2025/90901

5.12.2025

Oikaisu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen (EU) 2024/1679, annettu 13 päivänä kesäkuuta 2024, unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi, asetusten (EU) 2021/1153 ja (EU) N:o 913/2010 muuttamisesta sekä asetuksen (EU) N:o 1315/2013 kumoamisesta

(Euroopan unionin virallinen lehti L, 2024/1679, 28. kesäkuuta 2024)

1. Korvataan asetuksen (EU) 2024/1679 sivut 1–74 seuraavasti:

”EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS (EU) 2024/1679,

annettu 13 päivänä kesäkuuta 2024,

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

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

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

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

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

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ([1]),

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon ([2]),

noudattavat tavallista lainsäätämisjärjestystä ([3]),

sekä katsovat seuraavaa:

(1) Komission 11 päivänä joulukuuta 2019 antamassa tiedonannossa ”Euroopan vihreän kehityksen ohjelma” asetetaan ilmastoneutraaliustavoite, joka unionin on saavutettava vuoteen 2050 mennessä, sekä selkeä tavoite vähentää kasvihuonekaasujen nettopäästöjä vähintään 55 prosenttia vuoteen 2030 mennessä vuoden 1990 tasoon verrattuna. Nämä tavoitteet on asetettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2021/1119 ([4]).

(2) Liikenteen päästöt muodostavat noin 25 prosenttia unionin kasvihuonekaasujen kokonaispäästöistä, ja viime vuosina liikenteen päästöt ovat lisääntyneet. Siksi Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa pyritään vähentämään liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä 90 prosenttia, jotta unionista tulisi ilmastoneutraali talous vuoteen 2050 mennessä, ja samalla tähdätään nollapäästötavoitteeseen. Tämä on ilmaistu 12 päivänä toukokuuta 2021 annetussa komission tiedonannossa ”Terve maapallo kaikille – EU:n toimintasuunnitelma ”Kohti ilman, veden ja maaperän saasteettomuutta””.

(3) Komission 9 päivänä joulukuuta 2020 antamassa tiedonannossa ”Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategia – Euroopan liikenne tulevaisuuden raiteelle”, jäljempänä ’kestävää ja älykästä liikkumisen strategiaa koskeva komission strategia’, asetetaan välitavoitteita, joiden avulla Euroopan liikennejärjestelmän on määrä saavuttaa kestävän, älykkään ja häiriönsietokykyisen liikkumisen tavoitteet. Strategian mukaan rautateiden tavaraliikenteen markkina-osuuden 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, ja suurnopeusjunaliikenteen olisi kaksinkertaistuttava vuoteen 2030 mennessä ja kolminkertaistuttava vuoteen 2050 mennessä. Unionin teillä olisi myös oltava 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. Lisäksi alle 500 kilometrin aikataulunmukaisen joukkoliikenteen olisi unionissa oltava hiilineutraalia vuoteen 2030 mennessä, ja Euroopassa olisi oltava vähintään 100 ilmastoneutraalia kaupunkia vuoteen 2030 mennessä.

(4) Euroopan laajuisen liikenneverkon toteuttaminen luo suotuisat edellytykset infrastruktuuriperustalle, jonka avulla kaikista liikennemuodoista voidaan tehdä kestävämpiä, kohtuuhintaisempia ja osallistavampia, multimodaalisessa liikennejärjestelmässä voidaan asettaa kestäviä vaihtoehtoja laajasti saataville ja siirtymän edistämiseksi voidaan ilmastoneutraaliuteen siirtymisen varmistamisesta 16 päivänä kesäkuuta 2022 annetussa neuvoston suosituksessa ([5]) esitettyjen tavoitteiden mukaisesti ottaa käyttöön oikeat kannustimet erityisesti varmistamalla oikeudenmukainen siirtymä.

([1]) EUVL C 290, 29.7.2022, s. 120.
([2]) EUVL C 498, 30.12.2022, s. 68.
([3]) Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 24. huhtikuuta 2024 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), ja neuvoston päätös, tehty …
([4]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2021/1119, annettu 30 päivänä kesäkuuta 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).
([5]) EUVL C 243, 27.6.2022, s. 35.

(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, ja luomalla saumattomat liikenneyhteydet naapurimaiden kanssa. Lisäksi verkolla olisi pyrittävä vahvistamaan taloudellista, sosiaalista ja alueellista yhteenkuuluvuutta varmistamalla kaikkien unionin alueiden saavutettavuus ja yhteenliitettävyys, mukaan lukien paremmat yhteydet syrjäisimmillä alueilla ja muilla syrjäisillä alueilla, maaseutu-, saaristo-, syrjäseutu- ja vuoristoalueilla sekä harvaan asutuilla alueilla. Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämisen olisi myös mahdollistettava tavaroiden ja henkilöiden 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.

(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 ja häiriönsietokykyisen käytön edistämiseksi. Yhteistä etua koskevista hankkeista olisi saatava eurooppalaista lisäarvoa. Lisäksi tällaisten hankkeiden olisi oltava taloudellisesti kannattavia. Harvaan asutuilla alueilla toteutettavilla hankkeilla tai infrastruktuurin kaksoiskäytön kannalta keskeisillä hankkeilla, joiden osalta taloudellista kannattavuutta voi olla vaikea osoittaa, koska sosiaaliseen ja alueelliseen 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 Euroopan laajuisten energia- tai televiestintäverkkojen taikka sotilastarkoituksia palvelevan kaksoiskäyttöinfrastruktuurin kanssa sekä matkailuun liittyvissä näkökohdissa sisällyttämällä pyöräteiden pyöräilyinfrastruktuuri, EuroVelo-reitit mukaan luettuina, siltojen ja tunneleiden kaltaisiin maa- ja vesirakennusteknisiin rakenteisiin tai turvallisuusnäkökohdissa ottamalla käyttöön uusia teknologioita, kuten antureita silloissa.

(10) Jotta kaikkien liikennemuotojen infrastruktuuri olisi korkeatasoinen, tehokas ja häiriönsietokykyinen, Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämisessä olisi otettava huomioon matkustaja- ja tavaraliikenteen turvatoimet ja turvallisuus, vaikutus ilmastonmuutokseen sekä ilmastonmuutoksen, mahdollisten luonnonuhkien ja ihmisen aiheuttamien katastrofien vaikutus infrastruktuuriin ja infrastruktuurin saavutettavuus kaikkien liikenteen käyttäjien kannalta erityisesti alueilla, joihin ilmastonmuutos vaikuttaa erityisen haitallisesti.

(11) Euroopan laajuisella liikenneverkolla pyritään osaltaan parantamaan palvelujen laatua, liikennealan työntekijöiden sosiaalisia oloja sekä saavutettavuutta kaikkien käyttäjien kannalta, mukaan lukien vammaiset tai liikuntarajoitteiset henkilöt ja muut haavoittuvassa asemassa olevat henkilöt, sekä ehkäisemään ja vähentämään liikenneköyhyyttä. Erityistä huomiota olisi kiinnitettävä sukupuoliulottuvuuteen, jotta varmistetaan yhtäläiset mahdollisuudet palvelujen ja infrastruktuurin saavutettavuudessa.

(12) Jäsenvaltioiden ja muiden hanketoteuttajien olisi infrastruktuurin suunnitteluvaiheessa asianmukaisella tavalla tarkasteltava riskiarviointeja ja sopeutumistoimenpiteitä, joilla pyritään parantamaan häiriönsietokykyä esimerkiksi ilmastonmuutoksen, luonnonuhkien ja ihmisen aiheuttamien katastrofien suhteen. Tarjoamalla lisäkannustimia kestävien liikennemuotojen kehittämiseen ja panemalla täytäntöön ympäristöystävällistä liikenneinfrastruktuuria koskevat korkeatasoiset standardit Euroopan laajuisen liikenneverkon toteuttaminen tukee Euroopan parlamentin ja neuvoston luokitusjärjestelmäasetuksen (EU) 2020/852 ([6]) 17 artiklassa tarkoitettua ”ei merkittävää haittaa” -periaatetta.

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

(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 Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskeva toimintapolitiikka 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 viimeistään tämän asetuksen voimaantulopäivänä, sisällyttävä viimeisimpiin saatavilla oleviin ohjeisiin ja parhaisiin käytäntöihin perustuva ”ei merkittävää haittaa” -arviointi.

(14) Tämän asetuksen mukaisten infrastruktuurihankkeiden olisi kestettävä ilmastonmuutoksen mahdollisia haittavaikutuksia ilmastohaavoittuvuuden ja -riskien arvioinnin sekä asiaankuuluvien sopeutumistoimenpiteiden pohjalta. 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 unionin säädösten, erityisesti täytäntöönpanosäädösten, jotka koskevat unionin rahoitustuen myöntämisedellytyksiä yhteistä etua koskeville hankkeille Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2021/1153 ([7]) nojalla, säännösten soveltamista.

(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, ilman ja veden pilaantumista sekä melua, ja suojella biodiversiteettiä tehokkaasti.

(16) Alue- ja paikallisviranomaisten edut sekä yhteistä etua koskevien hankkeiden vaikutuspiirissä olevien 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 1315/2013 ([8]) 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.

([7]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (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).

([8]) 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).

(20) Liikenneinfrastruktuuri toimii verkkona, minkä vuoksi pienen sektorin vaatimustenvastaisuus tai toimimattomuus voi haitata koko järjestelmän tehokkuutta ja kilpailukykyä ja estää täyden hyödyn saamisen verkosta.

(21) Euroopan laajuisen liikenneverkon olisi oltava Euroopan laajuinen liikenneverkko, jolla varmistetaan kaikkien unionin alueiden saavutettavuus ja yhteenliitettävyys, mukaan lukien syrjäisimmät alueet ja muut syrjäiset alueet, maaseutu-, 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.

(22) Euroopan laajuisessa liikenneverkossa olisi oltava riittävä vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuri Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2023/1804 ([9]) asetettujen määräaikojen mukaisesti sen varmistamiseksi, että se tukee tehokkaasti siirtymistä päästöttömään ja vähäpäästöiseen liikenteeseen.

(23) Ydinverkon lisäksi olisi määriteltävä laajennettu ydinverkko eurooppalaisiin liikennekäytäviin kuuluvien kattavan verkon ensisijaisten osuuksien perusteella.

(24) 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 tai teillä taikka molemmilla, kunhan ne ovat taloudellisesti kannattavia ja toteutettavissa. Menetelmä on varmistanut yhteenliitännän kaikkien jäsenvaltioiden osalta sekä tärkeimpien saarten integroinnin ydinverkkoon.

(25) Ydinverkon, jonka valmistumismääräaika on vuosi 2030, ja laajennetun ydinverkon, jonka valmistumismääräaika on vuosi 2040, jollei tässä asetuksessa toisin mainita, olisi muodostettava perusta kestävälle 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.

(26) Tietyt 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 lisäämisen ja muiden teknologisten ratkaisujen avulla.

(27) 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, taikka joilla merkittäviä, ympäristölle tai biodiversiteetille aiheutuvia kielteisiä vaikutuksia. Arvioidessaan poikkeuksia koskevia jäsenvaltioiden pyyntöjä komissio ottaa asianmukaisesti huomioon mahdolliset vaikutukset verkon yhteentoimivuuteen ja jatkuvuuteen sekä myös vaikutukset verkkoon liitettyihin osuuksiin naapurijäsenvaltioissa.

(28) Jäsenvaltion rataverkkoon tai sen osaan, jonka raideleveys poikkeaa eurooppalaisesta 1 435 mm:n nimellisestä standardiraideleveydestä, jäljempänä tässä asetuksessa ’erillään oleva verkko’, ei olisi sovellettava tiettyjä tämän asetuksen standardeja ja vaatimuksia, koska se ei olisi taloudellisen kustannus-hyötysuhteen mukaan perusteltua erillään olevien verkkojen erityisominaisuuksien vuoksi. Tällaiset erityispiirteet juontuvat siitä, että erillään olevat verkot ovat erillään eurooppalaisen nimellisen standardiraideleveyden eli 1 435 mm:n mukaisista muista verkoista. Vaikka jäsenvaltioiden olisi kaikin mahdollisin tavoin pyrittävä mahdollistamaan, että tavarajunille, joiden pituus on vähintään 740 metriä, osoitetaan koko verkossa tietty vähimmäismäärä reittejä, jäsenvaltiot voivat lisäksi tällaisia toimia arvioidessaan ottaa huomioon erillään olevien verkkojen erityispiirteet ja haasteet sekä sen tosiseikan, että kyseisissä verkoissa tällainen osoittaminen ei aina olisi sosioekonomisesti perusteltua.

([9]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2023/1804, annettu 13 päivänä syyskuuta 2023, vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta (EUVL L 234, 22.9.2023, s. 1).

(29) 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. Yhteistä etua koskevien hankkeiden edistämisessä olisi kiinnitettävä erityistä huomiota syrjäisimmille alueille ja muille syrjäisille alueille sekä saari- ja syrjäseutualueille pääsyn parantamiseen.

(30) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 913/2010 ([10]) perusteella perustetut rautateiden tavaraliikennekäytävät ja asetuksessa (EU) N:o 1315/2013 määritellyt ydinverkkokäytävät ovat toisiaan täydentäviä toimintapoliittisia välineitä, joilla pyritään läheisesti toisiinsa liittyviin tavoitteisiin erityisesti kestävien, tehokkaiden ja turvallisten liikennepalvelujen edistämiseksi. Vaikka yhteistyö on ollut monien näkökohtien osalta hedelmällistä, joissakin tapauksissa on havaittu toimintojen päällekkäisyyttä ja tarvetta parantaa tietojenvaihtoa. Rautateiden tavaraliikennekäytävien ja ydinverkkokäytävien linjaukset eivät myöskään ole täysin maantieteellisesti yhteneväisiä, mikä rajoittaa mahdollisuuksia koordinointiin esimerkiksi Euroopan laajuisen liikenneverkon infrastruktuurivaatimusten käyttöönoton tai rautatiepalvelujen laadun parantamisen kaltaisissa kysymyksissä. Sen vuoksi mahdollisuuksia virtaviivaistamiseen, tehokkuuden lisäämiseen ja synergioiden lisäämiseen on vielä paljon.

(31) Kuten komission tiedonannossa kestävää ja älykästä liikkuvuutta koskevasta strategiasta todetaan, ydinverkkokäytävät ja rautateiden tavaraliikennekäytävät on tarpeen integroida eurooppalaisiin liikennekäytäviin infrastruktuurin suunnittelun ja kuljetustoiminnan välisten synergioiden lisäämiseksi. Eurooppalaisista liikennekäytävistä olisi tultava se väline, jolla kehitetään kestäviä ja multimodaalisia tavara- ja matkustajaliikennevirtoja Euroopassa sekä yhteentoimivaa ja korkealaatuista infrastruktuuria ja operatiivista suorituskykyä. Sellaisena niiden olisi myös oltava väline koko unionin kattavan erittäin kilpailukykyisen rautatieverkon luomista koskevan vision toteuttamiseen.

(32) Palvelujen korkean laadun varmistamiseksi olisi sovellettava eurooppalaisten liikennekäytävien uusia operatiivisia painopisteitä. Rautateiden tavaraliikenteen hallinnoinnin olisi erityisesti 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 eurooppalaisen liikennekäytävän 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, jos Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/399 ([11]), jossa määrätään erityisesti ulkorajat ylittävien matkustaja- ja tavarajunien matkustajia ja rautatiehenkilöstöä koskevista tarkastuksista, mukaista valvontaa ei ole vielä lopetettu ja jos 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.

(33) Alunperin asetuksen (EU) N:o 913/2010 mukaisesti jäsenvaltiot, joiden rataverkon raideleveys eroaa unionin pääasiallisen rataverkon raideleveydestä, eivät olleet velvoitettuja osallistumaan tavaraliikennekäytävien perustamiseen tai olemassa olevien käytävien jatkamiseen mainitun asetuksen puitteissa. Tällaisten jäsenvaltioiden olisi voitava enintään 10 vuotta kestävän tilapäisen ajanjakson aikana päättää, että niiden alueella olevasta rautatieinfrastruktuurista vastaava rataverkon haltija tai haltijat eivät osallistu niiden alueella olevien tavaraliikennekäytävien hallintoneuvostoon.

(34) Asetuksella (EU) N:o 913/2010 pyritään pääasiassa organisoimaan ja hallinnoimaan kilpailukykyisen tavaraliikenteen kansainvälisiä rautatieliikennekäytäviä. Koska Irlanti on saari, sillä ei ole rautatieyhteyksiä muihin jäsenvaltioihin. Lisäksi mainitun asetuksen mukaan jäsenvaltiot, joiden rataverkon raideleveys eroaa unionin pääasiallisen rataverkon raideleveydestä, eivät olleet velvoitettuja osallistumaan tavaraliikennekäytävien perustamiseen tai olemassa olevien käytävien jatkamiseen. Irlanti hyödynsi tätä mahdollisuutta. Näin ollen Irlannin alueelle ei ole perustettu rautateiden tavaraliikennekäytävää. Näin ollen ja ottaen huomioon rajallisen lisäarvon, jonka Irlannin viranomaiset ja sen infrastruktuurin haltija tai haltijat saisivat osallistumisesta tavaraliikennekäytävien hallinnointiin asetuksen (EU) N:o 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 tai hallintoneuvostoon tai näihin kumpaankaan.

([10]) 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).

([11]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (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).

(35) 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; niihin voi kuulua myös naapurimaita.

(36) Jotta Euroopan laajuinen liikenneverkko voidaan ottaa käyttöön koordinoidusti 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 ja tämän asetuksen mukaisesti hyväksytyissä täytäntöönpanosäädöksissä hyväksytyt painopisteet. Kansallisten suunnitelmien ja ohjelmien laajuuden, menetelmien ja aikataulun olisi kuitenkin säilyttävä jäsenvaltioiden yksinomaisen toimivallan piirissä.

(37) 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 riiputtava niiden kypsyysasteesta ja siitä, että niissä noudatetaan unionin ja kansallisen tason oikeudellisia menettelyjä, sekä taloudellisten resurssien saatavuudesta, sanotun kuitenkaan ennakolta ratkaisematta jäsenvaltion tai unionin taloudellista sitoutumista.

(38) Yhteistä etua koskevilla hankkeilla, joilla kehitetään Euroopan laajuista liikenneverkkoa tässä asetuksessa vahvistettujen vaatimusten mukaisesti, on eurooppalaista lisäarvoa, koska ne edistävät laadukasta, häiriönsietokykyistä, yhteentoimivaa ja multimodaalista eurooppalaista verkkoa, joka lisää kestävyyttä, yhteenkuuluvuutta, tehokkuutta ja 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 toteuttamisen varmistamiseksi oltava unionin toimien ensisijaisia kohteita.

(39) Tämän asetuksen vaatimusten täyttämiseksi jäsenvaltioiden ja muiden hanketoteuttajien olisi varmistettava, että yhteistä etua koskevien hankkeiden arvioinnit suoritetaan tehokkaasti ja välttäen tarpeettomia viivästyksiä, ja tarvittaessa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2021/1187 ([12]) mukaisesti pyrittävä kaikin tavoin varmistamaan, että kyseiset hankkeet pannaan täytäntöön oikea-aikaisesti ja tehokkaasti.

(40) Sosioekonomista kustannus-hyötyanalyysia tehdessään jäsenvaltioiden olisi noudatettava tunnustettua ja yhdenmukaistettua lähestymistapaa yhteistä etua koskevien hankkeiden läpinäkyvän ja vertailevan arvioinnin mahdollistamiseksi. Ilmastoon ja ympäristöön liittyviä kustannuksia ja hyötyjä koskevan analyysin olisi perustuttava Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2011/92/EU ([13]) nojalla tehtyyn ympäristövaikutusten arviointiin.

(41) 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. Tällaisten hankkeiden olisi myös oltava vuoteen 2050 asetetun unionin ilmastoneutraaliustavoitteen mukaisia ja varmistettava tasapuoliset toimintaedellytykset liikenteessä erityisesti ehkäisemällä hiilivuodot.

(42) Venäjän Ukrainaa vastaan käymän hyökkäyssodan tuhoisat 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 ruokaturvaan, ovat tuoneet esiin sen, ettei unionin sisämarkkinoita ja liikenneverkkoa voida unionin toimintapolitiikkaa laadittaessa tarkastella erillisinä. Nyt tarvitaan enemmän kuin koskaan parempia yhteyksiä unionin naapureina oleviin kumppanimaihin.

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

([13]) 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).

(43) Tätä uutta geopoliittista taustaa vasten 12 päivänä toukokuuta 2022 annetussa komission tiedonannossa ”EU:n ja Ukrainan välisiä solidaarisuuskaistoja koskeva toimintasuunnitelma Ukrainan maataloustuotteiden viennin ja EU:n kanssa käytävän kahdenvälisen kaupan helpottamiseksi” 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.

(44) Venäjän Ukrainaa vastaan käymän hyökkäyssodan ja Valko-Venäjän kyseisessä konfliktissa ottaman kannan vuoksi unionin sekä Venäjän ja Valko-Venäjän välinen yhteistyö Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskevan toimintapolitiikan alalla ei ole asianmukaista eikä unionin edun mukaista. Euroopan laajuista liikenneverkkoa 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 unionin välillä demokraattista Valko-Venäjää koskevan kattavan talous-suunnitelman mukaisesti olisi erittäin tärkeää, mukaan lukien sisällyttämällä maa uudelleen asetuksen soveltamis-alaan.

(45) Venäjän Ukrainaa vastaan käymästä hyökkäyssodasta seurannut uusi geopoliittinen tilanne on osoittanut myös, kuinka tärkeitä saumattomat liikenneyhteydet unionin alueella ja naapureina olevien maiden kanssa ovat. Eurooppalaisesta 1 435 mm:n nimellisestä standardiraideleveydestä poikkeavan raideleveyden käyttö haittaa merkittävästi rautatieverkkojen yhteentoimivuutta koko unionissa ja vaikuttaa jopa näiden erillään olevien rautatieverkkojen kilpailukykyyn. Sen vuoksi ydinverkon tai laajennetun ydinverkon uudet radat olisi rakennettava noudattaen 1 435 mm:n eurooppalaista nimellistä standardiraideleveyttä. Lisäksi jäsenvaltioiden, joiden rataverkon raideleveys poikkeaa eurooppalaisesta 1 435 mm:n nimellisestä standardiraideleveydestä, olisi arvioitava eurooppalaisiin liikennekäytäviin kuuluvien ratojen muuntamista vastaamaan eurooppalaista 1 435 mm:n nimellistä standardiraideleveyttä. Tätä velvoitetta ei olisi sovellettava saari- ja syrjäisimpiin alueisiin, joiden verkko on maantieteellisen sijainnin vuoksi täysin irrallaan muista unionin alueella sijaitsevista maayhteyksistä.

(46) Jotta liikenneala muuttuisi aidosti multimodaaliseksi kestävien ja älykkäiden liikkumispalvelujen järjestelmäksi, unionin olisi rakennettava korkealaatuinen liikenneverkko, joka mahdollistaa matkustaja- ja tavaraliikenteen rautatiepalvelut vähimmäisnopeuksilla. Yhteistä etua koskevien hankkeiden edistämisessä unionin olisi myös kiinnitettävä asianmukaista huomiota siihen, että rautatieinfrastruktuurissa, joissa on kapasiteetin pullonkauloja, otetaan käyttöön kaksiraiteista infrastruktuuria. Kilpailukykyisessä suurnopeuksisten rautateiden matkustajaliikenteessä 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:n nopeudelle, saataisiin puolestaan verkkovaikutuksia, yhtenäisempi verkko ja enemmän rautatiematkustajia. Matkustaja- ja tavaraliikenne-ratojen rakenteellista nopeutta koskevat vaatimukset olisi kuitenkin rajoitettava koskemaan tiettyä prosenttiosuutta asianomaisista rautatieosuuksista, jotta voidaan ottaa huomioon jouston tarve niillä rautatieosuuksilla, joilla on erityisominaisuuksia, jotka johtuvat maastoon, korkeuseroihin tai kaupunkiympäristöön liittyvistä rajoitteista, joihin 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 mahdollisuuksia suunnitteluun suuria nopeuksia varten Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/797 ([14]) liitteen I mukaisesti. Suurnopeusjunien lisäksi yöjunat ovat kestävä tapa matkustaa pitkiä matkoja kaikkialla unionissa.

(47) Multimodaalisten ja 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 teitse suoritettavat alku- tai loppuosuudet tai molemmat ovat mahdollisimman lyhyitä.

([14]) 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).

(48) Intermodaalikuljetusten osuus tavaraliikenteen tonnikilometreistä Euroopassa on noin puolet, ja osuus on kasvussa. Jotta saavutetaan komission tiedonannossa kestävää 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, jotka ovat lastattuina vähintään 27 cm:n korkeudella kiskojen yläpinnasta, vaikkakin olisi kannustettava käyttämään 33 cm:n vähimmäiskorkeutta. 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 päätepiste sijaitsee jäsenvaltion alueella, vähintään yhteen näistä päätepisteistä 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 mahdolliset 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 uusia ratoja.

(49) Koska Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmän, jäljempänä ’ERTMS’, käyttöönotto Euroopassa on nopeutunut ja useat jäsenvaltiot ovat jo hyväksyneet suunnitelmia ERTMS:n käyttöönotosta kaikissa kansallisissa rautatieverkoissaan etuajassa, on tarpeen ottaa tämä perustava muutos huomioon ja asettaa kunnianhimoisempi lähestymistapa ERTMS:n käyttöönottoon kattavassa verkossa.

(50) Jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että 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-järjestelmän käyttöönotto edistää toimintaan vaikuttavien kansallisten sääntöjen poistamista entisestään, jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että radiopohjainen ERTMS-järjestelmä otetaan käyttöön vuodesta 2030 alkaen uusilla radoilla tai vuodesta 2040 alkaen, kun parannetaan olemassa olevien ratojen merkinantojärjestelmiä, ja että koko Euroopan laajuinen liikenneverkko on varustettu radiopohjaisella ERTMS-järjestelmällä vuoteen 2050 mennessä.

(51) Luokan B järjestelmien käytöstä poistaminen tuo infrastruktuurin haltijoille merkittäviä kunnossapitosäästöjä, koska ERTMS:n käyttöönotto ja ylimääräisten radanvarsijärjestelmien pidempiaikainen säilyttäminen on kallista ja hankalaa. Jäsenvaltioiden olisi tiettyjä tapauksia lukuun ottamatta varmistettava, että luokan B järjestelmät poistetaan käytöstä ydinverkon osalta vuoteen 2040 mennessä, laajennetun ydinverkon osalta vuoteen 2045 mennessä ja kattavan verkon osalta vuoteen 2050 mennessä edellyttäen, että taataan asianmukainen turvallisuustaso, ja varmistettava samalla, että kaikille asianomaisille osapuolille tiedotetaan hyvissä ajoin tällaisesta käytöstä poistamisesta ja ERTMS:n käyttöönotosta.

(52) Euroopan sisävesiväylille on tyypillistä heterogeeninen hydromorfologia, joka haittaa yhdenmukaista suorituskykyä kaikilla vesiväylien osuuksilla. Ilmasto- ja sääolot voivat vaikuttaa voimakkaasti sisävesiväyliin, erityisesti vapaasti virtaaviin osuuksiin. Luotettavan kansainvälisen liikenteen varmistamiseksi Euroopan laajuisen liikenneverkon 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 ottaen samalla huomioon ilmastonmuutoksen vaikutuksen. Määritellessään vedenkorkeuden viitetasoja komission olisi tehtävä tiivistä yhteistyötä asianomaisten jäsenvaltioiden ja eurooppalaisten koordinaattoreiden kanssa ja asianomaisten kansainvälisillä sopimuksilla perustettujen jokiliikennekomissioiden kanssa, jotta varmistetaan johdonmukainen lähestymistapa sisävesiväylien infrastruktuuria koskeviin vaatimuksiin tämän liikennemuodon edistämiseksi.

(53) Sisävesiliikenteen infrastruktuuria rakennettaessa tai parannettaessa olisi kiinnitettävä erityistä huomiota siihen, että vältetään luomasta mahdollisia esteitä vapaasti virtaavien jokien yhteyksille.

(54) Koska merisatamat ovat Euroopan laajuisen liikenneverkon maainfrastruktuurin tulo- ja lähtöpaikkoja, niillä on tärkeä geostrateginen rooli rajatylittävinä multimodaalisina solmukohtina, jotka liikennekeskuksina toimimisen lisäksi voivat toimia myös portteina kaupankäynnille, teollisuusklustereille, sotilaalliselle liikkuvuudelle ja energiakeskuksille. Kuten komission 18. toukokuuta 2022 antamassa tiedonannossa ”REPowerEU-suunnitelma” painotetaan, energiantarjontaa on monipuolistettava ja uusiutuvan energian käyttöönottoa nopeutettava. Merisatamat voivat edistää tämän tavoitteen saavuttamista merituulivoimalaitosten käyttöönoton, vihreän vedyn tuotannon ja nesteytetyn maakaasun kuljetuksen ja varastoinnin ansiosta. Jotta voidaan vahvistaa liikenne- ja energia-alojen välisiä synergioita pyrkimyksissä irrottaa unionin talous hiilestä, merisatamat voisivat myös osallistua kuljettamalla hiilidioksidia putkia pitkin tai muilla kuljetusmuodoilla.

(55) Lähimerenkulku voi edistää merkittävästi liikenteen hiilestä irtautumista kuljettamalla enemmän tavaraa ja matkustajia meritse, jotta voidaan muun muassa vähentää teiden 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 kestävää. Lisäksi uudella käsitteellä olisi edistettävä kestäviä lähimerenkulkuyhteyksiä tavoitteena rahtivirtojen keskittäminen merten logistiikkareiteille siten, että parannetaan olemassa olevia meriyhteyksiä tai luodaan uusia elinkelpoisia, säännöllisiä ja tiheään kulkevia meriyhteyksiä.

(56) Unionin tieliikenteen osuus sisämaan tavaraliikenteen kokonaismäärästä on kolme neljäsosaa (toteutuneiden tonnikilometrien mukaan) ja sisämaan matkustajaliikenteen kokonaismäärästä noin 90 prosenttia (matkustajaliikennekilometrien kokonaismäärän mukaan). Kun otetaan huomioon tieliikenteen merkitys ja sitoutuminen liikenneturvallisuuden parantamiseen kestävää ja älykästä liikkuvuutta koskevasta strategiasta annetun komission tiedonannon välitavoitteen mukaisesti, tieinfrastruktuuria on tarpeen parantaa turvallisuusnäkökohtia ajatellen. Jäsenvaltioiden olisi erityisesti varmistettava, että tieliikenneinfrastruktuuri on turvallista ja että tätä seurataan ja tarvittaessa parannetaan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/96/EY ([15]) mukaisesti. Tältä osin kyseisessä direktiivissä siirretään komissiolle valta antaa täytäntöönpanosäädöksiä sellaisten yhteisten eritelmien vahvistamiseksi, joiden tarkoituksena on varmistaa tiemerkintöjen ja liikennemerkkien toimivuus käytännössä sen jälkeen, kun asiantuntijaryhmä on arvioinut mahdollisuutta vahvistaa tällaiset eritelmät.

