä sekä parannetaan ilmaliikenteen hallinnan ja lennonvarmistuspalvelujen yleistä suorituskykyä yleisessä ilmaliikenteessä Euroopassa;
- ad) 'vertiportilla' aluetta, jota käytetään pystysuoraan nousevien ja laskeutuvien lentokoneiden lentoonlähtöön ja laskuun (VTOL);
- ae) 'ilma-aluksen matkustajasilta paikalla' määrätyllä lentoaseman asematason alueella olevaa paikkaa, jossa on matkustajasilta;

³⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2020/1056, annettu 15 päivänä heinäkuuta 2020, sähköisistä kuljetustiedoista (EUVL L 249, 31.7.2020, s. 33).

³⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EY) N:o 549/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen puitteista (EUVL L 96, 31.3.2004, s. 1).

³⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EY) N:o 550/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa (EUVL L 96, 31.3.2004, s. 10).

³⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EY) N:o 551/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan organisoinnista ja käytöstä (EUVL L 96, 31.3.2004, s. 20).

³⁸ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2018/1139, annettu 4 päivänä heinäkuuta 2018, yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta (EUVL L 212, 22.8.2018, s. 1).

- af) 'SESAR-hankkeella' Euroopan ilmaliikenteen hallinnan nykyaikaistamishanketta, jonka tarkoituksena on tarjota unionille erittäin suorituskykyinen, standardoitu ja yhteentoimiva ilmaliikenteen hallinnan infrastruktuuri ja joka koostuu innovaationsyklistä, johon sisältyy SESARin määrittelyvaihe, SESARin kehittämisvaihe ja SESARin käyttöönottovaihe;

- ag) 'Euroopan rautatiehankkeella' Euroopan rautatiealan yhteisyrityksen tai sitä edeltäneen Shift2Rail-yhteisyrityksen hanketta;
- ah) 'Euroopan ilmaliikenteen hallinnan yleissuunnitelmalla' suunnitelmaa, joka on hyväksytty neuvoston päätöksellä 2009/320/EY³⁹ sellaisena kuin se on myöhemmin muutettuna⁴⁰;
- ai) 'rautateiden tavaraliikenteen hallinnoinnilla' asetuksen (EU) N:o 913/2010 8 artiklassa tarkoitettuja hallintoelimiä;
- aj) 'kunnossapidolla' työtä, jonka tarkoituksena on ylläpitää olemassa olevan infrastruktuurin kuntoa ja toimintakykyä sen elinkaaren ajan;
- ak) 'sosioekonomisella kustannus-hyötyanalyysillä' tunnustettuun menetelmään perustuvaa hankkeen arvon määrällistä ennakoarviointia, jossa otetaan huomioon kaikki asiaankuuluvat sosiaaliset ja taloudelliset sekä terveyteen, ilmastoon ja ympäristöön liittyvät hyödyt ja kustannukset. Ilmastoon ja ympäristöön liittyviä kustannuksia ja hyötyjä koskevan analyysin on perustuttava Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2011/92/EU⁴¹ nojalla tehtyyn ympäristövaikutusten arviointiin;
- al) 'vaihtoehtoisilla polttoaineilla' [vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta] annetun asetuksen (EU) [...] 2 artiklan 3 kohdassa määriteltyjä vaihtoehtoisia polttoaineita;

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

- am) 'turvallisella ja valvotulla pysäköintialueella' tavara- tai matkustajaliikennettä harjoittavien kuljettajien käytettävissä olevaa pysäköintialuetta, joka täyttää Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006⁴² 8 a artiklan 1 kohdan vaatimukset ja on mainitun asetuksen 8 a artiklan 2 kohdan nojalla sertifioitu unionin standardien ja menettelyjen mukaisesti;
- an) 'liikkeessäpunnitusjärjestelmällä' tieinfrastruktuuriin asennettua automaattista järjestelmää, jonka tarkoituksena on tunnistaa ne liikenteessä olevat ajoneuvot tai ajoneuvoyhdistelmät, jotka ovat todennäköisesti ylittäneet Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 96/53/EY⁴³ mukaiset painorajat.
- ao) 'hankkeen lupapäätöksellä' jäsenvaltion yhden tai useamman viranomaisen, hallinnollisia muutoksenhakuviranomaisia ja tuomioistuimia lukuun ottamatta, kansallisen oikeusjärjestelmän ja hallinto-oikeuden mukaisesti tekemää päätöstä tai samanaikaisten tai perättäisten päätösten sarjaa, joka voi olla hallinnollinen, jolla määritetään, saako hankkeen toteuttaja panna hankkeen täytäntöön asianomaisella maantieteellisellä alueella ydinverkossa, laajennetussa ydinverkossa tai kattavassa verkossa, sanotun kuitenkaan rajoittamatta hallinnollisen tai oikeudellisen muutoksenhakumenettelyn yhteydessä tehtävien päätösten soveltamista.

4 artikla

Euroopan laajuisen liikenneverkon tavoitteet

1. Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämisen yleisenä tavoitteena on luoda yksi unionin laajuinen ja korkealaatuinen multimodaalinen verkko.

⁴² Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EY) N:o 561/2006, annettu 15 päivänä maaliskuuta 2006, tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta (EUVL L 102, 11.4.2006, s. 1).

⁴³ Neuvoston direktiivi 96/53/EY, annettu 25 päivänä heinäkuuta 1996, tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista (EYVL L 235, 17.9.1996, s. 59).

2. Euroopan laajuinen liikenneverkko vahvistaa unionin sosiaalista, taloudellista ja alueellista yhteenkuuluvuutta sekä edistää sellaisen yhtenäisen Euroopan liikennealueen luomista, joka on kestävä, turvallinen, tehokas ja häiriönsietokykyinen ja joka lisää käyttäjien saamia hyötyjä ja tukee osallistavaa kasvua. Se tuo eurooppalaista lisäarvoa edistämällä seuraavissa neljässä kategoriassa määriteltujen tavoitteiden saavuttamista:

a) kestävyys – seuraavilla tavoin:

- i) päästöttömän ja vähäpäästöisen liikkumisen edistäminen asiaankuuluvien unionin hiilidioksidivähentämistavoitteiden mukaisesti;
- ii) kestävämpien liikennemuotojen laajemman käytön mahdollistaminen erityisesti kehittämällä edelleen kaukoliikenteen matkustajaliikenneverkkoa, suurnopeusrautatieverkko mukaan lukien, ja yhteentoimivaa rautateiden tavaraliikenneverkkoa sekä luotettavaa sisävesi- ja lähimerenkulkuverkkoa kaikkialla unionissa sekä edistämällä aktiivisia liikennemuotoja;
- iii) ympäristönsuojelun lisääminen;
- iv) kielteisten ulkoisvaikutusten vähentäminen, mukaan lukien ympäristöön, terveyteen, ruuhkautumiseen ja onnettomuuksiin liittyvät kustannukset;
- v) energiaturvallisuuden parantaminen;

b) yhteenkuuluvuus – seuraavilla tavoin:

- i) kaikkien unionin alueiden saavutettavuus ja yhteydet, syrjäiset alueet, syrjäisimmät alueet ja muut syrjäiset alueet, saaristo-, syrjäseutu- ja vuoristoalueet sekä harvaan asutut alueet mukaan luettuina;
- ii) infrastruktuurin laatuerojen vähentäminen alueiden ja jäsenvaltioiden välillä;

- iii) yhtäältä kaukoliikenteen ja toisaalta alue- ja paikallisliikenteen sekä kaupunkisolmukohtien liikennepalvelujen liikenneinfrastruktuurin tehokas koordinointi ja yhteenliittäminen niin matkustaja- kuin tavaraliikenteessä;
 - iv) liikenneinfrastruktuuri, jossa huomioidaan unionin eri osien erityistilanteet ja joka kattaa Euroopan alueet tasapainoisella tavalla;
- c) tehokkuus – seuraavilla tavoin:
- i) infrastruktuurin pullonkaulojen poistaminen ja puuttuvien yhteyksien rakentaminen liikenneinfrastruktuureissa ja niiden välisissä liityntäkohdissa sekä jäsenvaltioiden alueilla että niiden välillä;
 - ii) yhteentoimivuuden pullonkaulojen poistaminen, digitalisaation puutteet mukaan luettuina;
 - iii) kansallisten, alueellisten ja paikallisten liikenneverkkojen yhteentoimivuus;
 - iv) kaikkien liikennemuotojen, myös kaupunkisolmukohtien, optimaalinen integrointi ja yhteenliittäminen;
 - v) taloudellisesti tehokkaan ja laadukkaan liikenteen edistäminen talouden kasvun lisäämiseksi ja kilpailukyvyn parantamiseksi;
 - vi) uuden ja jo käytössä olevan infrastruktuurin tehokkaampi käyttö;
 - vii) innovatiivisten teknologisten ja operatiivisten ratkaisujen kustannustehokas soveltaminen;
- d) käyttäjien saamien hyötyjen lisääminen – seuraavilla tavoin:
- i) liikkumisen ja liikenteen saatavuuden varmistaminen käyttäjille ja näiden tarpeiden täyttäminen ottaen erityisesti huomioon haavoittuvassa asemassa olevien ihmisten tarpeet, mukaan lukien vammaiset tai liikuntarajoitteiset henkilöt sekä henkilöt, jotka asuvat syrjäisillä alueilla, syrjäisimmät alueet ja saaret mukaan luettuina;

- ii) turvallisten, varmojen ja korkealaatuisten standardien varmistaminen sekä matkustaja- että tavaraliikenteelle, mukaan lukien käyttäjille tarjottavien palvelujen laatu;
- iii) saavutettavien ja kohtuuhintaisten liikennepalvelujen laadun, tehokkuuden ja kestävyysden tukeminen;
- iv) muuttuvaan ilmastoon mukautuvan, luonnonuhkia ja ihmisen aiheuttamia katastrofeja kestävän sekä hätä- ja pelastuspalvelujen tehokasta ja nopeaa käyttöönottoa helpottavan liikkumisen tukeminen, myös vammaisten tai liikuntarajoitteisten henkilöiden osalta;
- v) infrastruktuurin häiriönsietokyvyn varmistaminen erityisesti rajatylittävillä osuuksilla;
- vi) vaihtoehtoisten liikennetarkaisujen tarjoaminen, myös muissa liikennemuodoissa, verkkohäiriötilanteissa.
- vii) aktiivisten liikennemuotojen tukeminen parantamalla niihin liittyvän infrastruktuurin saatavuutta ja laatua parantaen näin infrastruktuurin aktiivisten käyttäjien turvallisuutta ja terveyttä sekä edistäen näiden liikennemuotojen ympäristöhyötyjä.

5 artikla

Resurssitehokas verkko ja ympäristönsuojelu

1. Euroopan laajuinen liikenneverkko on suunniteltava ja kehitettävä ja sitä on käytettävä resurssitehokkaasti ja sovellettavien unionin ja kansallisten ympäristövaatimusten mukaisesti seuraavilla tavoin:
 - a) uuden infrastruktuurin kehittäminen, olemassa olevan liikenneinfrastruktuurin parantaminen ja kunnossapito, erityisesti sisällyttämällä infrastruktuurin koko elinkaaren jatkuva kunnossapito infrastruktuurin suunnittelu- tai parannusvaiheeseen ja pitämällä infrastruktuuri toimintakunnossa;

- b) infrastruktuurin integroinnin ja yhteenliittämisen optimoiminen;
- c) vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- ja tankkausinfrastruktuurin käyttöönotto;
- d) uusien teknologioiden sekä liikenteen tieto- ja viestintätekniisten järjestelmien käyttöönotto infrastruktuurin suorituskyvyn säilyttämiseksi tai parantamiseksi, jos tällainen käyttöönotto on taloudellisesti perusteltua tai tarpeen turvallisuuden parantamiseksi;
- e) infrastruktuurin käytön optimoiminen erityisesti tehokkaalla kapasiteetin- ja liikenteenhallinnalla ja siirtymällä kohti kestävämpiä liikennevirtoja, mukaan lukien kestävien, houkuttelevien ja tehokkaiden multimodaalisten kuljetuspalvelujen kehittäminen;
- f) mahdollisten muiden verkkojen, erityisesti Euroopan laajuisten energia- tai televiestintäverkkojen tai sotilaallista liikkuvuutta koskevissa sotilaallisissa vaatimuksissa määritellyn kaksikäyttöverkon kanssa syntyvien synergioiden huomioon ottaminen;
- g) sellaisen vihreän, kestävän ja ilmastonmuutokseen sopeutuvan infrastruktuurin kehittäminen, jonka suunnittelulla vähennetään niin paljon kuin mahdollista verkon lähistöllä asuvien kansalaisten terveyteen sekä ympäristöön kohdistuvia kielteisiä vaikutuksia ja ekosysteemien tilan heikkenemistä;
- h) liikenneverkon ja sen infrastruktuurin häiriönsietokyvyn asianmukainen huomioon ottaminen erityisesti rajatylittävillä osuuksilla muuttuvan ilmaston, luonnonuhkien ja ihmisen aiheuttamien katastrofien sekä tahallisten tai tahattomien häiriöiden, myös liikenteelle aiheutuvien häiriöiden, varalta näihin haasteisiin vastaamiseksi;
- i) Poistettu.

2. Suunnitellessaan ja kehittäessään Euroopan laajuisia liikenneverkkoa jäsenvaltiot voivat mukauttaa osuuksien yksityiskohtaista reittilinjausta ottaen huomioon unionin eri osien erityisolosuhteet, kuten kyseisten alueiden topografiset piirteet ja ympäristönäkökohdat, varmistaen samalla tämän asetuksen noudattamisen. Tämä mukauttaminen ei saa mennä pidemmälle kuin asiaankuuluvassa hankkeen lupapäätöksessä sallitaan.

3. Suunnitelmien ja hankkeiden ympäristöarviointi on tehtävä neuvoston direktiivin 92/43/ETY⁴⁴, direktiivien 2000/60/EY⁴⁵, 2001/42/EY⁴⁶, 2002/49/EY⁴⁷ ja 2009/147/EY⁴⁸ sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2011/92/EU⁴⁹ mukaisesti. Niiden yhteistä etua koskevien hankkeiden osalta, joiden ympäristöarviointia koskevaa hankintamenettelyä ei ole vielä aloitettu tämän asetuksen voimaantulopäivänä, olisi arvioitava myös ”ei merkittävää haittaa” -periaatteen noudattaminen.

6 artikla

Euroopan laajuisen liikenneverkon vaiheittainen kehittäminen

1. Jollei tässä asetuksessa toisin mainita, Euroopan laajuista liikenneverkkoa kehitetään kolmessa vaiheessa niin, että ydinverkko valmistuu 31 päivään joulukuuta 2030 mennessä, laajennettu ydinverkko 31 päivään joulukuuta 2040 mennessä ja kattava verkko 31 päivään joulukuuta 2050 mennessä, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 8 artiklan 4 a kohdan soveltamista. Tähän päästään erityisesti ottamalla Euroopan laajuista liikenneverkkoa varten käyttöön rakenne, jossa noudatetaan sellaista johdonmukaista ja läpinäkyvää menettelytapaa, joka käsittää kattavan verkon sekä ydinverkon ja laajennetun ydinverkon niin, että liikenteen solmukohdat ja kaupunkisolmukohdat toimivat kaukoliikenteen ja alueellisten ja paikallisten liikenneverkkojen välisinä multimodaalisina liityntäkohtina.

⁴⁴ 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).

⁴⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2000/60/EY, annettu 23 lokakuuta 2000, yhteisön vesipolitiikan puitteista (EYVL L 327, 22.12.2000, s. 1).

⁴⁶ 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).

⁴⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/49/EY, annettu 25 päivänä kesäkuuta 2002, ympäristömelun arvioinnista ja hallinnasta (EUVL L 189, 18.7.2002, s. 12).

⁴⁸ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/147/EY, annettu 30 päivänä marraskuuta 2009, luonnonvaraisten lintujen suojelusta (EUVL L 20, 26.1.2010, s. 7).

⁴⁹ 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).

2. Kattava verkko käsittää Euroopan laajuisen liikenneverkon kaikki olemassa olevat ja suunnitteilla olevat liikenneinfrastruktuurit sekä tällaisen infrastruktuurin tehokasta sekä sosiaalisesti ja ympäristön kannalta kestävää käyttöä edistävät toimenpiteet.
3. Ydinverkko ja laajennettu ydinverkko koostuvat niistä Euroopan laajuisen liikenneverkon osista, joita kehitetään ensisijaisina Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämistavoitteiden saavuttamiseksi.

7 artikla

Eurooppalaiset liikennekäytävät

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

8 artikla

Yhteistä etua koskevat hankkeet

1. Euroopan laajuista liikenneverkkoa kehitetään yhteistä etua koskevilla hankkeilla, joilla rakennetaan uutta liikenneinfrastruktuuria, parannetaan olemassa olevaa liikenneinfrastruktuuria tai toteutetaan toimenpiteitä verkon resurssitehokkaan käytön edistämiseksi.
2. Yhteistä etua koskevalta hankkeelta edellytetään, että
 - a) se tuo eurooppalaista lisäarvoa edistämällä niiden tavoitteiden saavuttamista, jotka kuuluvat vähintään kahteen neljästä 4 artiklassa säädetystä kategoriasta; ja

- b) se on sosioekonomisen kustannus-hyötyanalyysin perusteella taloudellisesti elinkelpoinen tai, harvaan asuttujen alueiden osalta, sillä on sosioekonomisen kustannus-hyötyanalyysin perusteella myönteinen vaikutus verkon kehittämiseen.
 - c) poistettu.
3. Yhteistä etua koskeva hanke sisältää koko hankesyklin, mukaan lukien toteutettavuustutkimus, lupamenettelyt, rakennustyöt, toiminta ja arviointi.
4. Jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet varmistaakseen, että hankkeita toteutettaessa noudatetaan unionin ja kansallista lainsäädäntöä, erityisesti ympäristöä, ilmastonsuojelua, turvallisuutta, turvatoimia, kilpailua, valtiontukea, julkisia hankintoja, kansanterveyttä ja esteettömyyttä koskevia unionin säädöksiä sekä syrjimättömyyslainsäädäntöä.
- 4 a. 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.
5. Komissio voi suositella jäsenvaltioita perustamaan yhden yksikön yhteistä etua koskevien rajatylittävien ja erityisesti laajamittaisten ja monimutkaisten infrastruktuurihankkeiden koordinoitua, rakennustöitä ja hallinnointia varten. Asianomaisella eurooppalaisella koordinaattorilla on oltava tarkkailijan asema kyseisen yksittäisen elimen valvontaneuvostossa tai vastaavassa johtoelimessä.

9 artikla

Yhteistyö kolmansien maiden kanssa

1. Unioni voi tehdä yhteistyötä kolmansien maiden kanssa liittääkseen Euroopan laajuisen liikenneverkon niiden infrastruktuuriverkkoihin yhteistä etua koskevien hankkeiden kautta kestävä talouskasvun ja kilpailukyvyyn edistämiseksi tapauksen mukaan ja erityisesti

- a) edistääkseen Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskevan toimintapolitiikan ja muiden siihen liittyvien unionin toimintapolitiikkojen laajentamista kolmansiin maihin, erityisesti ympäristön- ja ilmastonsuojelun aloilla;
- b) varmistaakseen Euroopan laajuisen liikenneverkon ja kolmansien maiden liikenneverkkojen väliset yhteydet rajanylityspaikoilla myös kolmannen maan alueella, jotta voidaan taata saumattomat liikennevirrat, rajatarkastukset, rajavartiointi ja muut rajavalvontamenettelyt;
- ba) varmistaakseen Euroopan laajuisen liikenneverkon ja kolmansien maiden liikenneverkkojen väliset yhteydet kolmannen maan alueella;
- c) saattaakseen valmiiksi sellaisen kolmansien maiden liikenneinfrastruktuurin, joka liittyy yhteen Euroopan laajuisen liikenneverkon osia unionissa;
- d) edistääkseen Euroopan laajuisen liikenneverkon ja kolmansien maiden verkkojen yhteentoimivuutta;
- e) helpottaakseen meriliikennettä ja edistääkseen lähimerenkulkua kolmansien maiden kanssa, edellyttäen että ne eivät aiheuta hiilivuotoa;
- f) helpottaakseen sisävesiliikennettä kolmansien maiden kanssa;
- g) helpottaakseen lentoliikennettä kolmansien maiden kanssa tehokkaan ja kestävän talouskasvun ja kilpailukyvyn edistämiseksi muun muassa laajentamalla yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa ja parantamalla ilmaliikenteen hallintaa koskevaa yhteistyötä;
- h) liittääkseen yhteen ja toteuttaakseen liikenteen tieto- ja viestintätekniisiä järjestelmiä kyseisissä maissa;
- i) edistääkseen liikenteen hiilestä irtautumista, erityisesti ottamalla käyttöön vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria kolmansissa maissa, jotta luodaan Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon yhdistetty katkeamaton verkko.

2. Liitteessä IV esitetään suuntaa-antavat kartat tiettyihin naapurimaihin ulotetusta Euroopan laajuisesta liikenneverkosta sekä määritetään tapauksen mukaan ydinverkko ja kattava verkko tämän asetuksen kriteerien mukaisesti.
3. Tämä artikla ei vaikuta unionin rahoitusosuuksiin kolmansien maiden kanssa muiden EU:n säädösten nojalla toteutettavissa hankkeissa.

II LUKU

YLEISET SÄÄNNÖKSET

10 artikla

Ydinverkkoa, laajennettua ydinverkkoa ja kattavaa verkkoa koskevat yleiset säännökset

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

3. Verkon solmukohdat esitetään liitteessä II, ja niihin kuuluvat kaupunkisolmukohdat ja liikenteen solmukohdat (lentoasemat, merisatamat, sisävesisatamat, rautatieterminaalit ja sisävesiväylien terminaalit).
4. Jäsenvaltioiden on toteutettava ydinverkkoa, laajennettua ydinverkkoa ja kattavaa verkkoa koskevat aiheelliset toimenpiteet tämän asetuksen asiaankuuluvien säännösten noudattamiseksi 6 artiklan 1 kohdassa vahvistettuihin määräaikoihin mennessä, jollei tässä asetuksessa toisin mainita.

11 artikla

Eurooppalaisia liikennekäytäviä koskevat yleiset säännökset

1. Yhdeksän eurooppalaista liikennekäytävää, eli

- i. Atlantti
- ii. Itämeri–Mustameri–Egeanmeri
- iii. Itämeri–Adrianmeri
- iv. Välimeri
- v. Pohjanmeri–Rein–Välimeri
- vi. Pohjanmeri–Itämeri
- vii. Rein–Tonava
- viii. Skandinavia–Välimeri
- ix. Länsi-Balkan – itäinen Välimeri

määritetään liitteessä III olevissa kartoissa.

2. Jäsenvaltioiden on toteutettava asianmukaiset toimenpiteet, jotta eurooppalaiset liikennekäytävät voidaan tämän asetuksen säännösten noudattamiseksi kehittää 31 päivään joulukuuta 2030 mennessä ydinverkkoon kuuluvan infrastruktuurin osalta ja 31 päivään joulukuuta 2040 mennessä sen infrastruktuurin osalta, joka on osa laajennettua ydinverkkoa, jollei tässä asetuksessa toisin mainita.
3. Jollei SEUT 172 artiklan 2 kohdasta muuta johdu, siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä tämän asetuksen 60 artiklan mukaisesti tämän asetuksen liitteessä III esitettyjen eurooppalaisten liikennekäytävien linjausten muuttamiseksi 7 artiklassa esitetyin rajoituksin, jotta voidaan ottaa huomioon suurten kauppavirtojen ja liikenteen kehitys tai verkon merkittävät muutokset. Naapurimaiden alueella oleviin osuuksiin vaikuttavien käytävien linjauksiin tehtävien muutosten osalta näiden delegoitujen säädösten on perustuttava unionin ja asianomaisten naapurimaiden välisiin korkean tason sopimuksiin liikenteen infrastruktuuriverkoista.