(57) Jotta erityisesti ammattikuljettajille voidaan taata asianmukaisten lepotilojen saatavuus, koko Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon ja turvallisille ja valvotuille pysäköintialueille ydinverkon ja laajennetun ydinverkon varrella olisi kehitettävä lepoalueita.

(58) Jotta voidaan tarjota vaihtoehtoja lyhyen matkan lennoille, jäsenvaltioiden olisi varmistettava, paitsi jos erityiset maantieteelliset tai merkittävät fyysiset rajoitteet estävät tällaiset yhteydet, että Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon kuuluvat lentoasemat, joiden liikennemäärä on yli 12 miljoonaa matkustajaa, liitetään Euroopan laajuiseen rautatieverkkoon, myös suurnopeusrautatieverkkoon mahdollisuuksien mukaan, mikä mahdollistaa kaukoliikennepalvelut, tai että lentoasemat, joiden vuotuinen kokonaismatkustajamäärä on yli 4 miljoonaa ja alle 12 miljoonaa ja jotka sijaitsevat Euroopan laajuisen rautatieverkon kaupunkisolmukohdassa tai sen läheisyydessä, liitetään kyseiseen kaupunkisolmukohtaan rautateitse, metrolinjalla, pikaraitioteitse, raitioteitse-, kaapelivaunuradalla tai poikkeuksellisesti muilla päästöttömillä joukkoliikenteen ratkaisuilla. Tällaisia yhteyksiä olisi kannustettava sellaisten lentoasemien osalta, joiden vuotuinen kokonaismatkustajamäärä on alle 4 miljoonaa matkustajaa.

(59) Innovoinnin edistämiseksi lentoliikenteen alalla avaruussatamat olisi sisällytettävä lentoliikenneinfrastruktuurin osatekijöiden luetteloon. Tämän sisällyttämisen ei kuitenkaan olisi rajoitettava Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen, jäljempänä ’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 unionin lainsäädäntöä sovellettaisiin avaruussatamiin, ellei kyseisessä lainsäädännössä nimenomaisesti niin säädetä.

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

(60) Kehittäessään Euroopan laajuista liikenneverkkoa komission ja jäsenvaltioiden olisi kiinnitettävä erityistä huomiota toimenpiteisiin, joilla varmistetaan tehokas rajanylitys tavaraliikenteelle ottaen huomioon sellaiset odotusajat ja matkan keskeytykset rajalla, jotka johtuvat esimerkiksi ajoneuvojen käsittelystä ja tarkastuksista, joita tehdään junissa unionin rajoilla, tai jotka johtuvat hallinnollisista, operatiivisista, turvallisuuteen liittyvistä, teknisistä tai yhteentoimivuuteen liittyvistä syistä.

(61) 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 kyseisen tavoitteen saavuttamisessa.

(62) Jäsenvaltioiden olisi tehtävä markkina-analyysi ja ennakoiva analyysi multimodaalisista tavaraliikenneterminaaleista alueellaan ja laadittava toimintasuunnitelma multimodaalisen tavaraliikenneterminaaliverkon kehittämiseksi. Tätä varten ne voisivat viitata olemassa oleviin tutkimuksiin ja suunnitelmiin. Jäsenvaltioiden laatimassa toimintasuunnitelmassa olisi edistettävä multimodaalisten tavaraliikenneterminaalien kehittämistä. Lisäksi toimintasuunnitelman ei myöskään olisi johdettava yksityisen sektorin velvoitteisiin investoida terminaaleihin eikä siitä pitäisi laatia strategista ympäristöarviointia.

(63) 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.

(64) 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 suorituskykyä. Jäsenvaltioiden olisi varmistettava kaupunkiliikennetietojen kerääminen kaupunkisolmukohdittain kestävyyden, turvallisuuden ja saavutettavuuden aloilla, jotta voidaan tukea Euroopan laajuisen liikenneverkon nykyistä ja tulevaa suorituskykyä. Jotta voidaan seurata saavutettavuutta kaikkien käyttäjien kannalta, olisi kannustettava erittelemään tiedot mahdollisuuksien mukaan ja kansallisen lainsäädännön mukaisesti iän, sukupuolen ja vammaisuuden perusteella.

(65) Jäsenvaltioiden olisi edistettävä kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien käyttöönottoa alueiden, kaupunkien ja seutukuntien välisen koordinoinnin parantamiseksi. Jäsenvaltioiden olisi sen vuoksi perustettava kansallinen kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmia koskeva ohjelma, jonka tarkoituksena on tukea paikallisviranomaisia laadukkaiden kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien kehittämisessä ja kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien täytäntöönpanon seurannan ja arvioinnin tehostamisessa asiaankuuluvien toimenpiteiden, ohjauksen, valmiuksien kehittämisen, avun ja mahdollisesti taloudellisen tuen avulla. Jäsenvaltioiden olisi myös nimettävä kansallinen kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien yhteyspiste, joka avustaa kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien valmistelussa ja toteuttamisessa tässä asetuksessa vahvistettujen suuntaviivojen mukaisesti.

(66) Aktiivisten liikennemuotojen edistäminen erityisesti kaupunkisolmukohdissa edistää unionin ilmastotavoitteiden saavuttamista, parantaa kansanterveyttä, vähentää ruuhkia, tarjoaa viimeisen kilometrin ratkaisun matkustajille ja tuottaa taloudellista hyötyä. Liikenneinfrastruktuuria suunniteltaessa tai parannettaessa olisi otettava asianmukaisesti huomioon aktiivisten liikennemuotojen infrastruktuurit, mukaan lukien kävely- ja pyöräilyinfrastruktuurit.

(67) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2021/695 ([16]) perustetun Horisontti Eurooppa -puiteohjelmaan, jäljempänä Horisontti Eurooppa -puiteohjelma, 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.

(68) Multimodaalisen liikkumisen digitaalipalvelut auttavat tehostamaan eri liikennemuotojen integrointia yhdistämällä useampaa liikennetarjontaa yhteen palveluun. Näiden palvelujen jatkokehittämisellä pitäisi hivuttaa ihmisiä kohti kestävimpiä liikennemuotoja, joukkoliikennettä ja aktiivisia liikennemuotoja, kuten kävelyä ja pyöräilyä, ja mahdollistaa kaiken hyödyn ottaminen ”liikkuminen palveluna” -ratkaisuista.

([16]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2021/695, annettu 28 päivänä huhtikuuta 2021, tutkimuksen ja innovoinnin puiteohjelman ”Horisontti Eurooppa” perustamisesta, sen osallistumista ja tulosten levittämistä koskevien sääntöjen vahvistamisesta sekä asetusten (EU) N:o 1290/2013 ja (EU) N:o 1291/2013 kumoamisesta (EUVL L 170, 12.5.2021, s. 1).

(69) Liikenteen tieto- ja viestintäteknisiä 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 ja tavaraliikenteen harjoittajien saatavilla olisi oltava tietoja, mukaan lukien multimodaalisia lippu- ja varausjärjestelmiä koskevat tiedot, ja niitä olisi parannettava eurooppalaisten digitaalisten ja yhteentoimivien tietojärjestelmien kehittämiseksi.

(70) Olisi kannustettava käyttämään sellaisia tieto- ja viestintäteknisiä järjestelmiä, jotka mahdollistavat sovellettavien sääntelyvaatimusten noudattamisen tarkistamiseksi tarvittavan talouden toimijoiden ja lainvalvontaviranomaisten väliseen reaaliaikaiseen tiedonvaihtoon perustuvan älykkään täytäntöönpanon valvonnan, myös ajoneuvojen ollessa liikkeessä.

(71) Älykkäiden liikennejärjestelmien ja -palvelujen sekä uusien kehitteillä olevien teknologioiden olisi toimittava katalysaattorina älykkäiden liikennejärjestelmien ja -palvelujen käyttöönotolle kaikilla Euroopan laajuisen liikenneverkon teillä.

(72) Euroopan laajuinen liikenneverkko edellyttää asianmukaista suunnittelua. Tähän kuuluvat myös erityiset vaatimukset, jotka koskevat infrastruktuuria, tieto- ja viestintäteknisiä järjestelmiä, laitteita ja palveluja koko verkossa, mukaan lukien asetuksessa (EU) 2023/1804 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 yhteenliitäntöihin 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 asetuksessa (EU) 2023/1804 asetettujen tavoitteiden mukaisesti, kyseisessä asetuksessa olevia viittauksia 'ydinverkkoon' olisi pidettävä viittauksina tässä asetuksessa määriteltyyn 'ydinverkkoon'. Asetuksessa (EU) 2023/1804 olevat viittaukset 'kattavaan verkkoon' olisi katsottava viittauksiksi tässä asetuksessa määriteltyihin 'laajennettuun ydinverkkoon' ja 'kattavaan verkkoon'.

(73) Euroopan laajuisen liikenneverkon olisi tarjottava perusta uusien teknologioiden ja innovaatioiden laajamittaiselle käyttöönotolle, mikä voi mahdollistaa tosiaikaisen datan ja tietojen vaihdon ja auttaa lisäämään Euroopan liikennealan yleistä tehokkuutta ja kapasiteettia, jotta turvatut matkustajavirrat mahdollistetaan tehokkailla keinoilla, joukkoliikennevälineistä tai ympäristöystävällisemmistä liikennevälineistä voidaan tehdä matkustajille houkuttelevampia ja niiden hiilijalanjälkeä saadaan pienennettyä. Tämä edistää Euroopan vihreän kehityksen ohjelman tavoitteiden saavuttamista ja samalla unionin energiaturvallisuuden lisäämistä koskevaa tavoitetta. Näiden tavoitteiden saavuttamiseksi olisi parannettava vaihtoehtoisten polttoaineiden saatavuutta ja niihin liittyvää infrastruktuuria kaikkialla Euroopan laajuisessa liikenneverkossa.

(74) Jotta Euroopan laajuinen liikenneverkko pysyisi innovatiivisen teknologisen kehityksen ja käyttöönoton tasalla, jäsenvaltioiden ja komission olisi kannustettava kehittämään yhteistä etua koskevia hankkeita, joilla pyritään edistämään ja ottamaan käyttöön kehitteillä olevia kestäviä teknologioita, jotka tehostavat matkustajien ja rahdin kuljetusta ja liikkumista. Ne voisivat kattaa muun muassa automaattisen junaliikenteen, itseohjautuvat ajoneuvot, kehittyneet lentoliikenneratkaisut, mukaan lukien matkustajia ja rahtia kuljettavat droonit, joita käytetään myös kaupungeissa viimeisen kilometrin ratkaisuna, sekä uusia rautatieteknologioita, kuten hyperloopia.

(75) Euroopan laajuisessa liikenneverkossa olisi saatava riittävä määrä kevyiden ja raskaiden hyötyajoneuvojen nopeita lataus- ja tankkauspisteitä yleiseen käyttöön. Tällä olisi varmistettava täydet rajatylittävät yhteydet. Asetuksessa (EU) 2023/1804 määritellyn Euroopan laajuisen liikenneverkon etäisyysperusteisilla tavoitteilla on varmistettava, että unionin tärkeimmissä tieverkoissa on vähintään riittävästi sähkölatauspisteitä ja vetytankkauspisteitä.

(76) Asetuksessa (EU) 2023/1804 määritellyssä Euroopan laajuisessa liikenneverkossa yleisesti saatavilla olevaa lataus- ja tankkausinfrastruktuuria olisi täydennettävä vaatimuksilla, joiden mukaan asianmukainen latausinfrastruktuuri ja tarvittaessa vetytankkausinfrastruktuuri on otettava käyttöön multimodaalisissa tavaraliikenneterminaaleissa tai niiden lähistöllä, jotta kaukoliikenteen kuorma-autoille voidaan tarjota lataus- ja vetytankkausmahdollisuuksia, kun niitä lastataan tai puretaan. Jäsenvaltioiden olisi myös varmistettava latausinfrastruktuurin käyttöönotto ja tarkasteltava vetytankkausasemien kehittämistä multimodaalisissa matkustajakeskuksissa, jotta mahdollistetaan lataus- ja vetytankkausmahdollisuudet, kun kuljettajalla on lepoaika, tai linja-autoja varten. Jotta voidaan varmistaa liikkumisen vapaus silloin, kun terminaalit tai matkustajaliikennekeskukset saavat unionin tai julkista tukea, latauksen ja vetytankkauksen saannin olisi oltava tasapuolista, kohtuuhintaista, avointa ja syrjimätöntä, jotta vältetään markkinoiden lukittautuminen tiettyihin yrityksiin tai mahdollinen kilpailun vääristyminen.

(77) 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 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2022/2557 ([17]) mukaisesti.

(78) Komission olisi tiiviissä yhteistyössä asianomaisten jäsenvaltioiden kanssa arvioitava ydinverkon häiriönsietokykyä ja alttiutta ilmastonmuutoksen seurauksille.

(79) Ottaen huomioon kokemukset kriisinhallinnasta covid-19-pandemian aikana ja jotta voidaan välttää liikennehäiriöt ja ennakoimattomat tapahtumat tulevaisuudessa, jäsenvaltioiden olisi infrastruktuuria suunnitellessaan otettava huomioon liikenneinfrastruktuurin turvatoimet ja kyky sietää ilmastonmuutosta, luonnonuhkia, ihmisen aiheuttamia katastrofeja ja muita häiriöitä, jotka vaikuttavat unionin liikennejärjestelmän toimivuuteen. Tätä varten nykyiset pullonkaulat olisi poistettava ja eurooppalaisiin liikennekäytäviin olisi sisällyttävä myös tärkeitä korvaavia ratoja, joita voidaan käyttää, kun pääreitit ruuhkautuvat tai niillä ilmenee muita ongelmia. Multimodaalisina liikennemuodot voivat luonteestaan johtuen lisäksi korvata toisiaan hätätilanteissa.

(80) Liikenneinfrastruktuuri on talouden ja koko yhteiskunnan selkäranka. Jotkin liikenneinfrastruktuurit ovat ratkaisevan tärkeitä yhteiskunnan elintärkeiden toimintojen moitteettoman toiminnan varmistamiseksi, mikä tekee niistä unionin strategisen riippumattomuuden tukipilarin. Kolmansien maiden yritysten investoinnit, intressit ja läsnäolo Euroopan strategisissa – ja joskus jopa sotilaallisissa – infrastruktuureissa, kuten satamissa, lentoasemilla ja konttiterminaaleissa, ovat lisääntymässä. Tässä yhteydessä kolmansien maiden yritysten osallistuminen voi nopeuttaa Euroopan laajuisen liikenneverkon toteuttamista. Erityisolosuhteissa tällaisten yritysten osallistuminen yhteistä etua koskeviin hankkeisiin tai osuus niissä voisi kuitenkin vaarantaa turvallisuuden tai yleisen järjestyksen unionissa. Tällainen lisääntyvä ulkomainen läsnäolo Euroopan strategisessa infrastruktuurissa saattaa heikentää unionin häiriönsietokykyä. Sen vuoksi on ratkaisevan tärkeää estää sellainen kolmansien maiden läsnäolo, joka todennäköisesti vaikuttaa turvallisuuteen tai yleiseen järjestykseen unionissa. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2019/452 ([18]) mukaisen yhteistyömekanismin lisäksi ja sitä rajoittamatta on tarpeen lisätä tietoisuutta tällaisesta osallistumisesta tai osuudesta, jotta viranomaiset voivat puuttua asiaan, jos vaikuttaa siltä, että kolmannen maan yrityksen osallistuminen yhteistä etua koskevaan hankkeeseen tai osuus siinä todennäköisesti vaikuttaa turvatoimiin tai yleiseen järjestykseen unionissa ja osallistuminen tai osuus ei kuulu asetuksen (EU) 2019/452 soveltamisalaan.

(81) Vaikka jäsenvaltioilla on ja tulee jatkossakin olemaan päävastuu kunnossapidosta ja rajoittamatta jäsenvaltioiden vastuuta erityisesti kunnossapidon suunnittelun, 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 tieinfrastruktuuria ja tarvittaessa sisävesi-infrastruktuuria koskevat pitkän aikavälin kunnossapitosuunnitelmat.

(82) Jotta Euroopan laajuisen liikenneverkon 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.

([17]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2022/2557, annettu 14 päivänä joulukuuta 2022, kriittisten toimijoiden häiriönsietokyvystä ja direktiivin 2008/114/EY kumoamisesta (EUVL L 333, 27.12.2022, s. 164).

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

(83) 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, myös naapurimaiden kanssa. 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. Komission olisi voitava suositella, että perustetaan yksittäinen elin yhteistä etua koskevien rajatylittävien infrastruktuurihankkeiden koordinointia, rakennustöitä tai hallinnointia varten, jotta voidaan helpottaa laajamittaisten ja monimutkaisten rajatylittävien infrastruktuurihankkeiden toteuttamista. Lisäksi sen olisi voitava tarvittaessa suositella raja-alueiden välistä yhteistyötä liikenteen haasteisiin vastaamiseksi.

(84) Eurooppalaisten liikennekäytävien ja kahden horisontaalisen painopisteen eli ERTMS:n ja eurooppalaisen merialueen koordinoidun täytäntöönpanon helpottamiseksi komission olisi nimettävä eurooppalaiset koordinaattorit yhteisymmärryksessä asianomaisten jäsenvaltioiden kanssa ja Euroopan parlamenttia ja neuvostoa sekä tarvittaessa asianomaisia naapurimaita kuultuaan. 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.

(85) 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.

(86) Eurooppalaisten koordinaattoreiden työsuunnitelmia olisi käytettävä kaikkien asiaankuuluvien sidosryhmien, tarvittaessa myös naapurimaiden asiaankuuluvien sidosryhmien, välisen yhteistyön edistämiseen. Niillä olisi vahvistettava täydentävyyttä jäsenvaltioiden ja infrastruktuurin haltijoiden toimien kanssa sekä erityisesti asetettava suuntaa-antavat välitavoitteet.

(87) Tiettyihin naapurimaihin ulottuvan eurooppalaisen liikennekäytävän tai horisontaalisen painopisteen eurooppalaisen koordinaattorin olisi voitava tehdä yhteistyötä kyseisten maiden kanssa ja ottaa ne mukaan asiaankuuluviin käytäviin liittyviin toimiin.

(88) Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskevien karttojen tekninen perusta on Euroopan laajuisen liikenneverkon interaktiivinen maantieteellinen ja tekninen tietojärjestelmä, jäljempänä 'TENtec'.

(89) Ottaen huomioon maaliskuussa 2018 hyväksytyn komission tiedonannon sotilaallista liikkuvuutta koskevasta toimintasuunnitelmasta komissio arvioi tarvetta mukauttaa Euroopan laajuista liikenneverkkoa infrastruktuurin sotilaallisen käytön huomioon ottamiseksi. Neuvoston 26 päivänä kesäkuuta 2023 ja 23 päivänä lokakuuta 2023 hyväksymän asiakirjan "Sotilaalliset vaatimukset sotilaallista liikkuvuutta varten EU:ssa ja sen ulkopuolella" ([19]) , perusteella Euroopan laajuiseen verkkoon on sisällytetty lisää teitä ja rautateitä synergian lisäämiseksi siviili- ja sotilasliikenneverkkojen välillä.

(90) Venäjän Ukrainaa vastaan käymän hyökkäyssodan ja siitä seuranneen uuden geopoliittisen tilanteen yhteydessä ja kuten neuvoston 21 päivänä maaliskuuta 2022 hyväksymässä asiakirjassa "Turvallisuus- ja puolustusalan strateginen kompassi – Euroopan unioni, joka suojaa kansalaisiaan, arvojaan ja etujaan sekä edistää kansainvälistä rauhaa ja turvallisuutta" tuodaan esiin, unionin on vahvistettava kaksikäyttöisiä liikenneinfrastruktuureja kaikkialla Euroopan laajuisessa liikenneverkossa, jotta voidaan edistää sotilashenkilöstön, -tarvikkeiden ja -kaluston nopeaa ja saumatonta liikkumista operatiivisia toimia ja harjoituksia varten.

(91) 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 asetukseen (EU) 2021/1153. Lisäksi verkon rahoituksen olisi perustuttava muun unionin lainsäädännön nojalla myönnettyyn rahoitukseen ja rahoitusvälineisiin, mukaan lukien Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2021/523 ([20]) perustettu InvestEU-ohjelma, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2021/241 ([21]) perustettu elpymis- ja palautumistukiväline, SEUT 174 artiklassa mainittu koheesiopolitiikka, Horisontti Eurooppa -puiteohjelma, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2003/87/EY ([22]) perustettu innovaatiorahasto 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 viestintäteknisiin järjestelmiin'. Samaa tarkoitusta varten asetuksessa (EU) 2021/1153 olevien viittausten 'ydinverkkoon' katsotaan sisältävän tässä asetuksessa täsmennetyn 'laajennetun ydinverkon'.

([19]) Asiakirja ST 10440/23.

([20]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2021/523, annettu 24 päivänä maaliskuuta 2021, InvestEU-ohjelman perustamisesta ja asetuksen (EU) 2015/1017 muuttamisesta (EUVL L 107, 26.3.2021, s. 30).

([21]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2021/241, annettu 12 päivänä helmikuuta 2021, elpymis- ja palautumistukivälineen perustamisesta (EUVL L 57, 18.2.2021, s. 17).

([22]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/87/EY, annettu 13 päivänä lokakuuta 2003, kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta unionissa ja neuvoston direktiivin 96/61/EY muuttamisesta (EUVL L 275, 25.10.2003, s. 32).

(92) 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 kestävän 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.

(93) Jotta tämän asetuksen liitteisiin I ja II sisältyvät kartat ja satamien, lentoasemien, terminaalien ja kaupunkisolmukohtien luettelot voitaisiin päivittää ottaen huomioon mahdolliset muutokset, jotka johtuvat erityisesti etukäteen määriteltyjä määrällisiä raja-arvoja vasten analysoidusta tiettyjen liikenneinfrastruktuurin osien tosiasiallisesta käytöstä, ja jotta tämän asetuksen liitteeseen III sisältyviä eurooppalaisten liikennekäytävien linjauksia voitaisiin muuttaa, komissiolle olisi SEUT 290 artiklan mukaisesti siirrettävä valta antaa delegoituja säädöksiä tämän asetuksen liitteisiin I, II ja III 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 sopimuksessa ([23]) 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.

(94) Oikeusvarmuuden takaamiseksi ja pitkän aikavälin strategisen suunnittelun mahdollistamiseksi on olennaisen tärkeää pitää Euroopan laajuinen liikenneverkko mahdollisimman vakaana ja tehdä verkon mahdolliset päivitykset vain tässä asetuksessa määriteltyjen puolueettomien ja avoimien kriteerien perusteella.

(95) Joitakin verkon osia hoitavat muut toimijat kuin jäsenvaltiot. Jäsenvaltioiden velvollisuutena on kuitenkin varmistaa verkkoa koskevien sääntöjen asianmukainen soveltaminen alueellaan.

(96) Tässä asetuksessa säädettyjen velvoitteiden sujuvan ja tehokkaan täytäntöönpanon varmistamiseksi komissio tukee jäsenvaltioita Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2021/240 ([24]) perustetun teknisen tuen välineen kautta tarjoamalla räätälöityä teknistä asiantuntemusta uudistusten suunnittelua ja täytäntöönpanoa varten, mukaan lukien uudistukset, joilla edistetään Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämistä.

(97) 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 sekä rajatylittävien osuuksien täytäntöönpanoa ja kahta horisontaalista painopistettä varten. Jos tässä asetuksessa niin säädetään, tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011 ([25]) mukaisesti.

(98) Rautateitä koskevia säännöksiä ja erityisesti vaatimuksia lentoasemien ja satamien liittämisestä rautateihin sekä multimodaalisia tavaraliikenneterminaaleja koskevia säännöksiä ei olisi sovellettava Kyprokseen, Maltaan, saariin ja syrjäisimpiin alueisiin niin kauan kuin niiden alueella ei ole rautatiejärjestelmää. Näihin jäsenvaltioihin, saariin ja syrjäisimpiin alueisiin ei olisi sovellettava myöskään turvallisiin ja valvottuihin pysäköintialueisiin liittyviä säännöksiä, koska tällaiset pysäköintialueet eivät ole välttämättömiä, koska niiden alueella ei ole teiden tavaraliikenteen kauttakulkuliikennettä.

([23]) EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.
([24]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2021/240, annettu 10 päivänä helmikuuta 2021, teknisen tuen välineen perustamisesta (EUVL L 57, 18.2.2021, s. 1).
([25]) 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).

(99) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän asetuksen tavoitteita, erityisesti Euroopan laajuisen liikenneverkon koordinoitua perustamista ja kehittämistä, vaan ne voidaan kyseisten tavoitteiden koordinointitarpeen vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla. Sen vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen kyseisten tavoitteiden saavuttamiseksi.

(100) Asetus (EU) 2021/1153 on tarpeen muuttaa sen säännösten mukauttamiseksi niin, että ydinverkkokäytävät integroidaan eurooppalaisiin liikennekäytäviin. Eurooppalaisten liikennekäytävien määritelmä ja linjaus määritellään tässä asetuksessa, ja ne korvaavat asetuksessa (EU) 2021/1153 määritellyt ydinverkkokäytävät.

(101) Asetus (EU) N:o 913/2010 on tarpeen muuttaa sen säännösten mukauttamiseksi niin, että rautateiden tavaraliikennekäytävät integroidaan eurooppalaisiin liikennekäytäviin.

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

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

I LUKU

YLEISET PERIAATTEET

1 artikla

Kohde

1. Tässä asetuksessa vahvistetaan kattavasta verkosta sekä sen pohjalta kehitettävistä ydinverkosta ja laajennetusta ydinverkosta muodostuvan Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämistä koskevat suuntaviivat.

2. Tässä asetuksessa määritetään strategisesti merkittävimmät eurooppalaiset liikennekäytävät Euroopan laajuisen liikenneverkon ensisijaisten osuuksien ja yhteistä etua koskevien hankkeiden pohjalta ja täsmennetään 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 käyttöönoton 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 kaupunkisolmukohdissa, sellaisina kuin niistä säädetään II, III ja IV luvun asianomaisissa jaksoissa.

3 artikla

Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

1) 'yhteistä etua koskevalla hankkeella' mitä tahansa tämän asetuksen mukaisesti toteutettavaa hanketta;

2) 'naapurimaalla' Euroopan naapuruuspolitiikan, laajentumispolitiikan, Euroopan talousalueen, Euroopan vapaakauppaliiton tai Euroopan unionin ja Euroopan atomienergiayhteisön sekä Ison-Britannian ja Pohjois-Irlannin yhdistyneen kuningaskunnan välisen kauppa- ja yhteistyösopimuksen ([26]) soveltamisalaan kuuluvaa kolmatta maata;

3) 'NUTS-alueella' aluetta, joka on määritelty Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1059/2003 ([27]) ja luokiteltu kyseisen asetuksen liitteessä I;

4) 'rajanylitysosuudella' osuutta, joka varmistaa yhteistä etua koskevan hankkeen jatkuvuuden molemmin puolin rajaa ja sijaitsee kahden jäsenvaltion tai jäsenvaltion ja naapurimaan välisten eri puolilla rajaa sijaitsevien lähimpien kaupunkisolmukohtien välillä;

5) 'pullonkaulalla' fyysistä, teknistä, toiminnallista, operatiivista tai hallinnollista estettä, josta aiheutuva järjestelmäkatkos, mukaan lukien järjestelmien ruuhkautuminen tai seisahtuminen, vaikuttaa kaukoliikennevirtojen tai rajatylittävien liikennevirtojen jatkuvuuteen;

6) 'kaupunkisolmukohdalla' kaupunkiseutua, jolla Euroopan laajuisen tavara- ja matkustajaliikenneverkon liikenneinfrastruktuurin osat, kuten kaupunkialueella ja sen lähistöllä sijaitsevat satamat, mukaan lukien matkustajaliikenneterminaalit, lentoasemat, rautatieasemat, linja-autoasemat sekä multimodaaliset tavaraliikenneterminaalit, on liitetty kyseisen infrastruktuurin muihin osiin sekä alue- ja paikallisliikenteen infrastruktuuriin, mukaan lukien aktiivisten liikennemuotojen infrastruktuuri;

7) 'erillään olevalla verkolla' jäsenvaltion rautatieverkkoa tai sen osaa, jonka raideleveys poikkeaa eurooppalaisten vaatimusten mukaisesta nimellisestä raideleveydestä 1 435 mm;

8) 'multimodaalisella liikenteellä' matkustajien tai tavaroiden taikka niiden molempien kuljettamista kahta tai useampaa liikennemuotoa käyttäen;

9) 'multimodaalisen liikkumisen digitaalipalveluilla' Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU ([28]) 4 artiklan 24 kohdassa määriteltyjä multimodaalisen liikkumisen digitaalipalveluja;

10) 'yhteentoimivuudella' infrastruktuurin, mukaan lukien tietyn liikennemuodon tai -sektorin ja eri liikennemuotojen välisen digitaalisen infrastruktuurin, kykyä, myös kun otetaan huomioon kaikki sääntelyä koskevat, tekniset, hallinnolliset ja operatiiviset edellytykset, mahdollistaa turvalliset ja keskeytymättömät liikenne- ja tietovirrat sellaisella suoritustasolla, joka kyseiseltä infrastruktuurimuodolta tai -sektorilta vaaditaan;

11) 'multimodaalisella matkustajaliikennekeskuksella' kohtaa, jossa voi vaihtaa vähintään yhdestä matkustajaliikennemuodosta toiseen ja jossa on varmistettu matkustustietojen saatavuus, pääsy julkiseen liikenteeseen ja mahdollisuus siirtymiseen toiseen liikennemuotoon esimerkiksi liityntäpysäköinnin avulla ja joka toimii yhdyskohtana kaupunkisolmukohtien sisällä ja niiden välillä ja kaupunkisolmukohtien ja pidempien matkojen liikenneverkkojen välillä;

12) 'multimodaalisella tavaraliikenneterminaalilla' rakennetta, jossa on varustus vähintään kahden liikennemuodon välistä tai kahden eri raidejärjestelmän välistä uudelleenlastausta sekä rahdin väliaikaista varastointia varten, kuten sisävesi- tai merisatamien, sisävesiväylien ja lentoasemien terminaalit sekä rautatie-/maantieterminaalit;

13) 'kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmalla' strategista liikennesuunnittelua koskevaa asiakirjaa, jolla pyritään kestävällä tavalla parantamaan ihmisten, yritysten ja tavaroiden pääsyä toiminnalliselle kaupunkiseudulle, mukaan lukien työmatka-alueet kyseisellä kaupunkiseudulla tai sen läheisyydessä, ja liikkumista sen sisällä erityisesti elämänlaadun parantamiseksi;

([26]) EUVL L 149, 30.4.2021, s. 10.
([27]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1059/2003, annettu 26 päivänä toukokuuta 2003, yhteisestä tilastollisten alueyksiköiden nimikkeistöstä (NUTS) (EUVL L 154, 21.6.2003, s. 1).
([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).