12 artikla

Ydinverkon, laajennetun ydinverkon ja kattavan verkon yleiset painopisteet

1. Ydinverkon, laajennetun ydinverkon ja kattavan verkon kehittämisen yleisenä painopisteenä ovat toimenpiteet, joita tarvitaan
 - a) kestävämpien liikennemuotojen osuuden lisäämiseen tavara- ja matkustajaliikenteessä, erityisesti liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen ja saasteiden vähentämiseksi sekä liikenteestä saatavien yhteiskunnallisten ja taloudellisten hyötyjen lisäämiseksi;
 - b) varmistamaan parempi saavutettavuus ja yhteenliitettävyyys kaikilla unionin alueilla ottaen samalla huomioon alueellinen ja sosiaalinen yhteenkuuluvuus sekä syrjäisimpien alueiden ja muiden syrjäisten, saaristo-, syrjäseutu- ja vuoristoalueiden sekä harvaan asuttujen alueiden erityistilanne;
 - c) varmistamaan liikennemuotojen optimaalinen integrointi ja yhteentoimivuus, mukaan lukien aktiiviset liikennemuodot kaupunkiseuduilla;

- d) rakentamaan puuttuvat yhteydet ja poistamaan pullonkaulat erityisesti yhteentoimivuuden osalta ja rajanylitysosuuksilla;
- e) sellaisen tarvittavan infrastruktuurin käyttöönottoon, jolla varmistetaan saumaton liikkuminen päästöttömillä ja vähäpäästöisillä ajoneuvoilla, aluksilla ja lentokoneilla;
- f) edistämään infrastruktuurin tehokasta ja kestävää käyttöä ja tarvittaessa lisäämään kapasiteettia;
- g) nykyisen infrastruktuurin pitämiseen toimintakunnossa sekä sen laadun parantamiseen tai ylläpitämiseen turvallisuuden, turvatoimien, liikennejärjestelmän ja kuljetusten tehokkuuden, ilmastoon ja katastrofeihin liittyvän selviytymis- ja palautumiskyvyn, ympäristönsuojelun tason ja liikennevirtojen jatkuvuuden osalta;
- h) parantamaan liikennealan työntekijöiden palvelujen laatua ja sosiaalisia oloja sekä saavutettavuutta kaikille käyttäjille, mukaan lukien vammaiset tai liikuntarajoitteiset henkilöt ja muut haavoittuvassa asemassa olevat henkilöt;
- i) digitalisaation ja automaation parantamiseen, erityisesti toteuttamalla ja ottamalla käyttöön liikenteen tieto- ja viestintätekniisiä järjestelmiä.

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

- a) edistetään altistumisen vähentämistä rautateitse ja maanteitse tapahtuvan kauttakulkuliikenteen kielteisille vaikutuksille kaupunkiseuduilla; ja
- b) siirretty a alakohtaan;
- c) poistettu;⁵⁰

⁵⁰ Tämä alakohta käsittelee pullonkaulojen poistamista ja erityisesti yhteentoimivuutta, ja se on yhdistetty 1 kohdan d alakohdan kanssa.

- d) optimoidaan infrastruktuurin käyttö erityisesti tehokkaalla kapasiteetin hallinnalla, liikenteenhallinnalla ja paremmalla operatiivisella suorituskyyvyllä.
- e) edistetään myönteisiä terveys- ja ympäristövaikutuksia edistämällä aktiivisten liikennemuotojen käyttöä kehittämällä niihin liittyvää infrastruktuuria pyöräilyä ja kävelyä varten.

13 artikla

Eurooppalaisten liikennekäytävien yleiset painopisteet

Eurooppalaisten liikennekäytävien kehittämisen yleisenä painopisteenä ovat toimenpiteet, joita tarvitaan

- a) erittäin suorituskyykyisen ja täysin yhteentoimivan rautateiden tavaraliikenneverkon kehittämiseen koko unionissa;
- b) sellaisen yhteentoimivan erittäin suorituskyykyisen, myös suurnopeuksisen, rautateiden matkustajaverkon kehittämiseen, joka yhdistää kaupunkisolmukohdat kaikkialla unionissa;
- c) tehokkaan ilmailu- ja sisävesiliikenneinfrastruktuurin sekä eurooppalaiseen merialueeseen integroidun meriliikenneinfrastruktuurin kehittämiseen;
- d) sellaisen turvallisen ja suojatun tieverkon kehittämiseen, jossa on riittävät vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurit;
- e) parempien multimodaalisten ja yhteentoimivien liikenneratkaisujen kehittämiseen;

- f) koko logistiikkaketjun intermodaalisen integroinnin ja tehokkaan yhteenliittämisen edistämiseen liikenteen solmukohdissa ja kaupunkisolmukohdissa;
- g) sellaisen tarvittavan infrastruktuurin käyttöönottoon, jolla varmistetaan saumaton liikkuminen päästöttömillä ja vähäpäästöisillä ajoneuvoilla, aluksilla ja ilma-aluksilla.

III LUKU

ERITYISET SÄÄNNÖKSET

1 JAKSO

RAUTATIELIIKENNEINFRASTRUKTUURI

14 artikla

Infrastruktuurin osat

1. Rautatieliikenneinfrastruktuuriin kuuluvat erityisesti
 - a) radat, mukaan lukien
 - i) raiteet;
 - ii) ratavaihteet;
 - iii) tasoristeykset;
 - iv) sivuraiteet;
 - v) tunnelit;
 - vi) sillat;
 - vii) ympäristövaikutuksia lieventävä infrastruktuuri;
 - b) liitteeseen I merkittyjen ratojen varrella olevat asemat, joilla matkustajat voivat vaihtaa kuljetusvälinettä rautatieliikenteessä tai rautatieliikenteen ja muiden liikennemuotojen välillä;
 - c) liitteeseen I merkittyjen ratojen varrella olevat muut rautatieliikenteen palvelupaikat kuin Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/34/EU⁵¹ 3 artiklan 11 kohdassa määriteltyt matkustaja-asemat, erityisesti järjestelyratapihat, junanmuodostuslaitteet, vaihtotyöalaitteet, varikkosivuraiteet, huoltotilat, muut tekniset tilat, kuten puhdistus- ja pesutilat, avustus- ja tankkauspalvelut; tähän sisältyvät myös automaattiseen raidelevyden vaihtoon tarkoitetut laitteet;

⁵¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2012/34/EU, annettu 21 päivänä marraskuuta 2012, yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta (EUVL L 343, 14.12.2012, s. 32).

- d) rautatieyhteysreitit ja -yhteydet rautatieyhteydellisiin multimodaalisiin tavaraliikenneterminaaleihin, myös rautatieyhteysreitit multimodaalisiin tavaraliikenneterminaaleihin sisävesi- ja merisatamissa ja lentokentillä, sekä rautatieyhteysreitit direktiivin 2012/34/EU liitteessä II olevan 2 kohdan c alakohdassa määritellyille järjestelyratapihoille;
 - e) ratalaitteiden ohjaus, hallinta ja merkinanto;
 - f) radanvarren energiainfrastruktuuri;
 - g) infrastruktuuriin liittyvät varusteet;
 - h) liikenteen tieto- ja viestintätekniset järjestelmät.
2. Ratoihin liittyviin teknisiin varusteisiin voivat kuulua sähköistämisyjärjestelmät, matkustajien junaan nousuun ja siitä poistumiseen tarvittavat varusteet, rahdin lastaamiseen ja purkamiseen tarvittavat varusteet asemilla ja terminaaleissa sekä innovatiiviset teknologiat niiden käyttöönottovaiheessa.

15 artikla

Kattavan verkon liikenneinfrastruktuurivaatimukset

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kattavan verkon rautatieinfrastruktuuri
- a) on Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/797⁵² ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukainen, jotta kattava verkko olisi yhteentoimiva;
 - b) täyttää direktiivin (EU) 2016/797 4 ja 5 artiklan nojalla hyväksytyt yhteentoimivuuden teknisten eritelmien (YTEien) vaatimukset, sanotun kuitenkin rajoittamatta mainitun direktiivin 7 artiklan 1 kohdassa säädettyjä poikkeuksia;
 - c) poistettu;

⁵² Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2016/797, annettu 11 päivänä toukokuuta 2016, rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta Euroopan unionissa (EUVL L 138, 26.5.2016, s. 44).

2. Lukuun ottamatta 14 artiklan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitettuja yhteyksiä, jäsenvaltioiden on varmistettava, että viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2050 kattavan verkon rautatieinfrastruktuuri
- a) on kokonaan sähköistetty ratojen ja, siinä määrin kuin se on sähköjunaliikennettä varten tarpeen, sivuraiteiden osalta;
 - b) poistettu;
 - c) mahdollistaa ilman erityislupaa vähintään 22,5 tonnin akselipainon;
 - d) mahdollistaa ilman erityislupaa sellaisten tavarajunien liikennöinnin, joiden pituus on vähintään 740 metriä (veturi(t) mukaan luettu(i)na). Tämä vaatimus täyttyy, jos kaksiraiteisilla radoilla päivittäin vähintään keskimäärin yksi reitti suuntaansa tunnissa **voidaan osoittaa** [...] tavarajunille, joiden pituus on vähintään 740 metriä, jos rautatieyritys sitä pyytää;
 - e) poistettu.

Edellä c ja d alakohdassa säädettyjä vaatimuksia sovelletaan ainoastaan niihin kattavan verkon ratoihin, jotka

- yhdistävät multimodaalisen tavaraliikenneterminaalin tai meri- tai sisävesisataman lähimpään risteykseen tavaraliikenteen ydinverkon tai laajennetun ydinverkon kanssa; tai
- muodostavat sellaisen radan uudelleenreititysradan, joka on osa tavaraliikenteen ydinverkkoa tai laajennettua ydinverkkoa; tai
- joilla kulkee keskimäärin yli 10 tavarajunaa päivässä kumpaankin suuntaan ilmoitusta edeltävän vuoden tietojen perusteella.

Jäsenvaltioiden on ilmoitettava asiaankuuluvat raiteet komissiolle viimeistään kolmen vuoden kuluttua tämän asetuksen voimaantulosta. Rajatylittävien osuuksien osalta tämä ilmoitus annetaan yhteisymmärryksessä toisen asianomaisen jäsenvaltion kanssa.

- 2 a. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 31 päivään joulukuuta 2050 mennessä rautatieinfrastruktuuri kattavan verkon 14 artiklan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitetuilla yhteyksillä, joka on liitetty 15 artiklan 2 kohdassa määriteltyihin tavaraliikenne-eräisiin, täyttää 2 kohdan c ja d alakohdassa säädetyt vaatimukset, ellei komissio ole myöntänyt 2 kohdan d alakohdassa säädettyjen vaatimusten osalta 37 artiklan 5 kohdan nojalla poikkeusta 37 artiklan 3 kohdan soveltamisesta.
3. Edellä 2 ja 2 a kohdassa säädettyjä vaatimuksia ei sovelleta erillään oleviin verkkoihin.
- b) poistettu;
4. Rajoittamatta 3 kohdan soveltamista komissio myöntää jäsenvaltion pyynnöstä asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa vapautuksia tässä artiklassa tarkoitetuista vaatimuksista täytäntöönpanosäädöksillä erityisten maantieteellisten tai merkittävien fyysisten rajoitteiden, sosioekonomiseen kustannus-hyötyanalyysiin kielteisen tuloksen tai ympäristölle tai biodiversiteetille aiheutuvien mahdollisten kielteisten vaikutusten perusteella. Vapautuspyyntöihin on liitettävä riittävät perustelut. Rajatylittävien osuuksien osalta vapautusta koskeva pyyntö on koordinoitava naapurijäsenvaltion tai -valtioiden kanssa. Naapurijäsenvaltio tai -valtiot voi(vat) antaa lausunnon vapautusta pyytävälle jäsenvaltiolle. Jäsenvaltion on liitettävä naapurijäsenvaltion tai -valtioiden lausunnon tai lausunnot pyyntöönsä. Jäsenvaltio voi pyytää useamman vapautuksen myöntämistä samalla pyynnöllä.

Komissio arvioi pyynnön toimitetun perustelun pohjalta sekä tapauksen mukaan rautatieverkon yhteentoimivuuteen ja jatkuvuuteen kohdistuvien merkittävien vaikutusten osalta. Komissio ottaa asianmukaisella tavalla huomioon asianomaisen naapurijäsenvaltion tai asianomaisten naapurijäsenvaltioiden lausunnon tai lausunnot.

Komissio voi pyytää jäsenvaltiolta lisätietoja enintään 30 kalenteripäivän kuluessa ensimmäisen alakohdan mukaisen pyynnön vastaanottamisesta. Jos komissio katsoo, että toimitetut tiedot ovat riittämättömät, se voi pyytää jäsenvaltiota täydentämään tietoja 30 kalenteripäivän kuluessa tietojen vastaanottamisesta.

Komissio tekee vapautuspyyntöä koskevan päätöksen viimeistään kuuden kuukauden kuluttua ensimmäisen alakohdan mukaisen pyynnön vastaanottamisesta tai jos jäsenvaltio on toimittanut lisätietoja kolmannen alakohdan mukaisesti, viimeistään neljän kuukauden kuluttua näiden tietojen vastaanottamisesta sen mukaan, kumpi päivä on myöhäisempi. Jos komissio ei tee nimenomaista päätöstä näiden määräaikojen kuluessa, vapautus katsotaan myönnetyksi.

Komissio ilmoittaa muille jäsenvaltioille tämän artiklan nojalla myönnettyistä vapautuksista.

16 artikla

Ydinverkon ja laajennetun ydinverkon liikenneinfrastruktuurivaatimukset

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että ydinverkon ja laajennetun ydinverkon rautatieinfrastruktuuri on 15 artiklan 1 kohdan mukainen.
2. Lukuun ottamatta 14 artiklan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitettuja yhteyksiä jäsenvaltioiden on varmistettava, että viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2040 laajennetun ydinverkon rautatieinfrastruktuuri niiden raiteiden osalta, jotka ovat osa tavaraliikenteen verkkoa,
 - a) täyttää 15 artiklan 2 kohdan a ja c alakohdassa säädetyt vaatimukset;
 - b) mahdollistaa ilman erityislupaa sellaisten tavarajunien liikennöinnin, joiden pituus on vähintään 740 metriä (veturi(t) mukaan luettu(i)na). Tämä vaatimus täyttyy, jos vähintään seuraavat edellytykset täyttyvät:
 - i) kaksiraiteisilla radoilla kahdessa tunnissa vähintään yksi reitti suuntaansa ja vähintään 24 reittiä päivässä **voidaan** osoittaa [...] tavarajunille, joiden pituus on vähintään 740 metriä, jos rautatieyritys sitä pyytää;

- ii) yksiraiteisilla radoilla kolmessa [...] tunnissa vähintään yksi reitti suuntaansa ja vähintään 12 reittiä päivässä **voidaan** osoittaa [...] tavarajunille, joiden pituus on vähintään 740 metriä, jos rautatieyrittäjä sitä pyytää;
 - c) yli [...] 75 prosenttia [...] kunkin rautatieosuuden pituudesta on suunniteltu vähintään 100 km/h nopeudelle tavarajunille laajennetun ydinverkon tavaraliikennetuloilla kahden kaupunkisolmukohdan multimodaaliset tavaraliikenneterminaalit yhdistävien rautatieosuuksien tai kaupunkisolmukohdan multimodaalisen tavaraliikenneterminaalin ja rajanylityspaikan yhdistävien rautatieosuuksien osalta.
- 2 a. Lukuun ottamatta 14 artiklan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitettuja yhteyksiä jäsenvaltioiden on varmistettava, että viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2040 laajennetun ydinverkon rautatieinfrastruktuuri niiden raiteiden osalta, jotka ovat osa matkustajaliikenteen verkkoa
- a) täyttää 15 artiklan 2 kohdan a alakohdassa säädetyt vaatimukset laajennetun ydinverkon matkustajaliikennetuloilla;
 - b) yli 75 prosenttia kunkin rautatieosuuden pituudesta on suunniteltu vähintään 160 km/h nopeudelle matkustajajunille laajennetun ydinverkon matkustajaliikennetuloilla kahden kaupunkisolmukohdan multimodaaliset matkustajaliikennekeskukset yhdistävien rautatieosuuksien tai kaupunkisolmukohdan multimodaalisen matkustajaliikennekeskuksen ja rajanylityspaikan yhdistävien rautatieosuuksien osalta.
- 2 b. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 31 päivään joulukuuta 2040 mennessä rautatieinfrastruktuuri laajennetun ydinverkon 14 artiklan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitetuilla yhteyksillä täyttää 15 artiklan 2 kohdan c alakohdassa ja 16 artiklan 2 kohdan b alakohdassa säädetyt vaatimukset, ellei komissio ole myöntänyt 16 artiklan 2 kohdan b alakohdassa säädettyjen vaatimusten osalta 37 artiklan 5 kohdan nojalla poikkeusta 37 artiklan 3 kohdan soveltamisesta.
3. Lukuun ottamatta 14 artiklan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitettuja yhteyksiä, jäsenvaltioiden on varmistettava, että viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030 ydinverkon rautatieinfrastruktuuri
- a) niiden raiteiden osalta, jotka ovat osa tavaraliikenteen verkkoa: täyttää 16 artiklan 2 kohdan a, b ja c alakohdassa säädetyt vaatimukset;
 - b) niiden raiteiden osalta, jotka ovat osa matkustajaliikenteen verkkoa: täyttää 15 artiklan 2 kohdan a alakohdassa säädetyt vaatimukset.

- 3 a. Lukuun ottamatta 14 artiklan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitettuja yhteyksiä jäsenvaltioiden on varmistettava, että viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2040 rautatieinfrastruktuuri, joka on osa matkustajaliikenteen ydinverkkoa, täyttää 16 artiklan 2 a kohdan b alakohdassa säädetyn vaatimuksen.
- 3 ab. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2040 tavaraliikenteen raiteet, jotka ovat osa ydinverkon tai laajennetun ydinverkon rautatieinfrastruktuuria, mukaan lukien 14 artiklan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitettut yhteydet, mahdollistavat sellaisten tavarajunien liikkumisen, jotka kuljettavat enintään neljän metrin korkuisia vakiopuoliperävaunuja vähintään 27 cm korkuisissa vaunuissa eurooppalaisilla liikennekäytävillä niiden alueella.

Tämä vaatimus täyttyy, jos vähintään seuraavat edellytykset täyttyvät jokaisella eurooppalaisella liikennekäytävällä jäsenvaltion alueella:

- vähintään yksi tämän vaatimuksen täyttävä suora raide mahdollistaa junien keskeytymättömän liikennöinnin jäsenvaltion alueella ja rajatylittävillä raiteilla kuhunkin naapurijäsenvaltioon;
- jäsenvaltion alueella on vähintään yksi tämän vaatimuksen täyttävä suora raide vähintään yhteen rautatie-/maantieterminaaliin tai yhteen multimodaaliseen tavaraliikenneterminaaliin, joka sijaitsee eurooppalaiseen liikennekäytävään kuuluvassa merisatamassa tai sen läheisyydessä;
- jos käytävän yksi tai useampi päätepiiste sijaitsee jäsenvaltion alueella, vähintään yhteen näistä päätepiisteistä on vähintään yksi tämän vaatimuksen täyttävä suora raide.

Rajatylittävien osuuksien osalta nämä raiteet on määriteltävä yhteisymmärryksessä asianomaisen naapurijäsenvaltion tai -valtioiden kanssa.

Jäsenvaltioiden on ilmoitettava asiaankuuluvat raiteet komissiolle viimeistään kolmen vuoden kuluttua tämän asetuksen voimaantulosta.

- 3 b. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 31 päivään joulukuuta 2030 mennessä rautatieinfrastruktuuri ydinverkon 14 artiklan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitetuilla yhteyksillä täyttää 15 artiklan 2 kohdan c alakohdassa ja 16 artiklan 2 kohdan b alakohdassa säädetyt vaatimukset, ellei komissio ole myöntänyt 16 artiklan 2 kohdan b alakohdassa säädettyjen vaatimusten osalta 37 artiklan 5 kohdan nojalla vapautusta 37 artiklan 3 kohdan soveltamisesta.
4. Edellä 2–3 b kohdassa säädettyjä vaatimuksia ei sovelleta erillään oleviin verkkoihin.
5. Rajoittamatta 4 kohdan soveltamista komissio myöntää jäsenvaltion pyynnöstä asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa vapautuksia tässä artiklassa tarkoitetuista vaatimuksista täytäntöönpanosäädöksillä erityisten maantieteellisten tai merkittävien fyysisten rajoitteiden, sosioekonomiseen kustannus-hyötyanalyysiin kielteisen tuloksen tai ympäristölle tai biodiversiteetille aiheutuvien mahdollisten kielteisten vaikutusten perusteella. Vapautuspyyntöihin on liitettävä riittävät perustelut. Rajatylittävien osuuksien osalta vapautusta koskeva pyyntö on koordinoitava naapurijäsenvaltion tai -valtioiden kanssa. Naapurijäsenvaltio tai -valtiot voi(vat) antaa lausunnon vapautusta pyytävälle jäsenvaltiolle. Jäsenvaltion on liitettävä naapurijäsenvaltion tai -valtioiden lausunnon tai lausunnot pyyntöönsä. Jäsenvaltio voi pyytää useamman vapautuksen myöntämistä samalla pyynnöllä.

Komissio arvioi pyynnön toimitetun perustelun pohjalta sekä tapauksen mukaan rautatieverkon yhteentoimivuuteen ja jatkuvuuteen kohdistuvien merkittävien vaikutusten osalta. Komissio ottaa asianmukaisella tavalla huomioon asianomaisten naapurijäsenvaltion tai asianomaisten naapurijäsenvaltioiden lausunnon tai lausunnot.

Kun komissio arvioi tämän artiklan 3 ab kohdassa säädettyyn puoliperävaunujen kuljettamista koskevaan vaatimukseen liittyviä vapautuspyyntöjä, sen on otettava erityisesti huomioon sosioekonomisen kustannus-hyötyanalyysin tulokset sekä tämän vaatimuksen täyttämiseksi tarvittavien töiden palveluille aiheuttamat potentiaaliset häiriöt.

Arvioidessaan pyyntöjä, jotka koskevat poikkeuksia tässä artiklassa säädetystä laajennettua ydinverkkoa koskevista vaatimuksista, komissio ottaa erityisesti huomioon mahdolliset mittavat investoinnit, joita asianomainen jäsenvaltio on tehnyt rinnakkaisella radalla, joka on lähellä lähiaikoina rakennettavia ratoja.

Komissio voi pyytää jäsenvaltiolta lisätietoja enintään 30 kalenteripäivän kuluessa ensimmäisen alakohdan mukaisen pyynnön vastaanottamisesta. Jos komissio katsoo, että toimitetut tiedot ovat riittämättömät, se voi pyytää jäsenvaltiota täydentämään tietoja 30 kalenteripäivän kuluessa tietojen vastaanottamisesta.

Komissio tekee vapautuspyyntöä koskevan päätöksen viimeistään kuuden kuukauden kuluttua ensimmäisen alakohdan mukaisen pyynnön vastaanottamisesta tai jos jäsenvaltio on toimittanut lisätietoja kolmannen alakohdan mukaisesti, viimeistään neljän kuukauden kuluttua näiden tietojen vastaanottamisesta sen mukaan, kumpi päivä on myöhäisempi. Jos komissio ei tee nimenomaista päätöstä näiden määräaikojen kuluessa, vapautus katsotaan myönnettyksi.

Komissio ilmoittaa muille jäsenvaltioille tämän artiklan nojalla myönnettyistä vapautuksista.

16 a artikla

Eurooppalainen nimellinen standardiraideleveys

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että laajennetun verkon ja ydinverkon uusi rataosuus, mukaan lukien 14 artiklan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitetut yhteydet, mahdollistaa liikennöinnin eurooppalaisella 1 435 mm:n nimellisellä standardiraideleveydellä. Tämä vaatimus katsotaan täytetyksi, kun 1 435 mm:n raideleveyttä käyttävät junat voivat liikkua infrastruktuurissa ydinverkon osalta viimeistään vuonna 2030 ja laajennetun ydinverkon osalta viimeistään vuonna 2040. Tätä artiklaa sovellettaessa uudella rataosuudella tarkoitetaan osuutta, jonka rakennustöitä ei vielä ole aloitettu tämän asetuksen voimaantulopäivänä.

2. Poiketen siitä, mitä 1 kohdassa säädetään, ne jäsenvaltiot, joiden alueella ei ole tämän asetuksen voimaantulopäivänä suunnitteilla uusien rataosuuksien yhdistämistä toisen jäsenvaltion maarajaan tämän asetuksen liitteen I mukaisesti, laativat suunnitelman, jossa esitetään uusi rataosuuksuus, joka on määrä rakentaa eurooppalaisen 1 435 mm:n nimellisen standardiraideleveyden mukaisesti. Suunnitelmassa on otettava huomioon vaikutukset yhteentoimivuuteen naapurijäsenvaltion tai -valtioiden kanssa huomioimalla erityisesti 3 kohdan mukainen mahdollinen olemassa olevien rataosuuksien muuttaminen. Suunnitelmaan on sisällyttävä sosioekonominen kustannus-hyötyanalyysi, jossa perustellaan jäsenvaltion päätös olla rakentamatta uutta rautatieinfrastruktuuria eurooppalaiseen 1 435 mm:n nimelliseen standardiraideleveyteen sekä arvio tämän päätöksen vaikutuksesta yhteentoimivuuteen. Suunnitelma on toimitettava komissiolle viimeistään kahden vuoden kuluttua tämän asetuksen voimaantulopäivästä.
3. Jäsenvaltioiden, joiden olemassa olevassa rataverkossa tai sen osassa raideleveys poikkeaa eurooppalaisesta 1 435 mm:n nimellisestä standardiraideleveydestä, on viimeistään kahden vuoden kuluttua tämän asetuksen voimaantulosta suoritettava arviointi, jossa esitetään eurooppalaisiin liikennekäyttöihin kuuluvat olemassa olevat rataosuudet, jotta ne voidaan mahdollisesti muuttaa eurooppalaiseen 1 435 mm:n nimelliseen standardiraideleveyteen. Rajatylittävien osuuksien osalta arviointi on koordinoitava naapurijäsenvaltion tai -valtioiden kanssa. Arvioinnin on sisällettävä sosioekonominen kustannus-hyötyanalyysi mahdollisen muuttamisen elinkelpoisuudesta ja yhteentoimivuuteen kohdistuvien vaikutusten arviointi.