14) 'aktiivisella liikennemuodolla' ihmisten tai tavaroiden kuljettamista ilman moottoria ihmisen fyysiseen aktiivisuuteen perustuen, mukaan lukien Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 168/2013 ([29]) 2 artiklan 2 kohdan h alakohdassa tarkoitetut apumoottoreilla varustetut ajoneuvot;

15) 'liikenteen tieto- ja viestintäteknisillä järjestelmillä' tieto- ja viestintäteknisiä järjestelmiä ja sovelluksia, joissa käytetään tieto-, viestintä-, navigointi- tai paikantamis-/lokalisointiteknologioita, myös avaruussijoitteisia teknologioita, 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 lisäarvoa tuottavien palvelujen tarjoamiseen kansalaisille, rahdinantajille ja liikenteenharjoittajille, mukaan lukien verkon häiriönsietokykyiseen, turvalliseen, varmaan, ympäristön kannalta järkevään ja kapasiteetti-tehokkaaseen käyttöön tarkoitetut järjestelmät; niihin kuuluvat 16–22 alakohdassa tarkoitetut järjestelmät, teknologiat ja palvelut, ja niihin voi sisältyä myös liikennevälineeseen asennettuja laitteita, joissa on vastaavat infrastruktuuri- tai digitaaliset komponentit;

16) 'älykkäällä liikennejärjestelmällä' tai 'ITS:llä' direktiivin 2010/40/EU 4 artiklan 1 kohdassa määriteltyä älykästä liikennejärjestelmää;

17) 'alusliikennettä koskevalla seuranta- ja tietojärjestelmällä' tai 'VTMIS:llä' Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2002/59/EY ([30]) perustettua alusliikennettä koskevaa yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmää;

18) 'jokitiedotuspalveluilla' tai 'RIS:llä' Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2005/44/EY ([31]) 3 artiklan a alakohdassa määriteltyjä jokitiedotuspalveluja (RIS);

19) 'eurooppalaisen merenkulkualan yhdennetyllä palveluympäristöllä' tai 'EMSWe:llä' Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2019/1239 ([32]) 2 artiklan 1 kohdassa määriteltyä eurooppalaista merenkulkualan yhdennettyä palveluympäristöä;

20) 'ilmaliikenteen hallinta- ja lennonvarmistusjärjestelmällä' tai 'ATM/ANS-järjestelmällä' Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1139 ([33]) 3 artiklan 7 kohdassa määriteltyä ATM/AMS-järjestelmää;

21) 'Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmällä' tai 'ERTMS:llä' komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2023/1695 ([34]) liitteessä I olevassa 2.2 kohdassa tarkoitettua Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmää (ERTMS); täytäntöönpanon määräaikojen osalta se viittaa kyseisessä asetuksessa tarkoitettuun luokan A junakulunvalvontajärjestelmään ja mihin tahansa luokan A radiojärjestelmään;

22) 'radiopohjaisella ERTMS-järjestelmällä' eurooppalaisen junakulunvalvontajärjestelmän (ETCS) soveltamistasoa 2, joka ei edellytä radanvarren opastimia ja jossa käytetään luokan A radiojärjestelmää turvallisuuteen liittyvään ja muuhun kuin turvallisuuteen liittyvään datanvaihtoon radan ja junan välillä, komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2023/1695 nojalla;

23) 'luokan B järjestelmillä' komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2023/1695 liitteessä II olevassa 3 kohdassa määriteltyjä luokan B järjestelmiä;

([29]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 168/2013, annettu 15 päivänä tammikuuta 2013, kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen ja nelipyörien hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta (EUVL L 60, 2.3.2013, s. 52).

([30]) 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).

([31]) 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).

([32]) 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).

([33]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/1139, annettu 4 päivänä heinäkuuta 2018, yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston perustamisesta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 2111/2005, (EY) N:o 1008/2008, (EU) N:o 996/2010, (EU) N:o 376/2014 ja direktiivien 2014/30/EU ja 2014/53/EU muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 552/2004, (EY) N:o 216/2008 ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91 kumoamisesta (EUVL L 212, 22.8.2018, s. 1).

([34]) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2023/1695, annettu 10 päivänä elokuuta 2023, Euroopan unionin rautatiejärjestelmän ohjaus-, hallinta- ja merkinanto-osajärjestelmiä koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä ja asetuksen (EU) 2016/919 kumoamisesta (EUVL L 222, 8.9.2023, s. 380).

24) ’merisatamalla’ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2017/352 ([35]) 2 artiklan 16 alakohdassa määriteltyä merisatamaa;

25) ’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;

26) ’sähköisillä kuljetustiedoilla’ tai ’eFTI:llä’ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2020/1056 ([36]) 3 artiklan 4 kohdassa määriteltyjä sähköisiä kuljetustietoja;

27) ’yhtenäisellä eurooppalaisella ilmatilalla’ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 549/2004 ([37]), (EY) N:o 550/2004 ([38]), (EY) N:o 551/2004 ([39]) ja (EU) 2018/1139 mukaisesti perustettuja järjestelmiä, joilla tiukennetaan ilmaliikenteen turvallisuusstandardeja, edistetään lentoliikennejärjestelmän kestävää kehitystä sekä parannetaan ilmaliikenteen hallinnan ja lennonvarmistuspalvelujen yleistä suorituskykyä yleisessä ilmaliikenteessä Euroopassa;

28) ’vertiportilla’ aluetta, jota käytetään pystysuoraan nousevien ja laskeutuvien ilma-alusten lentoonlähtöön ja laskuun (VTOL);

29) ’ilma-aluksen matkustajasiltapaikalla’ määrätyllä lentoaseman asematason alueella olevaa paikkaa, jossa on matkustajasilta;

30) ’ilma-aluksen seisontapaikalla’ määrätyllä lentoaseman asematason alueella olevaa paikkaa, jossa ei ole matkustajasiltaa;

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

32) ’avaruussatamalla’ avaruusalusten testaukseen ja laukaisuun tarkoitettua laitosta;

33) ’Euroopan rautatiehankkeella’ neuvoston asetuksella (EU) 2021/2085 ([40]) perustetun Euroopan rautatiealan yhteisyrityksen tai sitä edeltäneen Shift2Rail-yhteisyrityksen hanketta;

34) ’Euroopan ilmaliikenteen hallinnan yleissuunnitelmalla’ suunnitelmaa, joka on hyväksytty neuvoston päätöksellä 2009/320/EY ([41]) sellaisena kuin se on myöhemmin muutettuna;

35) ’rautateiden tavaraliikenteen hallinnoinnilla’ asetuksen (EU) N:o 913/2010 8 artiklassa tarkoitettuja hallintoelimiä;

36) ’kunnossapidolla’ työtä, jonka tarkoituksena on ylläpitää olemassa olevan infrastruktuurin kuntoa ja toimintakykyä niin, että se voi tarjota liikennevirtaan nähden sopivan palvelutason ja korkean turvallisuustason sen elinkaaren ajan;

([35]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2017/352, annettu 15 päivänä helmikuuta 2017, satamapalvelujen tarjoamisen puitteista ja satamien rahoituksen läpinäkyvyyttä koskevista yhteisistä säännöistä (EUVL L 57, 3.3.2017, s. 1).

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

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

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

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

([40]) Neuvoston asetus (EU) 2021/2085, annettu 19 päivänä marraskuuta 2021, Horisontti Eurooppa -ohjelman yhteisyritysten perustamisesta sekä asetusten (EY) N:o 219/2007, (EU) N:o 557/2014, (EU) N:o 558/2014, (EU) N:o 559/2014, (EU) N:o 560/2014, (EU) N:o 561/2014 ja (EU) N:o 642/2014 kumoamisesta (EUVL L 427, 30.11.2021, s. 17).

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

37) ’sosioekonomisella kustannus-hyötyanalyysilla’ tunnustettuun menetelmään perustuvaa hankkeen arvon määrällistä ennakkoarviointia, jossa otetaan huomioon kaikki asiaankuuluvat sosiaaliset ja taloudelliset sekä terveyteen, ilmastoon ja ympäristöön liittyvät hyödyt ja kustannukset; ilmastoon ja ympäristöön liittyviä kustannuksia ja hyötyjä koskeva analyysi perustuu direktiivin 2011/92/EU nojalla tehtyyn ympäristövaikutusten arviointiin;

38) ’vaihtoehtoisilla polttoaineilla’ asetuksen (EU) 2023/1804 2 artiklan 4 kohdassa määriteltyjä vaihtoehtoisia polttoaineita;

39) ’turvallisella ja valvotulla pysäköintialueella’ tavara- tai matkustajaliikennettä harjoittavien kuljettajien käytettävissä olevaa pysäköintialuetta, joka täyttää Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 ([42]) 8 a artiklan 1 kohdassa luetellut vaatimukset ja joka on sertifioitu mainitun asetuksen 8 a artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen unionin standardien ja menettelyjen mukaisesti;

40) ’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/EY ([43]) mukaiset painorajat;

41) ’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, myös hallinnollista, jolla määritetään, saako hanketoteuttaja 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 korkealaatuinen unionin laajuinen multimodaalinen liikenneverkko.

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. Euroopan laajuinen liikenneverkko tuo eurooppalaista lisäarvoa edistämällä seuraavissa neljässä kategoriassa määriteltyjen 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 yhteentoimivaa kaukoliikenteen matkustajaliikenneverkkoa, suurnopeusrautatieverkko mukaan lukien, ja yhteentoimivaa rautateiden tavaraliikenneverkkoa sekä matkustajia ja tavaroita kuljettavaa luotettavaa sisävesi- ja lähimerenkulkuverkkoa kaikkialla unionissa;

   iii) ympäristönsuojelun lisääminen;

   iv) kielteisten ulkoisvaikutusten vähentäminen, mukaan lukien ympäristöön, ilmastoon, terveyteen, ruuhkautumiseen ja onnettomuuksiin liittyvät kustannukset, esimerkiksi eko-kannustinjärjestelmiä käyttämällä; tai

   v) energiaturvallisuuden parantaminen;

b) yhteenkuuluvuus – seuraavilla tavoin:

([42]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 561/2006, annettu 15 päivänä 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 (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).

i) kaikkien unionin alueiden saavutettavuus ja yhteydet, kiinnittäen erityistä huomiota syrjäisimpiin alueisiin ja muihin syrjäisiin alueisiin ja saaristo-, syrjäseutu- ja vuoristoalueisiin sekä harvaan asuttuihin alueisiin;

ii) infrastruktuurin laatuerojen vähentäminen ja eri liikennemuotojen digitaalisten järjestelmien välisen yhteentoimivuuden edistäminen riittävällä verkkokapasiteetilla alueiden ja jäsenvaltioiden välillä;

iii) kaukoliikenteen ja alue- ja paikallisliikenteen liikenneinfrastruktuurin tehokas koordinointi ja yhteenliitäntä niin matkustaja- kuin tavaraliikenteessä, jotta voidaan helpottaa liikennepalveluja, myös kaupunkisolmukohdissa; tai

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 sekä liikenneinfrastruktuureissa että niiden välisissä liityntäkohdissa jäsenvaltioiden alueilla ja niiden välillä, erityisesti rajatylittävillä osuuksilla, ja tarvittaessa yhdistäminen Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon kolmansissa maissa;

ii) yhteentoimivuuden pullonkaulojen poistaminen, digitalisaation puutteet mukaan luettuina;

iii) kansallisten, alueellisten ja paikallisten liikenneverkkojen yhteentoimivuus;

iv) kaikkien liikennemuotojen, myös kaupunkisolmukohtien, optimaalinen integrointi ja yhteenliitäntä;

v) taloudellisesti tehokkaan ja laadukkaan liikenteen edistäminen talouden kasvun lisäämiseksi ja kilpailukyvyn parantamiseksi;

vi) toiminnassa olevan uuden ja olemassa olevan infrastruktuurin tehokkaampi käyttö, esimerkiksi rautatiealalla;

vii) yhteentoimivien innovatiivisten teknologisten ja operatiivisten ratkaisujen ja digitaalisten järjestelmien kustannustehokas soveltaminen; tai

viii) rajatylittävien infrastruktuurihankkeiden koordinoinnin parantaminen jäsenvaltioiden välillä;

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 muut syrjäiset alueet, maaseutu-, saaristo-, syrjäseutu- ja vuoristoalueet sekä harvaan asutut alueet mukaan luettuina;

ii) turvallisten, varmojen ja korkealaatuisten standardien varmistaminen sekä matkustaja- että tavaraliikenteelle, mukaan lukien kaikille käyttäjille tarjottavien palvelujen laatu;

iii) saavutettaviksi ja kohtuuhintaisiksi tarkoitettujen liikennepalvelujen laadun, tehokkuuden ja kestävyyden 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 liikenneratkaisujen 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;

viii) saumattoman liikkumisen tukeminen unionissa; tai

ix) riittävän kunnossapidon varmistaminen, jotta voidaan tarjota olemassa olevalle infrastruktuurille liikennevirtaan sopiva palvelutaso ja korkea turvallisuustaso infrastruktuurin koko käyttöiän ajan.

5 artikla

Resurssitehokas ja häiriönsietokykyinen 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 yhteenliitännän optimoiminen;

c) vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- ja tankkausinfrastruktuurin käyttöönotto, jolla edistetään hiilestä irtautumisen teknologioiden käyttöönottoa;

d) uusien teknologioiden sekä liikenteen tieto- ja viestintäteknisten 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 edistämällä multimodaalisuutta sekä siirtymällä kohti kestävämpiä liikennevirtoja, mukaan lukien kestävien, houkuttelevien ja tehokkaiden multimodaalisten kuljetuspalvelujen kehittäminen;

f) mahdollisten muiden verkkojen, erityisesti Euroopan laajuisten energia- tai televiestintäverkkojen kanssa syntyvien synergioiden huomioon ottaminen ja optimointi, mukaan lukien tarvittaessa koko sähköverkko, jotta voidaan varmistaa johdonmukaisuus latausinfrastruktuurin suunnittelun ja vastaavan sähköverkon suunnittelun välillä, sekä neuvoston 26 päivänä kesäkuuta 2023 ja 23 päivänä lokakuuta 2023 hyväksymissä asiakirjoissa, jotka koskevat sotilaallisia vaatimuksia sotilaallista liikkuvuutta varten EU:ssa ja sen ulkopuolella, ja kaikissa myöhemmissä asiakirjoissa, joissa kyseisiä vaatimuksia tarkistetaan, yksilöityjen infrastruktuurin kaksoiskäyttöjen sekä pyöräilyinfrastruktuurin, pitkät pyöräilyreitit mukaan luettuna, kanssa syntyvien mahdollisten synergioiden huomioon ottaminen;

g) vihreän, kestävän ja ilmastonmuutokseen sopeutuvan infrastruktuurin kehittäminen ottaen huomioon aktiiviset liikennemuodot ja sellaisten uusien teknologioiden edistäminen, joilla pyritään irrottamaan liikenneinfrastruktuurien rakentaminen hiilestä, mukaan lukien resurssitehokkaat ja ilmastokestävät materiaalit, joilla pyritään vähentämään niin paljon kuin mahdollista verkon lähistöllä asuvien kansalaisten terveyteen sekä ympäristöön kohdistuvia kielteisiä vaikutuksia, mukaan lukien ilmansaasteet ja melusaasteet, ja ekosysteemien tilan heikkenemistä; ja

h) liikenneverkon ja sen infrastruktuurin sekä palvelujen häiriönsietokyvyn asianmukainen huomioon ottaminen erityisesti rajatylittävillä osuuksilla muuttuvan ilmaston ja geopoliittisen taustan sekä luonnonuhkien ja ihmisen aiheuttamien katastrofien sekä tahallisten tai tahattomien häiriöiden varalta näihin haasteisiin vastaamiseksi ja asianmukaisen reagoinnin ja nopean häiriöistä toipumisen mahdollistamiseksi sekä toimitusketjujen helpottamiseksi.

2. Suunnitellessaan ja kehittäessään Euroopan laajuista 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 58 artiklan 1 kohdan g alakohdassa olevan vaatimuksen mukaisesti.

3. Suunnitelmien ja hankkeiden ympäristöarviointi on tehtävä neuvoston direktiivin 92/43/ETY ([44]), direktiivien 2000/60/EY ([45]), 2001/42/EY ([46]), 2002/49/EY ([47]) ja 2009/147/EY ([48]) sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2011/92/EU mukaisesti. Niiden yhteistä etua koskevien hankkeiden osalta, joiden ympäristöarviointia koskevaa hankintamenettelyä ei ole vielä aloitettu viimeistään 18 päivänä heinäkuuta 2024, olisi arvioitava myös ”ei merkittävää haittaa” -periaatteen noudattaminen.

6 artikla

Euroopan laajuisen liikenneverkon vaiheittainen kehittäminen

1. Jollei tässä asetuksessa toisin säädetä, Euroopan laajuista liikenneverkkoa kehitetään asteittain kolmivaiheisesti, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 8 artiklan 5 kohdan soveltamista:

a) ydinverkon valmistuminen viimeistään 31 päivään joulukuuta 2030;

b) laajennetun ydinverkon valmistuminen viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2040; sekä

c) kattavan verkon valmistuminen viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2050.

Euroopan laajuinen liikenneverkko saavutetaan erityisesti ottamalla käyttöön rakenne, jossa noudatetaan sellaista johdonmukaista ja läpinäkyvää menettelytapaa, joka käsittää ydinverkon, laajennetun ydinverkon sekä kattavan verkon niin, että liikenteen solmukohdat ja kaupunkisolmukohdat toimivat kaukoliikenteen ja alueellisten ja paikallisten liikenneverkkojen välisinä multimodaalisina liityntäkohtina.

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 ja jotka on saatettava valmiiksi edellä 1 kohdassa vahvistetuissa määräajoissa 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 kehittämiseksi Euroopassa sekä yhteentoimivan ja korkealaatuisen infrastruktuurin ja operatiivisen suorituskyvyn kehittämiseksi.

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 koskevilta hankkeilta edellytetään, että

a) ne tuovat eurooppalaista lisäarvoa edistämällä niiden tavoitteiden saavuttamista, jotka kuuluvat vähintään kahteen neljästä 4 artiklan 2 kohdassa säädetystä kategoriasta; ja

([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 päivänä 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 (EYVL 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).

b) ne ovat sosioekonomisen kustannus-hyötyanalyysin perusteella taloudellisesti elinkelpoisia tai, harvaan asuttujen alueiden tai infrastruktuurin kaksoiskäytön kannalta keskeisten hankkeiden osalta, niillä on sosioekonomisen kustannus-hyötyanalyysin perusteella myönteinen vaikutus verkon kehittämiseen.

3. Yhteistä etua koskeva hanke sisältää koko hankesyklin, mukaan lukien toteutettavuustutkimukset, lupamenettelyt, rakennustyöt, toiminta, kunnossapito ja arviointi.

4. Jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet varmistaakseen, että yhteistä etua koskevia hankkeita toteutettaessa noudatetaan unionin ja kansallista lainsäädäntöä ja erityisesti ympäristöä, ilmastonsuojelua, turvallisuutta, turvatoimia, kilpailua, valtiontukea, julkisia hankintoja, kansanterveyttä ja esteettömyyttä koskevaa unionin lainsäädäntöä sekä syrjimättömyyttä koskevia unionin säädöksiä ja kansallista lainsäädäntöä.

5. Yhteistä etua koskevien hankkeiden täytäntöönpano riippuu niiden kehitysvaiheesta, asiaankuuluvien unionin ja kansallisten oikeudellisten menettelyjen noudattamisesta, sekä taloudellisten voimavarojen saatavuudesta, sanotun kuitenkaan rajoittamatta jäsenvaltion tai unionin taloudellista sitoutumista.

6. Komissio voi suositella jäsenvaltioille, että ne perustavat yksittäisen elimen yhteistä etua koskevien rajatylittävien ja erityisesti laajamittaisten ja monimutkaisten infrastruktuurihankkeiden koordinointia, rakennustöitä tai hallinnointia varten. Asianomaisella eurooppalaisella koordinaattorilla on oltava tarkkailijan asema tällaisen yksittäisen elimen valvontaneuvostossa tai vastaavassa johtoelimessä.

7. Jäsenvaltioiden on kaikin mahdollisin tavoin pyrittävä varmistamaan, että yhteistä etua koskevat hankkeet toteutetaan oikea-aikaisesti ja tehokkaasti.

8. Jäsenvaltioiden on sovellettava sosioekonomista kustannus-hyötyanalyysia noudattaen tunnustettua ja yhdenmukaistettua lähestymistapaa näiden hankkeiden läpinäkyvän ja vertailevan arvioinnin mahdollistamiseksi.

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 kestävän talouskasvun ja kilpailukyvyn 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 eurooppalaisiin liikennekäytäviin kuuluvan kolmannen maan alueella, jotta voidaan taata saumattomat liikennevirrat, rajatarkastukset, rajavartiointi ja muut rajavalvontamenettelyt;

c) varmistaakseen kolmansien maiden alueella yhteyden Euroopan laajuisen liikenneverkon ja kyseisten kolmansien maiden liikenneverkkojen välillä erityisesti, jotta voidaan tarvittaessa ja asianmukaisissa tapauksissa helpottaa rautatieliikennettä kolmansien maiden kanssa;

d) saattaakseen valmiiksi sellaisen kolmansien maiden liikenneinfrastruktuurin, joka liittää yhteen Euroopan laajuisen liikenneverkon osia unionissa;

e) edistääkseen Euroopan laajuisen liikenneverkon ja kolmansien maiden verkkojen yhteentoimivuutta;

f) helpottaakseen meriliikennettä ja edistääkseen lähimerenkulkua kolmansien maiden kanssa, edellyttäen että ne eivät aiheuta hiilivuotoa;

g) helpottaakseen sisävesiliikennettä kolmansien maiden kanssa;

h) helpottaakseen lentoliikennettä kolmansien maiden kanssa tehokkaan ja kestävän talouskasvun ja kilpailukyvyn edistämiseksi muun muassa laajentamalla yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa ja parantamalla ilmaliikenteen hallintaa koskevaa yhteistyötä;

i) liittääkseen yhteen ja toteuttaakseen liikenteen tieto- ja viestintäteknisiä järjestelmiä kyseisissä kolmansissa maissa; ja

j) 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, laajennettu ydinverkko ja kattava verkko tämän asetuksen kriteerien mukaisesti.

3. Tässä artiklassa ei millään tavoin säädetä oikeudesta unionin rahoitusosuuksiin kolmansissa maissa muiden unionin 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 III ja IV luvussa vahvistetut liikenneinfrastruktuurivaatimukset; ja

d) muodostettava perusta yhteistä etua koskevien hankkeiden määrittämiselle.

2. Ydinverkko ja laajennettu ydinverkko koostuvat niistä Euroopan laajuisen liikenneverkon osista, joita kehitetään ensisijaisina Euroopan laajuisen liikenneverkon toimintapoliittisten tavoitteiden saavuttamiseksi.

Asetuksessa (EU) 2021/1153 olevien viittausten ’ydinverkkoon’ katsotaan sisältävän tässä asetuksessa tarkoitetun ’laajennetun ydinverkon’.

Asetuksessa (EU) 2023/1804 olevat viittaukset ’ydinverkkoon’ katsotaan viittauksiksi tässä asetuksessa tarkoitettuun ’ydinverkkoon’.

Asetuksessa (EU) 2023/1804 olevat viittaukset ’kattavaan verkkoon’ katsotaan viittauksiksi tässä asetuksessa tarkoitettuihin ’laajennettuun ydinverkkoon’ ja ’kattavaan verkkoon’.

3. Verkon solmukohdat esitetään liitteessä II, ja niihin kuuluvat kaupunkisolmukohdat ja liikenteen solmukohdat (lentoasemat, merisatamat, sisävesisatamat, rautatie-/maantieterminaalit ja sisävesiväylien terminaalit).

4. Jäsenvaltioiden on toteutettava ydinverkon, laajennetun ydinverkon ja kattavan verkon kehittämistä koskevat aiheelliset toimenpiteet tämän asetuksen noudattamiseksi 6 artiklan 1 kohdassa vahvistettuihin määräaikoihin mennessä, jollei tässä asetuksessa toisin mainita.

11 artikla

Eurooppalaisia liikennekäytäviä koskevat yleiset säännökset

1. Liitteessä III esitetyissä kartoissa määritellyt yhdeksän eurooppalaista liikennekäytävää ovat seuraavat:

a) Atlantti

b) Itämeri–Mustameri–Egeanmeri

c) Itämeri–Adrianmeri

d) Välimeri

e) Pohjanmeri–Rein–Välimeri

f) Pohjanmeri–Itämeri

g) Rein–Tonava

h) Skandinavia–Välimeri

i) Länsi-Balkan – itäinen Välimeri.

2. Jäsenvaltioiden on toteutettava asianmukaiset toimenpiteet, jotta eurooppalaiset liikennekäytävät voidaan tämän asetuksen noudattamiseksi kehittää viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030 ydinverkkoon kuuluvan infrastruktuurin osalta ja viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2040 sen infrastruktuurin osalta, joka on osa laajennettua ydinverkkoa, jollei tässä asetuksessa toisin mainita.

3. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä tämän asetuksen 62 artiklan mukaisesti tämän asetuksen liitteessä III esitettyjen eurooppalaisten liikennekäytävien linjausten muuttamiseksi tämän asetuksen 7 artiklassa esitetyin rajoituksin, jotta voidaan ottaa huomioon suurten kauppavirtojen ja liikenteen kehitys tai verkon merkittävät muutokset, edellyttäen, että asianomainen jäsenvaltio antaa hyväksyntänsä SEUT 172 artiklan toisen kohdan mukaisesti. 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

Ydinverkkoa, laajennettua ydinverkkoa ja kattavaa verkkoa koskevat yleiset painopisteet

1. Ydinverkon, laajennetun ydinverkon ja kattavan verkon kehittämisen yleisenä painopisteenä ovat toimenpiteet, joita tarvitaan

a) kestävämpien liikennemuotojen osuuden ja tarvittaessa kapasiteetin lisäämiseen tavara- ja matkustajaliikenteessä, erityisesti liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen ja saasteiden vähentämiseksi sekä liikenteestä saatavien yhteiskunnallisten ja taloudellisten hyötyjen lisäämiseksi;

b) varmistamaan parempi saavutettavuus ja yhteenliitettävyys kaikilla unionin alueilla ottaen samalla huomioon alueellinen ja sosiaalinen yhteenkuuluvuus, syrjäisimpien alueiden ja muiden syrjäisten, saaristo-, syrjäseutu- ja vuoristoalueiden sekä harvaan asuttujen alueiden erityistilanne mukaan luettuna;

c) varmistamaan liikennemuotojen optimaalinen integrointi ja yhteentoimivuus, mukaan lukien aktiiviset liikennemuodot kaupunkiseuduilla;

d) rakentamaan puuttuvat yhteydet ja poistamaan pullonkaulat erityisesti rajanylitysosuuksilla;

e) ottamaan käyttöön sellainen tarvittava infrastruktuuri, jolla varmistetaan saumaton liikkuminen päästöttömillä ja vähäpäästöisillä ajoneuvoilla sekä sellaisilla aluksilla ja ilma-aluksilla, jotka käyttävät liikenteen päästöjen vähentämistä ja energiaturvallisuuden parantamista edistäviä polttoaineita;

f) edistämään infrastruktuurin tehokasta, saumatonta 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, sekä ehkäisemään ja vähentämään liikenneköyhyyttä;

i) digitalisaation parantamiseen, digitaalivalvonnan käyttöönottoon unionin lainsäädännön mukaisesti ja automaation kehittämiseen, erityisesti toteuttamalla ja ottamalla käyttöön liikenteen tieto- ja viestintäteknisiä järjestelmiä; tai

j) infrastruktuurin mukauttamiseen kaksoiskäyttöä varten tarvittaessa ja tiettyjen jäsenvaltioiden perustuslailliset vaatimukset huomioon ottaen, jotta voidaan vastata sekä siviiliväestön että puolustusalan tarpeisiin kiinnittäen erityistä huomiota reitteihin, joita tarvitaan sotilasjoukkojen laajamittaisiin kuljetuksiin lyhyellä varoitusajalla.

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

a) edistetään altistumisen vähentämistä rautateitse ja teitse tapahtuvan kauttakulkuliikenteen kielteisille vaikutuksille kaupunkialueilla ja tarvittaessa tiheään asutuilla herkillä alueilla;

b) optimoidaan infrastruktuurin käyttö erityisesti tehokkaalla kapasiteetin hallinnalla, liikenteenhallinnalla ja paremmalla operatiivisella suorituskyvyllä;

c) edistetään myönteisiä terveys- ja ympäristövaikutuksia lisäämällä aktiivisten liikennemuotojen käyttöä kehittämällä niihin liittyvää infrastruktuuria pyöräilyä ja kävelyä varten;

d) varmistetaan syrjimätön pääsy kaikille markkinaosapuolille Euroopan laajuisen liikenneverkon infrastruktuurissa; tai

e) varmistetaan tehokas rajanylitys tavaraliikenteelle ottaen huomioon odotusajat.

13 artikla

Eurooppalaisten liikennekäytävien yleiset painopisteet

Eurooppalaisten liikennekäytävien kehittämisen yleisenä painopisteenä ovat toimenpiteet, joita tarvitaan

a) erittäin suorituskykyisen, saumattoman ja täysin yhteentoimivan rautateiden tavaraliikenneverkon kehittämiseen koko unionissa;

b) sellaisen yhteentoimivan erittäin suorituskykyisen, myös suurnopeuksisen, rautateiden matkustajaverkon kehittämiseen, joka yhdistää kaupunkisolmukohdat kaikkialla unionissa;

c) tehokkaan ilmailu- ja sisävesiliikenneinfrastruktuurin sekä eurooppalaiseen merialueeseen hyvin integroidun meriliikenneinfrastruktuurin kehittämiseen;

d) sellaisen turvallisen ja suojatun tieverkon kehittämiseen, jossa on riittävät vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurit sekä turvallisia ja suojattuja pysäköintialueita;

e) multimodaalisten ja yhteentoimivien liikenneratkaisujen kehittämiseen;

f) koko logistiikkaketjun intermodaalisen integroinnin ja tehokkaan yhteenliitännän edistämiseen liikenteen solmukohdissa ja kaupunkisolmukohdissa;

g) sellaisen tarvittavan infrastruktuurin käyttöön ottamiseen, jolla varmistetaan saumaton liikkuminen päästöttömillä ja vähäpäästöisillä ajoneuvoilla sekä sellaisilla aluksilla ja ilma-aluksilla, jotka käyttävät liikenteen päästöjen vähentämistä ja energiaturvallisuuden parantamista edistäviä polttoaineita;

h) liikenteen tieto- ja viestintäteknisten järjestelmien käyttöön ottamiseen tarvittaessa verkon kaikissa liikennemuodoissa, jotta voidaan varmistaa infrastruktuurin tehokas käyttö ja mahdollistaa digitaalinen tietojenvaihto; tai

i) Euroopan laajuisen liikenneverkon ja naapurimaiden infrastruktuuriverkkojen välisten yhteyksien parantamiseen tarvittaessa.

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; ja

vii) ympäristövaikutuksia lieventävä infrastruktuuri;

b) liitteessä I esitetyissä kartoissa täsmennettyjen ratojen varrella olevat asemat, joilla matkustajat voivat vaihtaa kuljetusvälinettä rautatieliikenteessä tai rautatieliikenteen ja muiden liikennemuotojen välillä;

c) liitteessä I esitetyissä kartoissa täsmennettyjen ratojen varrella olevat muut Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/34/EU ([49]) 3 artiklan 11 kohdassa määritellyt rautatieliikenteen palvelupaikat kuin matkustaja-asemat, erityisesti järjestelyratapihat, junanmuodostuslaitteet, vaihtotyölaitteet, varikkosivuraiteet, huoltotilat, muut tekniset tilat, kuten puhdistus- ja pesutilat, avustus- ja tankkauspalvelut sekä automaattiseen raideleveyden vaihtoon tarkoitetut laitteet;

d) rautatieyhteysreitit ja -yhteydet rautatieyhteydellisiin multimodaalisiin tavaraliikenneterminaaleihin, myös rautatieyhteysreitit multimodaalisiin tavaraliikenneterminaaleihin sisävesi- ja merisatamissa ja lentoasemilla, sekä rautatieyhteysreitit direktiivin 2012/34/EU liitteessä II olevan 2 kohdan c alakohdassa tarkoitetuille järjestelyratapihoille;

e) ratalaitteiden ohjaus, hallinta ja merkinanto;

f) radanvarren energiainfrastruktuuri;

g) vaihtoehtoisten polttoaineiden laitteistoihin liittyvä infrastruktuuri;

h) infrastruktuuriin liittyvät varusteet; ja

i) liikenteen tieto- ja viestintätekniset järjestelmät.

2. Ratoihin liittyviin teknisiin varusteisiin voivat kuulua sähköistämisjärjestelmät, matkustajien junaan nousuun ja siitä poistumiseen tarvittavat varusteet, rahdin lastaamiseen ja purkamiseen tarvittavat varusteet asemilla ja terminaaleissa sekä innovatiiviset teknologiat niiden käyttöönottovaiheessa.

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

15 artikla

Kattavan verkon liikenneinfrastruktuurivaatimukset

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kattavan verkon rautatieinfrastruktuuri on seuraavien mukainen:

a) direktiivi (EU) 2016/797 ja sen nojalla hyväksytyt täytäntöönpanosäädökset kattavan verkon yhteentoimivuuden saavuttamiseksi; ja

b) direktiivin (EU) 2016/797 4 ja 5 artiklan nojalla hyväksyttyjen yhteentoimivuuden teknisten eritelmien (YTEien) vaatimukset, sanotun kuitenkaan rajoittamatta mainitun direktiivin 7 artiklan 1 kohdassa säädettyjä poikkeuksia.

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) mahdollistaa ilman erityislupaa vähintään 22,5 tonnin akselipainon; ja

c) mahdollistaa ilman erityislupaa sellaisten tavarajunien liikennöinnin, joiden pituus on vähintään 740 metriä (mukaan lukien veturi tai veturit). 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.

3. Edellä 2 kohdan b ja c alakohdassa säädettyjä vaatimuksia sovelletaan ainoastaan niihin kattavan verkon ratoihin, jotka

a) yhdistävät multimodaalisen tavaraliikenneterminaalin tai meri- tai sisävesisataman lähimmän risteyksen tavaraliikenteen ydinverkon tai tavaraliikenteen laajennetun ydinverkon kanssa;

b) muodostavat sellaisen radan uudelleenreititysradan, joka on osa tavaraliikenteen ydinverkkoa tai tavaraliikenteen laajennettua ydinverkkoa; tai

c) joilla kulkee keskimäärin yli 10 tavarajunaa päivässä kumpaankin suuntaan ilmoitusta edeltävän vuoden tietojen perusteella.

Jäsenvaltioiden on ilmoitettava asianomaiset radat komissiolle viimeistään 19 päivänä heinäkuuta 2027. Rajatylittävien osuuksien osalta tämä ilmoitus annetaan yhteisymmärryksessä muiden asianomaisten jäsenvaltioiden kanssa.

4. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2050 rautatieinfrastruktuuri kattavan verkon 14 artiklan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitetuilla yhteyksillä, joka on liitetty 15 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuihin tavaraliikenneratoihin, täyttää tämän artiklan 2 kohdan a, b ja c alakohdassa säädetyt vaatimukset, ellei komissio ole 38 artiklan 4 kohdan nojalla myöntänyt tämän artiklan 2 kohdan c alakohdassa säädettyjen vaatimusten osalta poikkeusta 38 artiklan 3 kohdan soveltamisesta.

5. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kattavan verkon rautatieinfrastruktuurissa noudatetaan 2 kohdan a alakohdassa säädettyä vaatimusta viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2040, kun kyseessä on uuden radan rakentaminen. Tätä velvoitetta ei sovelleta hankkeisiin, joiden ympäristövaikutusten arviointi on käynnissä 8 päivänä heinäkuuta 2024.

6. Edellä 2 ja 4 kohdassa säädettyjä vaatimuksia ei sovelleta erillään oleviin verkkoihin.

7. Rajoittamatta 6 kohdan soveltamista komissio myöntää jäsenvaltion pyynnöstä asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa täytäntöönpanosäädöksillä vapautuksia 2–5 kohdassa tarkoitetuista vaatimuksista erityisten maantieteellisten tai merkittävien fyysisten rajoitteiden, sosioekonomisen kustannus-hyötyanalyysin kannattamattoman tuloksen tai ympäristölle tai biodiversiteetille aiheutuvien merkittävien kielteisten vaikutusten perusteella. Vapautuspyyntöihin on liitettävä riittävät perustelut. Rajatylittävien osuuksien osalta vapautusta koskevat pyynnöt on koordinoitava naapuri-jäsenvaltion tai -valtioiden kanssa. Naapurijäsenvaltiot voivat antaa lausunnon vapautusta pyytävälle jäsenvaltiolle. Jäsenvaltion on liitettävä naapurijäsenvaltioiden 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 naapurijäsenvaltioiden 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 kyseisiä lisätietoja 30 kalenteripäivän kuluessa niiden 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 myönnetyistä 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 laajennetun ydinverkon rautatieinfrastruktuuri viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2040 niiden ratojen osalta, jotka ovat osa tavaraliikenteen verkkoa

a) täyttää 15 artiklan 2 kohdan a ja b alakohdassa säädetyt vaatimukset;

b) mahdollistaa ilman erityislupaa sellaisten tavarajunien liikennöinnin, joiden pituus on vähintään 740 metriä (mukaan lukien veturi tai veturit). 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 rautatieyritys sitä pyytää; ja

c) yli 75 prosenttia kunkin rautatieosuuden pituudesta on suunniteltu vähintään 100 km/h nopeudelle tavarajunille laajennetun ydinverkon tavaraliikenneradoilla kahden kaupunkisolmukohdan multimodaaliset tavaraliikenneterminaalit yhdistävien rautatieosuuksien tai kaupunkisolmukohdan multimodaalisen tavaraliikenneterminaalin ja rajanylityspaikan yhdistävien rautatieosuuksien osalta.

3. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että laajennetun ydinverkon rautatieinfrastruktuurissa noudatetaan 15 artiklan 2 kohdan a alakohdassa säädettyä vaatimusta viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030, kun kyseessä on uuden radan rakentaminen. Tätä velvoitetta ei sovelleta hankkeisiin, joiden ympäristövaikutusten arviointi on aloitettu viimeistään 18 päivänä heinäkuuta 2024.

4. Lukuun ottamatta 14 artiklan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitettuja yhteyksiä jäsenvaltioiden on varmistettava, että laajennetun ydinverkon rautatieinfrastruktuuri viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2040 niiden ratojen osalta, jotka ovat osa matkustajaliikenteen verkkoa

a) täyttää 15 artiklan 2 kohdan a alakohdassa säädetyt vaatimukset laajennetun ydinverkon matkustajaliikenneradoilla; ja

b) yli 75 prosenttia kunkin rautatieosuuden pituudesta on suunniteltu vähintään 160 km/h nopeudella kulkeville matkustajajunille laajennetun ydinverkon matkustajaliikenneradoilla kahden kaupunkisolmukohdan multimodaaliset matkustajaliikennekeskukset yhdistävien rautatieosuuksien tai kaupunkisolmukohdan multimodaaliset matkustajaliikennekeskukset ja rajanylityspaikan yhdistävien rautatieosuuksien osalta.

5. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2040 rautatieinfrastruktuuri laajennetun ydinverkon 14 artiklan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitetuilla yhteyksillä täyttää 15 artiklan 2 kohdan a ja b alakohdassa ja tämän artiklan 2 kohdan b alakohdassa säädetyt vaatimukset, ellei tämän artiklan 2 kohdan b alakohdassa säädettyjen vaatimusten osalta ole 38 artiklan 4 kohdan nojalla myönnetty poikkeusta 38 artiklan 3 kohdan soveltamisesta.

6. Lukuun ottamatta 14 artiklan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitettuja yhteyksiä jäsenvaltioiden on varmistettava, että viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030 ydinverkon rautatieinfrastruktuuri:

a) niiden ratojen osalta, jotka ovat osa tavaraliikenteen verkkoa: täyttää tämän artiklan 2 kohdan a, b ja c alakohdassa säädetyt vaatimukset; ja

b) niiden ratojen osalta, jotka ovat osa matkustajaliikenteen verkkoa: täyttää 15 artiklan 2 kohdan a alakohdassa säädetyt vaatimukset.

7. 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 tämän artiklan 4 kohdan b alakohdassa säädetyn vaatimuksen.

8. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2040 tavaraliikenteen radat, jotka ovat osa ydinverkon tai laajennetun ydinverkon rautatieinfrastruktuuria, mukaan lukien 14 artiklan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitetut yhteydet, mahdollistavat sellaisten tavarajunien liikkumisen, jotka kuljettavat enintään neljän metrin korkuisia vakiopuoliperävaunuja, jotka ovat lastattuina vähintään 27 cm:n korkeudella kiskojen yläpinnasta eurooppalaisilla liikennekäytävillä niiden alueella.

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

a) vähintään yksi tämän vaatimuksen täyttävä suora rata mahdollistaa junien keskeytymättömän liikennöinnin jäsenvaltion alueella ja rajatylittävillä radoilla kuhunkin naapurijäsenvaltioon;

b) jäsenvaltion alueella on vähintään yksi tämän vaatimuksen täyttävä suora rata vähintään yhteen rautatie-/maantieterminaaliin tai yhteen multimodaaliseen tavaraliikenneterminaaliin, joka sijaitsee eurooppalaiseen liikennekäytävään kuuluvassa merisatamassa tai sen läheisyydessä; ja

c) jäsenvaltion alueella on vähintään yksi tämän vaatimuksen täyttävä suora rata vähintään yhteen näistä päätepisteistä, jos yksi tai useampi käytävän päätepiste sijaitsee kyseisellä alueella.

Rajatylittävien osuuksien osalta nämä radat on määriteltävä yhteisymmärryksessä asianomaisen naapurijäsenvaltioiden kanssa.

Jäsenvaltioiden on ilmoitettava kyseiset radat komissiolle viimeistään 19 päivänä heinäkuuta 2027.

9. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030 rautatieinfrastruktuuri ydinverkon 14 artiklan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitetuilla yhteyksillä täyttää 15 artiklan 2 kohdan a ja b alakohdassa ja tämän artiklan 2 kohdan b alakohdassa säädetyt vaatimukset, ellei komissio ole tämän artiklan 2 kohdan b alakohdassa säädettyjen vaatimusten osalta myöntänyt 38 artiklan 4 kohdan nojalla vapautusta 38 artiklan 3 kohdan soveltamisesta.

10. Edellä 2–9 kohdassa säädettyjä vaatimuksia ei sovelleta erillään oleviin verkkoihin.

11. Rajoittamatta 10 kohdan soveltamista komissio myöntää jäsenvaltion pyynnöstä asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa täytäntöönpanosäädöksillä vapautuksia tässä artiklassa tarkoitetuista vaatimuksista erityisten maantieteellisten tai merkittävien fyysisten rajoitteiden, sosioekonomisen kustannus-hyötyanalyysin kannattamattoman tuloksen taikka ympäristölle tai biodiversiteetille aiheutuvien merkittävien kielteisten vaikutusten perusteella. Vapautuspyyntöihin on liitettävä riittävät perustelut. Rajatylittävien osuuksien osalta vapautusta koskevat pyynnöt on koordinoitava naapurijäsenvaltion tai -valtioiden kanssa. Naapurijäsenvaltiovoivat antaa lausunnon vapautusta pyytävälle jäsenvaltiolle. Jäsenvaltion on liitettävä naapurijäsenvaltioiden 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 naapurijäsenvaltioiden lausunnot.

Kun komissio arvioi 8 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 mahdolliset häiriöt.

Arvioidessaan pyyntöjä, jotka koskevat poikkeuksia tässä artiklassa säädetyistä 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 kyseisiä lisätietoja 30 kalenteripäivän kuluessa niiden 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 tällaisten määräaikojen kuluessa, vapautus katsotaan myönnetyksi.

Komissio ilmoittaa muille jäsenvaltioille tämän artiklan nojalla myönnetyistä vapautuksista.

17 artikla

Eurooppalainen nimellinen standardiraideleveys

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kaikki ydinverkon ja laajennetun ydinverkon uudet radat, mukaan lukien 14 artiklan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitetut yhteydet, mahdollistavat liikennöinnin eurooppalaisella 1 435 mm:n nimellisellä standardiraideleveydellä. Tämä vaatimus katsotaan täytetyksi, kun 1 435 mm:n raideleveyttä käyttävät junat voivat liikkua infrastruktuurissa viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030 ydinverkon osalta ja viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2040 laajennetun ydinverkon osalta. Tätä artiklaa sovellettaessa uudella radalla tarkoitetaan rataa, jonka rakennustöitä ei vielä ole aloitettu 18 päivänä heinäkuuta 2024.

2. Poiketen siitä, mitä tämän artiklan 1 kohdassa säädetään, niiden jäsenvaltioiden, joiden alueella ei ole 18 päivänä heinäkuuta 2024 suunnitteilla uusien ratojen yhdistämistä toisen jäsenvaltion maarajaan liitteen I mukaisesti, on laadittava suunnitelma, jossa esitetään uusi rata, joka on määrä rakentaa eurooppalaisen 1 435 mm:n nimellisen standardiraideleveyden mukaisesti. Kyseisessä suunnitelmassa on otettava huomioon vaikutukset yhteentoimivuuteen naapurijäsenvaltion tai -valtioiden kanssa huomioimalla erityisesti tämän artiklan 3 kohdan mukainen mahdollinen olemassa olevien ratojen muuntaminen eurooppalaiseen 1 435 mm:n nimelliseen standardiraideleveyteen. 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. Kyseinen suunnitelma on toimitettava viimeistään 18 päivänä heinäkuuta 2026.

3. Jäsenvaltioiden, joiden olemassa olevassa rataverkossa tai sen osassa raideleveys poikkeaa eurooppalaisesta 1 435 mm:n nimellisestä standardiraideleveydestä, on viimeistään 19 päivänä heinäkuuta 2024 tehtävä arviointi, jossa esitetään eurooppalaisiin liikennekäytäviin kuuluvat olemassa olevat radat, jotta ne voidaan mahdollisesti muuntaa eurooppalaiseen 1 435 mm:n nimelliseen standardiraideleveyteen. Rajatylittävien osuuksien osalta arviointi on koordinoitava naapurijäsenvaltion tai -valtioiden kanssa. Arvioinnin on sisällettävä sosioekonominen kustannus-hyötyanalyysi mahdollisen eurooppalaiseen 1 435 mm:n nimelliseen standardiraideleveyteen muuntamisen toteutuskelpoisuudesta ja yhteentoimivuuteen kohdistuvien vaikutusten arviointi.

Ensimmäisen alakohdan mukaisen arvioinnin perusteella jäsenvaltioiden on viimeistään vuoden kuluttua arvioinnin päätökseen saattamisesta laadittava tarvittaessa eurooppalaiseen 1 435 mm:n nimelliseen standardiraideleveyteen siirtymistä koskeva suunnitelma, jossa esitetään eurooppalaisiin liikennekäytäviin kuuluvat olemassa olevat radat, jotka on määrä muuntaa eurooppalaiseen 1 435 mm:n nimelliseen standardiraideleveyteen, ja esittävät muuntamisen suuntaa-antavan aikataulun.

Ensimmäistä ja toista alakohtaa sovelletaan soveltuvin osin ratoihin, joiden rakennustyöt ovat käynnissä 18 päivänä heinäkuuta 2024.

4. Tämän artiklan 2 ja 3 kohdassa tarkoitettuihin suunnitelmiin pohjautuvat infrastruktuuri- ja investointisuunnittelun painopisteet on 54 artiklan mukaisesti sisällytettävä eurooppalaisen koordinaattorin ensimmäiseen työsuunnitelmaan eurooppalaiselle liikennekäytävälle, johon kuuluvat tavaraliikenneradat poikkeavat raideleveydeltään eurooppalaisesta nimellisestä standardiraideleveydestä.

5. Komissio myöntää jäsenvaltion pyynnöstä ja asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa täytäntöönpanosäädöksillä väliaikaisen vapautuksen 1 kohdassa tarkoitetuista vaatimuksista ydinverkon ja laajennetun ydinverkon uusien ratojen tai niiden osien osalta sosioekonomisen kustannus-hyötyanalyysin kannattamattomien tulosten perusteella. Vapautusta koskevan pyynnön on perustuttava riittäviin perusteluihin. Rajatylittävien osuuksien osalta vapautusta koskevat pyynnöt on koordinoitava naapurijäsenvaltion tai -valtioiden kanssa. Naapurijäsenvaltiot voivat antaa lausunnon vapautusta pyytävälle jäsenvaltiolle. Jäsenvaltion on liitettävä naapurijäsenvaltioiden 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 naapurijäsenvaltioiden 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 kyseisiä lisätietoja 30 kalenteripäivän kuluessa niiden 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. Päätöksessä on ilmoitettava ajanjakso, jolle vapautus myönnetään.

Komissio ilmoittaa muille jäsenvaltioille tämän artiklan nojalla myönnetyistä vapautuksista.

18 artikla

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

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että

a) rautatieinfrastruktuuri on varustettu ERTMS:llä viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2040 laajennetun ydinverkon osalta ja viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2050 kattavan verkon osalta, 14 artiklan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitettuja yhteyksiä lukuun ottamatta, sekä varmistettava ERTMS:n synkronoitu ja yhdenmukaistettu käyttöönotto radanvarsilla ja junissa; ja

b) ERTMS otetaan käyttöön 14 artiklan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitetuilla yhteyksillä viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2040 laajennetun ydinverkon osalta ja viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2050 kattavan verkon osalta, jos asianomainen jäsenvaltio koordinoiden asiaankuuluvien sidosryhmien, erityisesti rataverkon haltijan, kanssa katsoo tällaisen laitteiston tarpeelliseksi.

2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030

a) ydinverkon rautatieinfrastruktuuri, lukuun ottamatta 14 artiklan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitettuja yhteyksiä, täyttää 1 kohdan vaatimukset ja

b) ERTMS otetaan käyttöön ydinverkon 14 artiklan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitetuilla yhteyksillä, jos asianomainen jäsenvaltio koordinoiden asiaankuuluvien sidosryhmien, erityisesti rataverkon haltijan, kanssa katsoo tällaisen laitteiston tarpeelliseksi.

3. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että luokan B järjestelmät poistetaan käytöstä viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2040 ydinverkon osalta, viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2045 laajennetun ydinverkon osalta ja viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2050 kattavan verkon osalta edellyttäen, että asianmukainen turvallisuustaso säilyy; tämä vaatimus ei koske kaupunkisolmukohdissa sijaitsevia osuuksia, joita käyttävät myös esikaupunkialueiden matkustajajunat, jotka on varustettu luokan B junakulunvalvontajärjestelmällä.

4. Jäsenvaltioiden on varmistettava ydinverkon, laajennetun ydinverkon ja kattavan verkon rautatieinfrastruktuurin osalta, että tämä infrastruktuuri on varustettu radiopohjaisella ERTMS-järjestelmällä viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2050.

5. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että radiopohjainen ERTMS-järjestelmä otetaan käyttöön ydinverkon, laajennetun ydinverkon ja kattavan verkon rautatieinfrastruktuurissa viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030, kun kyseessä on uuden radan rakentaminen, tai viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2040, kun parannetaan merkinantojärjestelmää.

6. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että radiopohjainen ERTMS-järjestelmä otetaan käyttöön viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2050 ydinverkon, laajennetun ydinverkon ja kattavan verkon 14 artiklan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitetuilla yhteyksillä, jos asianomainen jäsenvaltio koordinoiden asiaankuuluvien sidosryhmien, erityisesti rataverkon haltijan, kanssa katsoo tällaisen laitteiston tarpeelliseksi. Jos kyseessä on uuden radan rakentaminen, varmistetaan käyttöönotto 31 päivästä joulukuuta 2030.

7. Edellä 1–6 kohdassa säädettyjä vaatimuksia ei sovelleta erillään oleviin verkkoihin.

8. Rajoittamatta 7 kohdan soveltamista komissio myöntää jäsenvaltion pyynnöstä asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa täytäntöönpanosäädöksillä vapautuksia 1–6 kohdassa tarkoitetuista vaatimuksista. Vapautuspyynnön on perustuttava sosioekonomisen kustannus-hyötyanalyysin kannattamattomaan tulokseen ja yhteentoimivuuteen kohdistuvien vaikutusten arviointiin. Vapautuspyyntöihin on liitettävä riittävät perustelut. Rajatylittävien osuuksien osalta vapautusta koskevat pyynnöt on koordinoitava naapurijäsenvaltion tai -valtioiden kanssa. Naapurijäsenvaltiovoivat antaa lausunnon vapautusta pyytävälle jäsenvaltiolle. Jäsenvaltion on liitettävä naapurijäsenvaltioiden lausunnot pyyntöönsä. Jäsenvaltio voi pyytää useamman vapautuksen myöntämistä samalla pyynnöllä. Pyydettyjen vapautusten on oltava direktiivin (EU) 2016/797 vaatimusten mukaisia.

Komissio arvioi pyynnön ensimmäisen alakohdan mukaisesti toimitetun perustelun sekä rautatieverkon yhteentoimivuuteen kohdistuvien merkittävien vaikutusten perusteella. Komissio ottaa asianmukaisella tavalla huomioon asianomaisten naapurijäsenvaltioiden 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 kyseisiä lisätietoja 30 kalenteripäivän kuluessa niiden 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 myönnetyistä vapautuksista.

19 artikla

Operatiiviset painopisteet

1. Rautateiden tavaraliikenteen hallinnon on kaikin mahdollisin keinoin viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030 varmistettava, että rautatieyrityksille tarjottujen palvelujen laatu sekä infrastruktuurin käyttöä koskevat tekniset ja operatiiviset vaatimukset eivät estä rautateiden tavaraliikennepalvelujen operatiivista suorituskykyä eurooppalaisilla liikennekäytävillä 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) 2016/399 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 sijaitsevissa tiloissa mutta jotka eivät liity siihen erottamattomasti; ja

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

2. Jäsenvaltioiden on kaikin keinoin varmistettava, että seuraavat tavaraliikenteen raiteita koskevat edellytykset täyttyvät viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030 ydinverkon osalta, viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2040 laajennetun ydinverkon osalta ja viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2050 15 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun kattavan verkon osalta:

a) kaksiraiteisilla radoilla yhdessä tunnissa vähintään kaksi reittiä suuntaansa voidaan osoittaa tavarajunille, joiden pituus on vähintään 740 metriä (mukaan lukien veturi tai veturit); ja

b) yksiraiteisilla radoilla kahdessa tunnissa vähintään yksi reitti suuntaansa voidaan osoittaa tavarajunille, joiden pituus on vähintään 740 metriä (mukaan lukien veturi tai veturit).

20 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 1 435 mm:n standardiraideleveyttä tapauksen mukaan;

b) rautatieliikenteen aiheuttaman melun ja tärinän vaikutusten lieventämisessä erityisesti liikkuvaa kalustoa ja infrastruktuuria koskevilla toimenpiteillä, meluesteet mukaan luettuina;

c) tasoristeyksien turvallisuuden parantamisessa;

d) rautatieliikenneinfrastruktuurin liittämisessä tarvittaessa sisävesiväylien satamainfrastruktuuriin;

e) infrastruktuurin kehittämisessä yli 740 metrin mutta enintään 1 500 metrin junanpituuksia 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 junaliikennettä, kehittynyttä liikenteenhallintaa, matkustajien digitaalisia yhteyksiä ERTMS:n pohjalta sekä digitaalisia automaattikytkimiä ja 5G-yhteyksiin ja satelliitti- ja inertiayksikköihin perustuvaa yhteenliitettävyyttä ERTMS:n satelliittipaikannusyksiköitä varten;

g) jalankulku- ja pyöräilyreittien jatkuvuuden ja saavutettavuuden varmistamisessa ja polkupyöräpysäköinnin kehittämisessä asemien läheisyydessä aktiivisten liikennemuotojen edistämiseksi, kun rakennetaan tai parannetaan rautatieinfrastruktuuria;

h) vety- tai akkukäyttöisten junien kaltaisten innovatiivisten vaihtoehtoisten polttoaineteknologioiden kehittämisessä rautateitä varten osuuksille ja rautatieyhteysreiteille, jotka on vapautettu sähköistämisvaatimuksesta;

i) Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämisessä sen standardin mukaiseksi, joka takaa sellaisten tavarajunien liikkumisen, jotka kuljettavat enintään neljän metrin korkuisia vakiopuoliperävaunuja, jotka ovat lastattuina vähintään 33 cm:n korkeudella, ilman lisävaatimuksia erityisluvasta liikenteen harjoittamiseen; ja

j) kaksiraiteisten ratojen rakentamisessa pullonkaulaosuuksille, joissa on kapasiteettiin liittyviä esteitä.

2 JAKSO

Sisävesiliikenneinfrastruktuuri

21 artikla

Infrastruktuurin osat

1. Sisävesiliikenneinfrastruktuuriin kuuluvat erityisesti

a) joet;

b) kanavat;

c) järvet ja laguunit;

d) edellisiin liittyvä infrastruktuuri, kuten sulut, nostolaitteet, 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 odotuspaikat;

g) sisävesisatamat, mukaan lukien sataman perusinfrastruktuuri satama-altaiden, laiturimuurien, laituripaikkojen, erityyppisten satamalaiturien, rantavallien, maantäyttöjen, laituri- ja satamakenttien, vesistötäyttöjen 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; ja

l) jätteettömään toimintaan ja kiertotaloustoimenpiteisiin tarvittava infrastruktuuri.

2. Sisävesiväyliin liittyviin varusteisiin voivat kuulua varusteet, jotka on tarkoitettu rahdin lastaamiseen ja purkamiseen sekä tavaroiden varastoimiseen 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, maasähkön voimasyöttö ja muu vaihtoehtoisten polttoaineiden toimitus- ja tuotantoinfrastruktuuri sekä varusteet, joita käytetään jään murtamisessa, hydrologisissa palveluissa 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, kun rahdin vuotuinen uudelleenlastausmäärä perustuu viimeisimpään saatavilla olevaan, Eurostatin julkaisemiin tilastoihin perustuvaan kolmen vuoden keskiarvoon; ja

b) satama sijaitsee Euroopan laajuisen liikenneverkon sisävesiverkossa.

22 artikla

Kattavan verkon liikenneinfrastruktuurivaatimukset

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2050 kattavan verkon sisävesisatamat

a) on liitetty tie- tai rautatieinfrastruktuuriin;

b) tarjoavat vähintään yhden multimodaalisen tavaraliikenneterminaalin, joka on syrjimättömästi avoin kaikille liikenteenharjoittajille ja käyttäjille ja jossa sovelletaan läpinäkyviä ja syrjimättömiä maksuja; ja

c) on varustettu laitteistoilla, joilla parannetaan alusten ympäristötehokkuutta satamissa ja joihin voivat kuulua jätteen vastaanottolaitteet, kaasunpoistolaitteet, melua vähentävät toimenpiteet sekä toimenpiteet ilman ja veden pilaantumisen vähentämiseksi.

2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuri otetaan käyttöön sisävesisatamissa asetuksen (EU) 2023/1804 mukaisesti.

23 artikla

Ydinverkon liikenneinfrastruktuurivaatimukset

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että ydinverkon sisävesisatamat noudattavat 22 artiklan 2 kohtaa ja täyttävät 22 artiklan 1 kohdan a ja b alakohdassa säädetyt vaatimukset viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030 ja 22 artiklan 1 kohdan c alakohdan vaatimukset viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2040.

2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että sisävesiverkkoa, mukaan lukien 21 artiklan 1 kohdan e alakohdassa tarkoitetut yhteydet, pidetään kunnossa käyttäjien kannalta tehokkaan, luotettavan ja turvallisen liikennöinnin mahdollistamiseksi varmistamalla vesiväyliä koskevat vähimmäisvaatimukset ja 3 kohdassa säädetyt palvelun tasoa koskevat vähimmäisvaatimukset (hyvät navigointiolot).

Jäsenvaltioiden on estettävä hyvien navigointiolojen heikkeneminen ja niiden verkon osien nykytilanteen huononeminen, jotka jo ylittävät kyseiset vähimmäisvaatimukset viimeistään 18 päivänä heinäkuuta 2024.

3. Jäsenvaltioiden on erityisesti varmistettava seuraavat seikat viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030:

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 tiettynä määränä päiviä vuodessa tilastollisena keskiarvona;

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; ja

d) joet, kanavat, järvet ja laguunit varustetaan kaikkien palvelujen osalta jokitiedotuspalveluilla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2005/44/EY ([50]) mukaisesti, jotta käyttäjille voidaan tarjota reaaliaikaista tietoa rajojen yli.