Ensimmäisen alakohdan mukaisen arvioinnin perusteella jäsenvaltiot laativat viimeistään vuoden kuluttua arvioinnin päätökseen saattamisesta siirtymissuunnitelman, jossa esitetään eurooppalaisiin liikennekäyttöihin kuuluvat olemassa olevat rataosuudet, jotka on määrä muuttaa eurooppalaiseen 1 435 mm:n nimelliseen standardiraideleveyteen, ja muuttamisen suuntaa-antava aikataulu.

Ensimmäistä ja toista alakohtaa sovelletaan soveltuvin osin rataosuuksiin, joiden rakennustyöt on aloitettu tämän asetuksen voimaantulopäivään mennessä.

4. Edellä 2 ja 3 kohdassa tarkoitettuihin suunnitelmiin pohjautuvat infrastruktuuri- ja investointisuunnittelun painopisteet on 53 artiklan mukaisesti sisällytettävä eurooppalaisen koordinaattorin ensimmäiseen työsuunnitelmaan eurooppalaiselle liikennekäytävälle, johon kuuluvat tavaraliikenne- ja raideleveydeltään eurooppalaisesta nimellisestä standardiraideleveydestä.
5. Komissio myöntää jäsenvaltion pyynnöstä ja asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa täytäntöönpanosäädöksillä väliaikaisen vapautuksen 1 kohdassa tarkoitetuista vaatimuksista ydinverkon ja kattavan ydinverkon uusien rataosuuksien tai niiden osien osalta sosioekonomiseen kustannus-hyötyanalyysiin kielteisen tuloksen perusteella. Vapautusta koskevan pyynnön on perustuttava riittäviin perusteluihin. Rajatylittävien osuuksien osalta vapautusta koskeva pyyntö on koordinoitava naapurijäsenvaltion tai -valtioiden kanssa. Naapurijäsenvaltio tai -valtiot voi(vat) antaa lausunnon vapautusta pyytävälle jäsenvaltiolle. Jäsenvaltion on liitettävä naapurijäsenvaltion tai -valtioiden lausunnon tai lausunnot pyyntöönsä. Jäsenvaltio voi pyytää useamman vapautuksen myöntämistä samalla pyynnöllä.

Komissio arvioi pyynnön toimitetun perustelun pohjalta sekä tapauksen mukaan rautatieverkon yhteentoimivuuteen ja jatkuvuuteen kohdistuvien merkittävien vaikutusten osalta. Komissio ottaa asianmukaisella tavalla huomioon asianomaisen naapurijäsenvaltion tai asianomaisten naapurijäsenvaltioiden lausunnon tai lausunnot.

Komissio voi pyytää jäsenvaltiolta lisätietoja enintään 30 kalenteripäivän kuluessa ensimmäisen alakohdan mukaisen pyynnön vastaanottamisesta. Jos komissio katsoo, että toimitetut tiedot ovat riittämättömät, se voi pyytää jäsenvaltiota täydentämään tietoja 30 kalenteripäivän kuluessa tietojen vastaanottamisesta.

Komissio tekee vapautuspyyntöä koskevan päätöksen viimeistään kuuden kuukauden kuluttua toisen alakohdan mukaisen pyynnön vastaanottamisesta tai jos jäsenvaltio on toimittanut lisätietoja kolmannen alakohdan mukaisesti, viimeistään neljän kuukauden kuluttua näiden tietojen vastaanottamisesta sen mukaan, kumpi päivä on myöhäisempi. Päätöksessä on ilmoitettava ajanjakso, jolle vapautus myönnetään.

Komissio ilmoittaa muille jäsenvaltioille neljännen alakohdan nojalla myönnettyistä vapautuksista.

17 artikla

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

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että

- viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2040 laajennetun ydinverkon ja viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2050 kattavan verkon rautatieinfrastruktuuri on varustettu ERMTS:llä, 14 artiklan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitettuja yhteyksiä lukuun ottamatta, sekä varmistettava ERMTS:n synkronoitu ja yhdenmukaistettu käyttöönotto radanvarressa ja junissa;
- ERMTS otetaan käyttöön viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2040 laajennetun ydinverkon ja viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2050 kattavan verkon 14 artiklan 1 kohdan alakohdassa tarkoitetuilla yhteyksillä, jos asianomainen jäsenvaltio yhteistyössä asiaankuuluvien sidosryhmien, erityisesti infrastruktuurin haltijan kanssa katsoo tällaiset laitteet tarpeellisiksi.

a) poistettu;

- b) poistettu;
2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030
- ydinverkon rautatieinfrastruktuuri täyttää 1 kohdan vaatimukset, lukuun ottamatta 14 artiklan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitettuja yhteyksiä;
 - ERMTS otetaan käyttöön ydinverkon 14 artiklan 1 kohdan alakohdassa tarkoitetuilla yhteyksillä, jos asianomainen jäsenvaltio yhteistyössä asiaankuuluvien sidosryhmien, erityisesti infrastruktuurin haltijan kanssa katsoo tällaiset laitteet tarpeellisiksi.
- 2 a. Jäsenvaltioiden on tapauksen mukaan pyrittävä poistamaan luokan B järjestelmät käytöstä 31 päivään joulukuuta 2050 mennessä.
3. poistettu.
4. Jäsenvaltioiden on varmistettava ydinverkon, laajennetun ydinverkon ja kattavan verkon rautatieinfrastruktuurin osalta, että tämä infrastruktuuri on varustettu radiopohjaisella ERTMS:llä viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2050.
5. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että ydinverkon, laajennetun ydinverkon ja kattavan verkon rautatieinfrastruktuurissa otetaan käyttöön 31 päivästä joulukuuta 2030 alkaen radiopohjainen ERTMS-järjestelmä, kun kyseessä on uuden radan rakentaminen.
- 5 a. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että radiopohjainen ERMTS otetaan käyttöön viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2050 ydinverkon, laajennetun ydinverkon ja kattavan verkon 14 artiklan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitetuilla yhteyksillä, jos asianomainen jäsenvaltio yhteistyössä asiaankuuluvien sidosryhmien, erityisesti infrastruktuurin haltijan kanssa katsoo tällaiset laitteet tarpeellisiksi. Jos rakennetaan uusi rata, on varmistettava, että käyttöönotto tapahtuu viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030.
- 5 b. Edellä 1–5 a kohdassa säädettyjä vaatimuksia ei sovelleta erillään oleviin verkkoihin.

6. Komissio myöntää jäsenvaltion pyynnöstä asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa täytäntöönpanosäädöksillä vapautuksia 1–5 a kohdassa tarkoitetuista vaatimuksista, sanotun kuitenkin rajoittamatta 5 b kohdan soveltamista. Vapautuspyynnön on perustuttava sosioekonomisen kustannus-hyötyanalyysin kielteiseen tulokseen ja yhteentoimivuuteen kohdistuvien vaikutusten arviointiin. Poikkeuspyyntöihin on liitettävä riittävät perustelut. Rajatylittävien osuukien osalta vapautuspyyntö on koordinoitava naapurijäsenvaltion tai -valtioiden kanssa. Naapurijäsenvaltio tai -valtiot voi(vat) antaa lausunnon vapautusta pyytävälle jäsenvaltiolle. Jäsenvaltion on liitettävä naapurijäsenvaltion tai -valtioiden lausunnon tai lausunnot pyyntöönsä. Jäsenvaltio voi pyytää useamman vapautuksen myöntämistä samalla pyynnöllä. Pyydettyjen vapautusten on oltava Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/797⁵³ vaatimusten mukaisia.

Komissio arvioi pyynnön ensimmäisen alakohdan mukaisesti toimitetun perustelun sekä rautatieverkon yhteentoimivuuteen kohdistuvien merkittävien vaikutusten perusteella. Komissio ottaa asianmukaisella tavalla huomioon asianomaisen naapurijäsenvaltion tai asianomaisten naapurijäsenvaltioiden lausunnon tai lausunnot.

Komissio voi pyytää jäsenvaltiolta lisätietoja enintään 30 kalenteripäivän kuluessa ensimmäisen alakohdan mukaisen pyynnön vastaanottamisesta. Jos komissio katsoo, että toimitetut tiedot ovat riittämättömät, se voi pyytää jäsenvaltiota täydentämään tietoja 30 kalenteripäivän kuluessa tietojen vastaanottamisesta.

Komissio tekee vapautuspyyntöä koskevan päätöksen viimeistään kuuden kuukauden kuluttua ensimmäisen alakohdan mukaisen pyynnön vastaanottamisesta tai jos jäsenvaltio on toimittanut lisätietoja kolmannen alakohdan mukaisesti, viimeistään neljän kuukauden kuluttua näiden tietojen vastaanottamisesta sen mukaan, kumpi päivä on myöhäisempi. Jos komissio ei tee nimenomaista päätöstä näiden määräaikojen kuluessa, vapautus katsotaan myönnettyksi.

⁵³ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2016/797, annettu 11 päivänä toukokuuta 2016, rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta Euroopan unionissa (EUVL L 138, 26.5.2016, s. 44).

Komissio ilmoittaa muille jäsenvaltioille tämän artiklan nojalla myönnettyistä vapautuksista.

18 artikla

[Siirretty 65 artiklaan.]

19 artikla

Lisäpainopisteet rautatieinfrastruktuurin kehittämisessä

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

- a) siirtymisessä käyttämään eurooppalaista nimellistä standardiraidaleveyttä (1 435 mm) tapauksen mukaan;
- b) rautatieliikenteen aiheuttaman melun ja värinän vaikutusten lieventämisessä erityisesti liikkuvaa kalustoa ja infrastruktuuria koskevilla toimenpiteillä, meluesteet mukaan luettuina;
- c) tasoristeyksien turvallisuuden parantamisessa;
- d) rautatieliikenneinfrastruktuurin liittämässä tarvittaessa sisävesiväylien satamainfrastruktuuriin;
- e) infrastruktuurin kehittämisessä yli 740 metrin mutta enintään 1500 metrin junanpituutta ja 25,0 tonnin akselipainoa varten rakennettaessa ja nykyaikaistettaessa tavaraliikenteen kannalta merkityksellisiä ratoja, jollei sosioekonomisesta kustannus- ja hyötyanalyysistä muuta johdu;
- f) innovatiivisten teknologioiden kehittämisessä ja käyttöönotossa rautateitä varten hyödyntäen erityisesti Shift2Rail-yhteisyrityksen ja Euroopan rautatiealan yhteisyrityksen työtä, erityisesti automaattista junanhallintaa, kehittyntä liikenteenhallintaa, matkustajien digitaalisia yhteyksiä ERTMS:n pohjalta, digitaalisia automaattikytkimiä sekä 5G-yhteyksiä;

- g) jalankulku- ja pyöräilyreittien jatkuvuuden ja saavutettavuuden varmistamisessa ja polkupyöräpysäköinnin kehittämisessä asemien läheisyydessä aktiivisten liikennemuotojen edistämiseksi, kun rakennetaan tai parannetaan rautatieinfrastruktuuria;
- h) vedyn kaltaisten innovatiivisten vaihtoehtoisten polttoaineteknologioiden kehittämisessä rautateitä varten osuuksille, jotka on vapautettu sähköistamisvaatimuksesta, ja rautatieyhteysreiteille.
- i) Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämisessä sen standardin mukaiseksi, joka takaa sellaisten tavarajunien liikkumisen, jotka kuljettavat enintään neljän metrin korkuisia vakiopuoliperävaunuja vähintään 33 cm korkuisissa vakiovaunuissa ilman lisävaatimuksia erityisluvasta liikenteen harjoittamiseen.

2 JAKSO

SISÄVESILIIKENNEINFRASTRUKTUURI

20 artikla

Infrastruktuurin osat

1. Sisävesiliikenneinfrastruktuuriin kuuluvat erityisesti
 - a) joet;
 - b) kanavat;
 - c) järvet ja laguunit;
 - d) edellisiin liittyvä infrastruktuuri, kuten sulut, elevaattorit, sillat, tekoaltaat ja niihin liittyvät tulvien ja kuivuuden torjunta- ja lieventämistoimenpiteet, joilla voi olla myönteisiä vaikutuksia sisävesiliikenteeseen;

- e) sisävesiväyliin yhdistyviin multimodaalisiin tavaraliikenneterminaaleihin johtavat sisääntuloväylät ja viimeisen kilometrin yhteydet erityisesti sisävesi- ja merisatamissa;
- f) kiinnityspaikat ja redit;
- g) sisävesisatamat, mukaan lukien sataman perusinfrastruktuuri satama-altaiden, laiturimuurien, ankkuripaikkojen, matkustajasiltojen, telakoiden, rantavallien, maantäytön, laiturien, uudisraivauksen sekä satama-alueella että satama-alueen ulkopuolella tapahtuvien kuljetusten edellyttämän infrastruktuurin muodossa;
- h) 2 kohdassa tarkoitetut infrastruktuuriin liittyvät varusteet;
- i) liikenteen tieto- ja viestintätekniset järjestelmät, mukaan lukien jokitiedotuspalvelut;
- j) sisävesisatamien yhteydet muihin liikennemuotoihin Euroopan laajuisessa liikenneverkossa;
- k) vaihtoehtoisten polttoaineiden laitteistoihin liittyvä infrastruktuuri;
- l) jätteettömään toimintaan ja kiertotaloustoimenpiteisiin tarvittava infrastruktuuri.

2. Sisävesiväyliin liittyviin varusteisiin voivat kuulua varusteet, jotka on tarkoitettu rahdin lastaamiseen ja purkamiseen sekä tavaroiden varastointiin sisävesisatamissa.

Sisävesiväyliin liittyvät varusteet voivat käsittää erityisesti käyttövoima- ja käyttöjärjestelmät, joilla vähennetään saastumista, muun muassa veden ja ilman pilaantumista, energiankulutusta ja hiili-intensiteettiä. Niihin voivat kuulua myös jätteen vastaanottolaitteistot, maasähköenergiahuolto ja muu energiatoimituksiin ja -tuotantoon käytettävä vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuri sekä varusteet, joita käytetään jään murtamisessa, vesistötieteellisissä tutkimuksissa sekä liikenneväylien, satamien ja satamien lähestymisväylien ruoppaamisessa ympärivuotisen liikennöitävyyden varmistamiseksi.

3. Sisävesisatama on osa kattavaa verkkoa, jos se täyttää seuraavat edellytykset:

- a) rahdin vuotuinen uudelleenlastausmäärä satamassa on yli 500 000 tonnia. Rahdin vuotuinen uudelleenlastausmäärä perustuu viimeisimpään saatavilla olevaan, Eurostatin julkaisemiin tilastoihin perustuvaan kolmen vuoden keskiarvoon;
- b) satama sijaitsee Euroopan laajuisen liikenneverkon sisävesiverkossa.

21 artikla

Kattavan verkon liikenneinfrastruktuurivaatimukset

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2050 kattavan verkon sisävesisatamat
 - a) on liitetty maantie- tai rautatieinfrastruktuuriin;
 - b) tarjoavat vähintään yhden multimodaalisen tavaraliikenneterminaalin, joka on syrjimättömästi avoin kaikille liikenteenharjoittajille ja käyttäjille ja jossa sovelletaan läpinäkyviä ja syrjimättömiä maksuja;
 - c) on varustettu laitteistoilla, joilla parannetaan alusten ympäristötehokkuutta satamissa, joihin voivat kuulua jätteen vastaanottolaitteet, kaasunpoistolaitteet, melua vähentävät toimenpiteet sekä toimenpiteet ilman ja veden pilaantumisen vähentämiseksi mukaan luettuina.
2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuri otetaan käyttöön sisävesisatamissa [vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetun] asetuksen (EU) [...] mukaisesti.

Ydinverkon liikenneinfrastruktuurivaatimukset

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että ydinverkon sisävesisatamat täyttävät 21 artiklan 1 kohdan a ja b alakohdassa säädetyt vaatimukset viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030 ja 21 artiklan 1 kohdan c alakohdan vaatimukset viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2040.
2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että sisävesiverkkoa, mukaan lukien 20 artiklan 1 kohdan e alakohdassa tarkoitetut yhteydet, pidetään kunnossa käyttäjien kannalta tehokkaan, luotettavan ja turvallisen liikennöinnin mahdollistamiseksi varmistamalla 3 kohdan a alakohdassa säädetyt vesiväyliä koskevat vähimmäisvaatimukset ja 3 kohdan b, c ja d alakohdassa säädetyt palvelu tasoa koskevat vähimmäisvaatimukset (hyvät navigointiolot).

Jäsenvaltioiden on estettävä näiden vähimmäisvaatimusten tai jonkin niille määriteltujen peruskriteerien heikentyminen. Jos sisävesiverkko ylittää nämä vähimmäisvaatimukset tämän asetuksen voimaantulopäivänä, jäsenvaltioiden on kaikin mahdollisin toimin pyrittävä estämään sen tason heikentyminen.

3. Jäsenvaltioiden on erityisesti varmistettava seuraavat seikat 31 päivään joulukuuta 2030 mennessä:
 - a) Liikennöintikelpoisen väylän syvyys joissa, kanavissa, järvissä, laguuneissa, sisävesisatamissa ja satamien sisääntuloreiteillä on vähintään 2,5 metriä ja muiden kuin nostosiltojen alituskorkeus on vähintään 5,25 metriä määritellyillä vedenkorkeuden viitetasoilla, jotka ylittyvät tietyssä määrin päiviä vuodessa tilastollisena keskiarvona.

Vedenkorkeuden viitetasot määritetään sillä perusteella, kuinka monena päivänä vuodessa todellinen vedenkorkeus ylitti määritetyn vedenkorkeuden viitetason. Asianomaisten jäsenvaltioiden suostumuksella komissio antaa SEUT 172 artiklan mukaisesti täytäntöönpanosäädöksiä, jotka laaditaan yhteistyössä näiden jäsenvaltioiden ja tapauksen mukaan kansainvälisillä sopimuksilla perustettujen jokiliikennekomissioiden kanssa ja joissa määritellään edellä olevassa alakohdassa tarkoitetut vedenkorkeuden viitetasot liikennekäytävä-, vesiväylä- tai vesiväyläosuuskohtaisesti. Täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 59 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen. **Niiden on oltava yhdenmukaisia** [...] kansainvälisissä yleissopimuksissa ja jäsenvaltioiden välisissä sopimuksissa vahvistettujen vaatimusten **kanssa**, mukaan lukien näillä yleissopimuksilla ja sopimuksilla perustettujen jokiliikennekomissioiden hyväksymät säännökset.

- b) Jäsenvaltioiden on julkaistava yleisön saatavilla olevalla verkkosivustolla a alakohdassa tarkoitettu määrä päiviä vuodessa, joina todellinen vedenkorkeus ylittää liikennöintiväylän syvyydelle määritetyn vedenkorkeuden viitetason tai ei saavuta sitä, sekä keskimääräiset odotusajat kullakin sululla;
- c) sulkumestarien on varmistettava, että sulkuja käytetään ja pidetään kunnossa siten, että odotusajat pysyvät mahdollisimman lyhyinä;
- d) joet, kanavat, järvet ja laguunit varustetaan kaikkien palvelujen osalta jokitiedotuspalveluilla (RIS) direktiivin 2005/44/EY⁵⁴ mukaisesti, jotta käyttäjille voidaan tarjota reaaliaikaista tietoa rajojen yli.

⁵⁴ 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).

4. Komissio myöntää jäsenvaltion pyynnöstä asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa täytäntöönpanosäädöksillä vapautuksia 3 kohdan a alakohdassa tarkoitetuista vähimmäisvaatimuksista vesiväylä- ja tapauksen mukaan vesiväyläosuuskohtaisesti erityisten maantieteellisten tai merkittävien fyysisten rajoitteiden, sosioekonomiseen kustannus-hyötyanalyysiin kielteisen tuloksen tai ympäristölle, biodiversiteetille tai kulttuuriperinnölle aiheutuvien mahdollisten kielteisten vaikutusten perusteella. Poikkeuspyyntöihin on liitettävä riittävät perustelut. Vapautusta koskevat pyynnöt on koordinoitava ja niistä on tarvittaessa sovittava naapurijäsenvaltion tai -valtioiden kanssa. Naapurijäsenvaltio tai -valtiot voi(vat) antaa lausunnon vapautusta pyytävälle jäsenvaltiolle. Jäsenvaltion on liitettävä naapurijäsenvaltion tai -valtioiden lausunnon tai lausunnot pyyntöönsä. Jäsenvaltio voi pyytää useamman vapautuksen myöntämistä samalla pyynnöllä.

Komissio arvioi pyynnön ensimmäisen alakohdan mukaisesti toimitetun perustelun pohjalta. Komissio ottaa asianmukaisella tavalla huomioon asianomaisten naapurijäsenvaltion tai asianomaisten naapurijäsenvaltioiden lausunnon tai lausunnot.

Komissio voi pyytää jäsenvaltiolta lisätietoja enintään 30 kalenteripäivän kuluessa ensimmäisen alakohdan mukaisen pyynnön vastaanottamisesta. Jos komissio katsoo, että toimitetut tiedot ovat riittämättömät, se voi pyytää jäsenvaltiota täydentämään tietoja 30 kalenteripäivän kuluessa tietojen vastaanottamisesta.

Komissio tekee vapautuspyyntöä koskevan päätöksen viimeistään kuuden kuukauden kuluttua ensimmäisen alakohdan mukaisen pyynnön vastaanottamisesta tai jos jäsenvaltio on toimittanut lisätietoja kolmannen alakohdan mukaisesti, viimeistään neljän kuukauden kuluttua näiden tietojen vastaanottamisesta sen mukaan, kumpi päivä on myöhäisempi. Jos komissio ei tee nimenomaista päätöstä näiden määräaikojen kuluessa, vapautus katsotaan myönnettyksi.

Komissio ilmoittaa muille jäsenvaltioille tämän artiklan nojalla myönnettyistä vapautuksista.

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

- 4 a. Jos kyseessä on ylivoimainen este, jäsenvaltioiden on palautettava liikennöitävyys aiempaan tilaan heti, kun tilanne sen sallii.
5. Komissio voi antaa suuntaviivoja, joilla varmistetaan johdonmukainen lähestymistapa hyvien navigointiolojen soveltamiseen unionissa. Nämä suuntaviivat voivat kattaa erityisesti
- a) vapaasti virtaavien jokien vesiväyliä koskevat täydentävät parametrit;
 - aa) liikennöintikelpoisen väylän leveyttä koskevat täydentävät parametrit;
 - b) poistettu;
 - c) poistettu;
 - d) poistettu.
 - e) vaihtoehtoisen energiainfrastruktuurin käyttöönotto koko liikennekäytävän kattavan vaihtoehtoisten polttoaineiden saatavuuden varmistamiseksi;
 - f) verkon digitaalisovellusten ja automaatioprosessien käyttö;
 - g) infrastruktuurin kyky sietää ilmastonmuutosta, luonnonuhkia ja ihmisen aiheuttamia katastrofeja tai tahallisia häiriöitä;
 - h) uusien teknologioiden ja innovaatioiden käyttöönotto ja edistäminen hiilettömiä energiapolttoaineita ja käyttövoimajärjestelmiä varten.
6. Poistettu.

Lisäpainopisteet sisävesiliikenneinfrastruktuurin kehittämisessä

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

- a) tarvittaessa tiukempien vaatimusten saavuttamisessa olemassa olevien vesiväylien nykyaikaistamiseksi ja uusien vesiväylien luomiseksi markkinoiden kysyntään vastaamiseksi;
- b) tulvien ja kuivuuden ehkäisy- ja lieventämistoimenpiteissä;
- c) digitalisaation ja automaatioprosessien parantamisessa erityisesti turvallisuuden, turvatoimien ja kestävyysparantamiseksi sisävesiliikenteessä myös kaupunkisilmukohdissa;
- d) satama-alueella ja sen ulkopuolella sekä vesiväylän varrella suoritettavaan multimodaaliseen kuljetustoimintaan tarvittavan infrastruktuurin nykyaikaistamisessa ja laajentamisessa, mukaan lukien kiinnityspaikat ja reddit sekä niiden palvelut;
- e) sellaisten toimenpiteiden edistämisessä ja kehittämisessä, joilla parannetaan sisävesiliikenteen ja liikenneinfrastruktuurin ympäristönsuojelun tasoa, mukaan lukien päästöttömät ja vähäpäästöiset alukset, sekä sellaisten toimenpiteiden, joilla lievennetään vesimuodostumiin ja vedestä riippuvaiseen biodiversiteettiin kohdistuvia vaikutuksia, unionin lainsäädännön tai asiaankuuluvien kansainvälisten sopimusten vaatimusten mukaisesti;
- f) alhaisille vedenkorkeuksille soveltuvien pienisyväyksisten sisävesialusten kehittämisessä;
- g) sisävesiliikenneinfrastruktuuria rakennettaessa tai parannettaessa jalankulku- ja pyöräilyreittien jatkuvuuden ja saavutettavuuden varmistamisessa aktiivisten liikennemuotojen edistämiseksi;

- h) vesiväyliä koskevien vaatimusten heikentymistä ehkäisevien toimien edistämisessä.