Sovellettaessa tämän kohdan a alakohtaa vedenkorkeuden viitetasot määritetään sillä perusteella, kuinka monena päivänä vuodessa todellinen vedenkorkeus ylitti määritetyn vedenkorkeuden viitetason. Asianomaisten jäsenvaltioiden suostumuksella komissio antaa SEUT 172 artiklan toisen kohdan mukaisesti täytäntöönpanosäädöksiä, jotka laaditaan tiiviissä yhteistyössä näiden jäsenvaltioiden kanssa sekä kuullen eurooppalaisia koordinaattoreita ja tapauksen mukaan kansainvälisillä sopimuksilla perustettuja jokiliikennekomissioita ja joissa määritellään tämän kohdan a alakohdassa tarkoitetut vedenkorkeuden viitetasot liikennekäytävä-, vesiväylä- tai vesiväyläosuuskohtaisesti. Kyseisten täytäntöönpanosäädösten on oltava yhdenmukaisia kansainvälisissä yleissopimuksissa ja jäsenvaltioiden välisissä sopimuksissa vahvistettujen vaatimusten kanssa, mukaan lukien näillä yleissopimuksilla ja sopimuksilla perustettujen jokiliikennekomissioiden hyväksymät säännökset. Kyseiset täytäntöönpanosäädökset hyväksytään tämän asetuksen 61 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

4. Komissio myöntää jäsenvaltion pyynnöstä asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa täytäntöönpanosäädöksillä vapautuksia 2 ja 3 kohdassa tarkoitetuista vaatimuksista vesiväylä- ja tapauksen mukaan vesiväyläosuuskohtaisesti erityisten maantieteellisten tai merkittävien fyysisten rajoitteiden, sosioekonomisen kustannus-hyötyanalyysin kannattamattoman tuloksen taikka ympäristölle, biodiversiteetille tai kulttuuriperinnölle aiheutuvien merkittävien kielteisten vaikutusten perusteella. Vapautuspyyntöihin on liitettävä riittävät perustelut. Vapautusta koskevat pyynnöt on koordinoitava naapurijäsenvaltion tai -valtioiden kanssa. Naapurijäsenvaltiot voivat antaa lausunnon vapautusta pyytävälle jäsenvaltiolle. Jäsenvaltion on liitettävä naapurijäsenvaltioiden 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 naapurijäsenvaltioiden 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 kyseisiä lisätietoja 30 kalenteripäivän kuluessa niiden vastaanottamisesta.

([50]) 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).

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 tällaisten määräaikojen kuluessa, vapautus katsotaan myönnetyksi.

Komissio ilmoittaa muille jäsenvaltioille tämän artiklan nojalla myönnetyistä vapautuksista.

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

5. Jos kyseessä on ylivoimainen este, jäsenvaltioiden on palautettava liikennöitävyys sen aiempaan tilaan heti, kun tilanne sallii.

6. Komissio voi antaa suuntaviivoja, joilla varmistetaan johdonmukainen lähestymistapa hyvien navigointiolojen soveltamiseen unionissa. Nämä suuntaviivat voivat kattaa erityisesti

a) vapaasti virtaavia jokia koskevat erityiset parametrit;

b) liikennöintikelpoisen väylän leveyttä koskevat täydentävät parametrit;

c) vaihtoehtoisen energiainfrastruktuurin käyttöönotto koko liikennekäytävän kattavan vaihtoehtoisten polttoaineiden saatavuuden varmistamiseksi;

d) verkon digitaalisovellusten ja automaatioprosessien käyttö;

e) infrastruktuurin kyky sietää ilmastonmuutosta, luonnonuhkia ja ihmisen aiheuttamia katastrofeja tai tahallisia häiriöitä; tai

f) uusien teknologioiden ja innovaatioiden käyttöönotto ja edistäminen hiilettömiä ja vähähiilisiä energiapolttoaineita ja käyttövoimajärjestelmiä varten.

24 artikla

Lisäpainopisteet sisävesiliikenneinfrastruktuurin kehittämisessä

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

a) tarvittaessa tiukempien vaatimusten saavuttamisessa olemassa olevien vesiväylien nykyaikaistamiseksi ja uusien vesiväylien luomiseksi markkinoiden kysyntään vastaamiseksi;

b) tulvien ja kuivuuden ehkäisy- ja lieventämistoimenpiteissä;

c) digitalisaatio- ja automaatioprosessien kehittämisessä erityisesti turvallisuuden, turvatoimien ja kestävyyden parantamiseksi sisävesiliikenteessä, myös kaupunkisolmukohdissa;

d) satama-alueella ja sen ulkopuolella sekä vesiväylän varrella suoritettavaan multimodaaliseen kuljetustoimintaan tarvittavan infrastruktuurikapasiteetin nykyaikaistamisessa ja laajentamisessa, mukaan lukien ankkuripaikat ja odotuspaikat 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 vesistöihin ja vedestä riippuvaiseen biodiversiteettiin kohdistuvia vaikutuksia, unionin lainsäädännön tai asiaankuuluvien kansainvälisten sopimusten vaatimusten mukaisesti;

f) alhaisille vedenkorkeuksille soveltuvien pienisyväyksisten sisävesialusten kehittämisessä ja käyttämisessä;

g) sisävesiliikenneinfrastruktuuria rakennettaessa tai parannettaessa jalankulku- ja pyöräilyreittien jatkuvuuden ja saavutettavuuden varmistamisessa aktiivisten liikennemuotojen edistämiseksi;

h) vesiväyliä koskevien vaatimusten heikentymistä ehkäisevien toimien edistämiseksi, mukaan lukien keinot seurata väyläolosuhteita; ja

i) tarvittaessa navigointiolosuhteiden parantamisessa sisävesiväylillä uusien siltojen rakentamisen tai muiden kuin nostosiltojen kunnostamisen yhteydessä kiinnittämällä erityistä huomiota niiden alikulkukorkeuteen suhteessa tietyn vesiväyläosuuden olemassa oleviin siltoihin.

3 JAKSO

Meriliikenneinfrastruktuuri ja eurooppalainen merialue

25 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, mukaan lukien syrjäisimmät maantieteelliset alueet, tehokkaan, elinkelpoisen ja kestävän 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 energiasiirtymässä, sekä toimille, jotka liittyvät liikenteen tieto- ja viestintäteknisiin järjestelmiin ja merenmittauksiin; ja

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

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

a) merisatamat, mukaan lukien satama-alueella suoritettaviin kuljetustoimintoihin tarvittava infrastruktuuri;

b) sataman perusinfrastruktuuri, kuten satama-altaat, laiturimuurit, laituripaikat, laituri- ja satamakentät, erityyppiset satamalaiturit, rantavallit, maantäytöt ja vesistötäytöt;

c) merikanavat;

d) merenkulun turvalaitteet;

e) sataman lähestymisväylät, liikenneväylät ja sulut;

f) aallonmurtajat;

g) satamien yhteydet Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon;

h) liikenteen tieto- ja viestintätekniset järjestelmät, EMSWe ja VTMIS mukaan luettuina;

i) vaihtoehtoisiin polttoaineisiin liittyvä infrastruktuuri;

j) varusteet, joihin voi kuulua erityisesti varusteita, jotka on tarkoitettu liikenteen- ja rahdinhallintaan, kielteisten ympäristövaikutusten vähentämiseen, mukaan lukien 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 kalusto satamien ja satamien lähestymisväylien ruoppaukseen ja suojaamiseen; ja

k) uusiutuvaan energiaan, mukaan lukien merituulivoima, liittyvä sataman toimintaa 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 viitemäärän ollessa 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 viitemäärän ollessa viimeisin saatavilla oleva, Eurostatin julkaisemiin tilastoihin perustuva kolmen vuoden keskiarvo;

c) 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 EU:n energiantarjonnan monipuolistamista ja uusiutuvan energian käyttöönoton nopeuttamista, tämän kokonaismäärän viitemäärän ollessa viimeisin saatavilla oleva, Eurostatin julkaisemiin tilastoihin perustuva kolmen vuoden keskiarvo;

d) satama sijaitsee saarella ja se on ainoa yhteyskohta jollekin kattavan verkon NUTS 3 -alueelle asetuksen (EY) N:o 1059/2003 3 artiklassa tarkoitetulla tavalla; tai

e) satama sijaitsee syrjäisimmällä alueella tai muulla syrjäseutualueella yli 200 kilometrin päässä lähimmästä toisesta kattavan verkon satamasta.

26 artikla

Kattavan verkon liikenneinfrastruktuurivaatimukset

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että

a) vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuri otetaan käyttöön kattavan verkon merisatamissa asetuksen (EU) 2023/1804 mukaisesti;

b) kattavaan verkkoon kuuluvissa merisatamissa on tarvittava infrastruktuuri alusten ympäristönsuojelun tason parantamiseksi satamissa, erityisesti Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2019/883 ([51]) mukaiset aluksilta peräisin olevan jätteen toimittamiseen tarkoitetut vastaanottolaitteet;

c) VTMIS ja SafeSeaNet toteutetaan direktiivin 2002/59/EY mukaisesti; ja

d) merenkulkualan kansalliset keskitetyt palvelupisteet toteutetaan asetuksen (EU) 2019/1239 mukaisesti.

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 tieinfrastruktuuriin 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 kaikilla liikenteenharjoittajilla ja käyttäjillä on avoin ja syrjimätön pääsy ja jossa maksut määräytyvät läpinäkyvin ja syrjimättömin perustein;

([51]) 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).

c) merikanavat, satamaväylät ja estuaarit, jotka liittävät kaksi merta toisiinsa tai muodostavat yhteyden mereltä merisatamiin, vastaavat vähintään 23 artiklan vaatimukset täyttäviä sisävesiväyliä; ja

d) sisävesiväyliin liitetyissä kattavaan verkkoon kuuluvissa merisatamissa on kapasiteetti sisävesialusten käsittelyyn.

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 kohdassa tarkoitetuista vähimmäisvaatimuksista erityisten maantieteellisten tai merkittävien fyysisten rajoitteiden, sosioekonomisen kustannus-hyötyanalyysin kannattamattoman tuloksen tai ympäristölle tai biodiversiteetille aiheutuvien merkittävien kielteisten vaikutusten perusteella. Vapautuspyyntöihin 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 kyseisiä lisätietoja 30 kalenteripäivän kuluessa niiden 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 myönnetyistä vapautuksista.

27 artikla

Ydinverkon liikenneinfrastruktuurivaatimukset

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että ydinverkon meriliikenneinfrastruktuuri on 26 artiklan 1 kohdan mukainen.

2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että ydinverkon meriliikenneinfrastruktuuri täyttää 26 artiklan 2 kohdan vaatimukset viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030.

3. Komissio myöntää jäsenvaltion pyynnöstä asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa täytäntöönpanosäädöksillä vapautuksia 2 kohdassa tarkoitetuista vähimmäisvaatimuksista erityisten maantieteellisten tai merkittävien fyysisten rajoitteiden, sosioekonomisen kustannus-hyötyanalyysin kannattamattoman tuloksen tai ympäristölle tai biodiversiteetille aiheutuvien merkittävien kielteisten vaikutusten perusteella. Vapautuspyyntöihin 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 kyseisiä lisätietoja 30 kalenteripäivän kuluessa niiden 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 myönnetyistä vapautuksista.

28 artikla

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, meriliikenteen väylät, sulut, ruoppaus ja merenkulun turvalaitteet);

b) sataman perusinfrastruktuurin rakentamisessa tai parantamisessa, kuten satama-altaat, vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuri, laiturimuurit, laituripaikat, laituri- ja satamakentät, erityyppiset satamalaiturit, rantavallit, maantäytöt ja vesistötäytöt;

c) infrastruktuurin parantamisessa yhteen liittämällä 37 artiklan a, b ja d alakohdassa tarkoitettuja eri liikennemuotoja, laitteita ja järjestelmiä; sekä satama-alueella ja satama-alueen läheisyydessä tapahtuvien kuljetusten edellyttämän rautatieinfrastruktuurin kapasiteetin nykyaikaistamisessa ja laajentamisessa, jos se on tarpeen Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon liittymistä varten;

d) digitalisaation ja automaatioprosessien parantamisessa erityisesti turvallisuuden, turvatoimien, tehokkuuden ja kestävyyden parantamiseksi;

e) uusien teknologioiden ja innovaatioiden sekä uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käyttöönotossa ja edistämisessä;

f) logistiikkaketjujen ja kansainvälisen kauppamerenkulun häiriönsietokyvyn parantamisessa, myös ilmastonmuutokseen sopeutumisen osalta;

g) melun vähentämiseen ja energiatehokkuuteen liittyvissä toimenpiteissä;

h) lähimerenkulkuyhteyksiä palvelevien ja liikennöivien päästöttömien ja vähäpäästöisten alusten käytön edistämisessä ja toimenpiteiden laatimisessa meriliikenteen ympäristönsuojelun tason parantamiseksi satamakäynnin ja toimitusketjun optimoinnin osalta unionin lainsäädännön tai asiaankuuluvien kansainvälisten sopimusten sovellettavien vaatimusten mukaisesti, kuten ekologisia kannustimia koskevien järjestelmien käyttö;

i) toimissa, jotka liittyvät laajempien hyödyllisten toimien tai lähimerenkulkuyhteyksien edistämiseen eurooppalaisen merialueen puitteissa, mukaan lukien pääsyn parantaminen syrjäisimmille ja muille syrjäisille alueille sekä saari- ja syrjäseutualueille;

j) päästöttömän ja vähäpäästöisen lauttaliikenteen edistämisessä kestävänä matkustajaliikenteen muotona;

k) toimissa, joilla pyritään lisäämään tie- ja lentoliikenteestä meri- tai sisävesiliikenteeseen ja rautatieliikenteeseen siirtyvän tavaraliikenteen osuutta, myös lähimerenkulkuyhteyksissä, jotta voidaan vähentää kielteisiä ulkoisvaikutuksia, kuten päästöjä ja ruuhkia; ja

l) pääsyn parantamisessa syrjäisimmille ja muille syrjäisille alueille, saaristoalueille ja syrjäseutualueille.

4 JAKSO

Tieliikenneinfrastruktuuri

29 artikla

Infrastruktuurin osat

1. Tieliikenneinfrastruktuuriin kuuluvat erityisesti

a) tiet, mukaan lukien

i) sillat;

ii) tunnelit;

iii) liittymät;

iv) risteykset;

v) eritasoliittymät;

vi) hätäkaistat; ja

vii) ympäristövaikutuksia lieventävä infrastruktuuri, mukaan lukien eläinten suojelua tai meluhaittojen lieventämistä koskevat ratkaisut;

b) infrastruktuuriin liittyvät varusteet, liikkeessäpunnitusjärjestelmät mukaan lukien;

c) liikenteen digitaalinen infrastruktuuri ja liikenteen tieto- ja viestintätekniset järjestelmät;

d) kulkureitit multimodaalisiin tavaraliikenneterminaaleihin;

e) tavaraliikenneterminaalien ja logistiikkakeskusten yhteydet muihin liikennemuotoihin Euroopan laajuisessa liikenneverkossa;

f) linja-autoterminaalit;

g) vaihtoehtoisten polttoaineiden laitteistoihin liittyvä infrastruktuuri; ja

h) pysäköinti- ja levähdysalueet, mukaan lukien hyötyajoneuvojen turvalliset ja valvotut pysäköintialueet.

2. Tämän artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitetut ja liitteessä I olevissa kartoissa esitetyt tiet ovat sellaisia, joilla on tärkeä rooli tavara- ja matkustajakaukoliikenteessä ja jotka yhteenliittävät tärkeimmät kaupunki- ja taloudelliset keskukset ja joista on yhteydet muihin liikennemuotoihin.

3. Edellä 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettuihin teihin liittyviin varusteisiin voi kuulua erityisesti varusteita, joita käytetään liikenteenohjauksessa, tiedotuksessa, reittiopastuksessa, tie- ja käyttäjämaksujen perimisessä, turvallisuustoimissa, kielteisten ympäristövaikutusten vähentämisessä, vaihtoehtoista käyttövoimaa hyödyntävien ajoneuvojen tankkaamisessa ja lataamisessa sekä hyötyajoneuvojen turvallisilla ja valvotuilla pysäköintialueilla.

30 artikla

Kattavan verkon liikenneinfrastruktuurivaatimukset

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että

a) tieliikenneinfrastruktuurin turvallisuus varmistetaan ja että sitä seurataan ja tarvittaessa parannetaan direktiivin 2008/96/EY mukaisesti;

b) tiet suunnitellaan, rakennetaan tai niitä parannetaan ja pidetään kunnossa tiukkojen laatu- ja turvallisuusvaatimusten avulla;

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 tietunnelit ovat Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/54/EY ([52]) mukaisia;

([52]) 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).

e) tiemaksujen keruujärjestelmien yhteentoimivuus varmistetaan soveltuvin osin Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2019/520 ([53]) sekä komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2020/204 ([54]) ja komission delegoidun asetuksen (EU) 2020/203 ([55]) mukaisesti;

f) tietullit tai käyttäjämaksut peritään tarvittaessa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 1999/62/EY ([56]) mukaisesti;

g) tieliikenteen infrastruktuurin älykkäät liikennejärjestelmät ovat direktiivin 2010/40/EU mukaisia ja ne otetaan käyttöön mainitun direktiivin nojalla annettujen delegoitujen säädösten mukaisesti; ja

h) vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuri otetaan käyttöön tieverkossa asetuksen (EU) 2023/1804 mukaisesti.

2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 29 artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitetut kattavan verkon tiet täyttävät viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2050 seuraavat vaatimukset:

a) tie on erityisesti suunniteltu, rakennettu tai parannettu moottoriajoneuvoliikennettä varten;

b) levähdysalueita on käytettävissä enintään 100 kilometrin päässä toisistaan, ja niissä on riittävästi turvallisia pysäköintipaikkoja ja asianmukaisia tiloja, saniteettitilat mukaan luettuina, monimuotoisen työvoiman tarpeisiin; ja

c) liikkeessäpunnitusjärjestelmiä on asennettu keskimäärin 300 kilometrin välein jäsenvaltion verkossa.

Sovellettaessa 1 alakohdan c alakohtaa jäsenvaltiot voivat näitä järjestelmiä käyttöön ottaessaan keskittyä tieosuuksiin, joilla on paljon tavaraliikennettä. Liikkeessäpunnitusjärjestelmien avulla on voitava tunnistaa ne ajoneuvot ja ajoneuvoyhdistelmät, jotka ovat todennäköisesti ylittäneet direktiivissä 96/53/EY vahvistetut suurimmat sallitut painot.

3. Jäsenvaltioiden on varmistettava sellaisten keinojen käyttöönotto tai käyttö, joilla havaitaan turvallisuuteen liittyvät tapahtumat tai olosuhteet, ja asiaankuuluvien tieliikennetietojen kerääminen komission delegoidussa asetuksessa (EU) N:o 886/2013 ([57]) määriteltyjen liikenneturvallisuuteen liittyvien yleisten vähimmäisliikennetietojen tarjoamiseksi

a) kattavan verkon olemassa olevan infrastruktuurin osalta viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030; ja

b) kattavan verkon uuden infrastruktuurin osalta viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2050, tai mikäli tieosa valmistuu aiemmin, viimeistään sen valmistumispäivänä.

4. Komissio myöntää jäsenvaltion pyynnöstä asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa täytäntöönpanosäädöksillä vapautuksia 2 kohdassa tarkoitetuista vaatimuksista, jotka koskevat teitä, joilla liikennetiheys on enintään 10 000 ajoneuvoa päivässä molempiin suuntiin, tai erityisten maantieteellisten tai merkittävien fyysisten rajoitteiden, sosioekonomisen kustannus-hyötyanalyysin kannattamattoman tuloksen tai ympäristölle tai biodiversiteetille aiheutuvien merkittävien kielteisten vaikutusten perusteella. Vapautuspyyntöihin on liitettävä riittävät perustelut, ottaen myös huomioon, että kyseisiin infrastruktuureihin sovelletaan direktiivin 2008/96/EY mukaisia tieturvallisuusvaikutusten arviointeja, turvallisuusauditointeja ja tarkastuksia sekä tarvittaessa korjaavia toimenpiteitä. Vapautusta koskevat pyynnöt on koordinoitava naapurijäsenvaltion tai -valtioiden kanssa. Naapurijäsenvaltiot voivat antaa lausunnon vapautusta pyytävälle jäsenvaltiolle. Jäsenvaltion on liitettävä naapurijäsenvaltioiden lausunnot pyyntöönsä. Jäsenvaltio voi pyytää useamman vapautuksen myöntämistä samalla pyynnöllä.

([53]) 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).

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

([55]) 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).

([56]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 1999/62/EY, annettu 17 päivänä kesäkuuta 1999, verojen ja maksujen kantamisesta ajoneuvoilta tieinfrastruktuurien käytöstä (EYVL L 187, 20.7.1999, s. 42).

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

Komissio arvioi pyynnön ensimmäisen alakohdan mukaisesti toimitetun perustelun pohjalta. Komissio ottaa asianmukaisella tavalla huomioon asianomaisten naapurijäsenvaltioiden 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 kyseisiä lisätietoja 30 kalenteripäivän kuluessa niiden 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 myönnetyistä vapautuksista.

31 artikla

Ydinverkon ja laajennetun ydinverkon liikenneinfrastruktuurivaatimukset

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että ydinverkon ja laajennetun ydinverkon tieliikenneinfrastruktuuri on 30 artiklan 1 kohdan mukainen.

2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 29 artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitetut tiet täyttävät seuraavat tieliikenneinfrastruktuuria koskevat vaatimukset viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030 ydinverkon osalta ja viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2040 laajennetun ydinverkon osalta:

a) tiet on erityisesti suunniteltu, rakennettu tai parannettu moottoriajoneuvoliikennettä varten;

b) teillä 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

c) tiet eivät risteä samassa tasossa minkään tien, rautatien, raitiotien, pyörätien tai jalankulkutien kanssa.

3. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että ydinverkon ja laajennetun ydinverkon tieliikenneinfrastruktuuri täyttää viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2040 seuraavat edellytykset:

a) levähdysalueita on käytettävissä enintään 60 kilometrin päässä toisistaan ydinverkon ja laajennetun ydinverkon teiden varsilla, ja niissä on riittävästi turvallisia pysäköintipaikkoja ja asianmukaisia tiloja, saniteettitilat mukaan luettuina, monimuotoisen työvoiman tarpeisiin; ja

b) täyttää 30 artiklan 2 kohdan c alakohdassa säädetyt vaatimukset.

4. Jäsenvaltioiden on varmistettava viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2040 sellaisten turvallisten ja valvottujen pysäköintialueiden kehittäminen ydinverkon ja laajennetun ydinverkon teillä, jotka sijaitsevat kolmen ajokilometrin säteellä lähimmästä Euroopan laajuiseen verkkoon kuuluvan tien liittymästä ja keskimäärin enintään 150 kilometrin välein ja jotka tarjoavat riittävän pysäköintitilan hyötyajoneuvoille ja täyttävät asetuksen (EY) N:o 561/2006 8 a artiklan 1 kohdassa vahvistetut vaatimukset. Jäsenvaltiot voivat keskittyä tieosuuksiin, joilla on paljon tavaraliikennettä.

5. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että tieliikenneinfrastruktuuri täyttää 30 artiklan 3 kohdan vaatimukset

a) olemassa olevan infrastruktuurin osalta viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2025 ydinverkossa ja viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030 laajennetussa ydinverkossa; ja

b) uuden infrastruktuurin osalta viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030 ydinverkossa ja viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2040 laajennetussa ydinverkossa, tai mikäli tieosa valmistuu aiemmin, viimeistään sen valmistumispäivänä.

6. Komissio myöntää jäsenvaltion pyynnöstä asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa täytäntöönpanosäädöksillä vapautuksia 2, 3 ja 4 kohdassa tarkoitetuista vaatimuksista, jotka koskevat teitä, joilla liikennetiheys on enintään 10 000 ajoneuvoa päivässä molempiin suuntiin, tai erityisten maantieteellisten tai merkittävien fyysisten rajoitteiden, sosioekonomisen kustannus-hyötyanalyysin kannattamattoman tuloksen tai ympäristölle tai biodiversiteetille aiheutuvien merkittävien kielteisten vaikutusten perusteella. Vapautuspyyntöihin on liitettävä riittävät perustelut, ottaen myös huomioon, että kyseisiin infrastruktuureihin sovelletaan direktiivin 2008/96/EY mukaisia tieturvallisuusvaikutusten arviointeja, turvallisuusauditointeja ja tarkastuksia sekä tarvittaessa korjaavia toimenpiteitä. Rajatylittävien osuuksien osalta vapautusta koskeva pyyntö on koordinoitava naapurijäsenvaltion tai -valtioiden kanssa. Naapurijäsenvaltiot voivat antaa lausunnon vapautusta pyytävälle jäsenvaltiolle. Jäsenvaltion on liitettävä naapurijäsenvaltioiden 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 naapurijäsenvaltioiden 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 kyseisiä lisätietoja 30 kalenteripäivän kuluessa niiden 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 myönnetyistä vapautuksista.

32 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) digitalisaatio- ja automaatioprosessien parantamisessa, innovatiivisten teknologioiden käyttöönotossa unionin tieliikennelainsäädännön noudattamisen valvonnan parantamiseksi, mukaan lukien älykkäät ja automatisoidut täytäntöönpanovälineet sekä viestintäinfrastruktuuri;

d) tieliikenneinfrastruktuuria rakennettaessa tai parannettaessa jalankulku- ja pyöräilyreittien jatkuvuuden ja saavutettavuuden varmistamisessa aktiivisten liikennemuotojen edistämiseksi sekä tarvittaessa aktiivisen liikkumisen infrastruktuurin parantamiseksi; ja

e) sellaisten turvallisten ja valvottujen pysäköintialueiden kehittämisessä, jotka tarjoavat riittävän pysäköintitilan hyötyajoneuvoille ja jotka täyttävät kattavasta verkosta annetun asetuksen (EY) N:o 561/2006 8 a artiklan 1 kohdassa vahvistetut vaatimukset.

5 JAKSO

Lentoliikenneinfrastruktuuri

33 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;

e) vaihtoehtoisiin polttoaineisiin ja pysäköityjen ilma-alusten sähkönsyöttöön liittyvä infrastruktuuri;

f) infrastruktuuri vaihtoehtoisten polttoaineiden paikalla tapahtuvaa tuotantoa varten sekä energiatehokkuuden parantamiseksi ja lentoasemien tai niihin liittyvän lentoasematoiminnan, kuten maahuolintapalvelujen, lentotoiminnan ja matkustajien maakuljetusten, ilmasto-, ympäristö- ja melupäästöjen vähentämiseksi;

g) infrastruktuuri, jota käytetään jätteen erilliskeräykseen, jätteen syntymisen ehkäisemiseen ja kiertotaloustoimiin; ja

h) avaruussatamat.

2. Jotta lentoasema voisi olla osa kattavaa verkkoa, sen 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.

34 artikla

Ydinverkon ja kattavan verkon liikenneinfrastruktuurivaatimukset

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että

a) Euroopan laajuisen liikenneverkon lentoasemat, joiden vuotuinen kokonaismatkustajamäärä on yli 12 miljoonaa matkustajaa, on viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2040 liitetty kaukoliikennepalvelut mahdollistavaan Euroopan laajuiseen rautatieverkkoon ja mahdollisuuksien mukaan suurnopeusrataverkkoon, paitsi jos erityiset maantieteelliset tai merkittävät fyysiset rajoitteet estävät tällaiset yhteydet;

b) Euroopan laajuisen liikenneverkon lentoasemat, joiden vuotuinen kokonaismatkustajamäärä on yli neljä miljoonaa mutta alle 12 miljoonaa matkustajaa, on viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2050 liitetty Euroopan laajuiseen rautatieverkkoon tai, jos lentoasema sijaitsee Euroopan laajuisen rautatieverkon kaupunkisolmukohdassa tai sen läheisyydessä, kyseiseen kaupunkisolmukohtaan, rautateitse, metrolinjalla, pikaraitioteitse-, raitioteitse-, kaapelivaunuradalla tai poikkeuksellisesti muilla päästöttömillä joukkoliikenteen ratkaisuilla, paitsi jos erityiset maantieteelliset tai merkittävät fyysiset rajoitteet estävät tällaiset yhteydet;

c) kaikilla Euroopan laajuisen liikenneverkon lentoasemilla on vähintään yksi terminaali, joka on syrjimättömästi avoin kaikille liikenteenharjoittajille ja käyttäjille ja jossa sovelletaan läpinäkyviä ja syrjimättömiä maksuja;

d) lentoliikenneinfrastruktuuriin sovelletaan siviili-ilmailun turvaamista siihen kohdistuvilta laittomilta teoilta koskevia yhteisiä perusvaatimuksia, jotka unioni on hyväksynyt Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 300/2008 ([58]) 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 kestävyyden parantamiseksi;

f) vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuri otetaan käyttöön lentoasemilla asetuksen (EU) 2023/1804 mukaisesti; ja

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

Ensimmäisen alakohdan a, b ja g alakohdassa tarkoitetun vuotuisen kokonaismatkustajamäärän on perustuttava viimeisimpään saatavilla olevaan kolmen vuoden keskiarvoon 18 päivältä heinäkuuta 2024, Eurostatin julkaisemien tilastojen perusteella.

2. Komissio hyväksyy jäsenvaltion pyynnöstä asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa täytäntöönpanosäännöksiä, joilla myönnetään vapautuksia 1 kohdan a, b ja g alakohdassa tarkoitetuista vaatimuksista erityisten maantieteellisten tai merkittävien fyysisten rajoitteiden, sosioekonomisen kustannus-hyötyanalyysin kannattamattoman tuloksen taikka ympäristölle tai biodiversiteetille aiheutuvien merkittävien kielteisten vaikutusten perusteella tai koska alueella ei ole rautatiejärjestelmää. Vapautuspyyntöihin on liitettävä riittävät perustelut. Jäsenvaltiot voivat 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 kyseisiä lisätietoja 30 kalenteripäivän kuluessa niiden 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 myönnetyistä vapautuksista.

35 artikla

Lisäpainopisteet lentoliikenneinfrastruktuurin kehittämisessä

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

a) lentoasemien energiatehokkuuden ja operatiivisen tehokkuuden lisäämisessä;

b) yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan ja yhteentoimivien järjestelmien, erityisesti SESAR-hankkeessa Euroopan 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 parantamiseksi;

d) lentoasemien ja muiden liikennemuotojen infrastruktuurin sekä soveltuvin osin lentoasemien ja kaupunkisolmukohtien välisten multimodaalisten yhteenliitäntöjen parantamisessa;

([58]) 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).

e) kestävyyden parantamisessa ja ilmasto-, ympäristö- ja meluvaikutusten lieventämisessä erityisesti ottamalla käyttöön uusia teknologioita ja innovaatioita, vaihtoehtoisia polttoaineita, päästöttömiä ja vähäpäästöisiä ilma-aluksia sekä päästötöntä ja vähähiilistä infrastruktuuria ja muuta asetuksen (EU) 2023/1804 mukaista vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2023/2405 ([59]) mukaisia polttoaineita;

f) sellaisten kattavan verkon ja ydinverkon lentoasemien, joiden vuotuinen kokonaismatkustajamäärä on alle neljä miljoonaa matkustajaa, liittämisessä rautateitse-, metrolinjalla, pikaraitioteitse, raitioteitse, kaapelivaunuradalla tai poikkeuksellisesti muilla päästöttömillä joukkoliikenteen ratkaisuilla liitteessä II määriteltyyn verkkoon ja tarvittaessa vastaaviin kaupunkisolmukohtiin; ja

g) infrastruktuurissa, joka mahdollistaa esikäsitellyn ilman toimittamisen seisontapaikoille pysäköityihin ilma-aluksiin ja matkustajasiltapaikoille Euroopan laajuisen liikenneverkon lentoasemilla, joiden vuotuinen kokonaismatkustajamäärä on alle neljä miljoonaa matkustajaa.