3 JAKSO

MERILIIKENNEINFRASTRUKTUURI JA EUROOPPALAINEN MERIALUE

24 artikla

Infrastruktuurin osat

1. Eurooppalainen merialue yhdistää ja integroi 2 kohdassa kuvatut meri-infrastruktuurin osat maaliikenneverkkoon luomalla tai parantamalla lähimerenkulkureittejä ja kehittämällä jäsenvaltioiden alueella sijaitsevia merisatamia ja niiden sisämaayhteyksiä tehokkaan, elinkelpoisen ja kestäväen muihin liikennemuotoihin integroinnin mahdollistamiseksi.
2. Eurooppalainen merialue koostuu
 - a) meriliikenneinfrastruktuurista ydinverkon ja kattavan verkon satama-alueilla, sisämaayhteydet mukaan lukien;
 - b) laajemmista hyödyllisistä toimista, jotka eivät liity tiettyihin satamiin ja jotka hyödyttävät eurooppalaista merialuetta ja merenkulkualaa laajemmin, kuten tuen tarjoaminen toimille, joilla turvataan ympärivuotinen liikennöitävyys (jäänmurto), helpotetaan kestävämpään meriliikenteeseen siirtymistä ja vahvistetaan liikenne- ja energia-alojen välisiä synergioita muun muassa edistämällä satamien roolia energiakeskuksina ja avustamalla energiakäänteessä, sekä toimille, jotka liittyvät liikenteen tieto- ja viestintätekniisiin järjestelmiin ja merenmittauksiin;

- c) kestävien ja häiriönsietokykyisten lähimerenkulkuyhteyksien edistämisestä, erityisesti tavaraliikennevirtoihin keskittyvien yhteyksien osalta kielteisten ulkoisvaikutusten, kuten tieliikenteen päästöjen ja ruuhkien, vähentämiseksi unionin alueella ja yhteyksien osalta, jotka parantavat pääsyä syrjäisimmille ja muille syrjäisille alueille sekä saari- ja syrjäseutualueille luomalla tai parantamalla kestäviä, säännöllisiä ja tiheään kulkevia meriliikennepalveluja.

d) poistettu.

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

- a) merisatamat, mukaan lukien satama-alueella suoritettaviin kuljetustoimintoihin tarvittava infrastruktuuri;
- b) sataman perusinfrastruktuuri, esimerkiksi satama-altaat, laiturimuurit, ankkuripaikat, laiturit, matkustajasillat, telakat, rantavallit, maantäyttö ja uudisraivaus;
- c) merikanavat;
- d) navigoinnin apuvälineet;
- e) sataman lähestymisväylät, liikenneväylät ja sulut;
- f) aallonmurtajat;
- g) satamien yhteydet Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon;
- h) liikenteen tieto- ja viestintätekniset järjestelmät, EMSWe ja VTMISS mukaan luettuina;
- i) vaihtoehtoihin polttoaineisiin liittyvä infrastruktuuri;

- j) varusteet, joihin voi kuulua erityisesti varusteita, jotka on tarkoitettu liikenteen- ja rahdinhallintaan, kielteisten ympäristövaikutusten vähentämiseen, kuten jätteettömään toimintaan ja kiertotaloustoimenpiteisiin, energiatehokkuuden parantamiseen, melun vähentämiseen ja vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttämiseen, ja varusteet, joita käytetään ympärivuotisen liikennöitävyyden varmistamiseen, esimerkiksi jään murtamiseen ja hydrologisiin tutkimuksiin, sekä varusteet satamien ja satamien lähestymisväylien ruoppaamiseen, kunnossapitoon ja suojaamiseen;
- k) poistettu.
- l) merituulivoimaan ja uusiutuvaan energiaan liittyviä sataman toimintoja helpottava infrastruktuuri.

4. Merisatama on osa kattavaa verkkoa, jos se täyttää ainakin yhden seuraavista edellytyksistä:

- a) vuotuinen kokonaismatkustajamäärä satamassa on yli 0,1 prosenttia unionin kaikkien merisatamien vuotuisesta kokonaismatkustajamäärästä. Tämän kokonaismäärän viitemäärä on viimeisin saatavilla oleva, Eurostatin julkaisemiin tilastoihin perustuva kolmen vuoden keskiarvo;
- b) vuotuinen kokonaislastimäärä satamassa – kun kyseessä on joko irtolastin tai muun lastin käsittely – on yli 0,1 prosenttia unionin kaikissa merisatamissa vuosittain käsitellystä kokonaislastimäärästä. Tämän kokonaismäärän viitemäärä on viimeisin saatavilla oleva, Eurostatin julkaisemiin tilastoihin perustuva kolmen vuoden keskiarvo;
- b a) vuotuinen kokonaislastimäärä satamassa – kun kyseessä on joko irtolastin tai muun lastin käsittely – on yli 500 000 tonnia vuosittain ja yksi sataman pääasiallisista toiminnoista on edistää energiantarjonnan monipuolistamista ja uusiutuvan energian käyttöönoton nopeuttamista. Tämän kokonaismäärän viitemäärä on viimeisin saatavilla oleva, Eurostatin julkaisemiin tilastoihin perustuva kolmen vuoden keskiarvo;

- c) satama sijaitsee saarella ja se on ainoa yhteyskohta jollekin kattavan verkon NUTS 3 -alueelle asetuksen 1059/2003⁵⁵ 3 artiklassa tarkoitettulla tavalla;
- d) satama sijaitsee syrjäisimmällä alueella tai muulla syrjäseutualueella yli 200 kilometrin päässä lähimmästä toisesta kattavan verkon satamasta.

25 artikla

Kattavan verkon liikenneinfrastruktuurivaatimukset

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että
 - a) vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuri otetaan käyttöön kattavan verkon merisatamissa vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetun] asetuksen (EU) [...] mukaisesti;
 - b) kattavaan verkkoon kuuluvissa merisatamissa on tarvittava infrastruktuuri alusten ympäristönsuojelun tason parantamiseksi satamissa, erityisesti Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2019/883⁵⁶ mukaiset aluksilta peräisin olevan jätteen toimittamiseen tarkoitettut vastaanottolaitteet;
 - c) VTMISS ja SafeSeaNet toteutetaan direktiivin 2002/59/EY mukaisesti;
 - d) merenkulkualan kansalliset keskitetyt palvelupisteet toteutetaan asetuksen (EU) 2019/1239 mukaisesti.

⁵⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1059/2003, annettu 26 päivänä toukokuuta 2003, yhteisestä tilastollisten alueyksiköiden nimikkeistöstä (NUTS).

⁵⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2019/883, annettu 17 päivänä huhtikuuta 2019, aluksilta peräisin olevan jätteen toimittamiseen tarkoitetuista satamassa olevista vastaanottolaitteista, direktiivin 2010/65/EU muuttamisesta sekä direktiivin 2000/59/EY kumoamisesta (EUVL L 151, 7.6.2019, s. 116).

2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2050
- a) kattavan verkon merisatamista, joiden vuotuinen kokonaislastimäärä on yli kaksi miljoonaa tonnia, on yhteys rautatie- ja maantieninfrastruktuuriin ja mahdollisuuksien mukaan sisävesiväyliin. Tämän kokonaismäärän viitemäärä on viimeisin saatavilla oleva, Eurostatin julkaisemiin tilastoihin perustuva kolmen vuoden keskiarvo;
 - b) kaikissa tavaraliikennettä palvelevissa kattavan verkon merisatamissa on vähintään yksi multimodaalinen tavaraliikenneterminaali, jonne liikenteenharjoittajilla ja käyttäjillä on avoin ja syrjimätön pääsy ja jossa maksut määräytyvät läpinäkyvin ja syrjimättömin perustein;
 - c) merikanavat, satamaväylät ja estuaarit, jotka liittävät kaksi merta toisiinsa tai muodostavat yhteyden mereltä merisatamiin, vastaavat vähintään 22 artiklan vaatimukset täyttäviä sisävesiväyliä;
 - d) sisävesiväyliin liitetyissä kattavaan verkkoon kuuluvissa merisatamissa on käsittelykapasiteetti erityisesti sisävesialuksia varten.

Velvoitetta varmistaa ensimmäisen alakohdan a alakohdassa tarkoitettu yhteys ei sovelleta, jos erityiset maantieteelliset tai merkittävät fyysiset rajoitteet estävät tällaisen yhteyden.

3. Komissio myöntää jäsenvaltion pyynnöstä asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa täytäntöönpanosäädöksillä vapautuksia 2 kohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetuista vähimmäisvaatimuksista erityisten maantieteellisten tai merkittävien fyysisten rajoitteiden, sosioekonomiseen kustannus-hyötyanalyysiin kielteisen tuloksen tai ympäristölle, biodiversiteetille aiheutuvien mahdollisten kielteisten vaikutusten perusteella. Poikkeuspyyntöihin on liitettävä riittävät perustelut. Jäsenvaltio voi pyytää useamman vapautuksen myöntämistä samalla pyynnöllä.

Komissio arvioi pyynnön ensimmäisen alakohdan mukaisesti toimitetun perustelun pohjalta.

Komissio voi pyytää jäsenvaltiolta lisätietoja enintään 30 kalenteripäivän kuluessa ensimmäisen alakohdan mukaisen pyynnön vastaanottamisesta. Jos komissio katsoo, että toimitetut tiedot ovat riittämättömät, se voi pyytää jäsenvaltiota täydentämään tietoja 30 kalenteripäivän kuluessa tietojen vastaanottamisesta.

Komissio tekee vapautuspyyntöä koskevan päätöksen viimeistään kuuden kuukauden kuluttua ensimmäisen alakohdan mukaisen pyynnön vastaanottamisesta tai jos jäsenvaltio on toimittanut lisätietoja kolmannen alakohdan mukaisesti, viimeistään neljän kuukauden kuluttua näiden tietojen vastaanottamisesta sen mukaan, kumpi päivä on myöhäisempi. Jos komissio ei tee nimenomaista päätöstä näiden määräaikojen kuluessa, vapautus katsotaan myönnetyksi.

Komissio ilmoittaa muille jäsenvaltioille tämän artiklan nojalla myönnettyistä vapautuksista.

26 artikla

Ydinverkon liikenneinfrastruktuurivaatimukset

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kattavan verkon meriliikenneinfrastruktuuri on 25 artiklan 1 kohdan mukainen.
2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kattavan verkon meriliikenneinfrastruktuuri täyttää 25 artiklan 2 kohdan vaatimukset viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030.

3. Komissio myöntää jäsenvaltion pyynnöstä asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa täytäntöönpanosäädöksillä vapautuksia 2 kohdan tarkoitetuista vähimmäisvaatimuksista erityisten maantieteellisten tai merkittävien fyysisten rajoitteiden, sosioekonomiseen kustannus-hyötyanalyysiin kielteisen tuloksen tai ympäristölle, biodiversiteetille aiheutuvien mahdollisten kielteisten vaikutusten perusteella. Poikkeuspyyntöihin on liitettävä riittävät perustelut. Jäsenvaltio voi pyytää useamman vapautuksen myöntämistä samalla pyynnöllä.

Komissio arvioi pyynnön ensimmäisen alakohdan mukaisesti toimitetun perustelun pohjalta.

Komissio voi pyytää jäsenvaltiolta lisätietoja enintään 30 kalenteripäivän kuluessa ensimmäisen alakohdan mukaisen pyynnön vastaanottamisesta. Jos komissio katsoo, että toimitetut tiedot ovat riittämättömät, se voi pyytää jäsenvaltiota täydentämään tietoja 30 kalenteripäivän kuluessa tietojen vastaanottamisesta.

Komissio tekee vapautuspyyntöä koskevan päätöksen viimeistään kuuden kuukauden kuluttua ensimmäisen alakohdan mukaisen pyynnön vastaanottamisesta tai jos jäsenvaltio on toimittanut lisätietoja kolmannen alakohdan mukaisesti, viimeistään neljän kuukauden kuluttua näiden tietojen vastaanottamisesta sen mukaan, kumpi päivä on myöhäisempi. Jos komissio ei tee nimenomaista päätöstä näiden määräaikojen kuluessa, vapautus katsotaan myönnetyksi.

Komissio ilmoittaa muille jäsenvaltioille tämän artiklan nojalla myönnettyistä vapautuksista.

Lisäpainopisteet meriliikenneinfrastruktuurin ja eurooppalaisen merialueen kehittämisessä

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

- a) merellepääsyn parantamisessa (esimerkiksi aallonmurtajat, merikanavat, liikenneväylät, sulut, varsinainen ruoppaus ja merenkulun turvalaitteet);
- b) sataman perusinfrastruktuurin rakentamisessa tai parantamisessa (esimerkiksi satama-altaat, laituriuurit, ankkuripaikat, laiturit, matkustajasillat, telakat, rantavallit, maantäyttö ja uudisraivaus);
- b a) 36 artiklassa määriteltyjen yhdistävän infrastruktuurin, laitteiden ja järjestelmien parantamisessa;
- c) digitalisaation ja automaatioprosessien parantamisessa erityisesti turvallisuuden, turvatoimien, tehokkuuden ja kestävyuden parantamiseksi;
- d) uusien teknologioiden ja innovaatioiden sekä hiilettömien ja vähähiilisten polttoaineiden käyttöönotossa ja edistämisessä;
- e) logistiikkaketjujen ja kansainvälisen kauppamerenkulun häiriönsietokyvyn parantamisessa, myös ilmastonmuutokseen sopeutumisen osalta;
- f) melun vähentämiseen ja energiatehokkuuteen liittyvissä toimenpiteissä;
- g) lähimerenkulkuyhteyksiä palvelevien ja liikennöivien päästöttömien ja vähäpäästöisten alusten käytön edistämisessä ja toimenpiteiden laatimisessa meriliikenteen ympäristönsuojelun tason parantamiseksi satamakäynnin tai toimitusketjun optimoinnin osalta unionin lainsäädännön tai asiaankuuluvien kansainvälisten sopimusten vaatimusten mukaisesti, mukaan lukien eko-kannustinjärjestelmien käyttö;

- h) 24 artiklan 2 kohdan b ja c alakohdassa tarkoitetuissa toimissa.

4 JAKSO

TIELIIKENNEINFRASTRUKTUURI

28 artikla

Infrastruktuurin osat

1. Tieliikenneinfrastruktuuriin kuuluvat erityisesti
 - a) tiet, mukaan lukien
 - i) sillat;
 - ii) tunnelit;
 - iii) liittymät;
 - iv) risteykset;
 - v) eritasoliittymät;
 - vi) hätäkaistat;
 - vii) poistettu;
 - viii) poistettu;
 - ix) poistettu;
 - x) ympäristövaikutuksia lieventävä infrastruktuuri;

- b) infrastruktuuriin liittyvät varusteet, liikkeessäpunnitusjärjestelmät mukaan lukien;
 - c) liikenteen digitaalinen infrastruktuuri ja tieto- ja viestintätekniset järjestelmät;
 - d) kulkureitit multimodaalisiin tavaraliikenneterminaleihin;
 - e) tavaraliikenneterminalien ja logistiikkakeskusten yhteydet muihin liikennemuotoihin Euroopan laajuisessa liikenneverkossa;
 - f) linja-autoterminalit;
 - g) vaihtoehtoisten polttoaineiden laitteistoihin liittyvä infrastruktuuri;
 - h) pysäköinti- ja levähdysalueet, mukaan lukien hyötyajoneuvojen turvalliset ja valvotut pysäköintialueet.
2. Edellä 1 kohdan a alakohdassa tarkoitettut ja liitteeseen I merkityt tiet ovat sellaisia, joilla on tärkeä rooli tavara- ja matkustajakaukoliikenteessä ja jotka yhdistävät tärkeimmät kaupunki- ja elinkeinokeskukset ja joista on yhteydet muihin liikennemuotoihin.
3. Maanteihin liittyviin varusteisiin voi kuulua erityisesti varusteita, joita käytetään liikenteenohjauksessa, tiedotuksessa, reittiopastuksessa, tie- ja käyttäjämaksujen kantamisessa, turvallisuustoimissa, kielteisten ympäristövaikutusten vähentämisessä, vaihtoehtoista käyttövoimaa hyödyntävien ajoneuvojen tankkaamisessa ja lataamisessa sekä hyötyajoneuvojen turvallisilla ja valvotuilla pysäköintialueilla.

29 artikla

Kattavan verkon liikenneinfrastruktuurivaatimukset

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että

- a) tieliikenneinfrastruktuurin turvallisuus varmistetaan ja että sitä seurataan ja tarvittaessa parannetaan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/96/EY⁵⁷ mukaisesti;
- b) tiet suunnitellaan, rakennetaan tai niitä parannetaan ja pidetään kunnossa siten, että turvallisuustaso on korkea;
- c) tiet suunnitellaan, rakennetaan tai niitä parannetaan ja pidetään kunnossa siten, että ympäristönsuojelun taso on korkea, tarvittaessa myös melua vähentävillä toimenpiteillä sekä keräämällä, käsittelemällä ja poistamalla valuntavedet;
- d) yli 500 metriä pitkät maantietunnelit ovat Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/54/EY⁵⁸ mukaisia;
- e) tiemaksujen keruujärjestelmien yhteentoimivuus varmistetaan soveltuvien osin Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2019/520⁵⁹ sekä komission täytäntöönpanoasetuksen C/2019/9080⁶⁰ ja komission delegoidun asetuksen C/2019/8369⁶¹ mukaisesti;

⁵⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/96/EY, annettu 19 päivänä marraskuuta 2008, tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta (EUVL L 319, 29.11.2008, s. 59).

⁵⁸ 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).

⁵⁹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2019/520, annettu 19 päivänä maaliskuuta 2019, sähköisten tietullijärjestelmien yhteentoimivuudesta ja tiemaksujen laiminlyöntiä koskevien tietojen rajatylittävän vaihtamisen helpottamisesta unionissa (EUVL L 91, 29.3.2019, s. 45).

⁶⁰ Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2020/204, annettu 28 päivänä marraskuuta 2019 eurooppalaisen sähköisen tietullipalvelun tarjoajien yksityiskohtaisista velvollisuuksista, eurooppalaisen sähköisen tietullipalvelun tietullikohteen määrittämisen vähimmäisissäädöistä, sähköisistä rajapinnoista, yhteentoimivuuden osatekijöitä koskevista vaatimuksista ja päätöksen 2009/750/EY kumoamisesta (EUVL L 43, 17.2.2020, s. 49).

⁶¹ Komission delegoitu asetus (EU) 2020/203, annettu 28 päivänä marraskuuta 2019, ajoneuvojen luokittelusta, eurooppalaisen sähköisen tietullipalvelun käyttäjien velvollisuuksista, yhteentoimivuuden osatekijöitä koskevista vaatimuksista ja vähimmäisperusteista ilmoitettujen laitosten kelpoisuudelle (EUVL L 43, 17.2.2020, s. 41).

- f) tietullit tai käyttäjämaksut peritään tarvittaessa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 1999/62/EY⁶² mukaisesti;
- g) tieliikenteen infrastruktuurin älykkäät liikennejärjestelmät ovat älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton puitteista annetun direktiivin (EU) [...] ⁶³ mukaisia ja että ne otetaan käyttöön mainitun direktiivin nojalla annettujen delegoitujen säädösten mukaisesti;
- h) vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuri otetaan käyttöön tieverkossa [vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annettua] asetuksen (EU) [...] mukaisesti.

2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 28 artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitetut kattavan verkon tiet täyttävät viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2050 seuraavat vaatimukset:

- a) poistettu;
- b) levähdysalueita on käytettävissä enintään 100 kilometrin päässä toisistaan, ja niissä on riittävästi pysäköintipaikkoja ja asianmukaisia tiloja, saniteettitilat mukaan luettuina, monimuotoisen työvoiman tarpeisiin;
- c) poistettu;
- d) liikkeessäpunnitusjärjestelmiä on asennettu 300 kilometrin välein jäsenvaltion verkossa. Ottaessaan käyttöön näitä järjestelmiä jäsenvaltiot voivat keskittyä tieosuuksiin, joilla on paljon rahtiliikennettä. Liikkeessäpunnitusjärjestelmien avulla on voitava tunnistaa ne ajoneuvot ja ajoneuvoyhdistelmät, jotka ovat todennäköisesti ylittäneet direktiivissä 96/53/EY vahvistetut suurimmat sallitut painot.

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

⁶³ Direktiivi 2021/... tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista 7 päivänä heinäkuuta 2010 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU tarkistamisesta (EUVL L [...]).

3. Jäsenvaltioiden on varmistettava sellaisten keinojen käyttöönotto tai käyttö, joilla havaitaan turvallisuuteen liittyvät tapahtumat tai olosuhteet, ja asiaankuuluvien liikennetietojen kerääminen komission delegoidussa asetuksessa (EU) N:o 886/2013⁶⁴ määriteltyjen liikenneturvallisuuteen liittyvien yleisten vähimmäisliikennetietojen tarjoamiseksi.
- kattavan verkon olemassa olevan infrastruktuurin osalta 31 päivään joulukuuta 2030 mennessä;
 - kattavan verkon uuden infrastruktuurin osalta 31 päivään joulukuuta 2050 mennessä, tai mikäli tieosa valmistuu sitä ennen, sen valmistumispäivämäärään mennessä.
4. Komissio voi jäsenvaltion pyynnöstä asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa myöntää täytäntöönpanosäädöksillä vapautuksia 2 kohdassa säädetystä vaatimuksesta, erityisesti jos liikennetiheys on enintään 10 000 ajoneuvoa päivässä molempiin suuntiin ja/tai erityisten maantieteellisten tai merkittävien fyysisten rajoitteiden perusteella tai sosioekonomiseen kustannus-hyötyanalyysiin kielteisen tuloksen taikka ympäristölle tai biodiversiteetille aiheutuvien mahdollisten kielteisten vaikutusten perusteella. Poikkeuspyyntöihin on liitettävä riittävät perustelut. Vapautusta koskevat pyynnot on koordinoitava ja niistä on tarvittaessa sovittava naapurijäsenvaltion tai -valtioiden kanssa. Naapurijäsenvaltio tai -valtiot voi(vat) antaa lausunnon vapautusta pyytävälle jäsenvaltiolle. Jäsenvaltion on liitettävä naapurijäsenvaltion tai -valtioiden lausunnon tai lausunnot pyyntöönsä. Jäsenvaltio voi pyytää useamman vapautuksen myöntämistä samalla pyynnöllä.
- Komissio arvioi pyynnön ensimmäisen alakohdan mukaisesti toimitetun perustelun pohjalta. Komissio ottaa asianmukaisella tavalla huomioon asianomaisten naapurijäsenvaltion tai asianomaisten naapurijäsenvaltioiden lausunnon tai lausunnot.

⁶⁴ Komission delegeoitu asetus (EU) N:o 886/2013, annettu 15 päivänä toukokuuta 2013, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU täydentämisestä datan ja menettelyjen osalta, joiden avulla mahdollisuuksien mukaan tarjotaan liikenneturvallisuuteen liittyviä yleisiä vähimmäisliikennetietoja ilmaiseksi käyttäjille (EUVL L 247, 18.9.2013, s. 6).

Komissio voi pyytää jäsenvaltiolta lisätietoja enintään 30 kalenteripäivän kuluessa ensimmäisen alakohdan mukaisen pyynnön vastaanottamisesta. Jos komissio katsoo, että toimitetut tiedot ovat riittämättömät, se voi pyytää jäsenvaltiota täydentämään tietoja 30 kalenteripäivän kuluessa tietojen vastaanottamisesta.

Komissio tekee vapautuspyyntöä koskevan päätöksen viimeistään kuuden kuukauden kuluttua ensimmäisen alakohdan mukaisen pyynnön vastaanottamisesta tai jos jäsenvaltio on toimittanut lisätietoja kolmannen alakohdan mukaisesti, viimeistään neljän kuukauden kuluttua näiden tietojen vastaanottamisesta sen mukaan, kumpi päivä on myöhäisempi. Jos komissio ei tee nimenomaista päätöstä näiden määräaikojen kuluessa, vapautus katsotaan myönnetyksi.

Komissio ilmoittaa muille jäsenvaltioille tämän artiklan nojalla myönnettyistä vapautuksista.

30 artikla

Ydinverkon ja laajennetun ydinverkon liikenneinfrastruktuurivaatimukset

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että ydinverkon ja laajennetun ydinverkon tieliikenneinfrastruktuuri on 29 artiklan 1 kohdan mukainen.
- 1 a. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 28 artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitetut tiet täyttävät seuraavat vaatimukset ydinverkon tieinfrastruktuurin osalta viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030 ja laajennetun ydinverkon tieinfrastruktuurin osalta viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2040:
 - i) niillä 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 muulla tavalla, joka takaa vastaavan turvallisuustason; ja

ii) ne eivät risteä samassa tasossa minkään tien, rautatien, raitiotien, pyörätien tai jalankulkutien kanssa.

iii) poistettu.

2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että ydinverkon ja laajennetun ydinverkon tieliikenneinfrastruktuuri täyttää 31 päivään joulukuuta 2040 mennessä seuraavat edellytykset:

a) levähdysalueita on käytettävissä enintään 60 kilometrin päässä toisistaan ydinverkossa ja laajennetussa ydinverkossa, ja niissä on riittävästi pysäköintipaikkoja ja asianmukaisia tiloja, saniteettitilat mukaan luettuina, monimuotoisen työvoiman tarpeisiin;

b) poistettu;

c) ne täyttävät 29 artiklan 2 kohdan d alakohdassa tarkoitetut vaatimukset.

3. Jäsenvaltioiden on pyrittävä kaikin keinoin varmistamaan 31 päivään joulukuuta 2040 mennessä sellaisten turvallisten ja valvottujen pysäköintialueiden kehittäminen, jotka sijaitsevat ydinverkon ja laajennetun ydinverkon teillä tai kolmen ajokilometrin säteellä lähimmästä Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon kuuluvan tien poistumasta ja keskimäärin 150 kilometrin etäisyydellä toisistaan ja tarjoavat riittävän pysäköintitilan hyötyajoneuvoille ja täyttävät asetuksen (EY) N:o 561/2006⁶⁵ 8 a artiklan 1 kohdassa vahvistetut vaatimukset. Jäsenvaltiot voivat keskittyä tieosuuksiin, joilla on paljon rahtiliikennettä.

⁶⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 561/2006, annettu 15. maaliskuuta 2006, tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3821/85 ja (EY) N:o 2135/98 muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 kumoamisesta (ETA:n kannalta merkityksellinen teksti) (*EUVL L 102, 11.4.2006, s. 1–14*).

4. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että tieliikenneinfrastruktuuri täyttää 29 artiklan 3 kohdan vaatimukset
- ydinverkon olemassa olevan infrastruktuurin osalta 31 päivään joulukuuta 2025 mennessä ja laajennetun ydinverkon olemassa olevan infrastruktuurin osalta 31 päivään joulukuuta 2030 mennessä;
 - ydinverkon uuden infrastruktuurin osalta 31 päivään joulukuuta 2030 mennessä ja laajennetun ydinverkon uuden infrastruktuurin osalta 31 päivään joulukuuta 2040 mennessä, tai mikäli tieosa valmistuu sitä ennen, sen valmistumispäivämäärään mennessä.
5. Komissio voi jäsenvaltion pyynnöstä asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa myöntää täytäntöönpanosäädöksillä poikkeuksia 1 a ja 2 kohdassa säädetyistä vaatimuksista, erityisesti jos liikennetiheys on enintään 10 000 ajoneuvoa päivässä molempiin suuntiin ja/tai erityisten maantieteellisten tai merkittävien fyysisten rajoitteiden perusteella tai sosioekonomiseen kustannus-hyötyanalyysiin kielteisen tuloksen taikka ympäristölle tai biodiversiteetille aiheutuvien mahdollisten kielteisten vaikutusten perusteella. Poikkeuspyyntöihin on liitettävä riittävät perustelut. Vapautusta koskevat pyynnöt on koordinoitava ja niistä on tarvittaessa sovittava naapurijäsenvaltion tai -valtioiden kanssa. Naapurijäsenvaltio tai -valtiot voi(vat) antaa lausunnon vapautusta pyytävälle jäsenvaltiolle. Jäsenvaltion on liitettävä naapurijäsenvaltion tai -valtioiden lausunnon tai lausunnot pyyntöönsä. Jäsenvaltio voi pyytää useamman vapautuksen myöntämistä samalla pyynnöllä.
- Komissio arvioi pyynnön ensimmäisen alakohdan mukaisesti toimitetun perustelun pohjalta. Komissio ottaa asianmukaisella tavalla huomioon asianomaisten naapurijäsenvaltion tai asianomaisten naapurijäsenvaltioiden lausunnon tai lausunnot.
- Komissio voi pyytää jäsenvaltiolta lisätietoja enintään 30 kalenteripäivän kuluessa ensimmäisen alakohdan mukaisen pyynnön vastaanottamisesta. Jos komissio katsoo, että toimitetut tiedot ovat riittämättömät, se voi pyytää jäsenvaltiota täydentämään tietoja 30 kalenteripäivän kuluessa tietojen vastaanottamisesta.

Komissio tekee vapautuspyyntöä koskevan päätöksen viimeistään kuuden kuukauden kuluttua ensimmäisen alakohdan mukaisen pyynnön vastaanottamisesta tai jos jäsenvaltio on toimittanut lisätietoja kolmannen alakohdan mukaisesti, viimeistään neljän kuukauden kuluttua näiden tietojen vastaanottamisesta sen mukaan, kumpi päivä on myöhäisempi. Jos komissio ei tee nimenomaista päätöstä näiden määräaikojen kuluessa, vapautus katsotaan myönnetyksi.

Komissio ilmoittaa muille jäsenvaltioille tämän artiklan nojalla myönnettyistä vapautuksista.

31 artikla

Lisäpainopisteet tieliikenneinfrastruktuurin kehittämisessä

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

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

- d) tieliikenneinfrastruktuuria rakennettaessa tai parannettaessa jalankulku- ja pyöräilyreittien jatkuvuuden ja saavutettavuuden varmistamisessa aktiivisten liikennemuotojen edistämiseksi;
- e) sellaisten turvallisten ja valvottujen pysäköintialueiden kehittämisessä, jotka tarjoavat riittävän pysäköintitilan hyötyajoneuvoille ja jotka täyttävät kattavasta verkosta annetun asetuksen (EY) N: o 561/2006⁶⁶ 8 a artiklan 1 kohdassa vahvistetut vaatimukset.

5 JAKSO

LENTOLIIKENNEINFRASTRUKTUURI

32 artikla

Infrastruktuurin osat

1. Lentoliikenneinfrastruktuuriin kuuluvat erityisesti
 - a) ilmatila, lentoreitit ja lentoväylät;
 - b) lentoasemat, lentoasema-alueella harjoitettavan maa- ja kuljetustoiminnan edellyttämä infrastruktuuri ja laitteet mukaan luettuina, sekä vertiportit;
 - c) lentoasemien yhteydet muihin liikennemuotoihin Euroopan laajuisessa liikenneverkossa;
 - d) ATM/ANS-järjestelmät ja niihin liittyvät laitteet, mukaan lukien avaruudessa sijaitsevat laitteet;

⁶⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 561/2006, annettu 15. maaliskuuta 2006, tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3821/85 ja (EY) N:o 2135/98 muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 kumoamisesta (ETA:n kannalta merkityksellinen teksti) (*EUVL L 102, 11.4.2006, s. 1–14*).

- e) vaihtoehtoihin polttoaineisiin ja pysäköityjen ilma-alusten sähkönsyöttöön liittyvä infrastruktuuri;
- f) infrastruktuuri vaihtoehtoisten polttoaineiden paikalla tapahtuvaa tuotantoa varten sekä energiatehokkuuden parantamiseksi ja lentoasemien ilmasto-, ympäristö- ja melupäästöjen vähentämiseksi tai niihin liittyvän lentoasematoiminnan, kuten maahuolintapalvelujen, lentotoiminnan ja matkustajien maakuljetusten, vähentämiseksi;
- g) infrastruktuuri, jota käytetään jätteen erilliskeräykseen, jätteen syntymisen ehkäisemiseen ja kiertotaloustoimiin;

h) avaruussatamat.

2. Ollakseen osa kattavaa verkkoa lentoaseman on täytettävä ainakin yksi seuraavista edellytyksistä:

- a) rahtiliikenteen lentoasemilla vuotuinen kokonaisrahtimäärä on vähintään 0,2 prosenttia unionin kaikkien lentoasemien vuotuisesta kokonaisrahtimäärästä;
- b) matkustajaliikenteen lentoasemilla vuotuinen kokonaismatkustajamäärä on vähintään 0,1 prosenttia unionin kaikkien lentoasemien vuotuisesta kokonaismatkustajamäärästä, paitsi jos kyseinen lentoasema sijaitsee yli 100 kilometrin etäisyydellä lähimmästä kattavan verkon lentoasemasta tai yli 200 kilometrin etäisyydellä, jos sen sijaintialueella on suurnopeusrata.

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

33 artikla

Ydinverkon ja kattavan verkon liikenneinfrastrukturivaatimukset

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että

- a) ydinverkon lentoasemat, joiden vuotuinen matkustajamäärä on yli neljä miljoonaa matkustajaa, on 31 päivään joulukuuta 2040 mennessä liitetty Euroopan laajuiseen rautatieverkkoon ja vastaaviin kaupunkisolmukohtiin liitteessä II vahvistetuin rautatie-, metro-, kevytraide- tai raitiotieliikenneyhteyksin, paitsi jos erityiset maantieteelliset tai merkittävät fyysiset rajoitteet estävät tällaiset yhteydet;
- b) poistettu;
- c) niiden alueella sijaitsevilla lentoasemilla on vähintään yksi multimodaalinen tavaraliikenneterminaali, joka on syrjimättömästi avoin kaikille liikenteenharjoittajille ja käyttäjille ja jossa sovelletaan läpinäkyviä ja syrjimättömiä maksuja direktiivin (EY) N:o 2009/12⁶⁷ mukaisesti;
- d) lentoliikenneinfrastruktuuriin sovelletaan siviili-ilmailun turvaamista siihen kohdistuvilta laittomilta teoilta koskevia yhteisiä perusvaatimuksia, jotka unioni on hyväksynyt Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 300/2008⁶⁸ mukaisesti;
- e) ilmaliikenteen hallinnan infrastruktuuri mahdollistaa yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen asetusten (EY) N:o 549/2004, (EY) N:o 550/2004, (EY) N:o 551/2004 ja (EU) 2018/1139 mukaisesti lentotoiminnassa Euroopan ilmailujärjestelmän, täytäntöönpanosääntöjen ja unionin eritelmien suorituskyvyn ja kestävyuden parantamiseksi;
- f) vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuri otetaan käyttöön lentoasemilla [vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetun] asetuksen (EU) [...] mukaisesti;

⁶⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/12/EY, annettu 11 päivänä maaliskuuta 2009, lentoasemamaksuista (EUVL L 70, 14.3.2009, s. 11).

⁶⁸ 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).

- g) ydinverkkoon ja kattavaan verkkoon kuuluvat lentoasemat, joiden vuotuinen matkustajamäärä on yhteensä yli neljä miljoonaa matkustajaa, tarjoavat infrastruktuurin, joka mahdollistaa esikäsitellyn ilman toimittamisen pysäköityihin ilma-aluksiin kaupallisessa liikenteessä käytettävien ilma-alusten matkustajasiltapaikoilla 31 päivään joulukuuta 2030 mennessä ydinverkon lentoasemien osalta ja 31 päivään joulukuuta 2040 mennessä kattavan verkon lentoasemien osalta.

2. Komissio myöntää jäsenvaltion pyynnöstä asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa täytäntöönpanosäädöksillä vapautuksia 1 kohdan a ja g alakohdassa säädetyistä vaatimuksista erityisten maantieteellisten tai merkittävien fyysisten rajoitteiden perusteella, muun muassa silloin, kun alueella ole rautatiejärjestelmää, tai sosioekonomisen kustannus-hyötyanalyysin kielteisen tuloksen taikka ympäristölle tai biodiversiteetille mahdollisesti aiheutuvien kielteisten vaikutusten perusteella. Poikkeuspyyntöihin on liitettävä riittävät perustelut. Jäsenvaltio voi pyytää useamman vapautuksen myöntämistä samalla pyynnöllä.

Komissio arvioi pyynnön ensimmäisen alakohdan mukaisesti toimitetun perustelun pohjalta.

Komissio voi pyytää jäsenvaltiolta lisätietoja enintään 30 kalenteripäivän kuluessa ensimmäisen alakohdan mukaisen pyynnön vastaanottamisesta. Jos komissio katsoo, että toimitetut tiedot ovat riittämättömät, se voi pyytää jäsenvaltiota täydentämään tietoja 30 kalenteripäivän kuluessa tietojen vastaanottamisesta.

Komissio tekee vapautuspyyntöä koskevan päätöksen viimeistään kuuden kuukauden kuluttua ensimmäisen alakohdan mukaisen pyynnön vastaanottamisesta tai jos jäsenvaltio on toimittanut lisätietoja kolmannen alakohdan mukaisesti, viimeistään neljän kuukauden kuluttua näiden tietojen vastaanottamisesta sen mukaan, kumpi päivä on myöhäisempi. Jos komissio ei tee nimenomaista päätöstä näiden määräaikojen kuluessa, vapautus katsotaan myönnettyksi.

Komissio ilmoittaa muille jäsenvaltioille tämän artiklan nojalla myönnettyistä vapautuksista.

Lisäpainopisteet lentoliikenneinfrastruktuurin kehittämisessä

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

- a) lentoasemien energiatehokkuuden ja operatiivisen tehokkuuden lisäämisessä;
- b) yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan ja yhteentoimivien järjestelmien, erityisesti SESAR-hankkeessa eurooppalaisen ilmaliikenteen hallinnan yleissuunnitelman mukaisesti kehitettyjen järjestelmien, täytäntöönpanon tukemisessa, mukaan lukien järjestelmät, joilla pyritään varmistamaan uusien miehitettyjen ja miehittämättömien ilma-alusten turvallinen ja täysimääräinen sisällyttäminen hankkeisiin;
- c) digitalisaation ja automaatioprosessien parantamisessa erityisesti turvallisuuden ja turvatoimien lisäämiseksi;
- d) lentoasemien ja muiden liikennemuotojen infrastruktuurin sekä soveltuvin osin lentoasemien ja kaupunkisolmukohtien välisten multimodaalisten yhteenliittäntöjen parantamisessa;
- e) kestävyysparantamisessa sekä ilmasto-, ympäristö- ja meluvaikutusten lieventämisessä erityisesti ottamalla käyttöön uusia teknologioita ja innovaatioita, vaihtoehtoisia polttoaineita, päästöttömiä ja vähäpäästöisiä ilma-aluksia sekä päästötöntä ja vähähiilistä infrastruktuuria;
- f) sellaisten kattavan verkon ja ydinverkon lentoasemien, joiden vuotuinen kokonaismatkustajamäärä on alle neljä miljoonaa matkustajaa, liittämisessä rautatie-, metro-, kevytraide- tai raitiotieyhteyksin liitteessä II määriteltyyn verkkoon ja vastaaviin kaupunkisolmukohtiin;
- g) infrastruktuuri, joka mahdollistaa esikäsitellyn ilman toimittamisen kenttäseisontapaikoille pysäköityihin ilma-aluksiin ja matkustajasiltapaikoille Euroopan laajuisen liikenneverkon lentoasemilla, joiden vuotuinen matkustajamäärä on alle neljä miljoonaa matkustajaa.

6 JAKSO

MULTIMODAALISTEN TAVARALIIKENNETERMINAALIEN INFRASTRUKTUURI

35 artikla

Multimodaalisten tavaraliikenneterminaalien määrittäminen

1. Euroopan laajuisen liikenneverkon multimodaaliset tavaraliikenneterminaalit ovat terminaaleja, jotka ovat avoimia kaikille liikenteenharjoittajille ja käyttäjille syrjimättömällä tavalla ja
 - a) sijaitsevat liitteessä II luetelluissa Euroopan laajuisen liikenneverkon merisatamissa tai niiden läheisyydessä;
 - b) sijaitsevat liitteessä II luetelluissa Euroopan laajuisen liikenneverkon sisävesisatamissa tai niiden läheisyydessä;
 - b a) sijaitsevat liitteessä II luetelluilla Euroopan laajuisen liikenneverkon lentoasemilla; tai
 - c) poistettu;
 - d) luokitellaan liitteessä II luetelluiksi Euroopan laajuisen liikenneverkon rautatieterminaaleiksi tai sisävesiväylien terminaaleiksi.
2. Jäsenvaltioiden on kaikin mahdollisin toimin varmistettava, että Euroopan laajuista liikenneverkkoa varten on riittävästi multimodaalista tavaraliikenneterminaalikapasiteettia, joka ottaa huomioon nykyisiä ja tulevia liikennevirtoja ja erityisesti kaupunkisilmukohtia, teollisuuskeskuksia, satamia ja logistisia liikennekeskuksia palvelevat liikennevirrat.

3. Kolmen vuoden kuluessa tämän asetuksen voimaantulosta jäsenvaltioiden on tehtävä markkina-analyysi ja ennakoiva analyysi multimodaalisista tavaraliikenneterminaaleista alueellaan. Tässä analyysissä on vähintään
- a) tarkasteltava nykyisiä ja tulevia tavaraliikennevirtoja, maanteitse kuljetettavan tavaraliikenteen liikennevirrat mukaan luettuina;
 - b) määritettävä Euroopan laajuisen liikenneverkon nykyiset multimodaaliset tavaraliikenneterminaalit jäsenvaltion alueella ja arvioitava tarvetta ottaa käyttöön uusia multimodaalisia tavaraliikenneterminaaleja tai lisätä uudelleenlastauskapasiteettia olemassa olevissa terminaaleissa;
 - c) analysoitava, miten voidaan varmistaa sellaisten multimodaalisten tavaraliikenneterminaalien asianmukainen sijoitus, joilla on riittävä uudelleenlastauskapasiteetti b alakohdassa määritettyjen tarpeiden täyttämiseksi. Tässä on otettava huomioon naapurijäsenvaltioiden raja-alueilla sijaitsevat terminaalit.

Jäsenvaltioiden on kuultava alueellaan toimivia rahdinantajia sekä kuljetus- ja logistiikka-alan toimijoita. Niiden on otettava analyysissään huomioon kuulemisen tulokset.

Jäsenvaltioiden on ilmoitettava analyysin tulokset komissiolle viipymättä.

4. Jos 3 kohdassa tarkoitetussa analyysissä havaitaan, että olemassa olevissa terminaaleissa tarvitaan uusia multimodaalisia tavaraliikenneterminaaleja tai lisää uudelleenlastauskapasiteettia, jäsenvaltioiden on laadittava toimintasuunnitelma multimodaalisen tavaraliikenneterminaaliverkon kehittämiseksi ja lueteltava paikat, joissa tällaisia tarpeita on havaittu.
- 4 a. Toimintasuunnitelma on toimitettava komissiolle viimeistään kahdentoista kuukauden kuluttua 3 kohdassa tarkoitetun analyysin valmistumisesta.
- 4 b. Jäsenvaltioiden on tämän toimintasuunnitelman pohjalta toimitettava komissiolle luettelo rautatieterminaaleista ja sisävesiväylien terminaaleista, jotka ne aikovat lisätä liitteisiin I ja II.

5. Ollakseen osa Euroopan laajuista liikenneverkkoa ja kuuluakseen liitteessä II olevaan luetteloon rautatieterminaalien tai sisävesiväylien terminaalien on täytettävä vähintään yksi seuraavista edellytyksistä:
- a) terminaalissa uudelleenlastatun vuotuisen rahdin määrä ylittää muun kuin irtolastin osalta 800 000 tonnia tai irtolastin osalta 0,1 prosenttia unionin kaikissa merisatamissa vuosittain käsitellystä kokonaislastimäärästä;
 - b) terminaalit on jäsenvaltion NUTS 2 -alueelle nimeämä päärautatie-/maantieteterminaalit, jos kyseisellä NUTS 2 -alueella ei ole a alakohdan mukaista rautatie-/maantieteterminaalit;
 - c) jäsenvaltio ehdottaa 4 kohdan mukaisesti sen lisäämistä liitteeseen I ja II.

36 artikla

Infrastruktuurin osat

Multimodaalisiin tavaraliikenneterminaleihin kuuluvat erityisesti

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

Liikenneinfrastruktuurivaatimukset

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava oikeudenmukaisella ja syrjimättömällä tavalla, että kaikki multimodaaliset tavaraliikenneterminaalit, jotka ovat avoimia kaikille liikenteenharjoittajille ja käyttäjille syrjimättömällä tavalla ja soveltavat avoimia ja syrjimättömiä maksuja liitteessä II luetelluissa merisatamissa ja sisävesisatamissa sekä kaikissa liitteessä I mainituissa ja liitteessä II luetelluissa rautatieterminaaaleissa ja sisävesiväylien terminaaaleissa, täyttävät seuraavat vaatimukset:
 - a) ne on liitetty vähintään kahteen alueella saatavilla olevaan liikennemuotoon;
 - b) ne on viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030 varustettu terminaalin sisällä tai enintään kolmen kilometrin etäisyydellä terminaalista vähintään yhdellä [vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetun] asetuksen (EU) [...] 2 artiklan 43 kohdassa määritellyllä latausasemalla, joka on tarkoitettu raskaille hyötyajoneuvoille;
 - c) ne on varustettu digitaalisilla työkaluilla, joilla mahdollistetaan viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030
 - i) tapauskohtaisesti tehokkaat terminaalitoiminnot, kuten automaattiset tunnistusportit, terminaalin käyttöjärjestelmä, kuljettajan digitaalinen sisään-/uloskirjautuminen, kamerat tai muut uudelleenlastauslaitteiden anturit sekä radanvarren kamerajärjestelmät;
 - ii) sellaisten tietovirtojen tarjoaminen terminaalissa sekä logistiikkaketjun eri liikennemuotojen ja terminaalin välillä, jotka kykenevät vaihtamaan tietoja avointen ja yhteentoimivien järjestelmien kanssa.
2. Jäsenvaltioiden on varmistettava kaikin mahdollisin keinoin ja oikeudenmukaisella ja syrjimättömällä tavalla, että 37 artiklan 1 kohdassa tarkoitetut rautatieverkkoon liitetyt ja vertikaalista uudelleenlastausta suorittavat multimodaaliset tavaraliikenneterminaalit pystyvät viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030 käsittelemään sellaisia nosturikäyttöisiä intermodaalisia kuormausyksiköitä kuin kontit, vaihtokorit tai intermodaalisiin kuljetuksiin soveltuvat puoliperävaunut.

3. Jäsenvaltioiden on kaikin mahdollisin keinoin varmistettava oikeudenmukaisella ja syrjimättömällä tavalla, että 37 artiklan 1 kohdassa tarkoitetut rautatieverkkoon liitetyt multimodaaliset tavaraliikenneterminaalit pystyvät viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2040 ottamaan vastaan 740 metriä pitkiä junia.

Tätä kohtaa ei sovelleta multimodaalisiin tavaraliikenneterminaaleihin, jotka on liitetty ainoastaan erillään oleviin rautatieverkkoihin.

4. Poistettu.

5. Komissio myöntää jäsenvaltion pyynnöstä asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa täytäntöönpanosäädöksillä vapautuksia 1–3 kohdan säännöksistä erityisten maantieteellisten tai merkittävien fyysisten rajoitteiden – erityisesti silloin, kun terminaali sijaitsee tilankäytöllisesti rajatulla alueella – sosioekonomiseen kustannus-hyötyanalyysiin kielteisen tuloksen tai ympäristölle, biodiversiteetille aiheutuvien mahdollisten kielteisten vaikutusten perusteella. Poikkeuspyyntöihin on liitettävä riittävät perustelut. Jäsenvaltio voi pyytää useamman vapautuksen myöntämistä samalla pyynnöllä.

Komissio arvioi pyynnön ensimmäisen alakohdan mukaisesti toimitetun perustelun pohjalta.

Komissio voi pyytää jäsenvaltiolta lisätietoja enintään 30 kalenteripäivän kuluessa ensimmäisen alakohdan mukaisen pyynnön vastaanottamisesta. Jos komissio katsoo, että toimitetut tiedot ovat riittämättömät, se voi pyytää jäsenvaltiota täydentämään tietoja 30 kalenteripäivän kuluessa tietojen vastaanottamisesta.

Komissio tekee vapautuspyyntöä koskevan päätöksen viimeistään kuuden kuukauden kuluttua ensimmäisen alakohdan mukaisen pyynnön vastaanottamisesta tai jos jäsenvaltio on toimittanut lisätietoja kolmannen alakohdan mukaisesti, viimeistään neljän kuukauden kuluttua näiden tietojen vastaanottamisesta sen mukaan, kumpi päivä on myöhäisempi. Jos komissio ei tee nimenomaista päätöstä näiden määräaikojen kuluessa, vapautus katsotaan myönnettyksi.