6 JAKSO

Multimodaalisten tavaraliikenneterminaalien infrastruktuuri

36 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;

c) sijaitsevat liitteessä II luetelluilla Euroopan laajuisen liikenneverkon lentoasemilla; tai

d) luokitellaan liitteessä II luetelluiksi Euroopan laajuisen liikenneverkon rautatie-/maantieterminaaleiksi tai sisävesiväylien terminaaleiksi.

2. Jäsenvaltioiden on kaikin mahdollisin toimin varmistettava, että Euroopan laajuista liikenneverkkoa varten on riittävästi multimodaalista tavaraliikenneterminaalikapasiteettia, ottaen huomioon nykyiset ja tulevat liikennevirrat ja erityisesti kaupunkisolmukohtia, teollisuuskeskuksia, satamia ja logistisia liikennekeskuksia palvelevat liikennevirrat.

3. Jäsenvaltioiden on viimeistään 19 päivänä heinäkuuta 2027 tehtävä markkina-analyysi ja ennakoiva analyysi multimodaalisista tavaraliikenneterminaaleista alueellaan. Tässä analyysissä on vähintään

a) tarkasteltava nykyisiä ja tulevia tavaraliikennevirtoja liikennemuodoittain;

b) määritettävä Euroopan laajuisen liikenneverkon nykyiset multimodaaliset tavaraliikenneterminaalit jäsenvaltion alueella ja arvioitava tarvetta ottaa käyttöön uusia multimodaalisia tavaraliikenneterminaaleja tai lisätä uudelleenlastauskapasiteettia olemassa olevissa terminaaleissa; ja

c) analysoitava, miten voidaan varmistaa sellaisten multimodaalisten tavaraliikenneterminaalien asianmukainen jakautuminen, joilla on riittävä uudelleenlastauskapasiteetti b alakohdassa yksilöityjen tarpeiden täyttämiseksi, ottaen huomioon naapurijäsenvaltioiden raja-alueilla sijaitsevat terminaalit.

Jäsenvaltioiden on kuultava rahdinantajia, kuljetus- ja logistiikka-alan toimijoita sekä muita asiaankuuluvia sidosryhmiä, jotka toimivat niiden alueella. Niiden on otettava analyysissään huomioon kuulemisen tulokset.

Jäsenvaltioiden on ilmoitettava analyysin tulokset komissiolle viipymättä.

([59]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2023/2405, annettu 18 päivänä lokakuuta 2023, tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamisesta kestävälle lentoliikenteelle (ReFuelEU Aviation -aloite) (EUVL L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj).

4. Jos 3 kohdassa tarkoitetussa analyysissä havaitaan, että tarvitaan uusia multimodaalisia tavaraliikenneterminaaleja tai lisää uudelleenlastauskapasiteettia olemassa olevissa terminaaleissa, jäsenvaltioiden on laadittava toimintasuunnitelma multimodaalisen tavaraliikenneterminaaliverkon kehittämiseksi ja lueteltava paikat, joissa tällaisia tarpeita on havaittu.

Toimintasuunnitelma on toimitettava komissiolle viimeistään 12 kuukauden kuluttua 3 kohdassa tarkoitetun analyysin valmistumisesta.

Jäsenvaltioiden on kyseisen toimintasuunnitelman pohjalta toimitettava komissiolle luettelo rautatie-/maantieterminaaleista ja sisävesiväylien terminaaleista, jotka ne aikovat lisätä liitteisiin I ja II.

5. Jotta rautatie-/maantieterminaali tai sisävesiväylien terminaali voisi olla osa Euroopan laajuista liikenneverkkoa ja tulla sisällytetyksi liitteessä II olevaan luetteloon, sen 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) terminaali on jäsenvaltion NUTS 2 -alueelle nimeämä päärautatie-/maantieterminaali, jos kyseisellä NUTS 2 -alueella ei ole a alakohdan mukaista rautatie-/maantieterminaalia;

c) jäsenvaltio ehdottaa tämän artiklan 4 kohdan mukaisesti sen lisäämistä liitteisiin I ja II.

37 artikla

Infrastruktuurin osat

Multimodaalisiin tavaraliikenneterminaaleihin kuuluvat erityisesti

a) infrastruktuuri, joka yhteenliittää 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 liikenteen tieto- ja viestintätekniset järjestelmät, kuten infrastruktuurikapasiteetin suunnittelua, kuljetustoimintaa, eri liikennemuotojen välisiä yhteyksiä ja uudelleenlastausta helpottavat liikenteen tieto- ja viestintätekniset järjestelmät; ja

e) vaihtoehtoisille polttoaineille tarkoitettu infrastruktuuri.

38 artikla

Liikenneinfrastruktuurivaatimukset

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava kaikin mahdollisin keinoin 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 esitetyissä kartoissa määritellyissä ja liitteessä II luetelluissa rautatie-/maantieterminaaleissa ja sisävesiväylien terminaaleissa, 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 asetuksen (EU) 2023/1804 2 artiklan 52 kohdassa määritellyllä latausasemalla, joka on tarkoitettu raskaille hyötyajoneuvoille, ja tarvittaessa yhdellä vedyn tankkaukseen tarkoitetulla, mainitun asetuksen 2 artiklan 59 alakohdassa määritellyllä tankkausasemalla, joka on tarkoitettu raskaille hyötyajoneuvoille; ja

c) ne on varustettu digitaalisilla työkaluilla, joilla mahdollistetaan viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030

i) tehokkaat terminaalitoiminnot, joihin voivat kuulua automaattiset tunnistusportit, terminaalin käyttöjärjestelmä, kuljettajan digitaalinen sisään-/uloskirjautuminen, kamerat tai muut uudelleenlastauslaitteiden anturit sekä radanvarren kamerajärjestelmät; ja

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 oikeudenmukaisella ja syrjimättömällä tavalla, että 1 kohdassa tarkoitetuilla rautatieverkkoon liitetyillä ja vertikaalista uudelleenlastausta suorittavilla multimodaalisilla tavaraliikenneterminaaleilla on viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030 riittävästi uudelleenlastauskapasiteettia ja ne pystyvät viimeistään kyseisenä päivänä käsittelemään sellaisia nosturikäyttöisiä intermodaalisia kuormausyksiköitä kuin kontit, vaihtokorit tai puoliperävaunut.

3. Jäsenvaltioiden on varmistettava kaikin mahdollisin keinoin oikeudenmukaisella ja syrjimättömällä tavalla, että 1 kohdassa tarkoitetut ydinrautatieverkkoon tai laajennettuun ydinrautatieverkkoon liitetyt multimodaaliset tavaraliikenneterminaalit pystyvät viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2040 ottamaan vastaan 740 metriä pitkiä junia kokonaisina tai, jos tämä ei ole taloudellisesti kannattavaa, että toteutetaan asianmukaiset toimenpiteet 740 metriä pitkien junien vastaanottamisen operatiivisen tehokkuuden parantamiseksi.

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

4. Komissio hyväksyy jäsenvaltion pyynnöstä asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa täytäntöönpanosäännöksiä, joilla myönnetään vapautuksia tässä artiklassa tarkoitetuista vaatimuksista erityisten maantieteellisten tai merkittävien fyysisten rajoitteiden – erityisesti silloin, kun terminaali sijaitsee tilankäytöllisesti rajatulla alueella – tai sosioekonomisen kustannus-hyötyanalyysin kannattamattoman tuloksen tai ympäristölle tai biodiversiteetille aiheutuvien merkittävien kielteisten vaikutusten perusteella. Vapautuspyyntöihin 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 kyseisiä lisätietoja 30 kalenteripäivän kuluessa niiden 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 tällaisten määräaikojen kuluessa, vapautus katsotaan myönnetyksi.

Komissio ilmoittaa muille jäsenvaltioille tämän artiklan nojalla myönnetyistä vapautuksista.

39 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 yhteenliitäntöjen 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 edistämisessä, että sivuraiteet ja multimodaaliset tavaraliikenneterminaalit Euroopan laajuisessa liikenneverkossa sallivat 740 metriä pitkien junien käsittelyn kokonaisina;

f) lähtö- ja saapumissivuraiteiden pidentämisessä ja sähköistämisessä, merkinantojärjestelmien mukauttamisessa ja raidekonfiguraation parantamisessa;

g) tarvittaessa sen edistämisessä, että sivuraiteet mukautetaan eurooppalaiseen 1 435 mm:n nimelliseen standardiraideleveyteen; ja

h) sellaisen multimodaalisen liikenneinfrastruktuurin edistämisessä, jolla helpotetaan tehokasta siirtymistä kestäviin liikennemuotoihin.

7 JAKSO

Kaupunkisolmukohdat

40 artikla

Kaupunkisolmukohtien osat

1. Kaupunkisolmukohtaan kuuluvat erityisesti

a) liikenneinfrastruktuuri kaupunkisolmukohdassa, joka on osa Euroopan laajuista liikenneverkkoa, mukaan lukien ohikulkutiet; ja

b) Euroopan laajuisen liikenneverkon liityntäpisteet, jotka ovat avoimia kaikille liikenteenharjoittajille ja käyttäjille syrjimättömällä tavalla, erityisesti satamat, lentoasemat sekä rautatieasemat, linja-autoterminaalit ja multimodaaliset tavaraliikenneterminaalit.

2. Kunkin Euroopan laajuisen liikenneverkon kaupunkisolmukohdan keskuksessa sijaitsevat kaupungit luetellaan liitteessä II. Jotta kaupunkisolmukohta voisi olla osa Euroopan laajuista liikenneverkkoa ja tulla sisällytetyksi liitteessä II olevaan luetteloon, 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.

41 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 tankkausinfrastruktuuri on saatavilla asetuksen (EU) 2023/1804 mukaisesti;

b) viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2027

i) hyväksytään kullekin kaupunkiliikenteen solmukohdalle kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma, johon sisältyy muun muassa toimenpiteitä eri liikennemuotojen integroimiseksi ja siirtymiseksi kohti kestävää liikkumista, tehokkaan päästöttömän ja vähäpäästöisen liikkumisen sekä kaupunkilogistiikan edistämiseksi, ilmansaasteiden ja melusaasteen vähentämiseksi ja tarvittaessa liikenteen saavutettavuuden arvioimiseksi käyttäjien kannalta, ja seurataan suunnitelman toteutumista; ja

ii) kerätään ja toimitetaan komissiolle kaupunkiliikennettä koskevat tiedot kaupunkisolmukohdittain kestävyyden, turvallisuuden ja saavutettavuuden aloilta 2 kohdassa tarkoitettujen indikaattoreiden ja menetelmien mukaisesti;

c) viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030 kehitetään ensimmäisen ja viimeisen kilometrin yhteyksien helpottamiseksi ja myös joukkoliikenteen infrastruktuurin käytön ja aktiivisen liikkumisen helpottamiseksi multimodaalisia matkustajaliikennekeskuksia, jotka on varustettu vähintään yhdellä linja-autoille tarkoitetulla asetuksen (EU) 2023/1804 2 artiklan 52 alakohdassa määritellyllä latausasemalla; jäsenvaltioiden on myös tarkasteltava vedyn tankkaukseen tarkoitetun, mainitun asetuksen 2 artiklan 59 alakohdassa määritellyn tankkausaseman, joka on tarkoitettu linja-autoille, kehittämistä tällaisissa keskuksissa; ja

d) viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2040 kehitetään sosioekonomisen kustannus-hyötyanalyysin tuloksista riippuen vähintään yksi multimodaalinen rahtiterminaali, joka mahdollistaa riittävän uudelleenlastauskapasiteetin kaupunkisolmukohdassa tai sen läheisyydessä, mikäli sellaista terminaalia ei jo ole.

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

2. 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.

Komissio hyväksyy viimeistään 19 päivänä heinäkuuta 2025 täytäntöönpanosäädöksen, jossa

a) määritellään rajattu joukko indikaattoreita, joita käytetään tämän artiklan 1 kohdan b alakohdassa säädettyyn tiedonkeruuseen;

b) vahvistetaan menetelmät tietojen keräämistä ja toimittamista varten tämän artiklan 1 kohdan mukaisesti; ja

c) määritetään yksittäiset määräajat kyseisten tietojen toimittamiselle.

Nämä määräajat ovat kolmesta viiteen vuotta.

Täytäntöönpanosäädös on valmisteltava tiiviissä yhteistyössä jäsenvaltioiden ja niiden alue- ja paikallisviranomaisten kanssa, ja tällöin on otettava huomioon tietojen saatavuus ja saavutettavuus paikallistasolla sekä olemassa olevat kaupunkiliikenteen suunnitelmat.

Täytäntöönpanosäädös hyväksytään 61 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

3. Komissio perustaa viimeistään 19 päivänä heinäkuuta 2025 myös internetliittymän, jonka avulla asianomaiset viranomaiset voivat toimittaa kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmat ja 1 kohdan b alakohdassa tarkoitetut indikaattorit ja jonka avulla jäsenvaltiot voivat varmistaa, että kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmat ja indikaattorit on toimitettu.

4. Jäsenvaltioiden on viimeistään 19 päivänä heinäkuuta 2025 nimettävä kansallinen kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien yhteyspiste ja laadittava kansallinen kestävän kaupunkiliikenteen ohjelma, jonka tarkoituksena on tukea kaupunkisolmukohtia tämän artiklan 1 kohdan b alakohdan i alakohdassa tarkoitettujen kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien hyväksymisessä ja täytäntöönpanossa, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 8 artiklan 5 kohdan soveltamista.

42 artikla

Lisäpainopisteet kaupunkisolmukohtia varten

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

a) edellä 40 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitetut Euroopan laajuisen liikenneverkon liityntäpisteiden väliset ja niihin johtavat ensimmäisen ja viimeisen kilometrin yhteydet Euroopan laajuisen liikenneverkon, kuten metrojen tai raitioteiden, suorituskyvyn parantamiseksi;

b) Euroopan laajuisen liikenneverkon infrastruktuurin sekä alueellisen ja paikallisen kestävän liikenteen infrastruktuurin saumaton yhteenliittäminen, johon voi kuulua:

   i) matkustajien osalta mahdollisuus hankkia tietoa, varata matkoja, maksaa matkansa ja saada lippunsa multimodaalisten digitaalisten liikennepalvelujen avulla, jotta voidaan optimoida ajoneuvojen kulkureitit liikennevirtojen hallinnan ja liikenneturvallisuuden parantamiseksi sekä ruuhkien ja ilmansaasteiden vähentämiseksi; ja

   ii) tavaraliikenteen osalta kaupunkilogistiikkapalvelut, joilla tehostetaan toimitusten yhdistämistä kaupunkialueilla, kuten kaupunkijakelukeskukset ja pyörä logistiikkakeskukset, erityisesti sellaiset, jotka on yhdistetty rautatie- ja vesiliikenneinfrastruktuuriin;

c) matkustajaliikenneinfrastruktuurin kestävä, saumaton ja turvallinen yhteenliitäntä rautatie- ja tieliikenteen sekä tarvittaessa sisävesi-, lento- ja meriliikenteen välillä, mukaan lukien aktiivisten liikennemuotojen infrastruktuurin integrointi, erityisesti kun rakennetaan tai parannetaan liikenneinfrastruktuuria;

d) tavaraliikenneinfrastruktuurin kestävä, saumaton ja turvallinen yhteenliitäntä rautatie- ja tieliikenteen sekä tarvittaessa sisävesi-, lento- ja meriliikenteen välillä sekä asianmukaiset yhteydet logistiikkakeskuksiin ja -tiloihin;

e) kaupunkiseutujen pienempi altistuminen rautateitse ja teitse tapahtuvan kauttakulkuliikenteen kielteisille vaikutuksille;

f) tehokkaan ja vähän melua aiheuttavan päästöttömän liikenteen ja liikkumisen edistäminen, kaupunkien matkustaja- ja tavaraliikenteessä käytettävän kaluston viherryttäminen mukaan luettuna;

g) tarvittaessa joukkoliikenteen ja aktiivisten liikennemuotojen osuuden lisääminen toimenpiteillä, joilla ohjataan ensisijaisesti matkustajien liikkumista näiden liikennemuotojen hyväksi, mukaan lukien aktiivisten liikkumismuotojen turvallinen ja turvattu infrastruktuuri;

h) tehokkaan, hiljaisen ja vähähiilisen kaupunkijakelun edistäminen;

i) tarvittaessa kaupunki- ja maaseutualueiden saavutettavuuden ja niiden välisten yhteyksien lisääminen sekä pääsyn parantaminen älykkääseen, kestävään ja kohtuuhintaiseen liikenteeseen; ja

j) sellaisten konkreettisten toimenpiteiden hyväksyminen, joilla edistetään kaikille toimijoille avoimien tieto- ja viestintäteknisten välineiden ja älyliikennejärjestelmien laajamittaisempaa käyttöönottoa ajoneuvojen kulkureittien optimoimiseksi, jotta voidaan parantaa liikennevirtojen hallintaa, vähentää ruuhkia ja ilmansaasteita ja parantaa liikenneturvallisuutta sekä reaaliaikaisten tietojen saamista vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin saatavuudesta.

IV LUKU

ÄLYKÄSTÄ JA HÄIRIÖNSIETOKYKYISTÄ LIIKENNETTÄ KOSKEVAT SÄÄNNÖKSET

43 artikla

Liikenteen tieto- ja viestintätekniset järjestelmät.

1. Liikenteen tieto- ja viestintäteknisten järjestelmien on mahdollistettava kapasiteetin ja liikenteen hallinta sekä tietojenvaihto eri liikennemuodoissa ja niiden välillä multimodaalista kuljetustoimintaa ja liikenteeseen liittyviä lisäarvopalveluja varten, häiriönsietokyvyn, turvallisuuden, turvatoimien, ruuhkautumisen sekä operatiivisen ja ympäristötehokkuuden parantaminen ja hallinnollisten menettelyjen yksinkertaistaminen. Liikenteen tieto- ja viestintäteknisten 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 tarkoitetut tavara- ja matkustajaliikenteen telemaattiset sovellukset, erityisesti Shift2Rail-yhteisyrityksen ja Euroopan rautatiealan yhteisyrityksen tuotokset;

b) sisävesiliikenteen osalta: jokitiedotuspalvelut (RIS);

c) tieliikenteen osalta: älykkäät liikennejärjestelmät (ITS);

d) meriliikenteen osalta: alusliikenteen hallinnassa VTMIS-palvelut ja tietojenvaihdossa eurooppalainen merenkulkualan yhdennetty palveluympäristö (EMSWe);

e) lentoliikenteen osalta: ATM/ANS-järjestelmät, erityisesti SESAR-hankkeen tuloksena syntyvät järjestelmät; ja

f) multimodaaliliikenteen osalta: eFTI.

3. Jäsenvaltiot voivat myös tarvittaessa edistää koordinoidulla ja yhdenmukaistetulla tavalla muita liikenteen tieto- ja viestintäteknisiä järjestelmiä Euroopan laajuisessa liikenneverkossa. Tähän voivat kuulua rautateiden digitalisaation parannukset, unionin liikkuvuusdata-avaruuden edistäminen ja yritysten välistä tiedonvaihtoa helpottavat kehykset – jos unioni on ne perustanut – toimitusketjun avoimuutta ja optimointia varten sekä asianmukainen tieto- ja viestintätekniikan infrastruktuuri, joka mahdollistaa sovellettavien sääntelyvaatimusten noudattamisen tarkistamiseksi tarvittavaan talouden toimijoiden ja lainvalvontaviranomaisten väliseen reaaliaikaiseen tiedonvaihtoon perustuvan älykkään täytäntöönpanon valvonnan, myös ajoneuvojen ollessa liikkeessä.

44 artikla

Kestävät tavaraliikennepalvelut

Jäsenvaltioiden on edistettävä yhteistä etua koskevia hankkeita, jotka sekä johtavat Euroopan laajuisen liikenneverkon infrastruktuuria käyttäviin tehokkaisiin tavaraliikennepalveluihin että vähentävät kasvihuonekaasujen päästöjä ja muita kielteisiä sosioekonomisia ja ympäristövaikutuksia, kuten ilmansaasteet ja melusaaste, ja joilla pyritään

a) parantamaan liikenneinfrastruktuurin kestävää käyttöä ja sen tehokasta hallinnointia;

b) edistämään innovatiivisten liikennepalvelujen käyttöönottoa, mukaan lukien lähimerenkulkuyhteydet eurooppalaisen merialueen puitteissa, liikenteen tieto- ja viestintätekniset järjestelmät ja 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.

45 artikla

Uudet teknologiat ja innovointi

Jotta Euroopan laajuinen liikenneverkko pysyisi innovatiivisen teknologisen kehityksen ja käyttöönoton tasalla, jäsenvaltiot ja komissio edistävät koordinoidusti yhteistä etua koskevia hankkeita, joiden tavoitteena on erityisesti

a) tukea ja edistää liikenteen hiilestä irtautumista siirtymällä päästöttömiin ja vähäpäästöisiin ajoneuvoihin, juniin ja aluksiin, vaihtoehtoisia polttoaineita käyttäviin ilma-aluksiin sekä muihin innovatiivisiin ja kestäviin liikenne- ja verkkoteknologioihin;

b) edistää kehitteillä olevia kestäviä teknologioita matkustajien ja rahdin kuljetuksen ja liikkumisen tehostamiseksi ja helpottamiseksi;

c) tehostaa kaikkien liikennemuotojen hiilestä irtautumista edistämällä energiatehokkuutta, ottamalla käyttöön vaihtoehtoisia polttoaineita käyttäviä päästöttömiä ja vähäpäästöisiä ratkaisuja ja tarjoamalla vastaavaa infrastruktuuria hyödyntäen mahdollisuuksien mukaan synergioita Euroopan laajuisen energiaverkon kanssa;

d) tukea uusien digitaaliteknologioiden yleistymistä ja käyttöönottoa ja erityisesti edistää tiedonvaihto- ja yhteenliitettävyysinfrastruktuuria, joka kattaa verkot katkeamattomasti ja kokonaisuudessaan, jotta voidaan varmistaa digitaalisen infrastruktuurin korkein mahdollinen taso ja suorituskyky ja saavuttaa korkeampi automaatiotaso keskittyen erityisesti rautatiealaan;

e) parantaa henkilöiden liikkumisen ja tavaraliikenteen turvallisuutta ja kestävyyttä;

f) parantaa verkon toimintaa, hallintaa, saavutettavuutta, yhteentoimivuutta, multimodaalisuutta ja tehokkuutta, myös kehittämällä multimodaalisia liikkumisen digitaalipalveluja, kuten kysyntään perustuvaa liikkumista koskevia ratkaisuja;

g) edistää tehokkaita tapoja tarjota kaikille liikennepalvelujen käyttäjille ja tarjoajille helposti saatavilla olevaa ja kattavaa tietoa yhteenliitännöistä, yhteentoimivuudesta ja multimodaalisuudesta sekä heidän liikennevalintojensa ympäristövaikutuksista;

h) edistää toimenpiteitä, joilla vähennetään kielteisiä ulkoisvaikutuksia, esimerkiksi ruuhkia, terveyshaittoja ja kaikenlaista ympäristön pilaantumista, melu ja päästöt mukaan luettuina;

i) ottaa käyttöön turvallisuusteknologiaa;

j) parantaa 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; ja

k) edistää edelleen liikenteen tieto- ja viestintäteknisten järjestelmien ja uusien teknologioiden kehittämistä ja käyttöönottoa liikennemuodoissa ja niiden välillä.

Sovellettaessa ensimmäisen kohdan c alakohtaa asianmukainen liikenneinfrastruktuuri voi

a) sisältää energiaverkkoon pääsyn, putkistot ja muun energiahuoltoon tarvittavan laitteiston;

b) ottaa huomioon infrastruktuurin ja ajoneuvojen välisen rajapinnan, mukaan lukien älylatauksen ja kaksisuuntaisen latauksen;

c) sisältää liikenteen tieto- ja viestintäteknisiä järjestelmiä;

d) toimia energiakeskuksena, joka palvelee eri liikennemuotoja, jotta puhtaan energian paikallinen tuotanto voidaan yhdistää päästöttömän liikkumisen sovelluksiin; ja

e) edistää sellaisten muiden teknologioiden käyttöönottoa, jotka nopeuttavat talouden hiilestä irtautumista.

46 artikla

Infrastruktuurin häiriönsietokyky

1. Kun yhteistä etua koskevia hankkeita suunnitellaan ja toteutetaan, jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki asianmukaiset toimet parantaakseen infrastruktuurin turvallisuutta ja kykyä sietää ilmastonmuutosta, luonnonuhkia, hybridiuhkia, ihmisen aiheuttamia katastrofeja, onnettomuuksia ja toiminnan keskeytyksiä sekä unionin liikennejärjestelmän toimintaan vaikuttavia tahallisia häiriöitä. Erityisesti on otettava huomioon

a) keskinäiset riippuvuussuhteet, linkitykset ja kerrannaisvaikutukset muiden verkkojen, kuten televiestintä- ja sähköverkkojen, kanssa;

b) turvallisuus, turvatoimet ja suorituskyky moninkertaisten vaarojen yhteydessä;

c) infrastruktuurin rakenteellinen laatu koko sen elinkaaren ajan kiinnittäen erityistä huomiota ympäristöolosuhteisiin ja tuleviin ennustettuihin ilmasto-olosuhteisiin;

d) pelastuspalvelun tarpeet häiriöihin reagoimiseksi, myös vaarallisten aineiden kuljetusten osalta; ja

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. Ilmastokestävyyden varmistaminen on toteutettava ottaen huomioon viimeisimmät saatavilla olevat parhaat käytännöt ja ohjeet, jotta voitaisiin varmistaa, että liikenneinfrastruktuurit kestävät ilmastonmuutoksen haittavaikutuksia, ilmastohaavoittuvuuden ja -riskien arvioinnin ja asiaankuuluvien sopeutumistoimenpiteiden avulla ja sisällyttämällä kasvihuonekaasupäästöjen kustannukset kustannus-hyötyanalyysiin. Rajoittamatta muiden unionin säädösten soveltamista, tällainen vaatimus ei koske hankkeita, joiden ympäristövaikutusten arviointia koskeva hankintamenettely on aloitettu viimeistään 18 päivänä heinäkuuta 2024.

3. Komissio tekee tiiviissä yhteistyössä asianomaisten jäsenvaltioiden kanssa viimeistään 19 päivänä heinäkuuta 2026 arvioinnin ydinverkon häiriönsietokyvystä ja alttiudesta ilmastonmuutoksen seurauksille, ja sen perusteella se voi laatia ja asettaa julkisesti saataville mahdollisia sopeutumistoimenpiteitä koskevia parhaita käytäntöjä verkon häiriönsietokyvyn varmistamiseksi.

47 artikla

Turvallisuuteen tai yleiseen järjestykseen kohdistuvat riskit

1. Jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki mahdolliset toimet varmistaakseen, että Euroopan laajuisen liikenneverkon infrastruktuuri suojataan turvallisuuteen tai yleiseen järjestykseen kohdistuvilta riskeiltä, arvioimalla mahdollisia turvallisuuteen tai yleiseen järjestykseen kohdistuvia riskejä, jotka aiheutuvat kolmannen maan yrityksen osallistumisesta tai osuudesta yhteistä etua koskevaan hankkeeseen.

2. Määrittäessään, onko kolmannen maan yrityksen osallistuminen tai osuus yhteistä etua koskevaan hankkeeseen omiaan vaikuttamaan infrastruktuuriin turvallisuuteen tai yleiseen järjestykseen liittyvistä syistä, jäsenvaltiot voivat ottaa huomioon sen mahdolliset vaikutukset muun muassa seuraaviin seikkoihin:

a) infrastruktuurin rakentamisen, toiminnan ja kunnossapidon kannalta olennaisten tuotantopanosten hankinta; ja

b) pääsy arkaluonteisiin tietoihin, henkilötiedot mukaan luettuina, tai kyky valvoa näitä tietoja infrastruktuurin rakentamisen, toiminnan ja kunnossapidon yhteydessä.

Jäsenvaltiot voivat myös ottaa huomioon erityisesti asetuksen (EU) 2019/452 4 artiklan 2 kohdassa luetellut tekijät.

3. Jäsenvaltion on tiedotettava komissiolle kaikista asiaankuuluvista toimenpiteistä, joita toteutetaan mainitun riskin pienentämiseksi, sanotun kuitenkaan vaikuttamatta asetuksen (EU) 2019/452 soveltamiseen, siihen, että kullakin jäsenvaltiolla on SEU 4 artiklan 2 kohdan mukaisesti yksinomainen vastuu kansallisesta turvallisuudestaan, ja kunkin jäsenvaltion oikeuteen suojella keskeisiä turvallisuusetujaan SEUT 346 artiklan mukaisesti, jos jäsenvaltio katsoo, että kolmannen maan yrityksen osallistuminen tai osuus yhteistä etua koskevaan hankkeeseen vaikuttaa todennäköisesti Euroopan laajuisen liikenneverkon infrastruktuuriin turvallisuuteen tai yleiseen järjestykseen liittyvistä syistä.

4. Tätä artiklaa ei sovelleta luonnollisen henkilön osallistumiseen tai osuuteen yhteistä etua koskevaan hankkeeseen, ei myöskään sellaisen luonnollisen henkilön osalta, joka suorittaa kolmannen maan yrityksessä tietyn ajan toisen henkilön hyväksi ja tämän johdon alaisena palveluja, joista kyseinen luonnollinen henkilö saa korvauksen.

48 artikla

Sotilaallinen liikkuvuus

1. Kun jäsenvaltiot rakentavat tai parantavat infrastruktuuria niissä Euroopan laajuisen liikenneverkon osissa, jotka ovat päällekkäisiä neuvoston 26 päivänä kesäkuuta 2023 ja 23 päivänä lokakuuta 2023 hyväksymässä asiakirjassa ”Sotilaalliset vaatimukset sotilaallista liikkuvuutta varten EU:ssa ja sen ulkopuolella” ja mahdollisissa asiakirjoissa, joissa kyseisiä vaatimuksia on myöhemmin tarkistettu, määritellyn sotilasliikenneverkon kanssa, niiden on harkittava, onko tarpeen, aiheellista ja toteutettavissa mennä tämän asetuksen III luvussa vahvistettuja vaatimuksia pidemmälle joukkojen ja kaluston sotilaallisten kuljetusten painon, koon tai laajuuden huomioon ottamiseksi.