Komissio ilmoittaa muille jäsenvaltioille tämän artiklan nojalla myönnettyistä vapautuksista.

38 artikla

Lisäpainopisteet multimodaalisen liikenneinfrastruktuurin kehittämisessä

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

- a) eri liikennemuotojen välisten yhteyksien helpottamisessa;
- b) multimodaaliliikenteen suurimpien teknisten ja hallinnollisten esteiden poistamisessa muun muassa eFTI:n täytäntöönpanon avulla;
- c) sujuvan tiedonkulun kehittämisessä liikennepalvelujen mahdollistamiseksi Euroopan laajuisessa liikennejärjestelmässä;
- d) yhteentoimivuuden helpottamisessa datan jakamista, saatavuutta ja uudelleenkäyttöä varten liikennemuotojen sisällä ja niiden välillä;
- e) soveltuvin osin sen edistämiseksi, että sivuraiteet ja multimodaaliset tavaraliikenneterminaalit Euroopan laajuisessa liikenneverkossa sallivat 740 metriä pitkien junien käsittelyn kokonaisina;
- f) lähtö- ja saapumissivuraiteiden pidentämisessä ja sähköistämiseksi sekä merkinantojärjestelmien mukauttamisessa ja parantamisessa;
- g) tarvittaessa sen edistämiseksi, että sivuraiteet mukautetaan eurooppalaiseen nimelliseen standardiraideleveyteen.

7 JAKSO

KAUPUNKISOLMUKOHDAT

39 artikla

Kaupunkisolmukohtien osat

1. Kaupunkisolmukohtaan kuuluvat erityisesti
 - a) liikenneinfrastruktuuri kaupunkisolmukohdassa, joka on osa Euroopan laajuista liikenneverkkoa, mukaan lukien ohikulkutiet;
 - b) Euroopan laajuisen liikenneverkon liityntäpisteet, erityisesti rautatieasemat ja linja-autoterminalit, multimodaaliset tavaraliikenneterminalit, satamat tai lentoasemat;
 - c) poistettu;
2. Kunkin Euroopan laajuisen liikenneverkon kaupunkisolmukohdan keskuksessa sijaitsevat kaupungit luetellaan liitteessä II. Jotta kaupunkisolmukohta voisi kuulua Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon ja tulla sisällytetyksi liitteeseen II, sen väkiluvun on oltava vähintään 100 000 asukasta, tai jos NUTS 2 -alueella ei ole tällaista kaupunkisolmukohtaa, sen on oltava kyseisen NUTS 2 -alueen tärkein solmukohta.

40 artikla

Kaupunkisolmukohtia koskevat vaatimukset

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

- a) vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- ja tankkausinfrastruktuurin saatavuus [vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetun] asetuksen (EU) [...] mukaisesti;
- b) 31 päivään joulukuuta 2027 mennessä
 - i) hyväksytään ilmansaasteiden ja melusaasteen vähentämiseksi kullekin kaupunkiliikenteen solmukohdalle kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma, johon sisältyy muun muassa toimenpiteitä eri liikennemuotojen integroimiseksi ja siirtyminen kohti kestäväää liikkuvuutta, tehokkaan päästöttömän ja vähäpäästöisen liikkumisen sekä kaupunkilogistiikan edistämiseksi, ja seurataan sen toteutumista;
 - ii) kunkin kaupunkisolmukohdan osalta kerätään tämän artiklan 2 kohdassa tarkoitetut kaupunkiliikenteen indikaattorit ja toimitetaan ne komissiolle;
- c) 31 päivään joulukuuta 2030 mennessä ensimmäisen ja viimeisen kilometrien yhteyksien helpottamiseksi kehitetään linja-autoja varten tarkoitetulla [vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetun] asetuksen (EU) [...] 2 artiklan 43 kohdassa määritellyllä latausasemalla varustettuja multimodaalisia matkustajaliikennekeskuksia;
- d) 31 päivään joulukuuta 2040 mennessä kehitetään, mikäli se on taloudellisesti kannattavaa, vähintään yksi multimodaalinen rahtiterminaali, joka mahdollistaa riittävän uudelleenlastauskapasiteetin kaupunkisolmukohdassa tai sen läheisyydessä, mikäli sellaista ei jo ole.

Yksi multimodaalinen rahtiterminaali voi palvella useita kaupunkisolmukohtia ja sijaita itse kaupunkisolmukohdassa tai sen läheisyydessä. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava tästä komissiolle.

- 1 a. Hyväksyessään ja seuratessaan kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmia paikallisviranomaisten on tarvittaessa yhteistyössä kansallisten viranomaisten kanssa pyrittävä kaikin mahdollisin keinoin varmistamaan, että suunnitelmat ovat liitteessä V esitettyjen suuntaviivojen mukaisia ja että niissä otetaan huomioon myös Euroopan laajuiset pitkän matkan liikennevirrat.
2. Komissio hyväksyy viimeistään vuoden kuluttua tämän asetuksen voimaantulosta täytäntöönpanosäädöksen, jossa määritellään rajattu joukko indikaattoreita, jotka koskevat 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettua liikenteen kestävyyttä ja turvallisuutta. Tällaisessa täytäntöönpanosäädöksessä on myös asetettava yksittäiset määräajat kunkin indikaattorin toimittamista varten. Nämä määräajat ovat kolmesta viiteen vuotta. Yksityiskohtaisia indikaattoreita laadittaessa on otettava huomioon tietojen saatavuus ja saavutettavuus alueellisella ja paikallisella tasolla. Täytäntöönpanosäädös hyväksytään 59 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.
3. Komissio perustaa vuoden kuluessa tämän asetuksen voimaantulosta myös internetliittymän, jonka avulla asianomaiset viranomaiset voivat toimittaa kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmat ja 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettut indikaattorit ja jonka avulla jäsenvaltiot voivat varmistaa, että kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmat ja indikaattorit on toimitettu.

41 artikla

Lisäpainopisteet kaupunkisolvumukohdista varten

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

- a) edellä 39 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettujen Euroopan laajuisen liikenneverkon liityntäpisteiden väliset ja niihin johtavat ensimmäisen ja viimeisen kilometrin yhteydet Euroopan laajuisen liikenneverkon, kuten metrojen tai raitiovaunujen, suorituskyvyn parantamiseksi;

- b) Euroopan laajuisen liikenneverkon infrastruktuurin sekä alue- ja kestävän paikallisliikenteen infrastruktuurin saumaton yhteenliittäminen. Siihen voi sisältyä matkustajien mahdollisuus saada tietoa, varata matkansa, maksaa matkansa ja saada lippunsa multimodaalisen liikkumisen digitaalipalvelujen kautta sekä tavaraliikenteen osalta kaupunkien logistiikkapalvelut, joilla tehostetaan toimitusten yhdistämistä kaupunkialueilla, kuten mikrokeskukset ja polkupyöriä palvelevat logistiset solmukohdat, erityisesti sellaiset, jotka on yhdistetty rautatie- ja vesiliikenneinfrastruktuuriin;
- b a) rautatie-, tie- ja lentoliikenteen, aktiivisten liikennemuotojen ja tarvittaessa sisävesi- ja meri-infrastruktuurin välillä on kestävä, saumaton ja turvallinen yhteenliittäjä;
- b b) rautatie- ja tieliikenteen sekä tarvittaessa sisävesi-, lento- ja meriliikenteen tavaraliikenneinfrastruktuurien välillä on kestävä, saumaton ja turvallinen yhteenliittäjä sekä asianmukaiset yhteydet logistiikkakeskuksiin ja -tiloihin;
- c) kaupunkiseutujen pienempi altistuminen rautateitse ja maanteitse tapahtuvan kauttakulkuliikenteen kielteisille vaikutuksille;
- d) tehokkaan ja vähän melua aiheuttavan päästöttömän liikenteen ja liikkumisen edistäminen, kaupunkien matkustaja- ja rahtiliikennevälinekannan viherryttäminen mukaan luettuna;
- e) julkisen liikenteen ja aktiivisten liikennemuotojen osuuden lisääminen ja toimenpiteet, joilla ohjataan ensisijaisesti matkustajien liikkuvuutta näiden liikennemuotojen hyväksi.
- f) poistettu;
- g) tehokkaiden, hiljaisten ja vähähiilisten tavaratoimitusten edistäminen kaupungeissa.

IV LUKU

ÄLYKÄSTÄ JA HÄIRIÖNSIETOKYKYISTÄ LIIKENNETTÄ KOSKEVAT SÄÄNNÖKSET

42 artikla

Liikenteen tieto- ja viestintätekniset järjestelmät

1. Liikenteen tieto- ja viestintätekniisten järjestelmien on mahdollistettava kapasiteetin ja liikenteen hallinta sekä tietojenvaihto eri liikennemuodoissa ja niiden välillä multimodaalista kuljetustoimintaa ja liikenteeseen liittyviä lisäarvopalveluja varten, häiriönsietokyvyn, turvallisuuden, turvatoimien, ruuhkautumisen sekä operatiivisen ja ympäristöhokkuuden parantaminen ja hallinnollisten menettelyjen yksinkertaistaminen. Liikenteen tieto- ja viestintätekniisten järjestelmien on myös helpotettava saumatonta yhteyttä infrastruktuurin ja liikkuvan kaluston välillä.
2. Kaikkialla unionissa on otettava käyttöön seuraavat liikenteen tieto- ja viestintätekniset järjestelmät unionin lainsäädännössä vahvistettujen erityisten säännösten mukaisesti ja niiden rajoissa, jotta yhteentoimivien perusvalmiuksien olemassaolo voidaan varmistaa kaikissa jäsenvaltioissa:
 - a) rautatieliikenteen osalta: ERTMS, yhteentoimivuuden teknisessä eritelmässä tarkoitettut tavara- ja matkustajaliikenteen telemaattiset sovellukset, erityisesti Shift2Rail-yhteisyrityksen ja Euroopan rautatiealan yhteisyrityksen tuotokset;
 - b) sisävesiliikenteen osalta: jokitiedotuspalvelut (RIS);
 - c) maantieliikenteen sekä sen ja muiden liikennemuotojen liitäntöjen osalta: älykkäät liikennejärjestelmät (ITS);
 - d) meriliikenteen osalta: alusliikenteen hallinnassa VTMISS-palvelut ja tietojenvaihdossa eurooppalainen merenkulkualan yhdenmukainen palveluympäristö (EMSWe);
 - e) lentoliikenteen osalta: ATM/ANS-järjestelmät, erityisesti SESAR-hankkeen tuloksena syntyvät järjestelmät;
 - f) multimodaaliliikenteen osalta: sähköiset kuljetustiedot (eFTI).

3. poistettu.

43 artikla

Kestävät tavaraliikennepalvelut

1. Jäsenvaltioiden on edistettävä yhteistä etua koskevia hankkeita, jotka sekä johtavat Euroopan laajuisen liikenneverkon infrastruktuuria käyttäviin tehokkaisiin tavaraliikennepalveluihin että vähentävät kasvihuonekaasupäästöjä ja muita kielteisiä ympäristö- ja sosioekonomisia vaikutuksia ja joilla pyritään
 - a) parantamaan liikenneinfrastruktuurin kestävää käyttöä ja sen tehokasta hallinnointia;
 - b) edistämään innovatiivisten liikennepalvelujen käyttöönottoa, mukaan lukien lähimerenkulkuyhteydet eurooppalaisen meriliikennealueen puitteissa, liikenteen tieto- ja viestintätekniset järjestelmät, näiden palvelujen pääasiassa ympäristöön ja turvallisuuteen liittyvien päämäärien saavuttamiseksi tarvittavan täydentävän infrastruktuurin kehittäminen;
 - c) helpottamaan multimodaalista kuljetuspalvelua, tarvittavat liitännäistietovirrat mukaan luettuina, ja parantamaan logistiikkaketjun osallistujien välistä yhteistyötä, rahdinantajat, liikenteenharjoittajat, palveluntarjoajat ja näiden asiakkaat mukaan luettuina;
 - d) edistämään resurssitehokkuutta sekä päästötöntä ja vähäpäästöistä toimintaa erityisesti teknologian, toiminnan, ajovoiman, ajamisen sekä järjestelmien ja toiminnan suunnittelun aloilla; tai
 - e) parantamaan yhteyksiä unionin haavoittuvimpiin ja erillisimpiin osiin, erityisesti syrjäisimmille alueille ja muille syrjäisille alueille, saaristo-, syrjäseutu- ja vuoristoalueille sekä harvaan asutuille alueille, edistäen säännöllisiä ja tiheitä palveluja.
2. poistettu.

Uudet teknologiat ja innovointi

Jotta Euroopan laajuinen liikenneverkko pysyisi innovatiivisen teknologian kehityksessä ja käyttöönotossa ajan tasalla, toimilla olisi erityisesti pyrittävä

- a) tukemaan ja edistämään liikenteen hiilestä irtautumista siirtymällä päästöttömiin ja vähäpäästöisiin ajoneuvoihin, aluksiin ja ilma-aluksiin sekä muihin innovatiivisiin ja kestäviin liikenne- ja verkkoteknologioihin yhdenmukaisella ja koordinoitulla tavalla;
- b) tehostamaan kaikkien liikennemuotojen hiilestä irtautumista edistämällä energiatehokkuutta, ottamalla käyttöön päästöttömiä ja vähäpäästöisiä ratkaisuja, vedyn- ja virransyöttöjärjestelmät mukaan luettuina, sekä muita uusia ratkaisuja, kuten kestäviä polttoaineita, ja tarjoamaan vastaavaa infrastruktuuria, mahdollisuuksien mukaan edistämällä synergiaa Euroopan laajuisen energiaverkon kanssa. Tällaiseen infrastruktuuriin voivat kuulua energiaverkkoon pääsy ja muu energiahuoltoon tarvittava laitteisto, siinä voidaan ottaa huomioon infrastruktuurin ja ajoneuvon välinen rajapinta ja siinä voi olla liikenteen tieto- ja viestintätekniisiä järjestelmiä. Liikenneinfrastruktuuri voi toimia energiakeskuksena, joka palvelee eri liikennemuotoja, jotta puhtaan energian paikallinen tuotanto voidaan yhdistää päästöttömiin liikkuvuussovelluksiin. Liikenneinfrastruktuuri voi myös edistää sellaisten muiden teknologioiden käyttöönottoa, jotka nopeuttavat talouden hiilestä irtautumista.
- c) tukemaan uusien digitaalitekologioiden yleistymistä ja käyttöönottoa, ja erityisesti edistämään tiedonvaihto- ja yhteenliitettävyysoinfrastruktuuria, joka kattaa verkot katkeamattomasti ja kokonaisuudessaan, jotta digitaalisen infrastruktuurin korkein mahdollinen taso ja suorituskyky voidaan varmistaa ja saavuttaa korkeampi automaatiotaso;
- d) parantamaan henkilöiden liikkumisen ja tavaraliikenteen turvallisuutta ja kestävyyttä;

- e) parantamaan verkon toimintaa, hallintaa, saavutettavuutta, yhteentoimivuutta, multimodaalisuutta ja tehokkuutta, myös kehittämällä multimodaalisia liikkumisen digitaalipalveluja;
- f) edistämään tehokkaita tapoja tarjota kaikille liikennepalvelujen käyttäjille ja tarjoajille helposti saatavilla olevaa ja kattavaa tietoa yhteyksistä, yhteentoimivuudesta ja multimodaalisuudesta sekä heidän liikennevalintojensa ympäristövaikutuksista;
- g) poistettu.
- h) edistämään toimenpiteitä, joilla vähennetään kielteisiä ulkoisvaikutuksia, esimerkiksi ruuhkia, terveyshaittoja ja kaikenlaista ympäristön pilaantumista, melu ja päästöt mukaan luettuina;
- i) ottamaan käyttöön turvallisuusteknologiaa;
- j) parantamaan liikenneinfrastruktuurin häiriönsietokykyä häiriöiden ja ilmastonmuutoksen varalta infrastruktuurin parantamisella ja suunnittelulla sekä digitaalisilla ja kyberturvallisilla ratkaisuilla, joilla pyritään suojelemaan verkkoa luonnonkatastrofien ja ihmisen aiheuttamien katastrofien yhteydessä;
- k) edistämään edelleen tieto- ja viestintätekniisten järjestelmien ja uusien teknologioiden kehittämistä ja käyttöönottoa liikennemuodoissa ja niiden välillä.

45 artikla

Turvallinen ja suojattu infrastruktuuri

Poistettu.

Infrastruktuurin häiriönsietokyky

1. Jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki mahdolliset toimet varmistaakseen, että suunniteltaessa ja toteutettaessa yhteistä etua koskevia hankkeita otetaan huomioon infrastruktuurin kyky sietää ilmastonmuutosta, luonnonuhkia, ihmisen aiheuttamia katastrofeja, onnettomuuksia ja toimintakatkoksia sekä tahallisia häiriöitä, jotka vaikuttavat unionin liikennejärjestelmän toimintaan. Asianmukaisella tavalla on otettava huomioon erityisesti
 - a) keskinäiset riippuvuussuhteet, linkitykset ja kerrannaisvaikutukset muiden verkkojen, kuten televiestintä- ja sähköverkkojen, kanssa;
 - b) turvallisuus, turvatoimet ja suorituskyky moninkertaisten vaarojen yhteydessä;
 - c) infrastruktuurin rakenteellinen laatu koko sen elinkaaren ajan kiinnittäen erityistä huomiota tuleviin ennustettuihin ilmasto-olosuhteisiin;
 - d) pelastuspalvelun tarpeet häiriöihin reagoimiseksi;
 - e) infrastruktuurin kyberturvallisuus ja häiriönsietokyky kiinnittäen erityistä huomiota rajatylittävään infrastruktuuriin.
2. Jos yhteistä etua koskevan hankkeen ympäristövaikutukset on arvioitava direktiivin 2011/92/EU mukaisesti, sen ilmastokestävyys on varmistettava. Ilmastokestävyuden varmistaminen on toteutettava ottaen huomioon viimeisimmät saatavilla olevat parhaat käytännöt ja ohjeet sekä ilmastoon liittyvän haavoittuvuuden ja riskien arvioinnin ja asiaankuuluvien sopeutumistoimenpiteiden avulla, jotta voitaisiin varmistaa, että liikenneinfrastruktuurit kestävät ilmastonmuutoksen haittavaikutuksia, ja sisällyttämällä kasvihuonekaasupäästöjen kustannukset kustannus-hyötyanalyysiin. Sanotun rajoittamatta muissa EU:n säädöksissä määritellyjä säännöksiä, vaatimus ei koske hankkeita, joiden ympäristöarviointia koskevaa hankintamenettelyä ei ole vielä aloitettu tämän asetuksen voimaantulopäivänä.

47 artikla

Turvatoimiin tai yleiseen järjestykseen kohdistuvat riskit

1. Jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki mahdolliset toimet varmistaakseen, että Euroopan laajuisen liikenneverkko suojataan kaikilta mahdollisilta turvallisuuteen tai yleiseen järjestykseen kohdistuvilta riskeiltä, jotka aiheutuvat kolmannen maan yrityksen osallistumisesta yhteistä etua koskevaan hankkeeseen.
2. Sanotun vaikuttamatta asetukseen (EU) 2019/452, koska kullakin jäsenvaltiolla on SEU 4 artiklan 2 kohdan mukaisesti yksinomainen vastuu kansallisesta turvallisuudestaan ja SEUT 346 artiklan mukaisesti oikeus suojella keskeisiä turvallisuusetujaan ja jos jäsenvaltio katsoo, että kolmannen maan luonnollisen henkilön tai kolmannen maan yrityksen osallistuminen tai mikä tahansa osuus vaikuttaa todennäköisesti Euroopan laajuisen liikenneverkon kriittiseen infrastruktuuriin turvatoimiin tai yleiseen järjestykseen liittyvistä syistä, jäsenvaltion on tiedotettava komissiolle kaikista asiaankuuluvista toimenpiteistä, joilla toteutetaan tällaisen riskin pienentämiseksi.

48 artikla

Kunnossapito ja hankkeen elinkaari

1. Rajoittamatta jäsenvaltioiden vastuuta infrastruktuurin kunnossapidon suunnittelusta ja niiden toimivaltaa infrastruktuurin ylläpidon hallinnoinnin ja rahoituksen osalta sekä tarvittaessa talousarvion vuotuisperiaatetta, jäsenvaltioiden on kaikin mahdollisin tavoin pyrittävä varmistamaan

- a) Euroopan laajuisen liikenneverkon infrastruktuurin kunnossapito siten, että sen palvelu- ja turvallisuustaso pysyy korkeana ja on mukautettu liikennevirtaan koko elinkaaren ajan ja sen häiriönsietokykyä parannetaan ja että ennaltaehkäisyä koskevat kunnossapitotarpeet ja infrastruktuurin elinkaaren aikaiset kunnossapitokustannukset otetaan huomioon rakentamisen tai parantamisen suunnitteluvaiheessa;
- b) maanteiden ja tarvittaessa sisävesiliikenteen infrastruktuurin pitkän aikavälin kunnossapitosuunnitelma;
- c) poistettu;
- d) johdonmukaisuus Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseen liittyvien rautatieinfrastruktuurin kunnossapito- ja uusimistarpeiden välillä direktiivin 2012/34/EU 8 artiklan 1 kohdassa tarkoitetussa viitteellisessä rautatieinfrastruktuurin kehittämisstrategiassa, sekä direktiivin 2012/34/EU 30 artiklassa tarkoitetussa sopimuksessa.

49 artikla

Saavutettavuus kaikille käyttäjille

Euroopan laajuisen liikenneinfrastruktuurin on mahdollistettava saumaton liikkuminen ja saavutettavuus kaikille käyttäjille, erityisesti

- haavoittuvassa asemassa oleville henkilöille, kuten vammaisille tai liikuntarajoitteisille henkilöille; ja
- syrjäisimmillä alueilla ja muilla syrjäisillä alueilla, saarialueilla, syrjäseutualueilla ja vuoristoalueilla sekä harvaan asutuilla alueilla asuville ihmisille.

V LUKU

EUROOPPALAISTEN LIIKENNEKÄYTVIEN VÄLINEIDEN JA HORISONTAALISTEN PAINOPISTEIDEN TÄYTÄNTÖÖNPANO

50 artikla

Eurooppalaisten liikennekäytävien väline ja horisontaaliset painopisteet

1. Eurooppalaiset liikennekäytävät on väline, jolla helpotetaan Euroopan laajuisen liikenneverkon ydinverkon ja laajennetun ydinverkon osien koordinoitua täytäntöönpanoa, ja niiden tarkoituksena on erityisesti parantaa rajatylittäviä yhteyksiä, täydentää puuttuvia yhteyksiä ja poistaa pullonkauloja unionissa.
2. Jotta multimodaalisesta liikenteestä saadaan resurssitehokasta ja sillä edistetään yhteenkuuluvuutta parantamalla alueellista yhteistyötä, eurooppalaisissa liikennekäytävissä on painotettava
 - a) liikennemuotojen integroimista erityisesti ympäristöystävällisimpien liikennemuotojen eli etenkin rautatie- ja sisävesiliikenteen sekä lähimerenkulun vahvistamiseksi;
 - b) yhteentoimivuutta;
 - c) infrastruktuurin koordinoitua kehittämistä erityisesti rajatylittävillä osuuksilla, jotta voidaan kehittää koko unioniin erityisesti yhteentoimiva rautateiden tavaraliikennejärjestelmä sekä toimiva matkustajaliikenteen kaukoliikenneverkko, myös suurnopeusverkko;
 - d) liikenteen digitalisointiin ja yhteentoimivuuteen liittyvien innovatiivisten ratkaisujen koordinoitua ja integroitua kehittämistä ja käyttöönoton tukemista;
 - e) vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönoton edistämistä.

3. Eurooppalaisten liikennekäytävien on mahdollistettava se, että jäsenvaltiot voivat soveltaa koordinoitua ja synkronoitua lähestymistapaa infrastruktuuri-investointeihin.
4. ERTMS ja eurooppalainen merialue ovat Euroopan laajuisen liikenneverkon toteuttamisen kaksi horisontaalista painopistettä. Tämän luvun mukaisesti perustetuilla välineillä helpotetaan ERTMS:n oikea-aikaista käyttöönottoa ja meriliikenteen infrastruktuurin ja palvelujen integrointia Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon.

51 artikla

Eurooppalaisten liikennekäytävien ja horisontaalisten painopisteiden koordinointi

1. Helpottaakseen eurooppalaisten liikennekäytävien, ERTMS:n ja eurooppalaisen merialueen koordinoitua täytäntöönpanoa komissio nimeää yhteisymmärryksessä asianomaisten jäsenvaltioiden kanssa ja Euroopan parlamenttia ja neuvostoa kuultuaan yhden eurooppalaisen koordinaattorin kutakin käytävää ja kutakin horisontaalista painopistettä varten.
2. Eurooppalaisen koordinaattorin valinnan on perustuttava erityisesti hänen tietämykseensä liikennealasta ja/tai suurten hankkeiden rahoituksesta ja/tai sosioekonomisten vaikutusten ja ympäristövaikutusten arvioinneista sekä hänen kokemukseensa unionin päätöksenteosta. Eurooppalainen koordinaattori valitaan enintään neljän vuoden toimikaudeksi, joka voidaan uusida. Eurooppalaisen koordinaattorin toimenkuva liittyy yhden käytävän tai horisontaalisen painopisteen täytäntöönpanoon.
3. Eurooppalaisen koordinaattorin nimittämisestä tehtävässä komission päätöksessä säädetään, miten 5, 6 ja 7 kohdassa tarkoitetut tehtävät on hoidettava.
4. Eurooppalainen koordinaattori toimii komission nimissä ja lukuun, ja komissio järjestää tarvittavat sihteeristöpalvelut.

5. Eurooppalaisen koordinaattorin on
- a) tuettava asianomaisen eurooppalaisen liikennekäytävän tai horisontaalisen painopisteen koordinoitua täytäntöönpanoa;
 - b) laadittava yhdessä asianomaisten jäsenvaltioiden kanssa työsuunnitelma ja seurattava sen täytäntöönpanoa 53 artiklan mukaisesti;
 - c) kuultava käytäväfoorumia työsuunnitelmasta ja horisontaalisia painopisteitä käsittelevää neuvoa-antavaa forumia sen täytäntöönpanosta sekä tiedotettava forumille säännöllisesti työsuunnitelman täytäntöönpanosta;
 - d) raportoitava mahdollisista havaituista vaikeuksista ja etenkin eurooppalaisen liikennekäytävän kehittämisen esteistä jäsenvaltioille, komissiolle ja soveltuvin osin kaikille muille ydinverkkokäytävän kehittämiseen suoraan osallistuville tahoille asianmukaisten ratkaisujen löytämiseksi;
 - e) toimitettava vuosikertomus Euroopan parlamentille, neuvostolle, komissiolle ja asianomaisille jäsenvaltioille eurooppalaisten liikennekäytävien ja horisontaalisten painopisteiden toteuttamisen etenemisestä. Tässä vuotuisessa tilannekatsauksessa keskitytään keskeisten painopisteiden ja investointien osalta saavutettuun edistykseen, kuvataan niiden täytäntöönpanossa ilmenneiden ongelmien luonne ja voidaan ehdottaa mahdollisia ratkaisuja.
6. Sanotun rajoittamatta asetuksen (EU) N:o 913/2010 mukaista rautateiden tavaraliikenteen hallinnon toimivaltaa ja jäsenvaltioiden toimivaltaa infrastruktuurin hallinnoinnin ja rahoituksen osalta
- eurooppalaisten liikennekäytävien eurooppalaisten koordinaattorien on

- a) tehtävä tiivistä yhteistyötä rautateiden tavaraliikenteen hallinnon ja asianomaisten jäsenvaltioiden kanssa rautateiden tavaraliikenteen prioriteettien ja investointitarpeiden määrittämiseksi eurooppalaisten liikennekäytävien rautateiden tavaraliikennelinjoilla;
- b) seurattava rautateiden tavaraliikennepalvelujen suorituskykyä tiiviissä yhteistyössä rautateiden tavaraliikenteen hallinnon kanssa ja tarvittaessa tunnistaa mahdolliset esteet, kuten tekniset ja operatiiviset esteet ja antaa tältä osin suosituksia.

7. Eurooppalaisten liikennekäytävien eurooppalaisten koordinaattoreiden on

- a) tehtävä tiivistä yhteistyötä asianomaisten jäsenvaltioiden kanssa rautateiden matkustajaliikenteen prioriteettien ja investointitarpeiden määrittämiseksi;
- b) seurattava rautateiden matkustajaliikennepalvelujen suorituskykyä tiiviissä yhteistyössä infrastruktuurin haltijoiden kanssa.

8. Asetuksen (EU) 2021/1153 14 artiklan 4 kohdan mukaisesti komissio pyytää eurooppalaisen koordinaattorin neuvoa-antavan lausunnon tarkastellessaan hakemuksia, jotka koskevat unionin rahoitusta Verkkojen Eurooppa -välineestä eurooppalaisia liikennekäytäviä tai eurooppalaisen koordinaattorin toimeksiantoon kuuluvia horisontaalisia painopisteitä varten, jotta voidaan varmistaa kunkin käytävän tai horisontaalisen painopisteen johdonmukaisuus ja edistyminen. Eurooppalainen koordinaattori tarkistaa, ovatko jäsenvaltioiden Verkkojen Eurooppa -välineen yhteisrahoitusta varten ehdottamat hankkeet yhdenmukaisia työsuunnitelman painopisteiden kanssa.

9. Jos eurooppalainen koordinaattori ei pysty hoitamaan tehtäväänsä tyydyttävästi ja tässä artiklassa säädettyjen vaatimusten mukaisesti, komissio voi milloin tahansa asianomaisia jäsenvaltioita kuultuaan päättää toimeksiannon ja nimetä uuden eurooppalaisen koordinaattorin 1 kohdassa säädettyä menettelyä noudattaen.

Eurooppalaisten liikennekäytävien ja horisontaalisten painopisteiden hallinnointi

1. Kunkin eurooppalaisen liikennekäytävän ja horisontaalisen painopisteen osalta asianomaista eurooppalaista koordinaattoria avustaa hänen työsuunnitelmaa koskevien tehtäviensä hoitamisessa sihteeristö eli 'käytäväfoorumi' ja työsuunnitelman täytäntöönpanoa koskevien tehtäviensä hoitamisessa neuvoa-antava foorumi eli 'horisontaalista painopistettä käsittelevä neuvoa-antava foorumi'.
2. Perustetaan virallisesti 'käytäväfoorumi', jonka puheenjohtajana toimii eurooppalainen koordinaattori. Asianomaisten jäsenvaltioiden on sovittava käytäväfoorumin jäsenyydestä omassa osuudessaan eurooppalaisesta liikennekäytävästä ja varmistettava rautateiden tavaraliikenteen hallinnon edustus.
3. Asianomaisten jäsenvaltioiden suostumuksella eurooppalainen koordinaattori voi perustaa käytäväkohtaisia työryhmiä käsittelemään seuraavia aiheita:
 - a) uusien teknologioiden ja infrastruktuurin yhteentoimivuus ja käyttöönotto;
 - b) rajanylityskohtien infrastruktuurihankkeiden koordinoitu kehittäminen ja täytäntöönpano;
 - c) rautateiden rajatylittävä matkustajaliikenne;
 - d) operatiiviset pullonkaulat;
 - e) kaupunkisolmukohdat;
 - f) yhteistyö kolmansien maiden kanssa;
 - g) muut tarpeellisiksi katsotut aiheet.

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

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

Eurooppalaisen koordinaattorin työsuunnitelma

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

Työsuunnitelmaa laatiessaan eurooppalaisen koordinaattorin on otettava huomioon asetuksen (EU) N:o 913/2010 9 artiklassa tarkoitettu täytäntöönpanosuunnitelma.
3. Eurooppalaista liikennekäytävää koskevassa työsuunnitelmassa on esitettävä yksityiskohtainen analyysi kyseisen liikennekäytävän täytäntöönpanon tilanteesta, ja siihen on sisällyttävä erityisesti seuraavat seikat:
 - a) kuvaus käytävän ominaisuuksista, erityisesti rajatylittävistä osuuksista;
 - b) analyysi siitä, missä määrin liikennekäytävä on tämän asetuksen liikenneinfrastrukturivaatimusten mukainen, ja edistyminen tältä osin;
 - c) liikennekäytävän kehittämistä **ja täytäntöönpanoa erityisesti rajatylittävillä osuuksilla** haittaavien puuttuvien yhteyksien ja pullonkaulojen, **operatiiviset mukaan lukien,** määrittäminen;

- d) analyysi tarvittavista investoinneista, mukaan lukien erilaiset rahoitus- ja varainhankintalähteet, jotka on sidottu ja/tai suunniteltu käytävän ja erityisesti rajatylittävien osuuksien kehittämiseen ja valmistumiseen tarvittavien hankkeiden toteuttamiseksi;
- e) kuvaus mahdollisista ratkaisuista, joilla puututaan investointitarpeisiin ja pullonkauloihin, erityisesti käytävän matkustaja- ja tavaraliikenneneratojen ja yhteyksien osalta;
- f) suunnitelma, johon voi sisältyä ei-sitovia välitavoitteita fyysisten, teknisten, digitaalisten, operatiivisten ja hallinnollisten esteiden poistamiseksi liikennemuotojen väliltä ja niiden sisällä sekä tehokkaan multimodaalisen liikenteen tehostamiseksi kiinnittäen erityistä huomiota rajatylittäviin osuuksiin ja puuttuviin kansallisiin yhteyksiin.

Eurooppalaisen koordinaattorin on investointien analysoinnissa ja suunnitelman valmistelussa

- tehtävä yhteistyötä rautateiden tavaraliikenteeseen liittyvien asioiden osalta asetuksen (EU) N:o 913/2010 11 artiklassa tarkoitetun käytävän johtokunnan ja hallintoneuvoston kanssa;
- otettava huomioon analyysin käytävän kannalta merkityksellisten osatekijöiden, jäsenvaltioiden asetuksen (EU) N:o 913/2010 35 artiklan 4 kohdan mukaisesti laatimat toimintasuunnitelmat ja 18 artiklan b alakohdassa tarkoitettu luettelo multimodaalisiin tavaraliikenneterminaleihin liittyvien seikkojen osalta.
- otettava huomioon 51 artiklan 7 kohdan b alakohdan mukaisesti suoritettujen seurannan tulokset matkustajaliikenteeseen liittyvien seikkojen osalta.

- g) otettava huomioon rautateiden tavaraliikenteen hallinnossa asetuksen (EU) N:o 913/2010 19 artiklan 2 kohdan mukaisesti toteutetun rautateiden tavaraliikenteen suorituskyvyn seurannan tulokset ja luettelo asetuksen (EU) N:o 913/2010 9 artiklan 1 kohdan mukaisesti määritellyistä käytäviä koskevista tavoitteista, osatavoitteista ja toimenpiteistä tämän asetuksen 18 artiklan operatiivisten vaatimusten täyttämiseksi;
- h) määritettävä yhteistyössä asianomaisten jäsenvaltioiden ja asianomaisten paikallisviranomaisten kanssa sellaiset kaupunkisolmukohdissa toteutettavat toimenpiteet, joilla voidaan edistää tavara- ja henkilöliikenteen tehokasta toimintaa liikennekäytävällä ja Euroopan laajuisen liikenneverkon tavoitteiden saavuttamista asiaankuuluvien kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien mukaisesti.
- i) määritettävä yhdessä asianomaisten jäsenvaltioiden kanssa käytävän kehittämisen painopisteet;
- j) tehtävä analyysi ilmastonmuutoksen mahdollisista vaikutuksista infrastruktuuriin ja soveltuvin osin toimenpide-ehdotukset, joilla parannetaan kestävyyttä ilmastonmuutosta vastaan;
- k) toteutettava toimenpiteitä kasvihuonekaasupäästöjen, melun ja tarvittaessa muiden kielteisten ulkoisvaikutusten vähentämiseksi.

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

- a) asianomaisten jäsenvaltioiden pyynnöstä priorisointi kansallisessa suunnittelussa auttamalla täytäntöönpano-ongelmien ja pullonkaulojen sekä operatiivisten kysymysten määrittelyssä kullakin käytävällä tai kunkin horisontaalisen painopisteen osalta;
- b) asianomaisten jäsenvaltioiden pyynnöstä hanke- ja investointisuunnittelu, niihin liittyvät arvioidut kustannukset ja toteutusaikataulu eurooppalaisten liikennekäytävien tai horisontaalisten painopisteiden toteuttamiseksi;

- c) yhden yksikön valvontaelimessä tai vastaavassa ohjauselimessä suoritettava työ tarpeen mukaan rajatylittävien infrastruktuurihankkeiden koordinoimiseksi, rakentamiseksi ja/tai hallinnoimiseksi 8 artiklan 5 kohdan säännösten mukaisesti.

54 artikla

Täytäntöönpanosäädökset

1. Poistettu.
2. Sanotun vaikuttamatta 8 artiklan 4 a kohdan soveltamista ja edellyttäen, että asianomaiset jäsenvaltiot antavat hyväksynnän SEUT 172 artiklan mukaisesti, komissio voi hyväksyä täytäntöönpanosäädöksiä eurooppalaisten liikennekäytävien rajatylittävien osuuksien tai horisontaalisten painopisteiden täytäntöönpanemiseksi. Komissio voi asianomaisten jäsenvaltioiden pyynnöstä hyväksyä myös täytäntöönpanosäädöksiä eurooppalaisten liikennekäytävien muiden erityisten osuuksien täytäntöönpanemiseksi asianomaisissa jäsenvaltioissa, jotta kyseisen infrastruktuurin ja investointien suunnittelun johdonmukainen priorisointi voidaan varmistaa asettamalla ohjeelliset välitavoitteet merkittävien puuttuvien yhteyksien täytäntöönpanoa ja pullonkaulojen poistamista varten. Täytäntöönpanosäädökset laaditaan tiiviissä yhteistyössä asianomaisten jäsenvaltioiden kanssa, ja sitä päivitetään joka neljäs vuosi tai jäsenvaltioiden pyynnöstä.
3. Edellä 2 kohdassa tarkoitetut täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 59 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen. Komissio muuttaa täytäntöönpanosäädöksiä samaa menettelyä noudattaen, jotta saavutettu edistys, havaitut viivästykset tai päivitetyt kansalliset ohjelmat voidaan ottaa huomioon.
4. Asianomaisten jäsenvaltioiden on toimitettava joka toinen vuosi komissiolle saavutettua edistymistä koskeva kertomus, jossa esitetään erityisesti kansallisessa talousarviosuunnitelmassa tehdyt rahoitussitoumukset, kunnes täytäntöönpanosäädöksessä säädetyt toimenpiteet on pantu täysimääräisesti täytäntöön, ellei täytäntöönpanosäädöksessä toisin säädetä. Kertomuksessa voidaan viitata 55 artiklan mukaisesti kerättyihin tietoihin.

VI LUKU

YHTEISET SÄÄNNÖKSET

55 artikla

Raportointi ja seuranta

1. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle säännöllisesti, kattavasti ja avoimesti Euroopan laajuisen liikenneverkon valmiiksi saattamiseen tähtäävien yhteistä etua koskevien hankkeiden toteutuksen etenemisestä ja tätä varten tehdyistä investoinneista.
- 1 a. Näihin tietoihin on sisällyttävä vuosittaiset tekniset tiedot, jotka liittyvät tämän asetuksen III luvussa säädettyihin liikenneinfrastruktuurivaatimuksiin, paitsi jos tällaisia tietoja on jo kerätty Euroopan laajuisen liikenneverkon tasolla muita unionin sovelluksia tai tietokantoja varten.
- 1 b. Tietojen siirto tapahtuu automaattisesti Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskevan interaktiivisen maantieteellisen ja teknisen tietojärjestelmän (TENtec) välityksellä. Siirto on suoritettava joka toinen vuosi, kunnes TENtecin automaattinen tiedonvaihtotoiminto on täysin toimintavalmis.
- 1 c. Yhteistä etua koskeviin hankkeisiin liittyvien investointien osalta jäsenvaltioiden on toimitettava rahoitustiedot joka toinen vuosi vuosittain koostettuina tietoina liikennemuodoittain ja verkoittain (ydin-, laajennettu ydin- ja kattava verkko).
- 1 d. Komissio vahvistaa 59 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen annettavilla täytäntöönpanosäädöksillä luettelon 1 a kohdan mukaisesti toimitettavista teknisistä tiedoista.

2. Komissio varmistaa, että TENtec on julkisesti ja helposti saatavilla, mikä mahdollistaa automaattisen datanvaihdon kansallisten järjestelmien ja muiden asiaankuuluvien unionin sovellusten ja datalähteiden kanssa. TENtec sisältää hankekohtaisia ja ajantasaisia tietoja unionin yhteisrahoituksen muodoista ja määristä sekä kunkin hankkeen edistymisestä.

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

3. Komission ja jäsenvaltioiden on kaikin mahdollisin toimin varmistettava TENtec-tietojärjestelmän datan laatu, täydellisyys ja johdonmukaisuus. Ne tekevät yhteistyötä mahdollistaakseen automaattisen datanvaihdon kansallisten järjestelmien ja datalähteiden ja TENtecin välillä.

56 artikla

Verkon ajantasaistaminen

1. Siirretään komissiolle valta antaa 60 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitteitä I ja II edellyttäen, että asianomainen jäsenvaltio hyväksyy ne SEUT 172 artiklan toisen kohdan mukaisesti, jotta
- a) 20 artiklan 3 kohdan a alakohdassa, 24 artiklan 4 kohdan a ja b alakohdassa ja 32 artiklan 2 kohdassa säädetyistä määrällisistä raja-arvoista sekä 24 artiklan 4 kohdan b a alakohdassa säädetyistä määrällisistä ja laadullisista raja-arvoista mahdollisesti johtuvat muutokset voidaan ottaa huomioon. Tätä varten komissio
 - i) sisällyttää sisävesisatamat, merisatamat ja lentoasemat kattavaan verkkoon, jos osoitetaan, että niiden liikennemääriä koskeva viimeisin kolmivuotinen keskiarvo ylittää asiaankuuluvan raja-arvon;
 - ii) poistaa merisatamia ja lentoasemia kattavasta verkosta, jos osoitetaan, että niiden liikennemääriä koskeva viimeisin kuusivuotinen keskiarvo on alle 85 prosenttia asiaankuuluvasta raja-arvosta, tai asianomaisen jäsenvaltion pyynnöstä;

- b) sisällyttää kaupunkisolmukohtia Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon, jos osoitetaan, että ne täyttävät 39 artiklan 2 kohdassa säädetty vaatimukset tai sulkevat kaupunkisolmukohdat Euroopan laajuisen liikenneverkon ulkopuolelle asianomaisen jäsenvaltion pyynnöstä;
- c) sisällyttää Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon jäsenvaltion 35 artiklan 5 kohdan mukaisesti yksilöimiä rautatieterminaleja sisävesiväylillä sijaitsevia terminaleja, jättää rautatieterminalit Euroopan laajuisen liikenneverkon ulkopuolelle asianomaisen jäsenvaltion pyynnöstä tai jättää 35 artiklan 1 kohdan a, b ja b a alakohdassa tarkoitetun multimodaalisen tavaraliikenneterminalin verkon ulkopuolelle asianomaisten jäsenvaltioiden pyynnöstä;
- d) mukauttaa asianomaisen jäsenvaltion 55 artiklan 1 kohdan mukaisesti toimittamien tietojen pohjalta[...] maantie-, rautatie- ja sisävesi-infrastruktuuria koskevat kartat tiukasti rajatulla tavalla siten, että otetaan huomioon verkon valmistumisessa saavutettu edistys. Näitä karttoja mukauttaessaan komissio ei hyväksy reitin linjauksen muuttamista enempää kuin asiaankuuluvalla hankkeen lupapäätöksellä sallitaan.

Ensimmäisen alakohdan a ja b alakohdassa tarkoitettujen mukautusten on perustuttava viimeisimpiin saatavilla oleviin Eurostatin julkaisemiin tilastoihin tai, jos näitä tilastoja ei ole käytettävissä, jäsenvaltioiden kansallisten tilastokeskusten julkaisemiin tilastoihin.

- 1 a. Delegoidulla säädöksellä, joka sisältää liitteessä II olevan 1 kohdan b alakohdan mukaisen kaupunkisolmukohdan, on
 - a) jatkettava 40 artiklan 1 kohdan b ja c alakohdassa säädettyjä määräaikoja kolmella vuodella 31 päivään joulukuuta 2030 ja 31 päivään joulukuuta 2033; niiden kaupunkisolmukohtien osalta, jotka on sisällytetty liitteeseen II 40 artiklan 1 kohdan b tai c alakohdassa säädettyjen määräaikojen päätyttyä, määräaikoja on jatkettava kolmella vuodella kyseisen delegoidun säädöksen voimaantulosta;
 - b) jatkettava 40 artiklan 1 kohdan d alakohdan vaatimusten täyttämiseksi sovellettavaa määräaikaa viidellä vuodella 31 päivään joulukuuta 2045; niiden kaupunkisolmukohtien osalta, jotka on sisällytetty liitteeseen II 40 artiklan 1 kohdan d alakohdassa säädetyn määräajan päätyttyä, määräaikaa jatketaan viidellä vuodella kyseisen delegoidun säädöksen voimaantulosta.

1 b. Delegoidulla säädöksellä, jolla rautatie-/maantieterminaali sisällytetään liitteisiin I ja II 1 kohdan c alakohdan mukaisesti

- a) jatketaan 37 artiklan 1 kohdan c alakohdassa ja 37 artiklan 2 kohdassa säädettyjä määräaikoja kolmella vuodella 31 päivään joulukuuta 2033; liitteisiin I ja II sisältyvien rautatie-/maantieterminaalien osalta 37 artiklan 1 kohdan c alakohdassa ja 37 artiklan 2 kohdassa säädettyjen määräaikojen päätyttyä kyseisiä määräaikoja jatketaan kolmella vuodella kyseisen delegoidun säädöksen voimaantulosta.
- b) jatketaan 37 artiklan 3 kohdassa säädettyä määräaikaa viidellä vuodella 31 päivään joulukuuta 2045; niiden rautatie-/maantieterminaalien osalta, jotka sisältyvät liitteisiin I ja II 37 artiklan 3 kohdassa säädetyn määräajan päätyttyä, määräaikaa jatketaan viidellä vuodella kyseisen delegoidun säädöksen voimaantulosta.

2. Yhteistä etua koskevalle hankkeelle, joka koskee Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon 1 kohdan nojalla annetulla delegoidulla säädöksellä äskettäin sisällytettyä infrastruktuuria, voidaan myöntää unionin rahoitustukea Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon käytettävissä olevista välineistä mainitun delegoidun säädöksen[...] voimaantulopäivästä alkaen.

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

3. Jollei Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 172 artiklan 2 kohdasta muuta johdu, siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 60 artiklan mukaisesti liitteen IV muuttamiseksi siten, että siihen sisällytetään suuntaa-antavia karttoja naapurimaiden liikenneinfrastruktuuriverkoista tai näitä karttoja mukautetaan. Tällaisten delegoitujen säädösten on perustuttava liikenneinfrastruktuuriverkkoja koskeviin korkean tason sopimuksiin unionin ja asianomaisten naapurimaiden välillä.

57 artikla

Julkisten ja yksityisten sidosryhmien osallistuminen

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

58 artikla

Kansallisten suunnitelmien yhdenmukaistaminen unionin liikennepolitiikan kanssa

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kansalliset suunnitelmat ja ohjelmat, joilla edistetään Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämistä, ovat johdonmukaisia unionin liikennepolitiikan sekä tässä asetuksessa säädettyjen painopisteiden ja määräaikojen kanssa. Niiden on myös otettava huomioon muun muassa asianomaisia käytäviä koskevissa työsuunnitelmissa vahvistetut painopisteet ja asianomaisten jäsenvaltioiden horisontaaliset painopisteet.
2. Poistettu.
3. Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle mahdollisimman pian sen jälkeen, kun tätä suunnitelmaa tai ohjelmaa koskeva julkinen kuuleminen on käynnistetty, luonnokset kansallisiksi suunnitelmiksi tai ohjelmiksi, joilla edistetään Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämistä, tai tiivistelmä niistä sekä niiden mahdolliset merkittävät muutokset. Jäsenvaltioiden on myös toimitettava komissiolle lopulliset kansalliset suunnitelmat tai ohjelmat, kun ne on hyväksytty.

59 artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa komitea. Tämä komitea on asetuksessa (EU) N:o 182/2011 tarkoitettu komitea.
2. Edellä olevan 22 artiklan 3 [...] kohdan soveltamiseksi komissiota avustaa neuvoston direktiivin 91/672/ETY⁶⁹ 7 artiklalla perustettu komitea.
3. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa. Jos komitea ei anna lausuntoa, komissio ei hyväksy ehdotusta täytäntöönpanosäädökseksi ja sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklan 4 kohdan kolmatta alakohtaa.

60 artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä koskevat tässä artiklassa säädetyt edellytykset.
2. Siirretään komissiolle ... päivästä ...kuuta ... [tämän asetuksen voimaantulopäivä] viiden vuoden ajaksi 11 artiklan 3 kohdassa sekä 56 artiklan 1 ja 3 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä. Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään yhdeksän kuukautta ennen viisivuotisen kauden päättymistä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.

⁶⁹ Neuvoston direktiivi 91/672/ETY, annettu 16 päivänä joulukuuta 1991, sisävesiväylien tavara- ja matkustajaliikenteeseen myönnettyjen kansallisten pätevyyskirjojen vastavuoroisesta tunnustamisesta (EYVL L 373, 31.12.1991, s. 29).