2. Komissio toteuttaa viimeistään 19 päivänä heinäkuuta 2025 jäsenvaltioiden valtiosääntöjen asettamat vaatimukset huomioon ottaen tutkimuksen, jossa kartoitetaan mahdollisuuksia lyhyellä varoitusajalla tehtäviin laajamittaisiin kuljetuksiin, myös sotilasjoukkojen kuljetuksiin, kaikkialla unionissa. Komissio kuulee kyseisen tutkimuksen aikana jäsenvaltioita.

49 artikla

Kunnossapito ja hankkeen elinkaari

Rajoittamatta jäsenvaltioiden vastuuta infrastruktuurin kunnossapidon suunnittelusta, rahoituksesta ja hallinnoinnista sekä tarvittaessa talousarvion vuotuisperiaatetta, jäsenvaltioiden on kaikin mahdollisin keinoin varmistettava:

a) Euroopan laajuisen liikenneverkon infrastruktuurin kunnossapito siten, että sen palvelu- ja turvallisuustaso pysyy korkeana ja on mukautettu liikennevirtaan koko elinkaaren ajan ja että ennaltaehkäisyä koskevat kunnossapitotarpeet, infrastruktuurin häiriönsietokyvyn parannukset ja sen elinkaaren aikaiset arvioidut kunnossapitokustannukset otetaan huomioon rakentamisen tai parantamisen suunnitteluvaiheessa;

b) teiden ja tarvittaessa sisävesiliikenteen infrastruktuurin pitkän aikavälin kunnossapitosuunnitelma; ja

c) johdonmukaisuus Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseen liittyvien rautatieinfrastruktuurin kunnossapito- ja uusimistarpeiden ja direktiivin 2012/34/EU 8 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun viitteellisen rautatieinfrastruktuurin kehittämisstrategian ja direktiivin 2012/34/EU 30 artiklassa tarkoitetun sopimuksen välillä.

50 artikla

Saavutettavuus kaikille käyttäjille

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

a) liikenneköyhyydestä kärsiville tai haavoittuvassa asemassa oleville henkilöille, kuten vammaisille tai liikuntarajoitteisille henkilöille; ja

b) syrjäisimmillä alueilla ja muilla syrjäisillä alueilla, saarialueilla, syrjäseutualueilla ja vuoristoalueilla sekä harvaan asutuilla alueilla asuville ihmisille.

V LUKU

EUROOPPALAISTEN LIIKENNEKÄYTÄVIEN VÄLINEIDEN JA HORISONTAALISTEN PAINOPISTEIDEN TÄYTÄNTÖÖNPANO

51 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 sekä tarvittaessa parantaa yhteyksiä naapurimaiden Euroopan laajuisen liikenneverkon kanssa.

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) verkon yhteentoimivuutta ja jatkuvuutta;

c) infrastruktuurin koordinoitua kehittämistä kaikkien liikennemuotojen osalta, erityisesti rajatylittävillä osuuksilla, jotta voidaan kehittää koko unioniin yhteentoimiva rautateiden tavaraliikennejärjestelmä ja suorituskykyinen, myös suurnopeuksinen, pitkän matkan rautateiden matkustajaliikenneverkko, ja jotta voidaan varmistaa sisävesi- ja meri-infrastruktuurin tehokas ja kestävä integrointi muihin liikennemuotoihin;

d) liikenteen digitalisointiin ja yhteentoimivuuteen liittyvien innovatiivisten ratkaisujen koordinoidun ja integroidun kehittämisen ja käyttöönoton tukemista; ja

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.

52 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 sekä tarvittaessa eurooppalaisiin liikennekäytäviin kuuluvia naapurimaita kuultuaan yhden eurooppalaisen koordinaattorin kutakin käytävää ja kutakin horisontaalista painopistettä varten.

2. Eurooppalaisen koordinaattorin valinnan on perustuttava erityisesti hänen tietämykseensä liikennealasta, suurten hankkeiden rahoituksesta tai niiden sosioekonomisten vaikutusten ja ympäristövaikutusten arvioinneista sekä hänen kokemukseensa unionin päätöksenteosta. Eurooppalainen koordinaattori valitaan enintään neljän vuoden toimikaudeksi, joka voidaan uusia. Eurooppalaisen koordinaattorin toimenkuva liittyy yhden käytävän tai horisontaalisen painopisteen täytäntöönpanoon.

3. Eurooppalaisen koordinaattorin nimeämisestä annettavassa 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. Eurooppalaisten koordinaattorien on

a) tuettava asianomaisen eurooppalaisen liikennekäytävän tai horisontaalisen painopisteen koordinoitua täytäntöönpanoa;

b) laadittava yhdessä asianomaisten jäsenvaltioiden kanssa ja tarvittaessa eurooppalaisiin liikennekäytäviin kuuluvia naapurimaita kuullen työsuunnitelma ja seurattava sen täytäntöönpanoa 54 artiklan mukaisesti;

c) kuultava käytäväfoorumia työsuunnitelmasta ja horisontaalisia painopisteitä käsittelevää neuvoa-antavaa foorumia työsuunnitelman täytäntöönpanosta sekä tiedotettava foorumille säännöllisesti työsuunnitelman täytäntöönpanosta;

d) raportoitava mahdollisista havaituista vaikeuksista ja etenkin eurooppalaisen liikennekäytävän tai horisontaalisen painopisteen kehittämisen esteistä jäsenvaltioille, eurooppalaisiin liikennekäytäviin kuuluville naapurimaille, Euroopan parlamentille ja komissiolle ja soveltuvin osin kaikille muille eurooppalaisen liikennekäytävän tai horisontaalisen painopisteen kehittämiseen suoraan osallistuville tahoille asianmukaisten ratkaisujen löytämiseksi; ja

e) toimitettava vuotuinen tilannekatsaus Euroopan parlamentille, neuvostolle, komissiolle ja asianomaisille jäsenvaltioille eurooppalaisten liikennekäytävien ja horisontaalisten painopisteiden toteuttamisen etenemisestä; mainitussa vuotuisessa tilannekatsauksessa keskitytään keskeisten painopisteiden ja investointien osalta saavutettuun edistykseen, kuvataan niiden täytäntöönpanossa ilmenneiden ongelmien luonne ja ehdotetaan mahdollisia ratkaisuja.

6. 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 tehtävä tiivistä yhteistyötä asianomaisten jäsenvaltioiden ja rautateiden tavaraliikenteen hallinnon kanssa

a) auttaakseen rautateiden tavaraliikenteen prioriteettien ja investointitarpeiden määrittämisessä ottaen huomioon Euroopan laajuiselle liikenneverkolle koituvat hyödyt ja tässä asetuksessa vahvistetut yleiset päättymispäivät; ja

b) seuratakseen rautateiden tavaraliikennepalvelujen suorituskykyä ja tunnistaakseen mahdollisia esteitä, kuten teknisiä, hallinnollisia ja operatiivisia esteitä, keskittyen erityisesti rajatylittävään ulottuvuuteen, ja antaakseen tarvittaessa asiaa koskevia suosituksia.

7. Eurooppalaisten liikennekäytävien eurooppalaisten koordinaattoreiden on

a) tehtävä tiivistä yhteistyötä asianomaisten jäsenvaltioiden kanssa eurooppalaisten liikennekäytävien rautateiden matkustajaliikennelinjojen prioriteettien ja investointitarpeiden määrittämiseksi; ja

b) seurattava rautateiden matkustajaliikennepalvelujen suorituskykyä ja tunnistettava mahdollisia esteitä, kuten teknisiä, hallinnollisia ja operatiivisia esteitä, keskittyen erityisesti rajatylittävään ulottuvuuteen, ja annettava tarvittaessa asiaa koskevia suosituksia.

8. Eurooppalaisten liikennekäytävien eurooppalaisten koordinaattoreiden on tehtävä tiivistä yhteistyötä asianomaisten jäsenvaltioiden kanssa, jotta voidaan tarvittaessa helpottaa meri- ja sisävesiliikenteen edustajien välisiä yhteyksiä ja koordinointia niiden välisten synergioiden lisäämiseksi.

9. Asetuksen (EU) 2021/1153 14 artiklan 4 kohdan mukaisesti komissio kuulee eurooppalaista koordinaattoria tarkastellessaan hakemuksia, jotka koskevat unionin rahoitusta Verkkojen Eurooppa -välineestä eurooppalaisen koordinaattorin toimeksiantoon kuuluvia eurooppalaisia liikennekäytäviä tai horisontaalisia painopisteitä varten, jotta voidaan varmistaa kunkin käytävän tai horisontaalisen painopisteen johdonmukaisuus ja edistyminen ottaen samalla huomioon yhteydet verkkoon. Eurooppalainen koordinaattori tarkistaa, ovatko jäsenvaltioiden tai tarvittaessa naapurimaiden Verkkojen Eurooppa -välineen yhteisrahoitusta varten ehdottamat hankkeet yhdenmukaisia tämän artiklan 5 kohdan b alakohdassa tarkoitetun työsuunnitelman painopisteiden kanssa.

10. Jos eurooppalainen koordinaattori ei pysty hoitamaan tehtäväänsä tyydyttävästi ja tässä artiklassa säädettyjen vaatimusten mukaisesti, komissio voi milloin tahansa asianomaisia jäsenvaltioita kuultuaan päättää toimeksiannon. Komissio ilmoittaa päätöksestään Euroopan parlamentille ja neuvostolle ja nimeää uuden eurooppalaisen koordinaattorin 1 kohdassa säädetyn menettelyn mukaisesti.

53 artikla

Eurooppalaisten liikennekäytävien ja horisontaalisten painopisteiden hallinnointi

1. Kunkin eurooppalaisen liikennekäytävän ja horisontaalisen painopisteen osalta asianomaista eurooppalaista koordinaattoria avustaa hänen työsuunnitelmaa koskevien tehtäviensä hoitamisessa sihteeristö, jäljempänä 'käytäväfoorumi', ja työsuunnitelman täytäntöönpanoa koskevien tehtäviensä hoitamisessa neuvoa-antava foorumi, jäljempänä 'horisontaalista painopistettä käsittelevä neuvoa-antava foorumi'.

2. Perustetaan virallisesti käytäväfoorumi, jonka puheenjohtajana toimii eurooppalainen koordinaattori. Asianomaisten jäsenvaltioiden on sovittava käytäväfoorumin jäsenyydestä omalla osuudellaan eurooppalaisesta liikennekäytävästä, varmistettava, että rautateiden tavaraliikenteen hallinto on edustettuna, ja helpotettava muiden asiaankuuluvien infrastruktuurin haltijoiden, kuten meri- ja sisävesisatamaviranomaisten ja -hallinnon, edustusta.

3. Komissio kuulee eurooppalaisiin liikennekäytäviin kuuluvia naapurimaita käytäväfoorumin jäsenyydestä niiden osissa eurooppalaisia liikennekäytäviä.

4. Asianomaisten jäsenvaltioiden suostumuksella eurooppalainen koordinaattori voi perustaa käytäväkohtaisia työryhmiä käsittelemään seuraavia aiheita ja toimia niiden puheenjohtajana:

a) uusien teknologioiden ja infrastruktuurin yhteentoimivuus ja käyttöönotto;

b) rajatylittävien osuuksien infrastruktuurihankkeiden koordinoitu kehittäminen ja täytäntöönpano;

c) rautateiden rajatylittävä matkustajaliikenne;

d) operatiiviset pullonkaulat;

e) kaupunkisolmukohdat;

f) yhteistyö kolmansien maiden kanssa; ja

g) muut tarpeellisiksi katsotut aiheet.

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

5. Perustetaan horisontaalista painopistettä käsittelevä neuvoa-antava foorumi, jonka puheenjohtajana toimii eurooppalainen koordinaattori. Asianomaiset jäsenvaltiot ja tarvittaessa, asianomaisten jäsenvaltioiden suostumuksella, asianomaisten naapurimaiden ja asiaankuuluvien alojen edustajat voivat osallistua horisontaalista painopistettä käsittelevään neuvoa-antavaan foorumiin. Kunkin jäsenvaltion on nimettävä ERTMS:n neuvoa-antavaan foorumiin yksi vastaava kansallinen edustaja, joka osallistuu ERTMS:n käyttöönoton koordinointiin kyseisessä jäsenvaltiossa. Eurooppalainen koordinaattori voi myös perustaa tilapäisiä työryhmiä.

6. Asianomaisten jäsenvaltioiden on tehtävä yhteistyötä eurooppalaisen koordinaattorin kanssa, osallistuttava käytäväfoorumiin ja horisontaalista painopistettä käsittelevään neuvoa-antavaan foorumiin sekä toimitettava eurooppalaiselle koordinaattorille tässä artiklassa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi tarvittavat tiedot, mukaan lukien asiaa koskevissa Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämistä edistävissä kansallisissa suunnitelmissa ja ohjelmissa esitetyt tiedot käytävien kehittämisestä.

7. 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. Samoin direktiivin (EU) 2021/1187 soveltamisalaan kuuluvien yhteistä etua koskevien hankkeiden täytäntöönpanon osalta voidaan kuulla myös mainitun direktiivin 2 artiklan 6 alakohdassa määriteltyjä nimettyjä viranomaisia. Lisäksi ERTMS:stä vastaava eurooppalainen koordinaattori tekee tiivistä yhteistyötä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2016/796 ([60]) perustetun Euroopan unionin rautatieviraston sekä Euroopan rautatieyhteisyrityksen kanssa, ja eurooppalaisen merialueen eurooppalainen koordinaattori tekee tiivistä yhteistyötä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 1406/2002 ([61]) perustetun Euroopan meriturvallisuusviraston kanssa.

54 artikla

Eurooppalaisen koordinaattorin työsuunnitelma

1. Kukin eurooppalaisten liikennekäytävien ja kahden horisontaalisen painopisteen eurooppalainen koordinaattori laatii viimeistään 19 päivänä heinäkuuta 2026 ja joka neljäs vuosi sen jälkeen työsuunnitelman, jossa esitetään yksityiskohtainen analyysi koordinaattorin toimivaltaan kuuluvan käytävän tai horisontaalisen painopisteen täytäntöönpanon tilanteesta ja siitä, onko se tämän asetuksen vaatimusten mukainen, sekä sen tulevan kehittämisen painopisteistä.

2. Työsuunnitelma laaditaan tiiviissä yhteistyössä asianomaisten jäsenvaltioiden ja tarvittaessa eurooppalaiseen liikennekäytävään kuuluvien naapurimaiden kanssa ja kuullen käytäväfoorumia ja rautateiden tavaraliikenteen hallintoa tai horisontaalista painopistettä käsittelevää neuvoa-antavaa foorumia. Asianomaisten jäsenvaltioiden on hyväksyttävä eurooppalaisen liikennekäytävän työsuunnitelma. Eurooppalaiseen liikennekäytävään kuuluvia naapurimaita kuullaan. 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 käytävä on tämän asetuksen liikenneinfrastruktuurivaatimusten mukainen, ja edistyminen tältä osin, sekä myös mahdollisista viivästyksistä;

c) käytävän kehittämistä haittaavien puuttuvien yhteyksien ja pullonkaulojen määritys kiinnittäen erityistä huomiota rajatylittäviin osuuksiin;

d) analyysi tarvittavista investoinneista, mukaan lukien erilaiset rahoitus- ja varainhankintalähteet, jotka on sidottu tai suunniteltu tai sidottu ja 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 tavaraliikenneratojen ja -yhteyksien osalta, jotta voidaan täyttää tässä asetuksessa säädetyt määräajat;

f) suunnitelma, johon voi sisältyä suuntaa antavia välitavoitteita fyysisten, teknisten, digitaalisten, operatiivisten ja hallinnollisten esteiden poistamiseksi liikennemuotojen väliltä ja niiden sisällä sekä tehokkaan ja saavutettavan multimodaalisen liikenteen tehostamiseksi kiinnittäen erityistä huomiota rautateihin ja niiden rajatylittäviin osuuksiin ja puuttuviin kansallisiin yhteyksiin.

([60]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2016/796, annettu 11 päivänä toukokuuta 2016, Euroopan unionin rautatievirastosta ja asetuksen (EY) N:o 881/2004 kumoamisesta (EUVL L 138, 26.5.2016, s. 1).

([61]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1406/2002, annettu 27 päivänä kesäkuuta 2002, Euroopan meriturvallisuusviraston perustamisesta (EYVL L 208, 5.8.2002, s. 1).

Eurooppalaisen koordinaattorin on investointien analysoinnissa ja suunnitelman valmistelussa

i) otettava huomioon tämän asetuksen 60 artiklan 1 kohdassa tarkoitetut kansalliset suunnitelmat ja ohjelmat;

ii) tehtävä yhteistyötä rautateiden tavaraliikenteeseen liittyvien asioiden osalta käytävän johtokunnan ja hallintoneuvoston kanssa asetuksen (EU) N:o 913/2010 11 artiklan mukaisesti;

iii) otettava huomioon analyysin käytävän kannalta merkitykselliset osatekijät, jäsenvaltioiden tämän asetuksen 36 artiklan 4 kohdan mukaisesti laatimat toimintasuunnitelmat ja asetuksen (EU) N:o 913/2010 18 artiklan b alakohdassa tarkoitettu luettelo multimodaalisiin tavaraliikenneterminaaleihin liittyvien seikkojen osalta;

iv) otettava huomioon 52 artiklan 7 kohdan b alakohdan mukaisesti suoritetun seurannan tulokset matkustajaliikenteeseen liittyvien seikkojen osalta; ja

v) otettava huomioon Euroopan tilintarkastustuomioistuimen suositukset ja direktiivissä (EU) 2021/1187 säädettyjen nimettyjen viranomaisten työn;

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 19 artiklan operatiivisten painopisteiden saavuttamiseksi;

h) määritettävä yhteistyössä asianomaisten jäsenvaltioiden, asiaankuuluvien paikallisviranomaisten ja kansallisten kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien yhteyspisteiden kanssa sellaiset kaupunkisolmukohdissa toteutettavat toimenpiteet, joilla voidaan edistää tavara- ja matkustajaliikenteen tehokasta toimintaa liikennekäytävällä ja Euroopan laajuisen liikenneverkon tavoitteiden saavuttamista asiaankuuluvien kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien mukaisesti;

i) määritettävä yhteistyössä asianomaisten jäsenvaltioiden kanssa käytävän kehittämisen painopisteet;

j) tehtävä analyysi ilmastonmuutoksen mahdollisista vaikutuksista infrastruktuuriin ja soveltuvin osin toimenpide-ehdotukset, joilla parannetaan ilmastokestävyyttä; ja

k) toteutettava toimenpiteitä kasvihuonekaasupäästöjen, melun ja tarvittaessa muiden kielteisten ulkoisvaikutusten vähentämiseksi.

4. Eurooppalainen koordinaattori tarjoaa jäsenvaltioille ja, jos se on asianmukaista ja tarpeen, myös naapurimaille tukea työsuunnitelman täytäntöönpanossa erityisesti seuraavilta osin:

a) priorisointi kansallisessa suunnittelussa auttamalla määrittämään täytäntöönpano-ongelmat ja pullonkaulat sekä operatiiviset kysymykset kullakin käytävällä tai kunkin horisontaalisen painopisteen osalta;

b) hanke- ja investointisuunnittelu, niihin liittyvät arvioidut kustannukset ja toteutusaikataulu eurooppalaisten liikennekäytävien tai horisontaalisten painopisteiden toteuttamiseksi; ja

c) yksittäisen elimen valvontaelimessä tai vastaavassa ohjauselimessä suoritettava työ tarpeen mukaan rajatylittävien infrastruktuurihankkeiden koordinoimiseksi, rakentamiseksi tai hallinnoimiseksi 8 artiklan 6 kohdan mukaisesti.

55 artikla

Täytäntöönpanosäädökset

1. Rajoittamatta tämän asetuksen 8 artiklan 5 kohdan soveltamista ja edellyttäen, että asianomaiset jäsenvaltiot antavat hyväksynnän SEUT 172 artiklan toisen kohdan mukaisesti, komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksiä kunkin sellaisen eurooppalaisen liikennekäytävän täytäntöönpanemiseksi, joka kattaa sen keskeiset rajanylitysosuudet, sekä rajallisen määrän muita kansallisia osuuksia koskevia erityishankkeita, jotka ovat keskeisiä käytävän toiminnan kannalta puuttuvien yhteyksien toteuttamiseksi tai merkittävien pullonkaulojen poistamiseksi. Täytäntöönpanosäädöksiin sisällytettävien hankkeiden valinnan on perustuttava analyysiin, josta on sovittu jäsenvaltioiden kanssa tämän asetuksen 54 artiklan mukaisesti laaditussa eurooppalaisten koordinaattoreiden ensimmäisessä työsuunnitelmassa. Täytäntöönpanosäädösten tavoitteena on varmistaa infrastruktuurin ja investointien suunnittelun johdonmukainen priorisointi vahvistamalla ohjeelliset välitavoitteet ja odotettu aikataulu yksilöityjen hankkeiden täytäntöönpanolle. Täytäntöönpanosäädökset laaditaan tiiviissä yhteistyössä asianomaisten jäsenvaltioiden kanssa, ja niitä päivitetään joka neljäs vuosi tai kyseisten jäsenvaltioiden pyynnöstä.

Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 61 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

2. Rajoittamatta tämän asetuksen 8 artiklan 5 kohdan soveltamista ja edellyttäen, että asianomaiset jäsenvaltiot antavat hyväksyntänsä SEUT 172 artiklan toisen kohdan mukaisesti, komissio voi hyväksyä täytäntöönpanosäädöksiä rajatylittävien osuuksien tai horisontaalisten painopisteiden täytäntöönpanemiseksi. Täytäntöönpanosäädökset laaditaan tiiviissä yhteistyössä asianomaisten jäsenvaltioiden kanssa, ja niitä päivitetään joka neljäs vuosi tai kyseisten jäsenvaltioiden pyynnöstä.

Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 61 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

3. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksiä 1 ja 2 kohdassa tarkoitettujen täytäntöönpanosäädösten muuttamiseksi, jotta saavutettu edistys, havaitut viivästykset tai päivitetyt kansalliset ohjelmat voidaan ottaa huomioon. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 61 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

4. Asianomaisten jäsenvaltioiden on toimitettava joka toinen vuosi komissiolle saavutettua edistymistä koskeva kertomus, jossa esitetään erityisesti kansallisessa talousarviosuunnitelmassa tehdyt rahoitussitoumukset, kunnes tässä artiklassa tarkoitetut täytäntöönpanosäädökset on pantu täysimääräisesti täytäntöön ja ellei kyseisissä täytäntöönpanosäädöksessä toisin säädetä. Kertomuksessa voidaan viitata 57 artiklan mukaisesti kerättyihin tietoihin.

56 artikla

Yhteistyö eurooppalaisiin liikennekäytäviin ja horisontaalisiin painopisteisiin osallistuvien naapurimaiden kanssa

1. Eurooppalaisen liikennekäytävän tai tiettyihin naapurimaihin ulottuvan horisontaalisen painopisteen eurooppalaisella koordinaattorilla on oikeus tehdä yhteistyötä näiden maiden kanssa ja ottaa ne mukaan asiaankuuluviin käytäviin liittyviin toimiin, kuten käytäväfoorumiin tai 53 artiklan 2 ja 4 kohdan mukaisesti perustettuihin työryhmiin tai tarvittaessa horisontaalisen painopisteen neuvoa-antavaan foorumiin.

2. Eurooppalainen koordinaattori voi myös tehdä yhteistyötä kansainvälisten järjestöjen kanssa toteuttaessaan eurooppalaisiin liikennekäytäviin tai horisontaaliseen painopisteeseen liittyviä toimia, jotka ulottuvat kyseisten kansainvälisten järjestöjen jäseninä oleviin naapurimaihin.

3. Unioni voi tehdä korkean tason sopimuksia asianomaisten naapurimaiden kanssa koordinoidun ja synkronoidun lähestymistavan aikaansaamiseksi eurooppalaisten liikennekäytävien ja horisontaalisten painopisteiden täytäntöönpanossa.

VI LUKU

YHTEISET SÄÄNNÖKSET

57 artikla

Raportointi ja seuranta

1. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle säännöllisesti, kattavasti ja avoimesti Euroopan laajuisen liikenneverkon valmiiksi saattamiseen tähtäävien yhteistä etua koskevien hankkeiden täytäntöönpanon etenemisestä ja tätä varten tehdyistä investoinneista.

2. Näihin tietoihin on sisällyttävä vuosittaiset tekniset tiedot, jotka liittyvät III luvussa säädettyihin liikenneinfrastruktuurivaatimuksiin, paitsi jos tällaisia tietoja on jo kerätty Euroopan laajuisen liikenneverkon tasolla muita unionin sovelluksia tai tietokantoja varten.

3. Tietojen siirto tapahtuu automaattisesti Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskevan interaktiivisen maantieteellisen ja teknisen tietojärjestelmän, jäljempänä 'TENtec', välityksellä. Tämä siirto on suoritettava joka toinen vuosi, kunnes TENtecin automaattinen tiedonvaihtotoiminto on täysin toimintavalmis.

4. Yhteistä etua koskeviin hankkeisiin liittyvien investointien osalta jäsenvaltioiden on toimitettava rahoitustiedot joka toinen vuosi vuosittain koostettuina tietoina liikennemuodoittain ja verkoittain (ydinverkko, laajennettu ydinverkko ja kattava verkko).

5. Komissio antaa täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan tämän artiklan 2 kohdan mukaisesti toimitettavien teknisten tietojen luettelo. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 61 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

6. 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.

7. Komission ja jäsenvaltioiden on kaikin mahdollisin keinoin varmistettava TENtec-tietojärjestelmän datan laatu, täydellisyys ja johdonmukaisuus. Niiden on tehtävä yhteistyötä mahdollistaakseen automaattisen datanvaihdon kansallisten järjestelmien ja datalähteiden ja TENtecin välillä.

58 artikla

Verkon ajantasaistaminen

1. Siirretään komissiolle valta antaa tämän asetuksen 62 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan asetuksen liitteitä I ja II edellyttäen, että asianomainen jäsenvaltio antaa hyväksyntänsä SEUT 172 artiklan toisen kohdan mukaisesti, jotta

a) 21 artiklan 3 kohdan a alakohdassa, 25 artiklan 4 kohdan a ja b alakohdassa ja 33 artiklan 2 kohdassa säädetyistä määrällisistä raja-arvoista sekä 25 artiklan 4 kohdan c alakohdassa säädetyistä määrällisistä raja-arvoista ja laadullisista vaatimuksista johtuvat muutokset voidaan ottaa huomioon; tätä varten komissio

   i) sisällyttää sisävesisatamia, merisatamia ja lentoasemia kattavaan verkkoon, jos osoitetaan, että niiden liikennemääriä koskeva viimeisin kolmivuotinen keskiarvo ylittää asiaankuuluvan raja-arvon; ja

   ii) jättää merisatamia ja lentoasemia kattavan verkon ulkopuolelle, jos osoitetaan, että niiden liikennemääriä koskeva viimeisin kuusivuotinen keskiarvo on alle 85 prosenttia asiaankuuluvasta raja-arvosta, lukuun ottamatta kattavaan verkkoon kuuluvia merisatamia, joiden osalta 25 artiklan 4 kohdan d tai e alakohdassa vahvistetut edellytykset täyttyvät, tai asianomaisen jäsenvaltion pyynnöstä;

b) sisällyttää sisävesisatamia, merisatamia ja lentoasemia kattavaan verkkoon tai ydinverkkoon asianomaisen jäsenvaltion pyynnöstä, jos kyseiselle infrastruktuurille on muodostunut lisää eurooppalaista lisäarvoa sen vuoksi, että sillä on geostrategista merkitystä unionille, ja jos osoitetaan, että III luvun asianomaisen jakson vaatimuksia noudatetaan, tai vaihtoehtoisesti jos on asianmukaisesti perusteltua, että näiden vaatimusten noudattamiselle asetetut määräajat saavutetaan;

c) sisällyttää kaupunkisolmukohdat Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon, jos osoitetaan, että ne täyttävät 40 artiklan 2 kohdassa vahvistetut vaatimukset;

d) jättää asianomaisen jäsenvaltion pyynnöstä kaupunkisolmukohdat pois Euroopan laajuisesta liikenneverkosta, jos osoitetaan, että ne eivät enää täytä 40 artiklan 2 kohdassa vahvistettuja vaatimuksia;

e) jättää asianomaisen jäsenvaltion pyynnöstä 40 artiklan 2 kohdassa vahvistetut vaatimukset täyttäviä kaupunkisolmukohtia pois Euroopan laajuisesta liikenneverkosta poikkeuksellisissa ja asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa ja asianomaisen kaupunkisolmukohdan asiaan liittyvien viranomaisten suostumuksella;

f) sisällyttää Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon jäsenvaltion 36 artiklan 5 kohdan mukaisesti yksilöimiä rautatie-/maantieterminaaleja ja sisävesiväylillä sijaitsevia terminaaleja, jättää rautatie-/maantieterminaaleja Euroopan laajuisen liikenneverkon ulkopuolelle asianomaisen jäsenvaltion pyynnöstä tai jättää 36 artiklan 1 kohdan a, b ja c alakohdassa tarkoitetun multimodaalisen tavaraliikenneterminaalin ulkopuolelle asianomaisten jäsenvaltioiden pyynnöstä; tai

g) mukauttaa asianomaisen jäsenvaltion 57 artiklan 1 kohdan mukaisesti toimittamien tietojen pohjalta tie-, rautatie- ja sisävesi-infrastruktuuria koskevat kartat tiukasti rajatulla tavalla siten, että otetaan huomioon verkon valmistumisessa saavutettu edistys; näitä karttoja mukauttaessaan komissio ei muuta reitin linjausta enempää kuin asiaankuuluvalla hankkeen lupapäätöksellä sallitaan.

Ensimmäisen alakohdan a alakohdassa tarkoitettujen mukautusten on perustuttava viimeisimpiin saatavilla oleviin Eurostatin julkaisemiin tilastoihin tai, jos näitä tilastoja ei ole käytettävissä, jäsenvaltioiden kansallisten tilastokeskusten julkaisemiin tilastoihin, jättämällä kuitenkin pois vuodet, joina ennakoimattomat tapahtumat ovat aiheuttaneet huomattavaa liikennevirtojen vähenemistä.

Kun kaupunkisolmukohtia jätetään pois Euroopan laajuisesta liikenneverkosta ensimmäisen alakohdan d alakohdan mukaisesti jäsenvaltion pyynnöstä, kyseiseen pyyntöön on liitettävä asianomaisen kaupunkisolmukohdan asiaan liittyvien viranomaisten lausunto.

Ensimmäisen alakohdan g alakohdassa tarkoitetun mukautuksen yhteydessä voidaan mukauttaa sellaisten uusien valmistuneiden osuuksien tilannetta, jotka on merkitty liitteiden kartoissa pisteviivoilla, myös niiden rajatylittävien yhteyksien osalta, jos tähän on naapurijäsenvaltion tai -valtioiden suostumus. Mukautus voi sisältää myös rajatylittävien osuuksien parannuksia, jos tähän on molempien asianomaisten jäsenvaltioiden suostumus.

2. Delegoidulla säädöksellä, jolla sisällytetään kaupunkisolmukohta liitteeseen II tämän artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaisesti

a) jatketaan 41 artiklan 1 kohdan b ja c alakohdassa säädettyjä määräaikoja kolmella vuodella 31 päivään joulukuuta 2030 ja 31 päivään joulukuuta 2033; ja niiden kaupunkisolmukohtien osalta, jotka on sisällytetty liitteeseen II 41 artiklan 1 kohdan b tai c alakohdassa säädettyjen määräaikojen päätyttyä, jatketaan määräaikoja kolmella vuodella kyseisen delegoidun säädöksen voimaantulosta; sekä

b) jatketaan 41 artiklan 1 kohdan d alakohdan vaatimusten täyttämiseksi sovellettavaa määräaikaa viidellä vuodella 31 päivään joulukuuta 2045; ja niiden kaupunkisolmukohtien osalta, jotka on sisällytetty liitteeseen II 41 artiklan 1 kohdan d alakohdassa säädetyn määräajan päätyttyä, jatketaan tuota määräaikaa viidellä vuodella kyseisen delegoidun säädöksen voimaantulosta.

3. Delegoidulla säädöksellä, jolla sisällytetään rautatie-/maantieterminaali liitteisiin I ja II tämän artiklan 1 kohdan f alakohdan mukaisesti

a) jatketaan 38 artiklan 1 kohdan c alakohdassa ja 38 artiklan 2 kohdassa säädettyjä määräaikoja kolmella vuodella 31 päivään joulukuuta 2033; ja niiden rautatie-/maantieterminaalien osalta, jotka on sisällytetty liitteisiin I ja II 38 artiklan 1 kohdan c alakohdassa ja 38 artiklan 2 kohdassa säädettyjen määräaikojen päätyttyä, jatketaan näitä määräaikoja kolmella vuodella kyseisen delegoidun säädöksen voimaantulosta; sekä

b) jatketaan 38 artiklan 3 kohdassa säädettyä määräaikaa viidellä vuodella 31 päivään joulukuuta 2045; ja niiden rautatie-/maantieterminaalien osalta, jotka on sisällytetty liitteisiin I ja II 38 artiklan 3 kohdassa säädetyn määräajan päätyttyä, jatketaan tuota määräaikaa viidellä vuodella kyseisen delegoidun säädöksen voimaantulosta.

4. 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 laajuisen liikenneverkon ulkopuolelle jätettyyn infrastruktuuriin liittyvät yhteistä etua koskevat hankkeet lakkaavat olemasta tukikelpoisia 1 kohdan nojalla annettujen delegoitujen säädösten voimaantulopäivästä alkaen. Tukikelpoisuuden lakkaaminen ei vaikuta komission ennen kyseistä päivää tekemiin rahoitus- tai määrärahapäätöksiin.

5. Jollei SEUT 172 artiklan toisesta kohdasta muuta johdu, siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä tämän asetuksen 62 artiklan mukaisesti tämän asetuksen 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.

59 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. Direktiivin (EU) 2021/1187 soveltamisalaan kuuluvissa yhteistä etua koskevissa hankkeissa on noudatettava kyseisen direktiivin vaatimuksia. Komissio edistää hyvien käytäntöjen vaihtoa tältä osin, erityisesti haavoittuvassa asemassa olevien henkilöiden kuulemisen ja osallistamisen osalta.

60 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 sekä soveltuvin osin 55 artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitetut täytäntöönpanosäädökset.

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle mahdollisimman pian sen jälkeen, kun suunnitelmaa tai ohjelmaa koskeva julkinen kuuleminen on käynnistetty, asiaankuuluvat luonnokset kansallisiksi suunnitelmiksi tai ohjelmiksi, joilla edistetään Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämistä, tai tiivistelmä niistä sekä niiden mahdolliset merkittävät muutokset.

Komissio voi antaa lausunnon kansallisten suunnitelmien ja ohjelmien luonnosten johdonmukaisuudesta tässä asetuksessa vahvistettujen painopisteiden sekä vastaavien eurooppalaisten liikennekäytävien ja horisontaalisten painopisteiden työsuunnitelmissa sekä 55 artiklan 1 ja 2 kohdan mukaisesti hyväksytyissä täytäntöönpanosäädöksissä vahvistettujen painopisteiden kanssa. Lausunto ei vaikuta kansallisten suunnitelmien ja ohjelmien pätevyyteen, eikä se estä niiden hyväksymistä ja soveltamista.

Jäsenvaltioiden on myös toimitettava komissiolle lopulliset kansalliset suunnitelmat tai ohjelmat, kun ne on hyväksytty.

61 artikla

Komiteamenettely

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

2. Tämän asetuksen 23 artiklan 3 kohdan toisen alakohdan soveltamiseksi komissiota avustaa neuvoston direktiivin 91/672/ETY ([62]) 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.

62 artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä koskevat tässä artiklassa säädetyt edellytykset.

([62]) 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).

2. Siirretään komissiolle 18 päivästä heinäkuuta 2024 viiden vuoden ajaksi 11 artiklan 3 kohdassa sekä 58 artiklan 1 ja 5 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä. Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään yhdeksän kuukautta ennen viisivuotisen kauden päättymistä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.

3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 11 artiklan 3 kohdassa ja 58 artiklan 1 ja 5 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 myöhempänä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyyteen.

4. 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.

5. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.

6. Edellä 11 artiklan 3 kohdan ja 58 artiklan 1 ja 5 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 määräaikaa jatketaan kahdella kuukaudella.

63 artikla

Uudelleentarkastelu

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

Arvioinnissa on otettava huomioon eurooppalaisten koordinaattoreiden 52 artiklan 5 kohdan e alakohdan mukaisesti laatima vuotuinen tilannekatsaus ja 54 artiklan 1 kohdan mukaisesti laatimat työsuunnitelmat sekä 60 artiklan 1 kohdassa tarkoitetut kansalliset suunnitelmat ja ohjelmat.

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, mahdolliset viivästykset mukaan luettuina;

c) matkustaja- ja tavaraliikennevirtojen muutokset;

d) kansallisten liikenneinfrastruktuuri-investointien kehitys; sekä

e) tarve muuttaa tätä asetusta.

Arvioinnissa otetaan huomioon myös liikennevirtojen kehityksen vaikutus ja asiaankuuluvat infrastruktuuria koskevien investointisuunnitelmien muutokset.

3. Kyseistä uudelleentarkastelua tehdessään komissio arvioi, ovatko tämän asetuksen mukaiset laajennettu ydinverkko ja kattava verkko todennäköisesti II, III ja IV luvun 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.

64 artikla

Ydinverkon, laajennetun ydinverkon ja kattavan verkon valmistumisen viivästyminen

1. Jos ydinverkkoa, laajennettua ydinverkkoa ja kattavaa verkkoa koskevien töiden aloittaminen tai valmistuminen viivästyy merkittävästi 55 artiklassa tarkoitetuissa täytäntöönpanosäädöksissä vahvistettuun alkuperäiseen odotettuun aikatauluun nähden, komissio voi pyytää asianomaista jäsenvaltiota tai asianomaisia jäsenvaltioita ilmoittamaan viivästyksen syyt. Jäsenvaltion tai jäsenvaltioiden on esitettävä tällaiset syyt kolmen kuukauden kuluessa pyynnöstä. 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 jäsenvaltioiden 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 tämän artiklan ensimmäisen kohdan mukaisesti esittämiä syitä antaa asianomaisille jäsenvaltioille suosituksia kyseisen viivästyksen poistamiseksi ja lisäviivästysten estämiseksi tai vähentämiseksi, sanotun kuitenkaan rajoittamatta Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 258 artiklassa määrätyn menettelyn ja tämän asetuksen 8 artiklan 5 kohdan soveltamista.

65 artikla

Vapautukset

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

Rautatieliikenteen eurooppalaista standardiraideleveyttä (1 435 mm) koskevia 17 artiklan säännöksiä ei sovelleta Irlantiin, saariin eikä syrjäisimpiin alueisiin.

66 artikla

Asetuksen (EU) 2021/1153 muuttaminen

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

67 artikla

Asetuksen (EU) N:o 913/2010 muuttaminen

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

1) korvataan 1 artikla seuraavasti:

"*1 artikla*

Tarkoitus 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 kuitenkaan rajoittamatta jäsenvaltioiden vastuuta tällaisen infrastruktuurin suunnittelussa ja rahoituksessa.";

2) korvataan 2 artikla seuraavasti:

"*2 artikla*

Määritelmät

1. Tässä asetuksessa sovelletaan yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta 21 päivänä marraskuuta 2012 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/34/EU (*) 3 artiklassa vahvistettuja määritelmiä.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettujen määritelmien lisäksi tässä asetuksessa tarkoitetaan

a) 'tavaraliikennekäytävällä' unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi 13 päivänä heinäkuuta 2024 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2024/1679 (**) 11 artiklan 1 kohdassa ja mainitun asetuksen liitteessä III täsmennettyjä eurooppalaisen liikennekäytävän tavaraliikenneratoja, 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 tai purkaa ja rautateiden tavaraliikennepalvelut voidaan yhdistää tie-, 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 (EU) 2024/1679 52 artiklassa tarkoitettua koordinaattoria.

(*) EUVL L 343, 14.12.2012, s. 32.
(**) EUVL L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj.";

3) korvataan II luvun otsikko seuraavasti:

"**TAVARALIIKENNEKÄYTÄVIEN ORGANISOINTI JA HALLINTA**";

4) korvataan 3 artikla seuraavasti:

"*3 artikla*

Tavaraliikennekäytävien organisointi ja hallinta

1. Tavaraliikennekäytävästä, joka on osa eurooppalaista liikennekäytävää, vastaavien jäsenvaltioiden ja infrastruktuurin haltijoiden on mukautettava tavaraliikennekäytävän organisointia ja hallintaa 18 päivästä heinäkuuta 2024 tai, jos eurooppalaisen liikennekäytävän linjausta muutetaan asetuksen 2024/1679 11 artiklan 3 kohdan mukaisesti, 18 kuukauden kuluessa kyseisestä muutoksesta. Asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa ja komission suostumuksella määräaikaa voidaan jatkaa 24 kuukauteen. Tavaraliikennekäytävän johtokunta ja hallintoneuvosto hyväksyvät tarvittavat toimenpiteet tavaraliikennekäytävän organisoinnin ja hallinnoinnin mukauttamiseksi tämän asetuksen 9–19 artiklan mukaisesti uuteen maantieteelliseen yhteensovittamiseen.

2. Tavaraliikennekäytävän johtokunta voi päättää rautateiden kansainvälisten matkustajaliikennepalvelujen hallinnollisten, toiminnallisten ja yhteentoimivuuteen liittyvien näkökohtien käsittelystä käytävän osalta. Näiden palvelujen osalta ei sovelleta 11 ja 14 artiklan määräyksiä.";

5) kumotaan 4–7 artikla;

6) muutetaan 8 artikla seuraavasti:

a) korvataan 1 ja 2 kohta seuraavasti:

"1. Asianomaiset jäsenvaltiot perustavat kutakin tavaraliikennekäytävää varten johtokunnan, joka vastaa tavaraliikennekäytävän yleisten tavoitteiden määrittelystä, valvonnasta sekä tämän artiklan 7 kohdassa, 9 ja 11 artiklassa, 14 artiklan 1 kohdassa sekä 22 artiklassa nimenomaisesti säädettyjen toimenpiteiden toteuttamisesta. Johtokunta muodostuu asianomaisten jäsenvaltioiden viranomaisten edustajista. Johtokunta arvioi säännöllisesti yleisten tavoitteiden ja hallintoneuvoston 9 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaisesti määrittelemien tavoitteiden välistä johdonmukaisuutta.

2. Asianomaiset infrastruktuurin haltijat ja tarvittaessa direktiivin 2012/34/EU 7 artiklan 2 kohdassa tarkoitetut käyttöoikeuden myöntävät elimet perustavat kutakin tavaraliikennekäytävää varten hallintoneuvoston, joka vastaa tämän artiklan 5, 7, 8 ja 9 kohdassa sekä tämän asetuksen 9–12 artiklassa, 13 artiklan 1 kohdassa, 14 artiklan 2, 6 ja 9 kohdassa, 16 artiklan 1 kohdassa, 17 artiklan 1 kohdassa sekä 18 ja 19 artiklassa nimenomaisesti säädettyjen toimenpiteiden toteuttamisesta. Hallintoneuvosto muodostuu infrastruktuurin haltijoiden edustajista.";

b) lisätään kohdat seuraavasti:

"2 a. Jäsenvaltio, joka on soveltanut 5 artiklan 4 kohtaa ennen 18 päivää heinäkuuta 2024, voi päättää, että enintään kymmenen vuoden ajan 18 päivästä heinäkuuta 2024 sen alueella sijaitsevasta rautatieinfrastruktuurista vastaava rataverkon haltija ei osallistu tämän artiklan 2 kohdan nojalla perustettuun hallintoneuvostoon. Asianomaisen jäsenvaltion on ilmoitettava päätöksestään viipymättä komissiolle ja muille asianomaiseen tavaraliikennekäytävään osallistuville jäsenvaltioille.

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

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

2 b. Irlanti voi päättää, että sen viranomaisten edustajat ja sen alueella sijaitsevasta rautatieinfrastruktuurista vastaava rataverkon haltija eivät osallistu tämän artiklan 1 ja 2 kohdan nojalla perustettuun johtokuntaan tai hallintoneuvostoon taikka kumpaankaan niistä. Irlannin on ilmoitettava päätöksestään viipymättä komissiolle ja muille asianomaiseen tavaraliikennekäytävään osallistuville jäsenvaltioille.

Tässä tapauksessa asianomaisten viranomaisten ja rataverkon haltijan tai 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 vastaava rataverkon haltija tai vastaavat rataverkon haltijat osallistuvat tämän artiklan 1 ja 2 kohdan nojalla perustettuun johtokuntaan tai hallintoneuvostoon taikka molempiin. Sen on ilmoitettava päätöksestään viipymättä komissiolle ja muille asianomaiseen tavaraliikennekäytävään osallistuville jäsenvaltioille.";

c) korvataan 4–8 kohta seuraavasti:

"4. Johtokunta tekee päätöksensä asianomaisten jäsenvaltioiden johtokuntaan osallistuvien viranomaisten edustajien yhteisymmärryksen pohjalta.

5. Hallintoneuvosto tekee päätöksensä, mukaan lukien sen oikeudellista asemaa, organisaatiorakenteen vahvistamista, varoja ja henkilöstöä koskevat päätökset, hallintoneuvostoon 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.

6. Johtokunnan ja hallintoneuvoston vastuualueet eivät vaikuta direktiivin 2012/34/EU 4 artiklan 2 kohdan mukaiseen rataverkon haltijoiden riippumattomuuteen.

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 hallinnointiin. 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.

8. Hallintoneuvosto perustaa toisen neuvoa-antavan ryhmän, joka koostuu tavaraliikennekäytävän käytöstä kiinnostuneista rautatieyrityksistä. Tämä neuvoa-antava ryhmä voi antaa lausunnon kaikista hallintoneuvoston ehdotuksista, jotka vaikuttavat näihin yrityksiin. 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 eurooppalaiselle koordinaattorille ja direktiivin 2012/34/EU 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.

(*) EYVL L 199, 31.7.1985, s. 1.";

d) lisätään 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 suorituskykytavoite, joka ilmaistaan palvelun laatuna ja tavaraliikennekäytävän kapasiteettina tämän asetuksen 19 artiklan mukaisesti, sekä näihin tavoitteisiin liittyvät määrälliset tai laadulliset osatavoitteet, jos sellaisia on. Tavoitteissa ja osatavoitteissa on otettava huomioon asetuksen (EU) 2024/1679 19 artiklassa vahvistetut vaatimukset;

d) toimenpiteet 12–19 artiklan täytäntöönpanemiseksi sekä toimenpiteet tavaraliikennekäytävän suorituskyvyn parantamiseksi 19 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun arvioinnin tulosten perusteella tämän kohdan 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 (EU) 2024/1679 54 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 tämän kohdan c alakohdassa tarkoitettuja osatavoitteita ja tämän kohdan 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. Tässä 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 (EU) 2024/1679 36 artiklan 3 ja 4 kohdassa tarkoitetut tavaraliikennekäytävän jäsenvaltioiden toimintasuunnitelmat.

5. Hallintoneuvoston on tarvittaessa toteutettava toimia täytäntöönpanosuunnitelmaa koskevan yhteistyön tekemiseksi alue- tai paikallishallintojen taikka molempien kanssa.”;

8) korvataan 11 artikla seuraavasti:

”*11 artikla*

Investointien suunnittelu

1. Tavaraliikennekäytävän johtokunta ja hallintoneuvosto tekevät yhteistyötä kyseisen tavaraliikennekäytävän parissa työskentelevän eurooppalaisen koordinaattorin kanssa rautateiden tavaraliikenteestä johtuvien infrastruktuuri- ja investointitarpeiden suhteen asetuksen (EU) 2024/1679 54 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 koordinointimekanismien riittävän koordinoinnin.

3. Yhteistyössä ja kuulemisessa on käsiteltävä erityisesti seuraavia seikkoja:

a) infrastruktuurin ja investointien suunnittelun kannalta merkitykselliset rautateiden tavaraliikenteen kapasiteettitarpeet erityisesti vähintään 740 metrin pituisten tavarajunien osalta, ottaen huomioon tämän asetuksen 14 artiklan 2 kohdan mukainen kapasiteetin tarve ja direktiivin 2012/34/EU 47 artiklan mukaisesti ylikuormitetuksi ilmoitettu infrastruktuuri;

b) asetuksen (EU) 2024/1679 II ja III luvussa määritellyt rautateiden tavaraliikenteen kannalta merkitykselliset Euroopan laajuisen liikenneverkon infrastruktuurivaatimukset;

c) kohdennettujen investointien tarve paikallisten pullonkaulojen poistamiseksi, solmukohtien ja rautatieyhteysreittien infrastruktuurin parantamiseksi tai operatiivista suorituskykyä parantavien teknisten laitteiden hankkimiseksi.”;

9) korvataan 13 artiklan 3 ja 4 kohta seuraavasti:

”3. Keskitetty palvelupiste tekee päätöksen hakemuksista, jotka koskevat 14 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuja ennalta määrättyjä reittejä ja 14 artiklan 5 kohdassa tarkoitettua varakapasiteettia. Se jakaa kapasiteetin direktiivissä 2012/34/EU vahvistettujen kapasiteetin jakoa koskevien sääntöjen mukaisesti. Se ilmoittaa toimivaltaisille infrastruktuurin haltijoille viipymättä näistä hakemuksista ja niitä koskevista päätöksistä.

4. Kun on kyse infrastruktuurikapasiteettia koskevasta pyynnöstä, johon ei voida vastata 3 kohdan mukaisesti, keskitetty palvelupiste toimittaa infrastruktuurikapasiteettia koskevan hakemuksen viipymättä toimivaltaisille infrastruktuurin haltijoille ja tarvittaessa direktiivin 2012/34/EU 7 artiklan 2 kohdassa tarkoitetuille käyttöoikeuden myöntäville elimille, jotka tekevät hakemusta koskevan päätöksen kyseisen direktiivin 38 artiklan ja IV luvun 3 jakson mukaisesti ja välittävät tämän päätöksen keskitetylle palvelupisteelle jatkokäsittelyä varten.”;

10) muutetaan 14 artikla seuraavasti:

a) korvataan 1 kohta seuraavasti:

”1. Johtokunta määrittelee puitteet infrastruktuurikapasiteetin jakamiselle tavaraliikennekäytävällä direktiivin 2012/34/EU 39 artiklan mukaisesti.”;

b) korvataan 3 kohta seuraavasti:

”3. Tämän artiklan 2 kohdassa tarkoitetun arvion perusteella tavaraliikennekäytävän infrastruktuurin haltijat määrittelevät ja organisoivat yhdessä tavarajunien kansainväliset ennalta määrätyt reitit direktiivin 2012/34/EU 10 artiklassa tarkoitettua menettelyä noudattaen ja tunnustaen muun liikenteen, mukaan lukien matkustajaliikenteen, kapasiteettitarpeet. Niiden on mahdollistettava matka-ajat, yhteyksien tiheydet, lähtö- ja saapumisajat sekä reitit, jotka soveltuvat tavaraliikennepalveluille, siten, että tavaraliikennekäytävällä kulkevien rahtijunien tavaraliikenteen määrää voidaan lisätä. Nämä junien ennalta määrätyt reitit on julkaistava viimeistään kolme kuukautta ennen kuin direktiivin 2012/34/EU liitteessä VII tarkoitettu määräaika kapasiteettihakemusten vastaanottamiselle päättyy. Useiden tavaraliikennekäytävien infrastruktuurin haltijat voivat tarvittaessa koordinoida junien kansainvälisiä ennalta määrättyjä reittejä, jotka tarjoavat kapasiteettia asianomaisilla tavaraliikennekäytävillä.”;

c) korvataan 5 kohta seuraavasti:

”5. Markkinatarpeiden ja tämän artiklan 2 kohdassa tarkoitetun arvioinnin perusteella infrastruktuurin haltijat määrittelevät yhdessä varakapasiteetin tavaraliikennekäytävällä liikennöiviä kansainvälisiä tavarajunia varten ottaen huomioon muun liikenteen, mukaan lukien matkustajaliikenteen, kapasiteettitarpeet ja säilyttävät varakapasiteetin lopullisessa liikenteen aikataulussa, jotta direktiivin 2012/34/EU 48 artiklassa tarkoitettuihin kapasiteettia koskeviin ad hoc -hakemuksiin voidaan vastata nopeasti ja asianmukaisesti. Tämä kapasiteetti pidetään varalla hallintoneuvoston päättämään, kapasiteetin käyttöönotolle aikataulussa varattua aikaa edeltävään määräaikaan saakka. Määräaika ei saa olla yli 60 päivää.”;

d) korvataan 8 kohta seuraavasti:

”8. Ellei kyseessä ole ylivoimainen este, mukaan lukien kiireellinen ja turvallisuuden kannalta välttämätön työ, joka ei ole ennakoitavissa, tämän artiklan mukaisesti tavaraliikenteen harjoittamiseen myönnettyä reittiä ei voida peruuttaa alle kahta kuukautta ennen liikenteen aikataulun mukaista ajankohtaa, jos asianomainen hakija ei anna suostumustaan tällaiselle peruuttamiselle. Tässä tapauksessa asianomainen infrastruktuurin haltija pyrkii tarjoamaan hakijalle yhtä laadukkaan ja luotettavan reitin, joka hakijalla on oikeus hyväksyä tai hylätä. Tämä säännös ei vaikuta oikeuksiin, joita hakijalla voi olla direktiivin 2012/34/EU 44 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun sopimuksen nojalla. Hakija voi joka tapauksessa viedä asian tämän asetuksen 20 artiklassa tarkoitetun sääntelyelimen käsiteltäväksi.”;

e) korvataan 10 kohta seuraavasti:

”10. Tämän artiklan 4 ja 9 kohdassa esitettyihin viittauksiin infrastruktuurin haltijoihin sisältyvät soveltuvin osin direktiivin 2012/34/EU 7 artiklan 2 kohdassa tarkoitetut käyttöoikeuden myöntävät elimet.”;

11) korvataan 15 artikla seuraavasti:

”15 artikla

Hyväksytyt hakijat

Muut hakijat kuin rautatieyritykset tai niiden muodostamat kansainväliset ryhmittymät, kuten rahdinantajat, huolitsijat ja yhdistettyjen kuljetusten hoitajat, voivat pyytää 14 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuja junien kansainvälisiä ennalta määrättyjä reittejä ja 14 artiklan 5 kohdassa määriteltyä varakapasiteettia, sanotun kuitenkaan rajoittamatta direktiivin 2012/34/EU 41 artiklan 1 kohdan soveltamista. Voidakseen käyttää tällaista junien reittiä tavaraliikennekäytävällä tapahtuvaan tavaraliikenteeseen näiden hakijoiden on osoitettava rautatieyritys tekemään sopimus infrastruktuurin haltijan kanssa direktiivin 2012/34/EU 28 artiklan mukaisesti.”;

12) korvataan 17 artiklan 2 kohta seuraavasti:

”2. Asianomaiset infrastruktuurin haltijat laativat ensisijaisuussääntöjä eri liikennelajien ohjaamiseksi kyseisen infrastruktuurin haltijan vastuulla olevan tavaraliikennekäytävän osalla tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen yhteisten tavoitteiden tai suuntaviivojen taikka molempien mukaisesti. Ensisijaisuussäännöt julkaistaan direktiivin 2012/34/EU 27 artiklassa tarkoitetussa verkkoselostuksessa.”;

13) korvataan 18 artiklan a alakohta seuraavasti:

”a) kaikki direktiivin 2012/34/EU 27 artiklassa säädettyä menettelyä noudattaen laadittujen kansallisten verkkoselostusten sisältämät tiedot tavaraliikennekäytävästä;”;

14) korvataan 19 artikla seuraavasti:

”*19 artikla*

Palvelun laatu tavaraliikennekäytävällä

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

2. Hallintoneuvosto seuraa infrastruktuurin haltijoiden hakijoille olennaisten tehtäviensä suorittamiseksi tarjoamien palvelujen suorittamista, sikäli kuin ne kuuluvat 12–18 artiklan soveltamisalaan, sekä tavaraliikennekäytävällä tarjottavien rautateiden tavaraliikennepalvelujen suorittamista. Suorituskykyä seurataan laadullisesti ja määrällisesti, tarvittaessa 9 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaisesti määriteltyihin tavaraliikennekäytävän tavoitteisiin ja osatavoitteisiin liittyvien suorituskykyindikaattoreiden perusteella. Hallintoneuvosto kuulee 8 artiklan 7 ja 8 kohdassa tarkoitettuja neuvoa-antavia ryhmiä ja eurooppalaista koordinaattoria asiaankuuluvista suorituskykyindikaattoreista.

3. Hallintoneuvosto arvioi suorituskyvyn seurannan tulokset suhteessa 9 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaisesti määriteltyihin tavoitteisiin ja osatavoitteisiin sekä asetuksen (EU) 2024/1679 19 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.”;

15) muutetaan 20 artikla seuraavasti:

a) korvataan 1 kohta seuraavasti:

”1. Direktiivin 2012/34/EU 55 artiklassa tarkoitetut sääntelyelimet tekevät yhteistyötä seuratessaan kilpailua tavaraliikennekäytävällä. Ne takaavat etenkin syrjimättömän pääsyn tavaraliikennekäytävälle ja vastaavat kyseisen direktiivin 56 artiklan 1 kohdassa tarkoitetusta muutoksenhausta. Ne vaihtavat keskenään infrastruktuurin haltijoilta ja muilta asiaankuuluvilta osapuolilta saatuja tarpeellisia tietoja.”;

b) korvataan 6 kohta seuraavasti:

”6. Direktiivin 2012/34/EU 40 artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitettujen yhteen liittyneiden rataverkon haltijoiden edustajien on varmistettava, että kaikki tämän artiklan 3 kohdassa tarkoitetun valituksen käsittelyn tai tutkimuksen puitteissa tarvittavat ja sen jäsenvaltion, jossa edustaja toimii, sääntelyelimen pyytämät tiedot toimitetaan viipymättä. Tällä sääntelyelimellä on oikeus toimittaa tällaiset kyseistä kansainvälistä junareittiä koskevat tiedot tämän artiklan 3 kohdassa mainituille sääntelyelimille.”;

16) kumotaan 21 artikla;

17) korvataan 22 ja 23 artikla seuraavasti:

"*22 artikla*

Täytäntöönpanon seuranta

Tämän asetuksen 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 direktiivin 2012/34/EU 62 artiklassa tarkoitetulle komitealle.

23 artikla

Kertomus

Komissio tarkastelee säännöllisesti tämän asetuksen soveltamista. Se antaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen ensimmäisen kerran viimeistään 10 päivänä marraskuuta 2015 ja tämän jälkeen joka neljäs vuosi.";

18) kumotaan liite.

68 artikla

Kumoaminen

Kumotaan asetus (EU) N:o 1315/2013 18 päivästä heinäkuuta 2024.

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

69 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 Brysselissä 13 päivänä kesäkuuta 2024.

Euroopan parlamentin puolesta	*Neuvoston puolesta*
Puhemies	*Puheenjohtaja*
R. METSOLA	H. LAHBIB".

2. Sivulla 127, liitteessä II olevan otsakkeen ”SOLMUKOHDAN NIMI” alla olevassa sarakkeessa

on: ”Flörsheim am Rhein”,

pitää olla: ”Flörsheim am Main”.

3. Sivulla 149, liitteessä II olevan otsakkeen ”RAUTATIETERMINAALIT/ SISÄVESIVÄYLIEN TERMINAALIT” alla olevalla Cremonaa koskevalla rivillä:

on: ”Kattava (PBL), kattava (Piadena)”,

pitää olla: ”Kattava (PLB), kattava (Piadena)”.

4. Sivulla 151, liitteessä II olevan otsakkeen ”RAUTATIETERMINAALIT/ SISÄVESIVÄYLIEN TERMINAALIT” alla olevalla Novaraa koskevalla rivillä:

on: ”(PiadenYdin (Novara-Agonate)”,

pitää olla: ”Ydin (Novara-Agognate)”.

5. Poistetaan sivulta 162, liitteessä II olevalta Bragaa koskevalta riviltä otsakkeen ”RAUTATIETERMINAALIT/ SISÄVESIVÄYLIEN TERMINAALIT” alla olevasta sarakkeesta merkintä.

6. Sivulla 163, liitteessä II, Porton suurkaupunkialuetta koskevalla rivillä:

on:

	”Porton suurkaupunkialue	X	Ydin (Sá Carneiro)	Ydin (Leixoes	Ydin	Ydin (Leixoes, Valongo, Vila Nova de Gaia)”

pitää olla:

	”Porton suurkaupunkialue	X	Ydin (Sá Carneiro)	Ydin (Leixões	Ydin	Ydin (Leixões, Valongo, Vila Nova de Gaia)”

7. Lisätään sivulla 163 liitteessä II olevalla Vila Nova de Famalicãota koskevalla rivillä otsakkeen ”RAUTATIETERMINAALIT/ SISÄVESIVÄYLIEN TERMINAALIT” alla olevaan sarakkeeseen kohta seuraavasti:

”Kattava (Lousado)”.

8. Sivulla 164, liitteessä II olevan otsakkeen ”SOLMUKOHDAN NIMI” alla olevassa sarakkeessa:

on: ”Cernavoda”,

pitää olla: ”Cernavodă”.

9. Sivulla 165, liitteessä II olevan otsakkeen ”SOLMUKOHDAN NIMI” alla olevassa sarakkeessa:

on: ”Oltenţa”

pitää olla: ”Oltenița”.

10. Sivulla 165, liitteessä II olevan otsakkeen ”SOLMUKOHDAN NIMI” alla olevassa sarakkeessa:

on: ”Piatra Neamt”

pitää olla: ”Piatra Neamț”.