3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 11 artiklan 3 kohdassa sekä 56 artiklan 1 ja 3 kohdassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempanä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyyteen.
- 3 a. Ennen kuin komissio hyväksyy delegoidun säädöksen, se kuulee kunkin jäsenvaltion nimeämiä asiantuntijoita paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti.
4. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.
5. Edellä 11 artiklan 3 kohdan tai 56 artiklan 1 tai 3 kohdan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaä jatketaan kahdella kuukaudella.

61 artikla

Uudelleentarkastelu

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

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

2. Komissio suorittaa viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2033, kuultuaan tarvittaessa jäsenvaltioita ja eurooppalaisten koordinaattoreiden avustuksella, laajennetun ydinverkon ja kattavan verkon toteuttamisen uudelleentarkastelun, jossa arvioidaan seuraavia seikkoja:
 - a) tämän asetuksen noudattaminen;
 - b) tämän asetuksen täytäntöönpanon eteneminen;
 - c) matkustaja- ja tavaraliikennevirtojen muutokset;
 - d) kansallisten liikenneinfrastruktuuri-investointien kehitys;
 - e) tarve muuttaa tätä asetusta.

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

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

Ydinverkon, laajennetun ydinverkon ja kattavan verkon valmistumisen viivästyminen

1. Jos ydinverkkoa, laajennettua ydinverkkoa ja kattavaa verkkoa koskevien töiden aloittaminen tai valmistuminen viivästyy merkittävästi, komissio voi pyytää asianomaista jäsenvaltiota tai asianomaisia jäsenvaltioita ilmoittamaan viivästyksen syyt. Jäsenvaltion tai jäsenvaltioiden on esitettävä viivästymisen syyt kolmen kuukauden kuluessa. Annetun vastauksen perusteella komissio kuulee asianomaista jäsenvaltiota tai asianomaisia jäsenvaltioita viivästyksen aiheuttaneen ongelman ratkaisemiseksi.
2. Jos viivästynyt osuus koskee eurooppalaista liikennekäytävää, eurooppalaisen koordinaattorin on osallistuttava jäsenvaltion tukemiseen ongelman ratkaisemisessa.
3. Jos ydinverkkoa, laajennettua ydinverkkoa tai kattavaa verkkoa koskevan työn aloittamisen tai päätökseen saattamisen merkittävä viivästyminen johtuu jäsenvaltiosta tai jäsenvaltioista ilman riittäviä perusteluja, komissio voi, tarkasteltuaan asianomaisen jäsenvaltion tai asianomaisten jäsenvaltioiden ensimmäisen kohdan mukaisesti esittämiä syitä, antaa asianomaiselle jäsenvaltiolle tai asianomaisille jäsenvaltioille ei-sitovia suosituksia kyseisen viivästyksen poistamiseksi ja/tai lisäviivästysten estämiseksi tai vähentämiseksi, sanotun kuitenkin rajoittamatta Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 258 artiklassa määrätyn menettelyn ja 8 artiklan 4 a kohdan soveltamista.
4. Poistettu.”

63 artikla

Vapautukset

Rautateitä koskevia säännöksiä ja erityisesti vaatimuksia lentoasemien ja satamien liittämisestä rautateihin sekä multimodaalisia tavaraliikenneterminaaleja koskevia säännöksiä ei sovelleta Kyprokseen, Maltaan ja syrjäisimpiin alueisiin niin kauan kuin niiden alueella ei ole rautatiejärjestelmää. Turvallista ja valvottua pysäköintiä koskevia säännöksiä ei sovelleta kyseisiin jäsenvaltioihin ja alueisiin.

Rautatieliikenteen eurooppalaista standardiraidaleveyttä koskevia 16 a artiklan säännöksiä ei sovelleta saariin eikä syrjäisimpiin alueisiin.

64 artikla

Asetuksen (EU) 2021/1153 muuttaminen

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

65 artikla

Asetuksen (EU) N:o 913/2010 muuttaminen

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

- 1) Korvataan 1 artikla seuraavasti:

Kohde ja soveltamisala

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

2. Tätä asetusta sovelletaan tavaraliikennekäytäviin kuuluvan rautatieinfrastruktuurin hallintaan, hallinnointiin ja käyttöön, sanotun rajoittamatta jäsenvaltioiden vastuuta tällaisen infrastruktuurin suunnittelussa ja rahoituksessa.”

1 a. ”Korvataan 2 artiklan 1 kohdassa oleva viittaus ”direktiivin 2001/14/EY 2 artiklan mukaisesti” viittauksella ”direktiivin (EU) 2012/34/EU 3 artiklan mukaisesti”;

2) Korvataan 2 artiklan 2 kohta seuraavasti:

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

- a) ’tavaraliikennekäytävällä’ asetuksen [uusi TEN-T-asetus]* 11 artiklan 1 kohdassa ja mainitun asetuksen liitteessä III määriteltyjä eurooppalaisen liikennekäytävän tavaraliikennekantoja, rautatieinfrastruktuuri ja sen laitteisto sekä direktiivin 2012/34/EU mukaiset asiaankuuluvat rautatiepalvelut mukaan luettuina;
- b) ’täytäntöönpanosuunnitelmalla’ asiakirjaa, jossa esitetään tavaraliikennekäytävän organisoimiseksi ja hallinnoimiseksi tarvittavat riittävät keinot, strategia ja toimenpiteet, jotka asianomaiset osapuolet aikovat toteuttaa;
- c) ’terminaalilla’ tavaraliikennekäytävällä sijaitsevaa järjestelmää, jolla on erityisesti tarkoitus mahdollistaa se, että tavarajunat voidaan lastata ja/tai purkaa ja rautateiden tavaraliikennepalvelut voidaan yhdistää maantie-, meri-, sisävesi- ja ilmaliikennepalveluihin tai että tavarajunat voidaan muodostaa tai niiden kokoonpanoa muuttaa; ja että tarvittaessa voidaan suorittaa rajamenettelyjä Euroopan kolmansien maiden rajoilla;

- d) 'eurooppalaisella koordinaattorilla' asetuksen [... uusi TEN-T-asetus] 51 artiklassa tarkoitettua koordinaattoria.

* Asetus [...]"

- 3) Korvataan II luvun otsikko seuraavasti:

"TAVARALIIKENNEKÄYTVIEN ORGANISOINTI JA HALLINTA"

- 4) Korvataan 3 artikla seuraavasti:

"3 artikla

Tavaraliikennekäytävien organisointi ja hallinta

1. poistettu.
 2. Asetuksen [... uusi TEN-T-asetus] voimaantulopäivästä tai, jos eurooppalaisen liikennekäytävän linjausta muutetaan mainitun asetuksen 11 artiklan 3 kohdan nojalla, kyseisen eurooppalaisen liikennekäytävän osasta vastaavien jäsenvaltioiden ja infrastruktuurin haltijoiden on mukautettava tavaraliikennekäytävän hallintaa 18 kuukauden kuluessa muutoksesta. Asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa ja komission suostumuksella määräaikaa voidaan jatkaa 24 kuukauteen.
Tavaraliikennekäytävän johtokunta ja hallintoneuvosto hyväksyvät tarvittavat toimenpiteet käytävän organisoinnin ja hallinnon mukauttamiseksi 9–19 artiklan mukaisesti uuteen maantieteelliseen yhteensovittamiseen.
 3. Tavaraliikennekäytävän johtokunta voi päättää rautateiden kansainvälisten henkilöliikennepalvelujen hallinnollisten, toiminnallisten ja yhteentoimivuuteen liittyvien näkökohtien käsittelystä käytävän osalta. Näihin palveluihin ei sovelleta 11 ja 14 artiklan säännöksiä."
- 5) Poistetaan 4–7 artikla.

6) Muutetaan 8 artikla seuraavasti:

a) Lisätään 1 kohtaan virke seuraavasti:

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

a b) Korvataan 2 kohdassa oleva viittaus ”direktiivin 2001/14/EY 14 artiklan 2 kohdassa” viittauksella ”direktiivin (EU) 2012/34/EU 7 artiklan 2 kohdassa”;

a c) lisätään 2 a kohta seuraavasti:

”Jäsenvaltio, joka on soveltanut tämän asetuksen alkuperäisen version 5 artiklan 4 kohtaa, voi päättää, että enintään kymmenen vuoden ajan [tarkistetun TEN-T-asetuksen voimaantulopäivästä] sen alueella sijaitsevasta rautatieinfrastruktuurista vastaava(t) rataverkon haltija(t) ei osallistu tämän artiklan 2 kohdan nojalla perustettuun hallintoneuvostoon. Asianomaisen jäsenvaltion on ilmoitettava päätöksestään viipymättä komissiolle ja muille asianomaiseen tavaraliikennekäytävään osallistuville jäsenvaltioille.

Tässä tapauksessa jäsenvaltion ja rataverkon haltijan on tehtävä yhteistyötä hallintoneuvoston kanssa, jos se on tarpeen kyseisen hallintoneuvoston tehtävien suorittamiseksi.

Tämän kohdan ensimmäistä alakohtaa soveltava jäsenvaltio voi siinä mainitun kymmenen vuoden aikana milloin tahansa päättää, että sen alueella sijaitsevasta rautatieinfrastruktuurista vastaava(t) rataverkon haltija(t) osallistuu tämän artiklan 2 kohdan nojalla perustettuun hallintoneuvostoon. Sen on ilmoitettava päätöksestään viipymättä komissiolle ja muille asianomaiseen tavaraliikennekäytävään osallistuville jäsenvaltioille.”

a d) lisätään 2 a kohta seuraavasti:

”Irlanti voi päättää, että sen viranomaisten edustajat ja sen alueella sijaitsevasta rautatieinfrastruktuurista vastaavat rataverkon haltijat eivät osallistu tämän artiklan 1 ja 2 kohdan nojalla perustettuun johtokuntaan ja/tai hallintoneuvostoon. Irlannin on ilmoitettava päätöksestään viipymättä komissiolle ja muille asianomaiseen tavaraliikennekäytävään osallistuville jäsenvaltioille.

Tässä tapauksessa asianomaisten viranomaisten ja rataverkon haltijoiden on tehtävä yhteistyötä johtokunnan ja hallintoneuvoston kanssa, jos se on tarpeen kyseisten hallintoneuvostojen tehtävien suorittamiseksi.

Irlanti voi milloin tahansa tämän jälkeen päättää, että sen viranomaisten edustajat ja sen alueella sijaitsevasta rautatieinfrastruktuurista vastaavat rataverkon haltijat eivät osallistu tämän artiklan 1 ja 2 kohdan nojalla perustettuun johtokuntaan ja/tai hallintoneuvostoon. Sen on ilmoitettava päätöksestään viipymättä komissiolle ja muille asianomaiseen tavaraliikennekäytävään osallistuville jäsenvaltioille.”

ae) Korvataan 4 kohta seuraavasti:

”Johtokunta tekee päätöksensä asianomaisten jäsenvaltioiden kyseiseen johtokuntaan osallistuvien viranomaisten edustajien yhteisymmärryksen pohjalta.”

af) Korvataan 5 kohta seuraavasti:

”5. Hallintoneuvosto tekee päätöksensä, mukaan lukien sen oikeudellista asemaa, organisaatorakenteen vahvistamista, varoja ja henkilöstöä koskevat päätökset, kyseiseen johtokuntaan osallistuvien asianomaisten infrastruktuurin haltijoiden yhteisymmärryksen pohjalta. Hallintoneuvosto voi olla itsenäinen oikeushenkilö. Se voi olla eurooppalaisesta taloudellisesta etuyhtymästä (ETEY) 25 päivänä heinäkuuta 1985 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2137/85 mukainen eurooppalainen taloudellinen etuyhtymä.”

ag) korvataan 6 kohdassa oleva viittaus ”direktiivin 91/440/ETY 2 artiklan 2 kohdan” viittauksella ”direktiivin (EU) 2012/34/EU 4 artiklan 2 kohdan”;

b) Korvataan 7 kohta seuraavasti:

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

c) Lisätään 8 kohtaan virke seuraavasti:

”Mikäli hallintoneuvosto ja neuvoa-antava ryhmä ovat erimielisiä, viimeksi mainittu voi viedä asian johtokunnan käsiteltäväksi. Johtokunta ilmoittaa asiasta eurooppalaiselle koordinaattorille ja direktiivin 2012/34 55 artiklassa tarkoitetuille sääntelyelimille, joita tavaraliikennekäytävä koskee. Johtokunta toimii välittäjänä ja antaa asiasta lausunnon hyvissä ajoin. Asianomainen eurooppalainen koordinaattori voi myös antaa asiasta lausunnon hyvissä ajoin. Lopullisen päätöksen tekee hallintoneuvosto.”

d) Lisätään 10 kohta seuraavasti:

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

7) Korvataan 9 artikla seuraavasti:

”9 artikla

Tavaraliikennekäytävän kehittämistoimenpiteet

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

Suunnitelman on sisällettävä

- a) kuvaus tavaraliikennekäytävän ominaisuuksista, pullonkaulat mukaan lukien, ja tavaraliikennekäytävän organisoinnin ja hallinnoinnin parantamiseksi tarvittavia toimenpiteitä koskeva ohjelma;
- b) 3 kohdassa tarkoitetun tutkimuksen olennaiset osat;
- c) tavaraliikennekäytävien tavoitteet, erityisesti tavaraliikennekäytävän suorituskyytavoite, joka ilmaistaan palvelun laatuna ja tavaraliikennekäytävän kapasiteettina tämän asetuksen 19 artiklan säännösten mukaisesti, sekä näihin tavoitteisiin liittyvät määrälliset tai laadulliset osatavoitteet, jos sellaisia on. Tavoitteissa ja osatavoitteissa on otettava huomioon tämän asetuksen 12 a artiklassa vahvistetut vaatimukset;
- d) toimenpiteet 12–19 artiklan säännösten täytäntöönpanemiseksi sekä toimenpiteet tavaraliikennekäytävän suorituskyyvyn parantamiseksi 19 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun arvioinnin tulosten perusteella c alakohdassa tarkoitettujen tavoitteiden ja osatavoitteiden saavuttamiseksi;
- e) 8 artiklan 7 ja 8 kohdassa tarkoitettujen neuvoa-antavien ryhmien näkemykset ja arviot käytävän kehittämisestä;
- f) tiivistelmä yhteistyöstä ja 11 artiklassa tarkoitetun kuulemisen tuloksista, mukaan lukien 8 artiklan 7 ja 8 kohdassa tarkoitettujen neuvoa-antavien ryhmien lausunnot, sekä tiivistelmä muiden sidosryhmien vastauksista.

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

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

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

8) Korvataan 11 artikla seuraavasti:

”11 artikla

Investointien suunnittelu

1. Johtokunta ja hallintoneuvosto tekevät yhteistyötä kyseisen tavaraliikennekäytävän parissa työskentelevän eurooppalaisen koordinaattorin kanssa rautateiden tavaraliikenteestä johtuvien infrastruktuuri- ja investointitarpeiden suhteen asetuksen (EU) [... uusi TEN-T-asetus] 53 artiklassa tarkoitetun työsuunnitelman laatimisen tukemiseksi.
2. Hallintoneuvosto kuulee 8 artiklan 7 ja 8 kohdassa tarkoitettuja neuvoa-antavia ryhmiä infrastruktuurin kehittämis- ja investointitarpeista. Kuulemisen on perustuttava käytävän ja kansallisen tason infrastruktuurisuunnittelua koskeviin asianmukaisiin ja ajantasaisiin asiakirjoihin. Neuvoa-antavien ryhmien lausunnot investoinneista on perusteltava riittävällä tavalla. Johtokunta varmistaa näiden kuulemistoimien ja direktiivin 2012/34/EU 7 e artiklassa määriteltyjen kansallisen tason koordinoitimekanismien riittävän koordinoinnin.
3. Yhteistyössä ja kuulemisessa on käsiteltävä erityisesti seuraavia seikkoja:
 - a) infrastruktuurin ja investointien suunnittelun kannalta merkitykselliset rautateiden tavaraliikenteen kapasiteettitarpeet vähintään 740 metrin pituisten tavarajunien osalta, ottaen huomioon 14 artiklan 2 kohdan mukainen kapasiteetin tarve ja direktiivin 2012/34/EU 47 artiklan mukaisesti ylikuormitetuksi ilmoitettu infrastruktuuri;
 - b) asetuksen (EU) [... uusi TEN-T-asetus] II ja III luvussa määritellyt rautateiden tavaraliikenteen kannalta merkitykselliset TEN-T-infrastruktuurivaatimukset;
 - c) kohdennettujen investointien tarve paikallisten pullonkaulojen poistamiseksi, kuten solmukohtien ja rautatieyhteysreittien infrastruktuurin parantaminen tai operatiivista suorituskyyä parantavat tekniset laitteet.”

8 a) Lisätään uusi 12 a artikla seuraavasti:

”12 a artikla

Rautateiden tavaraliikennekäytävien operatiiviset vaatimukset

1. Johtokunnan on kaikin mahdollisin toimin ja tiiviissä yhteistyössä hallintoneuvoston kanssa varmistettava, että infrastruktuurin haltijoiden rautatieyrityksille tarjoamien palvelujen laatu, infrastruktuurin käyttöä koskevat tekniset ja operatiiviset vaatimukset eivät viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030 estä rautateiden tavaraliikennepalvelujen operatiivista suorituskkyä tavaraliikennekäytävillä yltämästä seuraaviin tavoitearvoihin:
 - a) kullakin sisäisellä rajatylittävällä osuudella kaikkien kahden jäsenvaltion välisen rajan ylittävien tavarajunien pysähtymisaika asemalla on keskimäärin enintään [...] **25** minuuttia, lukuun ottamatta osuuksia, joilla raideleveys muuttuu tai joilla aikarajaa ei ole mahdollista noudattaa, koska junissa suoritetaan tarkastuksia sellaisella rajalla, jolla valvontaa ei ole vielä lopetettu asetuksen (EU) 2016/399⁷⁰ liitteessä VI olevan 1.2 kohdan mukaisesti. Junan pysähtymisajalla asemalla rajatylittävällä osuudella tarkoitetaan ylimääräistä kauttakulkuaikaa, jonka voidaan katsoa johtuvan rajanylityksestä, riippumatta menettelyistä tai infrastruktuuriin liittyvistä, operatiivisista, teknisistä tai hallinnollisista näkökohdista. Pysähtymisaika ei sisällä aikaa, jonka ei voida katsoa johtuvan rajanylityksestä, kuten operatiivisia menettelyjä, jotka toteutetaan rajanylityspaikan läheisyydessä sijaitsevilla tiloilla mutta jotka eivät liity siihen erottamattomasti;

⁷⁰ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2016/399, annettu 9 päivänä maaliskuuta 2016, henkilöiden liikkumista rajojen yli koskevasta unionin säännöstöstä (Schengenin rajasäännöstö) (EUVL L 77, 23.3.2016, s. 1–52).

- b) vähintään 75 prosenttia tavarajunista, jotka ylittävät vähintään yhden tavaraliikennekäytävän rajan, saapuu määränpäähänsä tai, jos määränpää on unionin ulkopuolella, unionin ulkorajalle aikataulun mukaisena ajankohtana tai alle 30 minuutin viiveellä unionin infrastruktuurin haltijasta tai haltijoista riippuvista syistä. Myöskään kolmansissa maissa, joiden kautta tavarajunat kulkevat, syntyviä ja niistä johtuvia viivästyksiä ei ole otettava huomioon.

2. Poistettu.

8 b) Muutetaan 13 artikla seuraavasti:

a) korvataan 3 alakohdassa viittaus ”direktiivissä 2001/14/ETY” viittauksella ”direktiivissä 2012/34/EU”;

b) 4 kohdassa

– korvataan viittaus ”direktiivin 2001/14/EY 14 artiklan 2 kohdan” viittauksella ”direktiivin 2012/34/EU 7 artiklan 2 kohdan”;

– korvataan viittaus ”kyseisen direktiivin 13 artiklan ja III luvun” viittauksella ”kyseisen direktiivin 38 artiklan ja IV luvun 3 jakson”.

8 c) Muutetaan 14 artikla seuraavasti:

a) korvataan 1 kohdassa viittaus ”direktiivin 2001/14/EY 14 artiklan 1 kohdan” viittauksella ”direktiivin 2012/34/EU 39 artiklan”;

b) 3 kohdassa

– korvataan viittaus ”direktiivin 2001/14/EY 15 artiklassa” viittauksella ”direktiivin 2012/34/EU 40 artiklassa”;

– korvataan viittaus ”direktiivin 2001/14/EY liitteessä III” viittauksella ”direktiivin 2012/34/EU liitteessä VII”;

c) korvataan 5 kohdassa viittaus ”direktiivin 2001/14/ETY 23 artiklassa” viittauksella ”direktiivin 2012/34/EU 48 artiklassa”;

- d) korvataan 8 kohdassa viittaus ”direktiivin 2001/14/ETY 19 artiklan 1 kohdassa” viittauksella ”direktiivin 2012/34/EU 44 artiklan 1 kohdassa”;
- e) korvataan 10 kohdassa viittaus ”direktiivin 2001/14/ETY 14 artiklan 2 kohdassa” viittauksella ”direktiivin 2012/34/EU 7 artiklan 2 kohdassa”.

8 c) 15 artiklassa

- korvataan viittaus ”direktiivin 2001/14/EY 16 artiklan 1 kohdan” viittauksella ”direktiivin 2012/34/EU 41 artiklan 1 kohdan”;
- korvataan viittaus ”direktiivin 91/440/ETY 10 artiklan 5 kohdan” viittauksella ”direktiivin 2012/34/EU 28 artiklan”.

8 d) Korvataan 17 artiklan 2 kohdassa viittaus ”direktiivin 2001/14/ETY 3 artiklassa” viittauksella ”direktiivin 2012/34/EU 27 artiklassa”.

8 e) Korvataan 18 artiklan a alakohdassa oleva viittaus ”direktiivin 2001/14/ETY 3 artiklassa” viittauksella ”direktiivin 2012/34/EU 27 artiklassa”.

9) Korvataan 19 artikla seuraavasti:

”19 artikla

Palvelun laatu tavaraliikennekäytävällä

1. Tavaraliikennekäytävän hallintoneuvosto edistää yhteensopivuutta direktiivin 2012/34/EY 35 artiklassa tarkoitettujen suorituskannustinjärjestelmien välillä tavaraliikennekäytävällä.

2. Hallintoneuvosto seuraa infrastruktuurin haltijoiden hakijoille olennaisten tehtäviensä suorittamiseksi tarjoamien palvelujen suorittamista, sikäli kuin ne kuuluvat 12–18 artiklan soveltamisalaan, sekä tavaraliikennekäytävällä tarjottavien rautateiden tavaraliikennepalvelujen suorittamista. Suorituskykyä seurataan laadullisesti ja määrällisesti, tarvittaessa 9 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaisesti määriteltuihin tavaraliikennekäytävän tavoitteisiin ja osatavoitteisiin liittyvien suorituskykyindikaattoreiden perusteella. Hallintoneuvosto kuulee 8 artiklan 7 ja 8 kohdassa tarkoitettuja neuvoa-antavia ryhmiä ja eurooppalaista koordinaattoria asiaankuuluvista suorituskykyindikaattoreista.
3. Hallintoneuvosto arvioi suorituskyvyn seurannan tulokset suhteessa 9 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaisesti määriteltuihin tavoitteisiin ja osatavoitteisiin sekä 12 a artiklassa tarkoitettuihin operatiivisiin vaatimuksiin.
4. Hallintoneuvosto laatii ja julkaisee vuosikertomuksen, jossa esitetään tämän artiklan mukaisesti toteutettujen toimien tulokset. Siinä esitetään erillisessä osiossa 8 artiklan 7 ja 8 kohdassa tarkoitettujen neuvoa-antavien ryhmien näkemykset ja arviot. Hallintoneuvosto toimittaa vuosikertomuksen johtokunnan hyväksyttäväksi.”

9 a) Muutetaan 20 artikla seuraavasti:

a) 1 kohdassa

– korvataan viittaus ”direktiivin 2001/14/EY 30 artiklassa” viittauksella ”direktiivin 2012/34/EU 55 artiklassa”;

– korvataan toinen virke seuraavasti: ”Ne takaavat etenkin syrjimättömän pääsyn tavaraliikennekäytävälle ja vastaavat kyseisen direktiivin 56 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua muutoksenhausta.”;

b) korvataan 6 kohdassa oleva viittaus ”direktiivin 2001/14/ETY 15 artiklan 1 kohdassa” viittauksella ”direktiivin 2012/34/EU 40 artiklan 1 ja 2 kohdassa”.

9 b) Kumotaan 21 artikla.

10) Korvataan 22 ja 23 artikla seuraavasti:

”22 artikla

Täytäntöönpanon seuranta

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

23 artikla

Kertomus

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

11) Poistetaan asetuksen liite.

66 artikla

Kumoaminen

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

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

67 artikla

Voimaantulo

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

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

Tehty Strasbourgissa

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja