



2024/1679

28.6.2024

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 lainsäätämisyksityksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

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

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon ⁽²⁾,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksitystä ⁽³⁾,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Komission 11 päivänä joulukuuta 2019 antamassa tiedonannossa Euroopan vihreän kehityksen ohjelma asetetaan ilmaston neutraaliustavoite, 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 ilmaston neutraali 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 markkinaosuuden olisi kasvettava 50 prosenttia vuoteen 2030 mennessä ja kaksinkertaistuttava vuoteen 2050 mennessä; sisävesikuljetusten ja lähimerenkulun markkinaosuuden olisi kasvettava 25 prosenttia vuoteen 2030 mennessä ja 50 prosenttia vuoteen 2050 mennessä, ja suurnopeusjunaliikenteen olisi kaksinkertaistuttava vuoteen 2030 mennessä ja kolminkertaistuttava vuoteen 2050 mennessä. Unionin teillä olisi 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 ilmaston neutraalia kaupunkia vuoteen 2030 mennessä.
- (4) Euroopan laajuisen liikenneverkon toteuttaminen luo suotuisat edellytykset infrastruktuuriperustalle, jonka avulla kaikista liikennemuodoista voidaan tehdä kestävämpiä, kohtuuhintaisempia ja osallistavampia, multimodaalisissa liikennejärjestelmässä voidaan asettaa kestäviä vaihtoehtoja laajasti saataville ja siirtymän edistämiseksi voidaan

⁽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 13. kesäkuuta 2024.

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

ilmastoneutraaliuteen siirtymisen varmistamisesta 16 päivänä kesäkuuta 2022 annetussa neuvoston suosituksessa ⁽⁵⁾ esitettyjen tavoitteiden mukaisesti ottaa käyttöön oikeat kannustimet erityisesti varmistamalla oikeudenmukainen siirtymä.

- (5) Euroopan laajuisen liikenneverkon suunnittelun, kehittämisen ja toiminnan olisi mahdollistettava kestävä liikennemuodot, tarjottava parempia multimodaalisia ja yhteentoimivia liikennetkaisuja 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 yhteenliitettävyyys, 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 laajuisen liikenneverkkoon koskevan toimintapolitiikan tavoitteet voitaisiin saavuttaa täysimääräisesti, olisi vahvistettava yhdenmukaiset infrastruktuurivaatimukset.
- (8) Euroopan laajuisen liikenneverkkoon 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 asianomaisten alueiden erityispiirteet ja rajoitteet.
- (9) Toteutettaessa yhteistä etua koskevia hankkeita olisi kiinnitettävä asianmukaisesti huomiota yksittäisen hankkeen erityispiirteisiin. Synergioita muiden toimintapolitiikkajen kanssa olisi hyödynnettävä mahdollisuuksien mukaan, esimerkiksi Euroopan laajuisen 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 turvanäkökohdissa 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 sukupuoliluottavuuteen, 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

⁽⁵⁾ EUVL C 243, 27.6.2022, s. 35.

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.

- (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 tämän asetuksen voimaantulopäivään mennessä, 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-hyötynalyysissä olisi otettava huomioon kasvihuonekaasupäästöjen kustannukset ja ilmastonmuutoksen hillitsemistoimenpiteiden myönteiset vaikutukset. Ilmastokestävyys varmistamisen olisi perustuttava viimeisimpiin käytettävissä oleviin parhaisiin käytäntöihin ja ohjeisiin. Näin edistetään ilmastonmuutokseen liittyvien riskien sekä ilmastonmuutokselle haavoittuvuutta ja ilmastonmuutoksen sopeutumista koskevien arviointien sisällyttämistä unionin talousarvion mukaisiin investointi- ja suunnittelupäätöksiin. Ilmastokestävyys varmistamista koskevaa vaatimusta olisi sovellettava ainoastaan hankkeisiin, joiden ympäristöarviointia koskevaa hankintamenettelyä ei ole vielä aloitettu tämän asetuksen voimaantulopäivänä, sanotun kuitenkin 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 paikallisviranomaisien 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 matkatietohallinta-järjestelmät.
- (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 määräaikaisten lisäksi olisi asetettava vuosi 2040 välimääräajaksi, jolloin eurooppalaisiin liikennekäytäviin kuuluvan laajennetun ydinverkon olisi oltava tämän asetuksen mukainen. Samaa välimääräaikaista 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.

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

⁽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 yhteenliitettävyyden, 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 laajuudessa 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 kaupunkisolvumukohdat, satamat ja lentoasemat sekä rajanylityspaikat. Nämä solmukohdat liitetään mahdollisuuksien mukaan Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon rautateillä tai maanteillä taikka molemmilla, kunhan ne ovat taloudellisesti kannattavia ja toteutettavissa. Menetelmä on varmistanut yhteenliitettävyyden 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 kestäväälle multimodaaliselle liikenneverkolle, joka liikennetarpeiden perusteella edustaa Euroopan laajuisen liikenneverkon strategisesti tärkeimpiä solmukohtia ja yhteyksiä. Ydinverkon ja laajennetun ydinverkon olisi edistettävä koko kattavan verkon kehittämistä ja mahdollistettava unionin toimien keskittäminen niihin Euroopan laajuisen liikenneverkon osiin, joista saadaan suurin eurooppalainen lisäarvo, erityisesti rajatylittäviin osuuksiin, puuttuviin yhteyksiin, multimodaalisiin yhteyspisteisiin ja pahimpiin pullonkauloihin.
- (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 aiheuttavia 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 lisäksi kaikin mahdollisin tavoin pyrittävä mahdollistamaan, että tavarajunille, joiden pituus on vähintään 740 metriä, osoitetaan koko verkossa tietty vähimmäismäärä reittejä, jäsenvaltiot voivat näitä 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 edistämiseksi 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 koordinoitiin 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 eurooppalaiseen liikennekäytäviin infrastruktuurin suunnittelun ja kuljetustoiminnan välisten synergioiden lisäämiseksi. Eurooppalaisista liikennekäytävistä olisi tultava se väline, jolla kehitetään kestäviä ja multimodaalisia tavarajuni- 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, mukaisista valvontaa ei ole vielä lopetettu ja jos mainitun asetuksen mukaisesti junissa suoritettavat tarkastukset eivät mahdollista tämän aikarajan noudattamista. Raidelevyden 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 raidelevydestä, eivät olleet velvoitettuja osallistumaan tavaraliikennekäytävien perustamiseen tai olemassa olevien käytävien jatkamiseen mainitun asetuksen puitteissa. Näiden jäsenvaltioiden olisi voitava enintään 10 vuotta kestävä tilapäisen ajanjakson aikana päättää, että niiden alueella olevasta rautatieinfrastruktuurista vastaava infrastruktuurin haltija tai haltijat eivät osallistu niiden alueella olevien tavaraliikennekäytävien hallintoneuvostoon.
- (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 raidelevydestä, 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,

⁽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).

jonka Irlannin viranomaiset ja sen infrastruktuurin haltija tai haltijat saivat 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 niihin kumpaankaan.

- (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 koordinoitusti ja oikea-aikaisesti ja maksimoida näin verkkovaikutukset, asianomaisten jäsenvaltioiden olisi varmistettava asianmukaisten toimenpiteiden toteuttaminen ydinverkon, laajennetun ydinverkon ja kattavan verkon yhteistä etua koskevien hankkeiden saattamiseksi päätökseen asetettuihin määräaikoihin eli vuosiin 2030, 2040 ja 2050 mennessä, jollei tässä asetuksessa toisin mainita. Tätä varten jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että kansalliset liikenne- ja investointisuunnitelmat ovat johdonmukaisia tässä asetuksessa vahvistettujen painopisteiden kanssa. Jäsenvaltioiden olisi myös otettava huomioon muun muassa eurooppalaisten koordinaattoreiden työsuunnitelmissa vahvistetut ja tämän asetuksen mukaisesti hyväksytyissä täytäntöönpanosäädöksissä hyväksytyt painopisteet. Kansallisten suunnitelmien ja ohjelmien laajuuden, menetelmien ja aikavälien 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 riipputtava niiden kypsyyssasteesta ja siitä, että niissä noudatetaan unionin ja kansallisen tason oikeudellisia menettelyjä, sekä taloudellisten voimavarojen saatavuudesta, sanotun kuitenkin ennakkolta 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 käyttäjähyytyä. 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, naapurimaita 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 ilmastonutraalivaltion tavoitteen 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 geopolittista tilannetta ja tuonut esiin unionin haavoittuvuuden sen rajojen ulkopuolella tapahtuville ennakoimattomille häiriöille. Sodan merkittävät vaikutukset

⁽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).

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.

- (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 laajuisia 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 soveltamisalaan.
- (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 edistämiseksi unionin olisi myös kiinnitettävä asianmukaista siihen, että rautatieinfrastruktuurissa, jota vaivaavat kapasiteetin pullonkaulat, otetaan käyttöön kaksoisraiteista 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. Nämä 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 erityisiä ominaisuuksia, 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 säädetystä erityisistä prosenttimääristä, jos se on tarpeen ja aiheellista. Kun jäsenvaltiot parantavat infrastruktuuria, niitä kannustetaan tarkastelemaan mahdollista suunnittelua suurien nopeuksien 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 kilpailukykyyn edistämiseksi olisi perustettava koko Euroopan kattava kestävämpi, häiriönsietokykyisempi ja luotettavampi rautateiden tavaraliikenneverkko. Yhdistettyjen rautatiekulje-

⁽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).

tusten ja terminaalien infrastruktuuria olisi parannettava sen varmistamiseksi, että intermodaalikuljetukset tapahtuvat ensisijaisesti rautateillä, sisävesitse tai lähimerenkulussa ja että maanteitse suoritettavat alku- tai loppuosuudet tai molemmat ovat mahdollisimman lyhyitä.

- (48) Intermodaalikuljetusten osuus tavaraliikenteen tonnakilometreistä Euroopassa on noin puolet, ja osuus on kasvussa. Jotta saavutetaan komission tiedonannossa kestävä ja älykästä liikkuvuutta koskevasta strategiasta asetetut tavoitteet rautateillä kuljetettavan rahdin osuuden kaksinkertaistamiseksi, olisi kiinnitettävä erityistä huomiota kuljetuksiin, joissa yhdistetään rautatie suurimmalla osalla matkaa ja kuorma-auto ensimmäisellä ja viimeisellä kilometrillä. Intermodaaliliikenteen lisäämisen edistämiseksi infrastruktuurin olisi mahdollistettava sellaisten tavarajunien liikkuminen, jotka kuljettavat enintään neljän metrin korkuisia vakiopuoliperävaunuja, 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-/maantietermiinaliin tai multimodaaliseen tavaraliikennetermiinaliin, joka sijaitsee eurooppalaiseen liikennekäytävään kuuluvassa merisatamassa tai sen läheisyydessä jäsenvaltion alueella. Lisäksi jos käytävän yksi tai useampi päätepiste sijaitsee jäsenvaltion alueella, vähintään yhteen näistä pääteposteistä pitäisi olla vähintään yksi tämän vaatimuksen täyttävä suora rautatieyhteys. Valitessaan asiaankuuluvia rautatieyhteyksiä jäsenvaltioiden olisi otettava huomioon nykyiset ja tulevat rautateiden tavaraliikennevirrat. Kun komissio arvioi tämän asetuksen mukaiseen puoliperävaunujen kuljettamista koskevaan vaatimukseen liittyviä vapautuspyyntöjä, sen olisi otettava erityisesti huomioon sosioekonomisen kustannus-hyötyanalyysin tulos sekä tämän standardin täyttämiseksi tarvittavien töiden palveluille aiheuttamat potentiaaliset häiriöt. Arvioidessaan pyyntöjä, jotka koskevat poikkeuksia laajennetun ydinverkon rautatieinfrastruktuuriin sovellettavista vaatimuksista, komission olisi lisäksi otettava erityisesti huomioon mahdolliset mittavat investoinnit, joita asianomainen jäsenvaltio on tehnyt rinnakkaisella radalla, joka on lähellä lähiaikoina rakennettavia ratoja.
- (49) Koska Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmän (ERTMS) käyttöönotto Euroopassa on nopeutunut ja useat jäsenvaltiot ovat jo hyväksyneet suunnitelmia ERTMS:n käyttöönotosta kaikissa kansallisissa rautatieverkkoissaan etujassa, on tarpeen ottaa tämä paradigman 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 ympäristöläinsäädäntöä 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 ilmastomuutoksen vaikutuksen. Määritellessään vedenkorkeuden viitetasoja komission olisi tehtävä läheistä yhteistyötä asiaankuuluvien jäsenvaltioiden ja eurooppalaisten koordinaattoreiden kanssa ja asiaankuuluvien 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 rajatylittävänä multimodaalisina solmukohtina, jotka toimivat liikennekeskuksina ja voivat olla myös kaupankäynnin, teollisuusklustereiden, sotilaallisen liikkuvuuden ja energiakeskusten portteja. Kuten komission 18. toukokuuta 2022 antamassa tiedonannossa "REPowerEU-suunnitelma" painotetaan, energiantarjontaa on monipuolistettava ja uusiutuvan energian käyttöönottoa nopeutettava. Merisatamat voivat edistää tämän tavoitteen saavuttamista offshore-tuulivoimalaitosten käyttöönoton, vihreän vedyn tuotannon ja nesteytetyn maakaasun kuljetuksen ja varastoinnin ansiosta. 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 maanteiden ruuhkia unionin alueella ja parantaa yhteyksiä syrjäseutu- ja saarialueille ja -valtioihin. Euroopan laajuisen liikenneverkon meriulottuvuuden muodostavat lähimerenkulkuyhteydet on kuitenkin integroitava paremmin maanpuolen verkkoon, ja koko kuljetus- ja logistiikkaketju sekä merelle että sisämaahan on painotettava voimakkaammin. Eurooppalaisen merialueen uutta kattavaa käsitettä olisi edistettävä luomalla tai parantamalla lähimerenkulkureittejä sekä kehittämällä merisatamia ja niiden sisämaayhteyksiä, jotta integrointi muihin liikennemuotoihin olisi tehokasta ja kestävä. Lisäksi uudella käsitteellä olisi edistettävä kestäviä lähimerenkulkuyhteyksiä tavoitteena rahtivirtojen keskittäminen merten logistiikkareiteille siten, että parannetaan olemassa olevia meriyhteyksiä tai luodaan uusia elinkelpoisia, säännöllisiä ja tiheään kulkevia meriyhteyksiä.
- (56) Unionin tieliikenteen osuus sisämaan tavaraliikenteen kokonaismäärästä on kolme neljäsosaa (toteutuneiden tonnikipometrien mukaan) ja sisämaan matkustajaliikenteen kokonaismäärästä noin 90 prosenttia (matkustajaliikennekilometrien kokonaismäärän mukaan). Kun otetaan huomioon tieliikenteen merkitys ja sitoutuminen liikenneturvallisuuden parantamiseen kestävä 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 eritelmat.
- (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 rautatie-, metro-, kevytraide-, raitiovaunu-, kaapelivaunu- tai poikkeuksellisesti muilla päästöttömillä julkisen liikenteen 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 toimivalttaa 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 keskitettävä 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, indikaattori- ja tavoitteita ja indikaattoreita, jotka tukevat kaupunkiliikennejärjestelmän nykyistä ja tulevaa suorituskykyä. Jäsenvaltioiden olisi varmistettava kaupunkiliikennetietojen kerääminen kaupunkisolmukohdittain kestävyuden, 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 täytäntönnäpönnön 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 -puiteohjelman, jäljempänä Horisontti Eurooppa -puiteohjelma, kuuluvan ilmastonutraaleja ja älykkäitä kaupunkeja koskevan mission tavoitteena on, että unionissa on 100 ilmastonutraalia 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, julkista liikennettä 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 sovellettävien 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 välisiin yhteyksiin Euroopan laajuisessa liikenneverkossa ja sen ulkopuolella, jotta verkkovaikutuksen edut saadaan hyödynnettyä ja jotta tehokkaat Euroopan laajuiset kaukokuljetukset olisivat mahdollisia. Jotta voidaan varmistaa vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönotto koko Euroopan laajuisen liikenneverkon tieverkossa asetuksessa (EU) 2023/1804 asetettujen tavoitteiden mukaisesti, kyseisessä asetuksessa olevia viittauksia ”ydinverkkoon” olisi pidettävä viittauksina tässä asetuksessa määritellyyn ”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 suojatut matkustajavirrat mahdollistetaan tehokkailla keinoilla, julkisista tai ympäristöystävällisemmistä liikennevälineistä voidaan tehdä matkustajille houkuttelevampia ja niiden hiilijalanjälkeä saadaan pienennettyä. Tämä edistää Euroopan vihreän kehityksen ohjelman tavoitteiden saavuttamista ja samalla unionin energiaturvallisuuden lisäämistä koskevaa tavoitetta. Näiden tavoitteiden saavuttamiseksi olisi parannettava vaihtoehtoisten polttoaineiden saatavuutta ja niihin liittyvää infrastruktuuria kaikkialla Euroopan laajuisessa liikenneverkossa.
- (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 junanhallinnan, itseohjautuvat ajoneuvot, kehittyneet lentoliikenne- ja rahtiliikennetankkauslaitteet, mukaan lukien matkustajia ja rahtia kuljettavat dronit, 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 tieverkkoissa 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 tavaraliikenneterminalleissa 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 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 strategisissa infrastruktuureissa 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 hallinnon osalta, on tärkeää, että Euroopan laajuisen liikenneverkon kunnossapito – sitten kun verkko on valmis – on asianmukaista palvelujen korkean laadun varmistamiseksi noudattamalla elinkaariajattelua infrastruktuurihankkeiden suunnittelussa ja hankinnoissa. Jäsenvaltioiden olisi erityisesti pyrittävä kaikin keinoin varmistamaan, että laaditaan maantie- ja tapauksen mukaan sisävesi-infrastruktuuria koskevat pitkän aikavälin kunnossapitosuunnitelmat.
- (82) Jotta Euroopan laajuisen liikenneverkon strategisesti merkittävimmät osat toteutettaisiin annetussa aikataulussa, eri hankkeiden ylikansallisissa 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 puiteiden 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 yksi yksikkö yhteistä etua koskevien rajatylittävien infrastruktuurihankkeiden koordinoimista, rakennustöitä tai hallinnoimista varten, jotta voidaan helpottaa laajamittaisen 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 koordinoitun 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 (TENtec).
- (89) Ottaen huomioon maaliskuussa 2018 hyväksytyyn 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

⁽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).

neuvoston asetuksella (EU) 2021/241⁽²¹⁾ perustettu elpymis- ja palautumistukiväline, SEUT 174 artiklassa mainittu koheesipolitiikka, Horisontti Eurooppa -puiteohjelma, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2003/87/EY⁽²²⁾ perustettu innovaatorahasto ja muut Euroopan investointipankin perustamat rahoitusvälineet. Yhteistä etua koskevien hankkeiden rahoituksen mahdollistamiseksi asetuksessa (EU) 2021/1153 olevia viittauksia ”multimodaalisiin logistiikkakeskuksiin”, ”merten moottoriteihin” ja ”telemaattisiin sovelluksiin” olisi pidettävä viittauksina tässä asetuksessa määriteltyihin ”multimodaalisiin tavaraliikenneterminaaleihin”, ”eurooppalaiseen merialueeseen” ja ”liikenteen tieto- ja viestintätekniisiin järjestelmiin”. Samaa tarkoitusta varten asetuksessa (EU) 2021/1153 olevien viittausten ”ydinverkkoon” katsotaan sisältävän tässä asetuksessa täsmennetyt ”laajennettun ydinverkon”.

- (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 ohjauksjakson yhteydessä yksilöityihin kestäväen 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 hyväksytyihin elpymis- ja palautumissuunnitelmiin.
- (93) Jotta tämän asetuksen liitteisiin I ja II sisältyvät kartat ja satamien, lentoasemien, terminaalien ja kaupunkisolmu-kohtien 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.

⁽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).

⁽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).

- (98) Rautateitä koskevia säännöksiä ja erityisesti vaatimuksia lentoasemien ja satamien liittämistä 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 maanteiden tavaraliikenteen kauttakulku liikennettä.
- (99) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän asetuksen tavoitteita eikä erityisesti Euroopan laajuisen liikenneverkon koordinoitua perustamista ja kehittämistä, vaan ne voidaan kyseisten tavoitteiden koordinoitun tarpeen vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla, minkä vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen (SEU) 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen näiden tavoitteiden saavuttamiseksi.
- (100) Asetusta (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) Asetusta (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 viestintä- tekniset 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 kaupunki- solmukohtissa, 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 naapurisuuspolitiikan, laajentumispolitiikan, Euroopan talousalueen, Euroopan vapaakaupalliiton tai Euroopan unionin ja Euroopan atomienergiayhteisön sekä Ison-Britannian ja Pohjois-Irlannin yhdistyneen kuningaskunnan välisen kauppaa- 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 suoritusastolla, 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-/maantieteterminaalit;
- 13) ”kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmalla” strategista liikennesuunnittelua koskevaa asiakirjaa, jolla pyritään kestäväällä 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 tarkoitettua apumoottoreilla varustettua ajoneuvoa;
- 15) ”liikenteen tieto- ja viestintäteknisillä järjestelmillä” tieto- ja viestintäteknisiä järjestelmiä ja sovelluksia, joissa käytetään tieto-, viestintä-, navigointi- tai paikantamis-/lokalisointitekniikoita, 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, rahtiajalle ja liikenteenharjoittajille, mukaan lukien verkon häiriönsietokykyiseen, turvalliseen, varmaan, ympäristön kannalta järkevään ja kapasiteettitehokkaaseen käyttöön tarkoitettuja järjestelmiä; niihin kuuluvat 16–22 alakohdassa tarkoitettuja järjestelmiä, teknologioita ja palveluita, ja niihin voi sisältyä myös liikennevälineeseen asennettuja laitteita, joissa on vastaavat infrastruktuuri- tai digitaaliset komponentit;
- 16) ”älykkäällä liikennejärjestelmällä” tai ”TTS:llä” direktiivin 2010/40/EU 4 artiklan 1 kohdassa määriteltyä älykästä liikennejärjestelmää;
- 17) ”alusliikennettä koskevalla seuranta- ja tietojärjestelmällä” (VTMIS) 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 jokitiedotuspalveluita (RIS);
- 19) ”eurooppalaisen merenkulkualan yhdenmukaisella palveluympäristöllä” tai ”EMSWe:llä” Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2019/1239⁽³²⁾ 2 artiklan 1 kohdassa määriteltyä eurooppalaista merenkulkualan yhdenmukaista 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 määräaikaisten 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 turvallisuuden liittyvään ja muuhun kuin turvallisuuden liittyvään datavaihtoon 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 nelipyöräisten 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 yhdenmukaisen 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 ilmailiikenteen turvallisuusstandardeja, edistetään lentoliikennejärjestelmän kestävä kehitystä sekä parannetaan ilmailiikenteen hallinnan ja lennonvarmistuspalvelujen yleistä suorituskykyä yleisessä ilmailiikenteessä Euroopassa;
- 28) "vertiportilla" aluetta, jota käytetään pystysuoraan nousevien ja laskeutuvien ilma-alusten lentoonlähtöön ja laskuun (VTOL);
- 29) "ilma-alueksen matkustajasilta-alueella" määrättyä lentoaseman asematason alueella olevaa paikkaa, jossa on matkustajasilta;
- 30) "ilma-alueksen seisontapaikalla" määrättyä lentoaseman asematason alueella olevaa paikkaa, jossa ei ole matkustajasiltaa;
- 31) "SESAR-hankkeella" Euroopan ilmailiikenteen hallinnan nykyaikaistamishanketta, jonka tarkoituksena on tarjota unionille erittäin suorituskykyinen, standardoitu ja yhteentoimiva ilmailiikenteen hallinnan infrastruktuuri ja joka koostuu innovaatioyhteisöistä, johon sisältyy SESARin määrittelyvaihe, SESARin kehittämisvaihe ja SESARin käyttöönotto-
- 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 ilmailiikenteen 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 ilmailiikenteen hallinnan nykyaikaistamishankkeeseen (SESAR-hanke) liittyvän ilmailiikenteen hallinnan yleissuunnitelman (ATM-yleissuunnitelma) vahvistamisesta (EUVL L 95, 9.4.2009, s. 41).

- 37) "sosioekonomisella kustannus-hyötyanalyysillä" tunnustettuun menetelmään perustuvaa hankkeen arvon määrällistä ennakoarviointia, jossa otetaan huomioon kaikki asiaankuuluvat sosiaaliset ja taloudelliset sekä terveyteen, ilmastoon ja ympäristöön liittyvät hyödyt ja kustannukset; ilmastoon ja ympäristöön liittyviä kustannuksia ja hyötyjä 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 hankkeen toteuttaja panna hankkeen täytäntöön asianomaisella maantieteellisellä alueella ydinverkossa, laajennetussa ydinverkossa tai kattavassa verkossa, sanotun kuitenkin 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 kansallisissa ja kansainvälisissä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisissä 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 yhteenliittäminen 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 yhteenliittäminen;
 - v) taloudellisesti tehokkaan ja laadukkaan liikenteen edistäminen talouden kasvun lisäämiseksi ja kilpailukyvyyn parantamiseksi;
 - vi) toiminnassa olevan uuden ja olemassa olevan infrastruktuurin tehokkaampi käyttö, esimerkiksi rautatiealalla;
 - vii) yhteentoimivien innovatiivisten teknologisten ja operatiivisten ratkaisujen ja digitaalisten järjestelmien kustannus- tehokas 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 kestävyys- 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 käyttöajan 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 yhteenliittämisen optimoiminen;
- c) vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- ja tankkausinfrastruktuurin käyttöönotto, jolla edistetään hiilestä irtautumisen teknologioiden käyttöönottoa;
- d) uusien teknologioiden sekä liikenteen tieto- ja viestintätekniisten järjestelmien käyttöönotto infrastruktuurin suorituskyvyn säilyttämiseksi tai parantamiseksi, jos tällainen käyttöönotto on taloudellisesti perusteltua tai tarpeen turvallisuuden parantamiseksi;
- e) infrastruktuurin käytön optimoiminen erityisesti tehokkaalla kapasiteetin- ja liikenteenhallinnalla ja 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, varmistamalla 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 18 päivään heinäkuuta 2024 mennessä, olisi arvioitava myös ”ei merkittävää haittaa”-periaatteen noudattaminen.

6 artikla

Euroopan laajuisen liikenneverkon vaiheittainen kehittäminen

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

- a) ydinverkon valmistuminen 31 päivään joulukuuta 2030 mennessä;
- b) laajennetun ydinverkon valmistuminen 31 päivään joulukuuta 2040 mennessä; sekä
- c) kattavan verkon valmistuminen 31 päivään joulukuuta 2050 mennessä.

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 solmukohtat ja kaupunkisolmukohtat 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 kestävästä käyttöä edistävistä toimenpiteistä.

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 laajuisia 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 puiteista (EYVL L 327, 22.12.2000, s. 1).

⁽⁴⁶⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/42/EY, annettu 27 päivänä kesäkuuta 2001, tiettyjen suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista (EYVL L 197, 21.7.2001, s. 30).

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

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

- 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, siitä, miten niissä noudatetaan unionin ja kansallisen tason oikeudellisia menettelyjä, sekä taloudellisten voimavarojen saatavuudesta, sanotun kuitenkin rajoittamatta jäsenvaltion tai unionin taloudellista sitoutumista.
6. Komissio voi suositella jäsenvaltioille, että ne perustavat yhden elimen yhteistä etua koskevien rajatylittävien ja erityisesti laajamittaisten ja monimutkaisten infrastruktuurihankkeiden koordinoitua, 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 kilpailukyvyyn edistämiseksi tapauksen mukaan ja erityisesti
- a) edistääkseen Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskevan toimintapolitiikan ja muiden siihen liittyvien unionin toimintapolitiikkojen laajentamista kolmansiin maihin, erityisesti ympäristön- ja ilmastonsuojelun aloilla;
- b) varmistaakseen Euroopan laajuisen liikenneverkon ja kolmansien maiden liikenneverkkojen väliset yhteydet rajanylityspaikoilla myös 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 kilpailukyvyyn edistämiseksi muun muassa laajentamalla yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa ja parantamalla ilmailukenttien 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 ja kattava verkko tämän asetuksen kriteerien mukaisesti.
 3. Tässä artiklassa ei millään tavoin säädetä oikeudesta unionin rahoitusosuuksiin kolmansissa maissa muiden unionin säästösten 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 tarkoitettua ”laajennettua ydinverkkoa”.

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-/maantietermiinaalit ja sisävesiväylien termiinaalit).
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) Atlanti
 - 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 31 päivään joulukuuta 2030 mennessä ydinverkkoon kuuluvan infrastruktuurin osalta ja 31 päivään joulukuuta 2040 mennessä sen infrastruktuurin osalta, joka on osa laajennettua ydinverkkoa, jollei tässä asetuksessa toisin mainita.

3. 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 yhteenliitettävyyys 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, ilmaston ja katastrofeihin liittyvän selviytymis- ja palautumiskyvyn, ympäristönsuojelun tason ja liikennevirtojen jatkuvuuden osalta;
 - h) parantamaan liikennealan työntekijöiden palvelujen laatua ja sosiaalisia oloja sekä saavutettavuutta kaikille käyttäjille, mukaan lukien vammaiset tai 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 viestintätekniisiä 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 reiteihin, 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 maanteitse 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) a) erittäin suorituskykyisen, saumattoman ja täysin yhteentoimivan rautateiden tavaraliikenneverkon kehittämiseen koko unionissa;
- (b) b) sellaisen yhteentoimivan erittäin suorituskykyisen, myös suurnopeuksisen, rautateiden matkustajaverkon kehittämiseen, joka yhdistää kaupunkisolmukohdat kaikkialla unionissa;
- (c) c) tehokkaan ilma- ja sisävesiliikenneinfrastruktuurin sekä eurooppalaiseen merialueeseen hyvin integroidun meriliikenneinfrastruktuurin kehittämiseen;
- (d) d) sellaisen turvallisen ja suojatun tieverkon kehittämiseen, jossa on riittävät vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurit sekä turvallisia ja suojattuja pysäköintialueita;
- (e) e) multimodaalisten ja yhteentoimivien liikenneratkaisujen kehittämiseen;
- (f) f) koko logistiikkaketjun intermodaalisen integroinnin ja tehokkaan yhteenliittämisen edistämiseen liikenteen solmukohdissa ja kaupunkisolmukohdissa;
- (g) 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) h) liikenteen tieto- ja viestintätekniisten järjestelmien käyttöön ottamiseen tarvittaessa verkon kaikissa liikennemuodoissa, jotta voidaan varmistaa infrastruktuurin tehokas käyttö ja mahdollistaa digitaalinen tietojenvaihto; tai
- (i) 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 rautatieliikenteen palvelupaikat kuin Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/34/EU ⁽⁴⁹⁾ 3 artiklan 11 kohdassa määritellyt matkustaja-asemat, erityisesti järjestelyratapihat, junamuodostuslaitteet, vaihtotyöläitteet, varikkosivuraiteet, huoltotilat, muut tekniset tilat, kuten puhdistus- ja pesutilat, avustus- ja tankkauspalvelut sekä automaattiseen raidelevyden vaihtoon tarkoitettut 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 viestintätekniiset järjestelmät.
2. Ratoihin liittyviin teknisiin varusteisiin voivat kuulua sähköistämisyjärjestelmät, matkustajien junaan nousuun ja siitä poistumiseen tarvittavat varusteet, rahdin lastaamiseen ja purkamiseen tarvittavat varusteet asemilla ja terminaaleissa sekä innovatiiviset teknologiat niiden käyttöönottoaiheessa.

⁽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 liikenneinfrastruktuuri vaatimukset

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 hyväksytyjen 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 31 päivään joulukuuta 2050 mennessä 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 rautatieyrittäjä 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 asiaankuuluvat radat komissiolle 19 päivään heinäkuuta 2027 mennessä. Rajatylittävien osuuksien osalta tämä ilmoitus annetaan yhteisymmärryksessä muiden asianomaisten jäsenvaltioiden kanssa.
4. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 31 päivään joulukuuta 2050 mennessä rautatieinfrastruktuuri kattavan verkon 14 artiklan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitetuilla yhteyksillä, joka on liitetty 15 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuihin tavaraliikennetaitoihin, täyttää tämän artiklan 2 kohdan a, b ja c alakohdassa säädetty 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 laajennetun verkon rautatieinfrastruktuurissa noudatetaan 2 kohdan a alakohdassa säädettyä vaatimusta 31 päivään joulukuuta 2040 mennessä, kun kyseessä on uuden radan rakentaminen. Tätä veloitetta ei sovelleta hankkeisiin, joiden ympäristövaikutusten arviointi on käynnissä 18 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 tässä artiklassa tarkoitetuista vaatimuksista erityisten maantieteellisten tai merkittävien fyysisten rajoitteiden, sosioekonomisen kustannus-hyötyanalyysin kielteisen tuloksen tai 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.

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 toimitannut lisätietoja kolmannen alakohdan mukaisesti, viimeistään neljän kuukauden kuluttua näiden tietojen vastaanottamisesta sen mukaan, kumpi päivä on myöhäisempi. Jos komissio ei tee nimenomaista päätöstä näiden määräaikojen kuluessa, vapautus katsotaan myönnettyksi.

Komissio ilmoittaa muille jäsenvaltioille tämän artiklan nojalla myönnettyistä vapautuksista.

16 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 31 päivään joulukuuta 2040 mennessä 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 rautatieyrittys 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 rautatieyrittys sitä pyytää; ja
 - c) yli 75 prosenttia kunkin rautatieosuuden pituudesta on suunniteltu vähintään 100 km/h nopeudelle tavarajunille laajennetun ydinverkon tavaraliikennerradoilla 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 31 päivään joulukuuta 2030 mennessä, kun kyseessä on uuden radan rakentaminen. Tätä veloitetta ei sovelleta hankkeisiin, joiden ympäristövaikutusten arviointi on aloitettu 18 päivään heinäkuuta 2024 mennessä.
4. Lukuun ottamatta 14 artiklan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitettuja yhteyksiä jäsenvaltioiden on varmistettava, että laajennetun ydinverkon rautatieinfrastruktuuri 31 päivään joulukuuta 2040 mennessä niiden ratojen osalta, jotka ovat osa matkustajaliikenteen verkkoa
 - a) täyttää 15 artiklan 2 kohdan a alakohdassa säädetyt vaatimukset laajennetun ydinverkon matkustajaliikennerradoilla; ja
 - b) yli 75 prosenttia kunkin rautatieosuuden pituudesta on suunniteltu vähintään 160 km/h nopeudella kulkeville matkustajajunille laajennetun ydinverkon matkustajaliikennerradoilla kahden kaupunkisolmukohdan multimodaaliset matkustajaliikennekeskukset yhdistävien rautatieosuuksien tai kaupunkisolmukohdan multimodaaliset matkustajaliikennekeskukset ja rajanylityspaikan yhdistävien rautatieosuuksien osalta.

5. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 31 päivään joulukuuta 2040 mennessä rautatieinfrastruktuuri laajennetun ydinverkon 14 artiklan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitetuilla yhteyksillä täyttää 15 artiklan 2 kohdan 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 31 päivään joulukuuta 2030 mennessä 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 31 päivään joulukuuta 2040 mennessä rautatieinfrastruktuuri, joka on osa matkustajaliikenteen ydinverkkoa, täyttää tämän artiklan 4 kohdan b alakohdassa säädetyt vaatimuksen.

8. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 31 päivään joulukuuta 2040 mennessä tavaraliikenteen radat, jotka ovat osa ydinverkon tai laajennetun ydinverkon rautatieinfrastruktuuria, mukaan lukien 14 artiklan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitettut yhteydet, mahdollistavat sellaisten tavarajunien liikkumisen, jotka kuljettavat enintään neljän metrin korkuisia vakiopuoliperävaunuja, 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-/maantie-terminaaliin 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 19 päivään heinäkuuta 2027 mennessä.

9. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 31 päivään joulukuuta 2030 mennessä 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 kielteisen 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 pyyntönsä. 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 potentiaaliset 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 toimitannut lisätietoja kolmannen alakohdan mukaisesti, viimeistään neljän kuukauden kuluttua näiden tietojen vastaanottamisesta sen mukaan, kumpi päivä on myöhäisempi. Jos komissio ei tee nimenomaista päätöstä näiden määräaikojen kuluessa, vapautus katsotaan myönnettyksi.

Komissio ilmoittaa muille jäsenvaltioille tämän artiklan nojalla myönnettyistä vapautuksista.

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 tarkoitettut 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 31 päivään joulukuuta 2030 mennessä ydinverkon osalta ja 31 päivään joulukuuta 2040 mennessä 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 komissiolle 19 päivään heinäkuuta 2026 mennessä.

3. Jäsenvaltioiden, joiden olemassa olevassa rataverkossa tai sen osassa raideleveys poikkeaa eurooppalaisesta 1 435 mm:n nimellisestä standardiraideleveydestä, on 19 päivään heinäkuuta 2026 mennessä tehtävä arviointi, jossa esitetään eurooppalaisiin liikennekäytäviin kuuluvat olemassa olevat radat, jotta ne voidaan mahdollisesti muuntaa eurooppalaiseen 1 435 mm:n nimelliseen standardiraideleveyteen. Rajatylittävien osuukien osalta arviointi on koordinoitava naapurijäsenvaltion tai -valtioiden kanssa. Arvioinnin on sisällyttävä sosioekonominen kustannus-hyötyanalyysi mahdollisen eurooppalaiseen 1 435 mm:n nimelliseen standardiraideleveyteen muuntamisen elinkelpoisuudesta 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 tavaraliikennekadat 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 kielteisten 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 toimitannut 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 myönnettyistä vapautuksista.

18 artikla

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

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että
 - a) rautatieinfrastruktuuri on varustettu ERTMS:llä 31 päivään joulukuuta 2040 mennessä laajennetun ydinverkon osalta ja 31 päivään joulukuuta 2050 mennessä 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 alakohdassa tarkoitetuilla yhteyksillä 31 päivään joulukuuta 2040 mennessä laajennetun ydinverkon osalta ja 31 päivään joulukuuta 2050 mennessä kattavan verkon osalta, jos asianomainen jäsenvaltio koordinoiden asiaankuuluvien sidosryhmien, erityisesti infrastruktuurin haltijan, kanssa katsoo tällaisen laitteiston tarpeelliseksi.
2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 31 päivään joulukuuta 2030 mennessä
 - 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 alakohdassa tarkoitetuilla yhteyksillä, jos asianomainen jäsenvaltio koordinoiden asiaankuuluvien sidosryhmien, erityisesti infrastruktuurin haltijan, kanssa katsoo tällaisen laitteiston tarpeelliseksi.
3. Jäsenvaltiot varmistavat, että luokan B järjestelmät poistetaan käytöstä 31 päivään joulukuuta 2040 mennessä ydinverkon osalta, 31 päivään joulukuuta 2045 mennessä laajennetun ydinverkon osalta ja 31 päivään joulukuuta 2050 mennessä 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 31 päivään joulukuuta 2050 mennessä.
5. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että radiopohjainen ERTMS-järjestelmä otetaan käyttöön ydinverkon, laajennetun ydinverkon ja kattavan verkon rautatieinfrastruktuurissa 31 päivään joulukuuta 2030 mennessä, kun kyseessä on uuden radan rakentaminen, tai 31 päivään joulukuuta 2040 mennessä, kun parannetaan merkinantojärjestelmää.

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

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 kielteiseen tulokseen ja yhteentoimivuuteen kohdistuvien vaikutusten arviointiin. Vapautuspyyntöihin on liitettävä riittävät perustelut. Rajatylittävien osuuksien osalta vapautusta koskevat pyynnot 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 myönnettyksi.

Komissio ilmoittaa muille jäsenvaltioille tämän artiklan nojalla myönnettyistä vapautuksista.

19 artikla

Operatiiviset painopisteet

1. Rautateiden tavaraliikenteen hallinnon on kaikin mahdollisin keinoin 31 päivään joulukuuta 2030 mennessä 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 sijaitsevilla tiloilla mutta jotka eivät liity siihen erottamattomasti; ja

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

2. Jäsenvaltioiden on kaikin keinoin varmistettava, että seuraavat tavaraliikenteen raiteita koskevat edellytykset täyttyvät 31 päivään joulukuuta 2030 mennessä ydinverkon osalta, 31 päivään joulukuuta 2040 mennessä laajennetun ydinverkon osalta ja 31 päivään joulukuuta 2050 mennessä 15 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua 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 standardiraideteveyttä tapauksen mukaan;
- b) rautatieliikenteen aiheuttaman melun ja värinän vaikutusten lieventämisessä erityisesti liikkuvaa kalustoa ja infrastruktuuria koskevilla toimenpiteillä, meluesteet mukaan luettuina;
- c) tasoristeyksien turvallisuuden parantamisessa;
- d) rautatieliikenneinfrastruktuurin liittämässä tarvittaessa sisävesiväylien satamainfrastruktuuriin;
- e) infrastruktuurin kehittämisessä yli 740 metrin mutta enintään 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 junanhallintaa, kehittyntä liikenteenhallintaa, matkustajien digitaalisia yhteyksiä ERTMS:n pohjalta sekä digitaalisia automaattikytkimiä ja 5G-yhteyksiin ja satelliitti- ja inertiyksikköihin perustuvaa yhteenliitettävyyttä ERTMS:n geopaikannusyksiköitä 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 osuiksille ja rautatieyhteyksireiteille, jotka on vapautettu sähköistämiskaavasta;
- 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, elevaattorit, sillat, tekoaltaat ja niihin liittyvät tulvien ja kuivuuden torjunta- ja lieventämistoimenpiteet, joilla voi olla myönteisiä vaikutuksia sisävesiliikenteeseen;
- e) sisävesiväyliin yhdistyviin multimodaalisiin tavaraliikenneterminaliin johtavat sisääntuloväylät ja viimeisen kilometrin yhteydet erityisesti sisävesi- ja merisatamissa;
- f) kiinnityspaikat ja redit;
- g) sisävesisatamat, mukaan lukien sataman perusinfrastruktuuri satama-aitaiden, laiturimuurien, ankkuripaikkojen, matkustajasiltojen, telakoiden, rantavallien, maantäytön, laituriin, uudisraivauksen sekä satama-alueella että satama-alueen ulkopuolella tapahtuvien kuljetusten edellyttämän infrastruktuurin muodossa;
- h) 2 kohdassa tarkoitettujen infrastruktuuriin liittyvät varusteet;
- i) liikenteen tieto- ja viestintätekniiset järjestelmät, mukaan lukien jokitiedotuspalvelut;
- j) sisävesisatamien yhteydet muihin liikennemuotoihin Euroopan laajuisessa liikenneverkossa;
- k) vaihtoehtoisten polttoaineiden laitteistoihin liittyvä infrastruktuuri; ja
- l) jätteenkäsittelytoimintaan ja kiertotaloustoimenpiteisiin tarvittava infrastruktuuri.

2. Sisävesiväyliin liittyviin varusteisiin voivat kuulua varusteet, jotka on tarkoitettu rahdin lastaamiseen ja purkamiseen sekä tavaroiden varastointiin sisävesisatamissa. Sisävesiväyliin liittyvät varusteet voivat käsittää erityisesti käyttövoima- ja käyttöjärjestelmät, joilla vähennetään saastumista, muun muassa veden ja ilman pilaantumista, energiankulutusta ja hiili-intensiteettiä. Niihin voivat kuulua myös jätteen vastaanottolaitteistot, maasähköenergiahuolto ja muu energiatoimintoihin ja -tuotantoon käytettävä vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuri sekä varusteet, joita käytetään jään murtamisessa, vesistötieteellisissä tutkimuksissa sekä liikenneväylien, satamien ja satamien lähestymisväylien ruoppaamisessa ympärivuotisen liikennöitävyyden varmistamiseksi.

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

- a) rahdin vuotuinen uudelleenlastausmäärä satamassa on yli 500 000 tonnia, 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 31 päivään joulukuuta 2050 mennessä kattavan verkon sisävesisatamat
 - a) on liitetty maantie- tai rautatieinfrastruktuuriin;
 - b) tarjoavat vähintään yhden multimodaalisen tavaraliikenneterminalin, 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 31 päivään joulukuuta 2030 mennessä ja 22 artiklan 1 kohdan c alakohdan vaatimukset 31 päivään joulukuuta 2040 mennessä.

2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että sisävesiverkkoa, mukaan lukien 21 artiklan 1 kohdan e alakohdassa tarkoitettut 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 18 päivään heinäkuuta 2024 mennessä.

3. Jäsenvaltioiden on erityisesti varmistettava seuraavat seikat 31 päivään joulukuuta 2030 mennessä:

a) liikennöintikelpoisen väylän syvyys joissa, kanavissa, järvissä, laguuneissa, sisävesisatamissa ja satamien sisääntuloreiteillä on vähintään 2,5 metriä ja muiden kuin nostosiltojen alituskorkeus on vähintään 5,25 metriä määritellyillä vedenkorkeuden viitetasoilla, jotka ylittyvät tietynä 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 tarkoitettujen 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 kielteisen 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 näiden määräaikojen kuluessa, vapautus katsotaan myönnettyksi.

Komissio ilmoittaa muille jäsenvaltioille tämän artiklan nojalla myönnettyistä vapautuksista.

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

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 kestävyuden parantamiseksi sisävesiliikenteessä, myös kaupunkisolmukohdissa;
- d) satama-alueella ja sen ulkopuolella sekä vesiväylän varrella suoritettavaan multimodaaliseen kuljetustoimintaan tarvittavan infrastruktuurikapasiteetin nykyaikaistamisessa ja laajentamisessa, mukaan lukien kiinnityspaikat ja redit sekä niiden palvelut;
- e) sellaisten toimenpiteiden edistämässä ja kehittämisessä, joilla parannetaan sisävesiliikenteen ja liikenneinfrastruktuurin ympäristönsuojelun tasoa, mukaan lukien päästöttömät ja vähäpäästöiset alukset, sekä sellaisten toimenpiteiden, joilla lievennetään vesimuodostumiin ja vedestä riippuvaiseen biodiversiteettiin kohdistuvia vaikutuksia, unionin lainsäädännön tai asiaankuuluvien kansainvälisten sopimusten vaatimusten mukaisesti;
- f) alhaisille vedenkorkeuksille soveltuvien pienisyväyksisten sisävesialusten kehittämisessä 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 sisävesiväyillä uusien siltojen rakentamisen tai muiden kuin nostosiltojen kunnostamisen yhteydessä kiinnittämällä erityistä huomiota niiden alikulkukorkeuteen suhteessa tietyn vesiväyläosuuden olemassa oleviin siltoihin.

3 JAKSO

Meriliikenneinfrastrukturi 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 kestäväen muihin liikennemuotoihin integroinnin mahdollistamiseksi.
2. Eurooppalainen merialue koostuu
 - a) meriliikenneinfrastruktuurista ydinverkon ja kattavan verkon satama-alueilla, sisämaayhteydet mukaan lukien;
 - b) laajemmista hyödyllisistä toimista, jotka eivät liity tiettyihin satamiin ja jotka hyödyttävät eurooppalaista merialuetta ja merenkulkua 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 energiakäanteessä, sekä toimille, jotka liittyvät liikenteen tieto- ja viestintätekniisiin 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 syrjäiseutualueille 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, esimerkiksi satama-altaat, laiturimuurit, ankkuripaikat, laiturit, matkustajasillat, telakat, rantavallit, maantäyttö ja uudisraivaus;
 - c) merikanavat;
 - d) navigoinnin apuvälineet;
 - e) sataman lähestymisväylät, liikenneväylät ja sulut;
 - f) aallonmurtaajat;
 - g) satamien yhteydet Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon;
 - h) liikenteen tieto- ja viestintätekniset järjestelmät, EMSWe ja VTMISS 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 varusteet 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 kuuluviissa 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) VTMS 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 31 päivään joulukuuta 2050 mennessä
- a) kattavan verkon merisatamista, joiden vuotuinen kokonaislastimäärä on yli kaksi miljoonaa tonnia, on yhteys rautatie- ja maantieinfrastruktuuriin 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 käsittelykapasiteetti erityisesti sisävesialuksia varten.

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

3. Komissio myöntää jäsenvaltion pyynnöstä asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa täytäntöönpanosäädöksillä vapautuksia 2 kohdassa tarkoitetuista vähimmäisvaatimuksista erityisten maantieteellisten tai merkittävien fyysisten rajoitteiden, sosioekonomisen kustannus-hyötyanalyysin kielteisen 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 myönnettyksi.

Komissio ilmoittaa muille jäsenvaltioille tämän artiklan nojalla myönnettyistä vapautuksista.

27 artikla

Ydinverkon liikenneinfrastruktuurivaatimukset

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kattavan verkon meriliikenneinfrastruktuuri on 26 artiklan 1 kohdan mukainen.
2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kattavan verkon meriliikenneinfrastruktuuri täyttää 26 artiklan 2 kohdan vaatimukset 31 päivään joulukuuta 2030 mennessä.
3. Komissio myöntää jäsenvaltion pyynnöstä asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa täytäntöönpanosäädöksillä vapautuksia 2 kohdassa tarkoitetuista vähimmäisvaatimuksista erityisten maantieteellisten tai merkittävien fyysisten rajoitteiden, sosioekonomisen kustannus-hyötyanalyysin kielteisen 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 myönnettyksi.

Komissio ilmoittaa muille jäsenvaltioille tämän artiklan nojalla myönnettyistä vapautuksista.

28 artikla

Lisäpainopisteet meriliikenneinfrastruktuuriin ja eurooppalaisen merialueen kehittämisessä

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

- a) merellepääsyn parantamisessa (esimerkiksi aallonmurtajat, merikanavat, liikenneväylät, sulut, ruoppaus ja merenkulun turvalaitteet);
- b) sataman perusinfrastruktuurin rakentamisessa tai parantamisessa (esimerkiksi satama-altaat, vaihtoehtoisten polttoainelaitteiden infrastruktuuri, laiturimuurit, ankkuripaikat, laiturit, matkustajasillat, telakat, rantavallit, maantäyttö ja uudisraivaus);
- c) infrastruktuurin parantamisessa yhdistämällä 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 kestävyden 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) lähimerenkulkyhteyksiä 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 eko-kannustinjärjestelmien käyttö;
- i) toimissa, jotka liittyvät laajempien hyödyllisten toimien tai lähimerenkulkyhteyksien edistämiseen eurooppalaisen merialueen puitteissa, mukaan lukien pääsyn parantaminen syrjäisimmille ja muille syrjäisille alueille sekä saari- ja syrjäseutualueille;
- j) päästöttömän ja vähäpäästöisen lauttaliikenteen edistämisessä kestävästä matkustajaliikenteen muotona;
- k) toimissa, joilla pyritään lisäämään maantie- ja lentoliikenteestä meri- tai sisävesiliikenteeseen ja rautatieliikenteeseen siirtyvän tavaraliikenteen osuutta, myös lähimerenkulkyhteyksissä, 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 tavaraliikenneterminaliin;
- e) tavaraliikenneterminalien 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 tarkoitettujen ja liitteessä I olevissa kartoissa esitetyt tiet ovat sellaisia, joilla on tärkeä rooli tavara- ja matkustajakaukoliikenteessä ja jotka yhdistävät tärkeimmät kaupunki- ja elinkeinokeskukset ja joista on yhteydet muihin liikennemuotoihin.

3. Edellä 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettuihin maanteihin liittyviin varusteisiin voi kuulua erityisesti varusteita, joita käytetään liikenteenohjauksessa, tiedotuksessa, reittiopastuksessa, tie- ja käyttäjämaksujen kantamisessa, turvallisuus-toimissa, 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 maantietunnelit 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 tarkoitettujen kattavan verkon tiet täyttävät 31 päivään joulukuuta 2050 mennessä 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 teiosuuksiin, 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 31 päivään joulukuuta 2030 mennessä; ja
- b) kattavan verkon uuden infrastruktuurin osalta 31 päivään joulukuuta 2050 mennessä, tai mikäli tieosa valmistuu aiemmin, sen valmistumispäivään mennessä.

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 kielteisen 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.

⁽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 määrittämisen vähimmäissäädöksistä, 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 laitteiden 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 tieninfrastruktuurien 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).

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 myönnettyksi.

Komissio ilmoittaa muille jäsenvaltioille tämän artiklan nojalla myönnettyistä vapautuksista.

31 artikla

Ydinverkon ja laajennetun ydinverkon liikenneinfrastruktuurivaatimukset

- Jäsenvaltioiden on varmistettava, että ydinverkon ja laajennetun ydinverkon tieliikenneinfrastruktuuri on 30 artiklan 1 kohdan mukainen.
- Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 29 artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitetut tiet täyttävät seuraavat tieliikenneinfrastruktuuria koskevat vaatimukset 31 päivään joulukuuta 2030 mennessä ydinverkon osalta ja 31 päivään joulukuuta 2040 mennessä laajennetun ydinverkon osalta:
 - tiet on erityisesti suunniteltu, rakennettu tai parannettu moottoriajoneuvoliikennettä varten;
 - 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
 - tiet eivät risteä samassa tasossa minkään tien, rautatien, raitiotien, pyörätien tai jalankulkutien kanssa.
- Jäsenvaltioiden on varmistettava, että ydinverkon ja laajennetun ydinverkon tieliikenneinfrastruktuuri täyttää 31 päivään joulukuuta 2040 mennessä seuraavat edellytykset:
 - 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
 - täyttää 30 artiklan 2 kohdan c alakohdassa säädetyt vaatimukset.
- Jäsenvaltioiden on pyrittävä varmistamaan 31 päivään joulukuuta 2040 mennessä sellaisten turvallisten ja valvottujen pysäköintialueiden kehittäminen ydinverkon ja laajennetun ydinverkon teillä, jotka sijaitsevat kolmen ajokilometrin säteellä lähimmästä Euroopan laajuiseen verkkoon kuuluvan tien poistumasta ja keskimäärin enintään 150 kilometrin etäisyydellä toisistaan 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.
- Jäsenvaltioiden on varmistettava, että tieliikenneinfrastruktuuri täyttää 30 artiklan 3 kohdan vaatimukset
 - olemassa olevan infrastruktuurin osalta 31 päivään joulukuuta 2025 mennessä ydinverkossa ja 31 päivään joulukuuta 2030 mennessä laajennetussa ydinverkossa; ja

b) uuden infrastruktuurin osalta 31 päivään joulukuuta 2030 mennessä ydinverkossa ja 31 päivään joulukuuta 2040 mennessä laajennetussa ydinverkossa, tai mikäli tieosa valmistuu aiemmin, sen valmistumispäivään mennessä.

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 kielteisen 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, turvallisuusauditoiteja ja tarkastuksia sekä tarvittaessa korjaavia toimenpiteitä. Rajatylittävien osuuskien 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 myönnettyksi.

Komissio ilmoittaa muille jäsenvaltioille tämän artiklan nojalla myönnettyistä 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 edistämässä 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) vaihtoehtoisiiin 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 31 päivään joulukuuta 2040 mennessä liitetty kaukoliikennepalvelut mahdollistavaan Euroopan laajuisen 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 31 päivään joulukuuta 2050 mennessä liitetty Euroopan laajuisen rautatieverkkoon tai, jos lentoasema sijaitsee Euroopan laajuisen rautatieverkon kaupunkisolmukohtassa tai sen läheisyydessä, kyseiseen kaupunkisolmukohtaan, hyödyntämällä rautatie-, metro-, kevytraide-, raitiovaunu-, kaapelivaunu- tai poikkeuksellisesti muita päästöttömiä julkisen liikenteen ratkaisuja, 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 kestävyiden 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 31 päivään joulukuuta 2030 mennessä ydinverkon lentoasemien osalta ja 31 päivään joulukuuta 2040 mennessä kattavan verkon lentoasemien osalta.

Ensimmäisen alakohdan a, b ja g alakohdassa tarkoitettujen 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 kielteisen 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 myönnettyksi.

Komissio ilmoittaa muille jäsenvaltioille tämän artiklan nojalla myönnettyistä 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) kestävyuden parantamisessa ja ilmasto-, ympäristö- ja meluvaikutusten lieventämisessä erityisesti ottamalla käyttöön uusia teknologioita ja innovaatioita, vaihtoehtoisia polttoaineita, päästöttömiä ja vähäpäästöisiä ilma-aluksia sekä päästöttöntä ja vähähiilistä infrastruktuuria ja muuta asetuksen (EU) 2023/1804 mukaista vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2023/2405 mukaisia polttoaineita ⁽⁵⁹⁾;
- f) sellaisten kattavan verkon ja ydinverkon lentoasemien, joiden vuotuinen kokonaismatkustajamäärä on alle neljä miljoonaa matkustajaa, liittämistä rautatie-, metro-, kevytraide-, raitiovaunu- tai kaapelivaunu- tai poikkeuksellisesti muilla päästöttömillä julkisen liikenteen ratkaisuille liitteessä II määriteltyyn verkkoon ja tarvittaessa vastaaviin kaupunkisilmukohtiin; 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-/maantierterminaaleiksi 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 kaupunkisilmukohtia, teollisuuskeskuksia, satamia ja logistisia liikennekeskuksia palvelevat liikennevirrat.
3. Jäsenvaltioiden on 19 päivään heinäkuuta 2027 mennessä tehtävä markkina-analyysi ja ennakoiva analyysi multimodaalisista tavaraliikenneterminaaleista alueellaan. Tässä analyysissä on vähintään
 - a) tarkasteltava nykyisiä ja tulevia tavaraliikennevirtoja liikennemuotokohtaisesti;
 - 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 rahtaajia, 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 kestäväälle 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 tarkoitettussa 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 tarkoitettun 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 yhdistää eri liikennemuodot terminaali-alueella 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 terminaali-toiminnan kannalta merkitykselliset liikenteen tieto- ja viestintätekniiset järjestelmät, kuten infrastruktuurikapasiteetin suunnittelu, kuljetustoimintaa, eri liikennemuotojen välisiä yhteyksiä ja uudelleenlastausta helpottavat liikenteen tieto- ja viestintätekniiset 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 31 päivään joulukuuta 2030 mennessä 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 tankkausasemalla, mainitun asetuksen 2 artiklan 59 alakohdassa määritellyllä tankkausasemalla, joka on tarkoitettu raskaille hyötyajoneuvoille; ja
- c) ne on varustettu digitaalisilla työkaluilla, joilla mahdollistetaan 31 päivään joulukuuta 2030 mennessä

- 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 terminaalien 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 31 päivään joulukuuta 2030 mennessä riittävästi uudelleenlastauskapasiteettia ja ne pystyvät kyseiseen päivään mennessä käsittelemään sellaisia nosturikäyttöisiä intermodaalisia kuormaussyksiköitä kuin kontit, vaihtokorit tai puoliperävaunut.
3. Jäsenvaltioiden on varmistettava kaikin mahdollisin keinoin oikeudenmukaisella ja syrjimättömällä tavalla, että 1 kohdassa tarkoitettujen ydinrautatieverkkoon tai laajennettuun ydinrautatieverkkoon liitetyt multimodaaliset tavaraliikenneterminaalit pystyvät 31 päivään joulukuuta 2040 mennessä 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 erityisesti maantieteellisten tai merkittävien fyysisten rajoitteiden – erityisesti silloin, kun terminaalit sijaitsevat tilankäytöllisesti rajatulla alueella – tai sosioekonomisen kustannus-hyötyanalyysin kielteisen 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 myönnettyksi.

Komissio ilmoittaa muille jäsenvaltioille tämän artiklan nojalla myönnettyistä 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 yhteyksien helpottamisessa;
- b) multimodaaliliikenteen suurimpien teknisten ja hallinnollisten esteiden poistamisessa muun muassa eFTI:n täytäntöönpanon avulla;
- c) sujuvan tiedonkulun kehittämisessä liikennepalvelujen mahdollistamiseksi Euroopan laajuisessa liikennejärjestelmässä;
- d) yhteentoimivuuden helpottamisessa datan jakamista, saatavuutta ja uudelleenkäyttöä varten liikennemuotojen sisällä ja niiden välillä;
- e) soveltuvin osin sen edistämiseksi, että sivuraiteet ja multimodaaliset tavaraliikenneterminaalit Euroopan laajuisessa liikenneverkossa sallivat 740 metriä pitkien junien käsittelyn kokonaisina;

- f) lähtö- ja saapumissivuraiteiden pidentämisessä ja sähköistämässä, merkinantojärjestelmien mukauttamisessa ja raidekonfiguraation parantamisessa;
- g) tarvittaessa sen edistämässä, että sivuraiteet mukautetaan eurooppalaiseen 1 435 mm:n nimelliseen standardiraideleveyteen; ja
- h) sellaisen multimodaalisen liikenneinfrastruktuurin edistämässä, 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) 31 päivään joulukuuta 2027 mennessä
 - i) hyväksytään kullekin kaupunkiliikenteen solmukohdalle kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma, johon sisältyy muun muassa toimenpiteitä eri liikennemuotojen integroimiseksi ja siirtymiseksi kohti kestävästä liikkumisesta, 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 kestävyuden, turvallisuuden ja saavutettavuuden aloilta 2 kohdassa tarkoitettujen indikaattoreiden ja menetelmien mukaisesti;
 - c) 31 päivään joulukuuta 2030 mennessä kehitetään ensimmäisen ja viimeisen kilometrin yhteyksien helpottamiseksi ja myös julkisen liikenteen infrastruktuurin käytön ja aktiivisen liikkumisen helpottamiseksi multimodaalisia matkustajaliikennekeskuksia, jotka on varustettu vähintään yhdellä linja-autoille tarkoitettulla asetuksen (EU) 2023/1804 2 artiklan 52 alakohdassa määritellyllä latausasemalla; jäsenvaltioiden on myös tarkasteltava vedyn tankkaukseen tarkoitettun, mainitun asetuksen 2 artiklan 59 alakohdassa määritellyn tankkausaseman, joka on tarkoitettu linja-autoille, kehittämistä tällaisissa keskuksissa; ja
 - d) 31 päivään joulukuuta 2040 mennessä kehitetään sosioekonomisen kustannus-hyötyanalyysin tuloksista riippuen vähintään yksi multimodaalinen rahtiterminaalit, joka mahdollistaa riittävän uudelleenlastauskapasiteetin kaupunkisolmukohdassa tai sen läheisyydessä, mikäli sellaista terminaalit 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 seurattessaan 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 19 päivään heinäkuuta 2025 mennessä myös internetliittymän, jonka avulla asianomaiset viranomaiset voivat toimittaa kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmat ja 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettujen 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 perustettava kansallinen kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmia koskeva ohjelma, jonka tarkoituksena on tukea kaupunkisolmukohtia tämän artiklan 1 kohdan b alakohdan i alakohdassa tarkoitettujen kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien hyväksymisessä ja täytäntöönpanossa, sanotun kuitenkin 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 tarkoitettujen Euroopan laajuisen liikenneverkon liityntäpisteiden väliset ja niihin johtavat ensimmäisen ja viimeisen kilometrin yhteydet Euroopan laajuisen liikenneverkon, kuten metrojen tai raitiovaunujen, suorituskyvyn parantamiseksi;
- b) Euroopan laajuisen liikenneverkon infrastruktuurin sekä 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 kaupunkien logistiikkapalvelut, joilla tehostetaan toimitusten yhdistämistä kaupunkialueilla, kuten mikrokeskukset ja polkupyöriä palvelevat logistiset solmukohdat, erityisesti sellaiset, jotka on yhdistetty rautatie- ja vesiliikenneinfrastruktuuriin;
- c) matkustajaliikenneinfrastruktuurin kestävä, saumaton ja turvallinen yhteenliittäminen 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 yhteenliittäminen rautatie- ja tieliikenteen sekä tarvittaessa sisävesi-, lento- ja meriliikenteen välillä sekä asianmukaiset yhteydet logistiikkakeskuksiin ja -tiloihin;

- e) kaupunkiseutujen pienempi altistuminen rautateitse ja maanteitse tapahtuvan kauttakulkuliikenteen kielteisille vaikutuksille;
- f) tehokkaan ja vähän melua aiheuttavan päästöttömän liikenteen ja liikkumisen edistäminen, kaupunkien matkustaja- ja tavaraliikenteen välinekannan viherryttäminen mukaan luettuna;
- g) tarvittaessa julkisen liikenteen ja aktiivisten liikennemuotojen osuuden lisääminen toimenpiteillä, joilla ohjataan ensisijaisesti matkustajien liikkumista näiden liikennemuotojen hyväksi, mukaan lukien aktiivisten liikkumismuotojen turvallinen ja suojattu infrastruktuuri;
- h) tehokkaiden, hiljaisten ja vähähiilisten tavaratoimitusten edistäminen kaupungeissa;
- 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 tarkoitettujen 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 VTMS-palvelut ja tietojenvaihdossa eurooppalainen merenkulkualan yhdenmety 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 koordinoitulla ja yhdenmukaistetulla tavalla muita liikenteen tieto- ja viestintäteknisiä järjestelmiä Euroopan laajuudessa 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 viestintätekniiikan 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 meriliikennealueen puitteissa, liikenteen tieto- ja viestintätekniiset 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, rahtajat, 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; ja
- 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 koordinoitusti 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 digitaalitekniikoiden yleistymistä ja käyttöönottoa ja erityisesti edistää tiedonvaihto- ja yhteenliitettävyyden infrastruktuuria, 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 yhteyksistä, 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 alakohdan b alakohtaa asianmukainen liikenneinfrastruktuuri voi

- i) sisältää energiaverkkoon pääsyn, putkistot ja muun energiahuoltoon tarvittavan laitteiston;
- ii) ottaa huomioon infrastruktuurin ja ajoneuvojen välisen rajapinnan, mukaan lukien älylatauksen ja kaksisuuntaisen latauksen;
- iii) sisältää liikenteen tieto- ja viestintäteknisiä järjestelmiä;
- iv) toimia energiakeskuksena, joka palvelee eri liikennemuotoja, jotta puhtaan energian paikallinen tuotanto voidaan yhdistää päästöttömän liikkumisen sovelluksiin; ja
- v) 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. Ilmastokestävyuden 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 sopeutumistoinmenpiteiden avulla ja sisällyttämällä kasvihuonekaasupäästöjen kustannukset kustannus-hyötyanalyysiin. Rajoittamatta muiden unionin säädösten soveltamista, vaatimus ei koske hankkeita, joiden ympäristövaikutusten arviointia koskeva hankintamenettely on aloitettu 18 päivään heinäkuuta 2024 mennessä.

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

47 artikla

Turvallisuuden tai yleiseen järjestykseen kohdistuvat riskit

1. Jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki mahdolliset toimet varmistaakseen, että Euroopan laajuisen liikenneverkon infrastruktuuri suojataan turvallisuuden tai yleiseen järjestykseen kohdistuvilta riskeiltä, arvioimalla mahdollisia turvallisuuden 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 turvallisuuden 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 kuitenkin 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 turvallisuusasetujaan SEUT 346 artiklan mukaisesti, jos jäsenvaltio katsoo, että kolmannen maan yrityksen osallistuminen tai osuus yhteistä etua koskevaan hankkeeseen vaikuttaa todennäköisesti Euroopan laajuisen liikenneverkon infrastruktuuriin turvallisuuden tai yleiseen järjestykseen liittyvistä syistä.
4. Tätä artiklaa ei sovelleta luonnollisen henkilön osallistumiseen tai osuuteen yhteistä etua koskevaan hankkeeseen, ei myöskään sellaisen luonnollisen henkilön, 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 19 päivään heinäkuuta 2025 mennessä jäsenvaltioiden valtiosäntöjen asettamat vaatimukset huomioon ottaen tutkimuksen, jossa kartoitetaan mahdollisuuksia lyhyellä varoitusajalla tehtäviin laajamittaisiin kuljetuksiin, myös sotilasjoukkojen kuljetuksiin, kaikkialla unionissa. Komissio kuulee 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) maanteiden 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 LIIKENNEKÄYTVIEN VÄLINEIDEN JA HORIZONTAALISTEN PAINOPISTEIDEN TÄYTÄNTÖÖNPA- NO

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 koordinoitua 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 tehtävässä komission päätöksessä säädetään, miten 5, 6 ja 7 kohdassa tarkoitetut tehtävät on hoidettava.
4. Eurooppalainen koordinaattori toimii komission nimissä ja lukuun, ja komissio järjestää tarvittavat sihteeristöpalvelut.
5. 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 neuvoo-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 koordinoitua 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 tapauksen mukaan 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 tehtävänsä 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 eli "käytäväfoorumi" ja työsuunnitelman täytäntöönpanoa koskevien tehtäviensä hoitamisessa neuvoa-antava foorumi eli "horisontaalista painopistettä käsittelevä neuvoa-antava foorumi".

2. Perustetaan virallisesti "käytäväfoorumi", jonka puheenjohtajana toimii eurooppalainen koordinaattori. Asianomaisten jäsenvaltioiden on sovittava käytäväfoorumin jäsenyydestä 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 eurooppalaista liikennekäytävää.

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) kaupunkisolvukohdat;
- f) yhteistyö kolmansien maiden kanssa; ja
- g) muut tarpeelliseksi 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 koordinoituihin kyseisessä jäsenvaltiossa. Eurooppalainen koordinaattori voi myös perustaa tilapäisiä työryhmiä.

6. Asianomaisten jäsenvaltioiden on tehtävä yhteistyötä eurooppalaisen koordinaattorin kanssa, osallistuttava käytäväfoorumiin ja horisontaalista painopistettä käsittelevään neuvoo-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, tavarantoimitusalaan, 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 neuvoo-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 määrittäminen 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 valmistamiseen tarvittavien hankkeiden toteuttamiseksi;
- e) kuvaus mahdollisista ratkaisusta, joilla puututaan investointitarpeisiin ja pullonkauloihin, erityisesti käytävän matkustaja- ja tavaraliikenneterojen ja -yhteyksien osalta, jotta voidaan täyttää tässä asetuksessa säädetty 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 nvestointien analysoinnissa ja suunnitelman valmistelussa

- i) otettava huomioon tämän asetuksen 60 artiklan 1 kohdassa tarkoitettut kansalliset suunnitelmat ja ohjelmat;
 - ii) tehtävä yhteistyötä rautateiden tavaraliikenteeseen liittyvien asioiden osalta käytävän johtokunnan ja hallinto-neuvoston 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 suoritettujen 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 toteutettujen rautateiden tavaraliikenteen suorituskyvyn seurannan tulokset ja luettelo asetuksen (EU) N:o 913/2010 9 artiklan 1 kohdan mukaisesti määritellyistä käytäviä koskevista tavoitteista, osatavoitteista ja toimenpiteistä tämän asetuksen 19 artiklan operatiivisten painopisteiden saavuttamiseksi;
- h) määritettävä yhteistyössä asianomaisten jäsenvaltioiden, asianomaisten paikallisviranomaisten ja kansallisten kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman 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) yhden yksikön 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 rajatylittävät pääosuudet, 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.

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 osuukien tai horisontaalisten painopisteiden täytäntöönpanemiseksi. Täytäntöönpanosäädökset laaditaan tiiviissä yhteistyössä asianomaisten jäsenvaltioiden kanssa, ja niitä päivitetään joka neljäs vuosi tai kyseisten jäsenvaltioiden pyynnöstä.

Täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 61 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

3. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksiä 1 ja 2 kohdassa tarkoitettujen täytäntöönpanosäädösten muuttamiseksi, jotta saavutettu edistys, havaitut viivästyksset tai päivitetty kansalliset ohjelmat voidaan ottaa huomioon. 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 tehty 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 koordinoitun 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 tähtäviin 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 (TENtec) välityksellä. 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. 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. Ne tekevät 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 kohtuudella 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 kaupunkisolmuksia 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-/maantieteterminaaleja ja sisävesiväylillä sijaitsevia terminaaleja, jättää rautatie-/maantieteterminaaleja Euroopan laajuisen liikenneverkon ulkopuolelle asianomaisen jäsenvaltion pyynnöstä tai jättää 36 artiklan 1 kohdan a, b ja c alakohdassa tarkoitettua multimodaalisen tavaraliikenneterminaalin ulkopuolelle asianomaisten jäsenvaltioiden pyynnöstä; tai

- g) mukauttaa asianomaisen jäsenvaltion 57 artiklan 1 kohdan mukaisesti toimittamien tietojen pohjalta maantie-, rautatie- ja sisävesi-infrastruktuuria koskevat kartat tiukasti rajatulla tavalla siten, että otetaan huomioon verkon valmistumisessa saavutettu edistys; näitä karttoja mukauttaessaan komissio ei 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 osuukien tilannetta, jotka on merkitty liitteiden kartoissa pisteviivoilla, myös niiden rajatylittävien yhteyksien osalta, jos tähän on naapurijäsenvaltion tai -valtioiden suostumus. Mukautus voi sisältää myös rajatylittävien osuukien 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 määräaika 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 määräaika viidellä vuodella kyseisen delegoidun säädöksen voimaantulosta.

3. Delegoidulla säädöksellä, jolla sisällytetään rautatie-/maantierterminaali 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-/maantierterminaalien 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 määräaika viidellä vuodella 31 päivään joulukuuta 2045; ja niiden rautatie-/maantierterminaalien osalta, jotka on sisällytetty liitteisiin I ja II 38 artiklan 3 kohdassa säädetyn määräajan päätyttyä, jatketaan tuota määräaika viidellä vuodella kyseisen delegoidun säädöksen voimaantulosta.

4. Yhteistä etua koskevalle hankkeelle, joka koskee Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon 1 kohdan nojalla annettulla 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 määrärahopäätöksiin.

5. Jollei Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 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 sopimukseen 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 koskevista hankkeista 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 määräaikaisten kanssa. Niiden on myös otettava huomioon muun muassa asianomaisia käytäviä koskevista työsuunnitelmissa vahvistetut painopisteet ja asianomaisten jäsenvaltioiden horisontaaliset painopisteet sekä soveltuvin osin 55 artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettujen täytäntöönpanosäädösten.

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 hyväksytyt.

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 tarkoitettua säädösvallan siirtoa. 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 määräaika jatketaan kahdella kuukaudella.

63 artikla

Uudelleentarkastelu

1. Komissio suorittaa 31 päivään joulukuuta 2033 mennessä, 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 tarkoitettut kansalliset suunnitelmat ja ohjelmat.

2. Komissio suorittaa 31 päivään joulukuuta 2033 mennessä, 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. Uudelleentarkastelun aikana 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 viivästymisen 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 lisäviivästyksen 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 liittämistä rautateihin sekä multimodaalisia tavaraliikenneterminalia 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 standardiraidelevyettä (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 organisoimille, hallinnalle ja hallinnoimille kilpailukykyisen tavaraliikenteen eurooppalaisen rautatieverkon kehittämiseksi. Siinä vahvistetaan tavaraliikennekäytävien organisoimista, hallinnoimista 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 tavaraliikennetoja, 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 maantie-, meri-, sisävesi- ja ilmaliiikennepalveluihin tai että tavarajunat voidaan muodostaa tai niiden kokoonpano muuttua; 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:

”TAVARALIIKENNEKÄYTVIEN 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 määräaika voidaan jatkaa 24 kuukauteen. Tavaraliikennekäytävän johtokunta ja hallintoneuvosto hyväksyvät tarvittavat toimenpiteet tavaraliikennekäytävän organisoinnin ja hallinnonin 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) Poistetaan 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 tarkoitettua 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, organisaatorakenteen 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 vastualueet eivät vaikuta direktiivin 2012/34/EU 4 artiklan 2 kohdan mukaiseen infrastruktuurin haltijoiden riippumattomuuteen.

7. Hallintoneuvosto perustaa neuvoo-antavan ryhmän, joka koostuu tavaraliikennekäytävän terminaalien haltijoista ja omistajista, meri- ja sisävesisatamat tarvittaessa mukaan luettuina. Neuvoo-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 neuvoo-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 laatuun 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 tarkoitettujen arvioinnin perusteella kuultuaan 8 artiklan 7 ja 8 kohdassa tarkoitettuja neuvoa-antavia ryhmiä ja eurooppalaista koordinaattoria.

2. Hallintoneuvosto tarkistaa täytäntöönpanosuunnitelmaa määräajoin ja vähintään joka neljäs vuosi ottaen huomioon sen täytäntöönpanossa saavutetun edistyksen, rautateiden tavaraliikennemarkkinat tavaraliikennekäytävällä ja 1 kohdan c alakohdassa tarkoitettujen tavoitteiden mukaisesti mitatun suorituskyvyn.

3. Hallintoneuvosto suorittaa ja saattaa määräajoin ajan tasalle liikenteen markkinatutkimuksen, joka koskee tavaraliikennekäytävän liikenteen todettua ja oletettua kehitystä tavaraliikennekäytävällä ja kattaa sekä tavaraliikenteen että matkustajaliikenteen. Tutkimuksessa tarkastellaan tarvittaessa myös tavaraliikennekäytävän kehittämisen sosioekonomisia kustannuksia ja hyötyjä.

4. Täytäntöönpanosuunnitelmassa on otettava huomioon terminaalien kehitys, mukaan lukien multimodaalisia tavaraliikenneterminalia koskeva markkina- ja ennakoiva analyysi sekä asetuksen (EU) 2024/1679 36 artiklan 3 ja 4 kohdassa tarkoitettujen 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 tarkoitettujen 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 määritettyjen kansallisen tason koordinoitumismekanismien 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 keskitetyille 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 reititykset, 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 koordinoita 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 hallinto-neuvoston 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 rahtaajat, 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 kuitenkin 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 tarkoitettut sääntelyelimet tekevät yhteistyötä seurattessaan kilpailua tavaraliikennekäytävällä. Ne takaavat etenkin syrjimättömän pääsyn tavaraliikennekäytävälle ja vastaavat kyseisen direktiivin 56 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua 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 ja 2 kohdassa tarkoitettujen infrastruktuurin 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

Puhemies

R. METSOLA

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

H. LAHBIB



LIITELUETTELO

LIITE I	Kattavan verkon, laajennetun ydinverkon ja ydinverkon kartat
LIITE II	Luettelo Euroopan laajuisen liikenneverkon solmukohdista
LIITE III	Eurooppalaisten liikennekäytävien linjaus
LIITE IV	Alustavat kartat tiettyihin kolmansiin maihin laajennettavasta Euroopan laajuisesta liikenneverkosta
LIITE V	Kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun suuntaviivat kaupunkisolmukohdille
LIITE VI	Asetuksen (EU) 2021/1153 muuttaminen
LIITE VII	Vastaavuustaulukko

















LIITE I

KATTAVAN VERKON, LAAJENNETUN YDINVERKON JA YDINVERKON KARTAT









Sisävesiväylät

Verkko	Tila		
Ydinverkko	Valmis ja/tai parannettava		
Ydinverkko	Uusi infrastruktuuri		











Rautatiet

Verkko	Tila	Tavallinen	≥ 200 km/h*
Ydinverkko	Vuoteen 2030 mennessä valmis ja/tai parannettava		
Ydinverkko	Uusi rautatieinfrastruktuuri vuodeksi 2030		
Laajennettu	Vuoteen 2040 mennessä valmis ja/tai parannettava		
Laajennettu	Uusi rautatieinfrastruktuuri vuodeksi 2040		
Kattava verkko	Vuoteen 2050 mennessä valmis ja/tai parannettava		
Kattava verkko	Uusi rautatieinfrastruktuuri vuodeksi 2050		
Kattava/	Suunniteltu	 	 

Maantiet

Verkko	Tila		
Ydinverkko	Vuoteen 2030 mennessä valmis ja/tai parannettava		
Ydinverkko	Uusi tieinfrastruktuuri vuodeksi 2030		
Laajennettu	Vuoteen 2040 mennessä valmis ja/tai parannettava		
Laajennettu	Uusi tieinfrastruktuuri vuodeksi 2040		
Kattava verkko	Vuoteen 2050 mennessä valmis ja/tai parannettava		
Kattava verkko	Uusi tieinfrastruktuuri vuodeksi 2050		
Kattava/	Suunniteltu		 

Solmukohdat

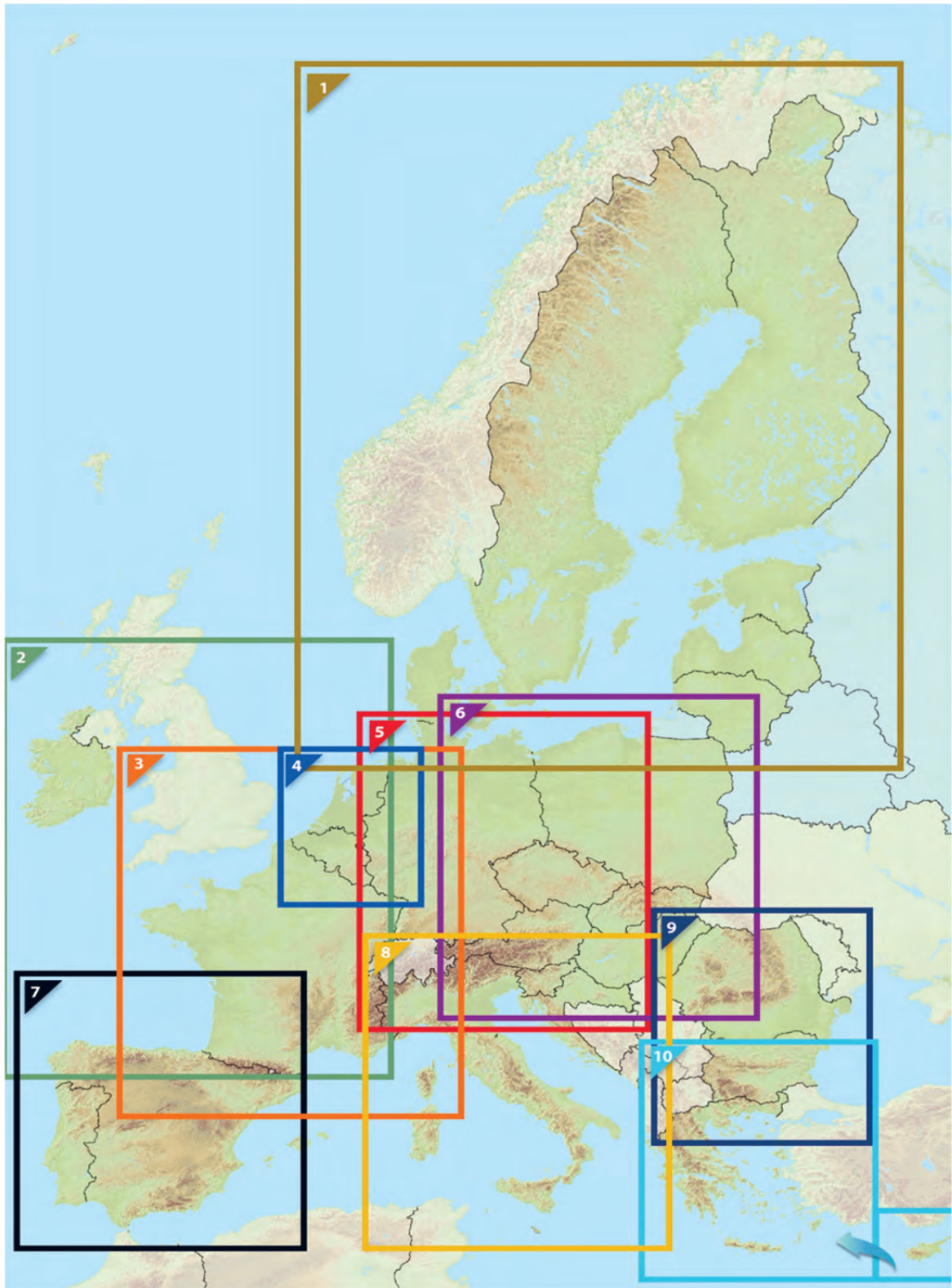
Ydinverkko	Satamat**		
Kattava verkko	Satamat**		
Ydinverkko	Lentoasemat**		
Kattava verkko	Lentoasemat**		
Ydinverkko	Rautatie-/maantieterminaalit / sisävesiväylien		
Kattava verkko	Rautatie-/maantieterminaalit / sisävesiväylien		
	Pääkaupungit		
	Kaupunkisolmukohdat		

* 200 km/h vauhti on ohjeellinen keskiarvo, jolla ei ole oikeudellista vaikutusta

** Myös multimodaaliset tavaraliikenneterminaalit

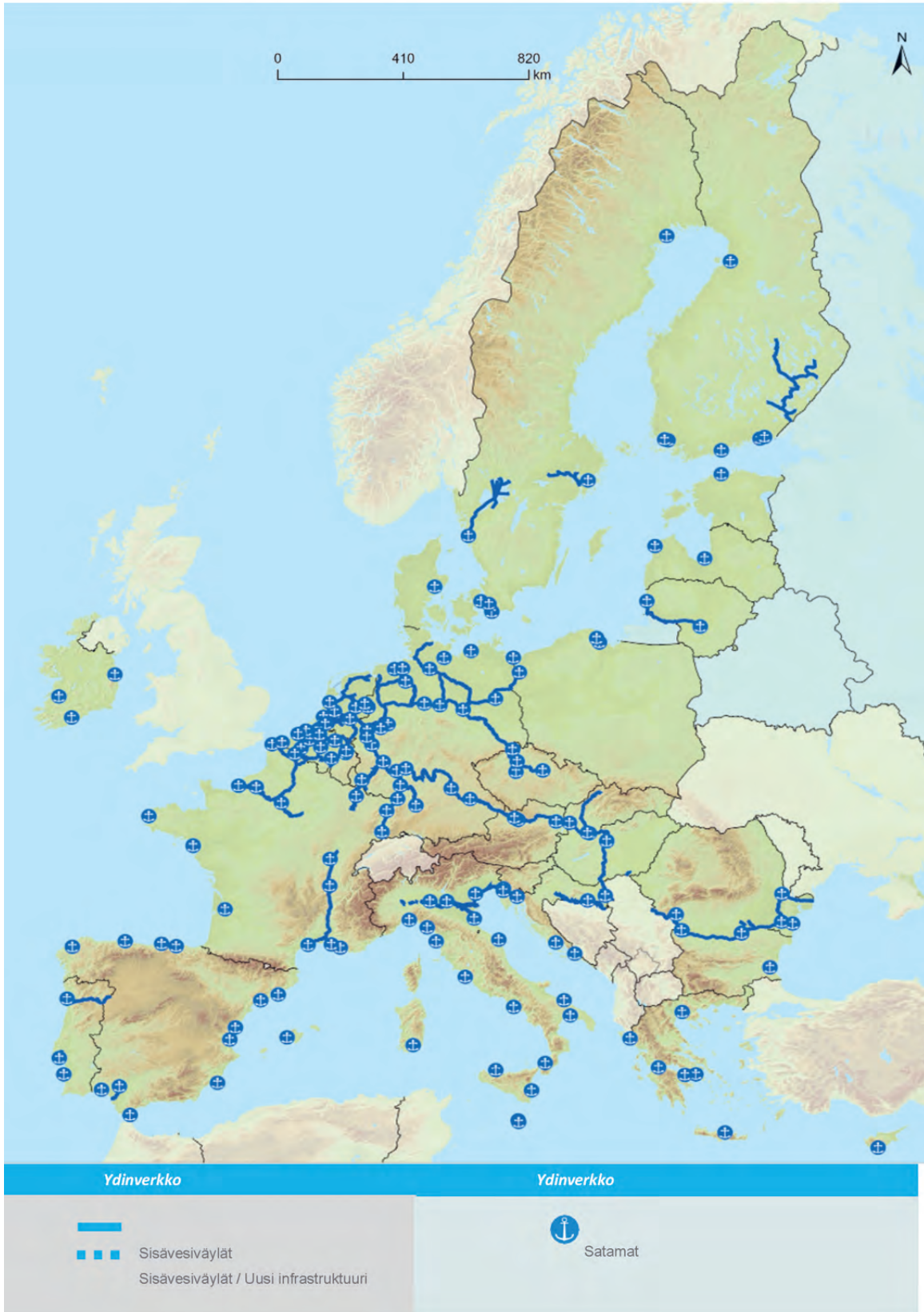


EU:n jäsenvaltioiden kartat



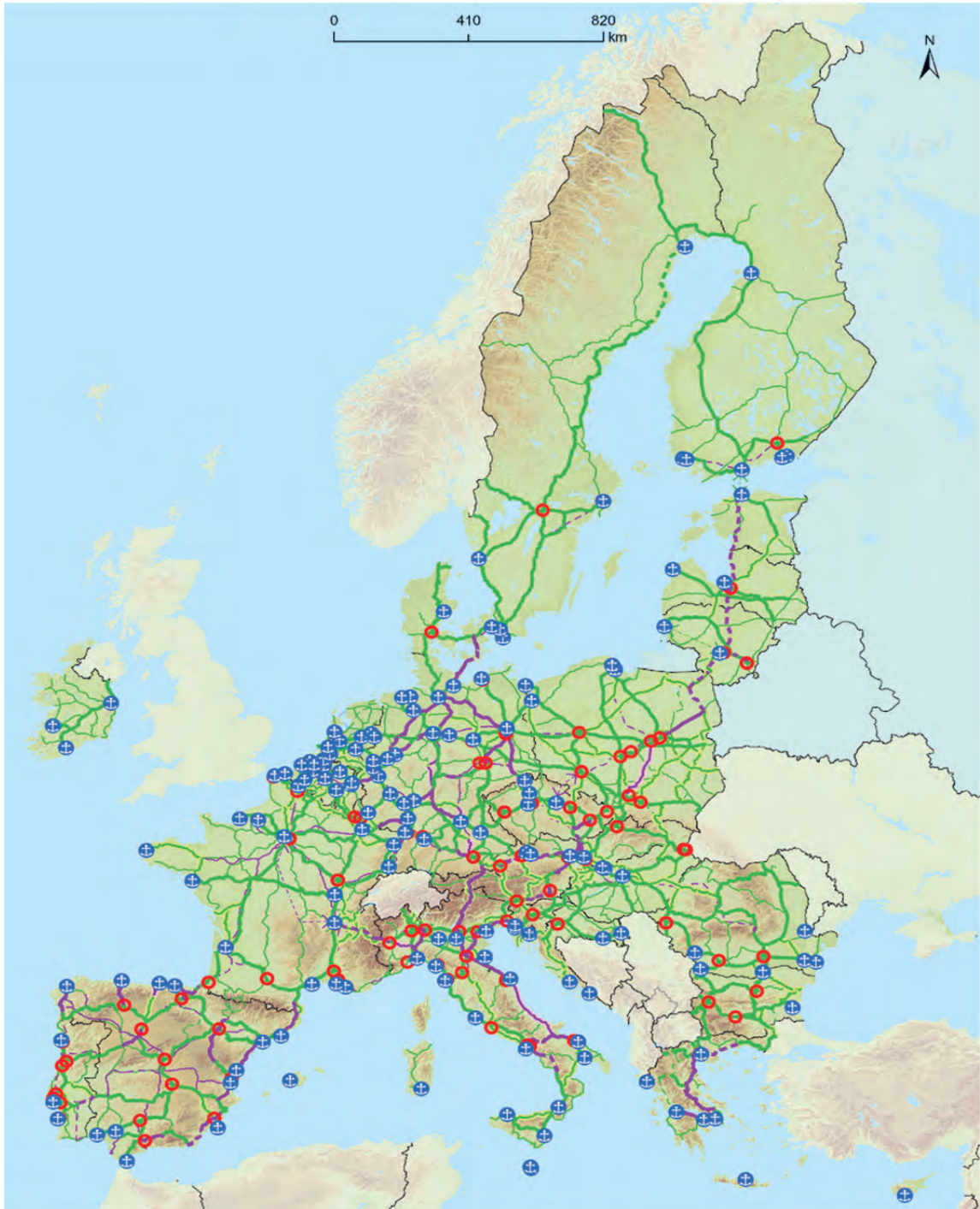


Kattava verkko ja ydinverkko:
Sisävesiväylät ja ydinverkon satamat
EU:n jäsenvaltiot





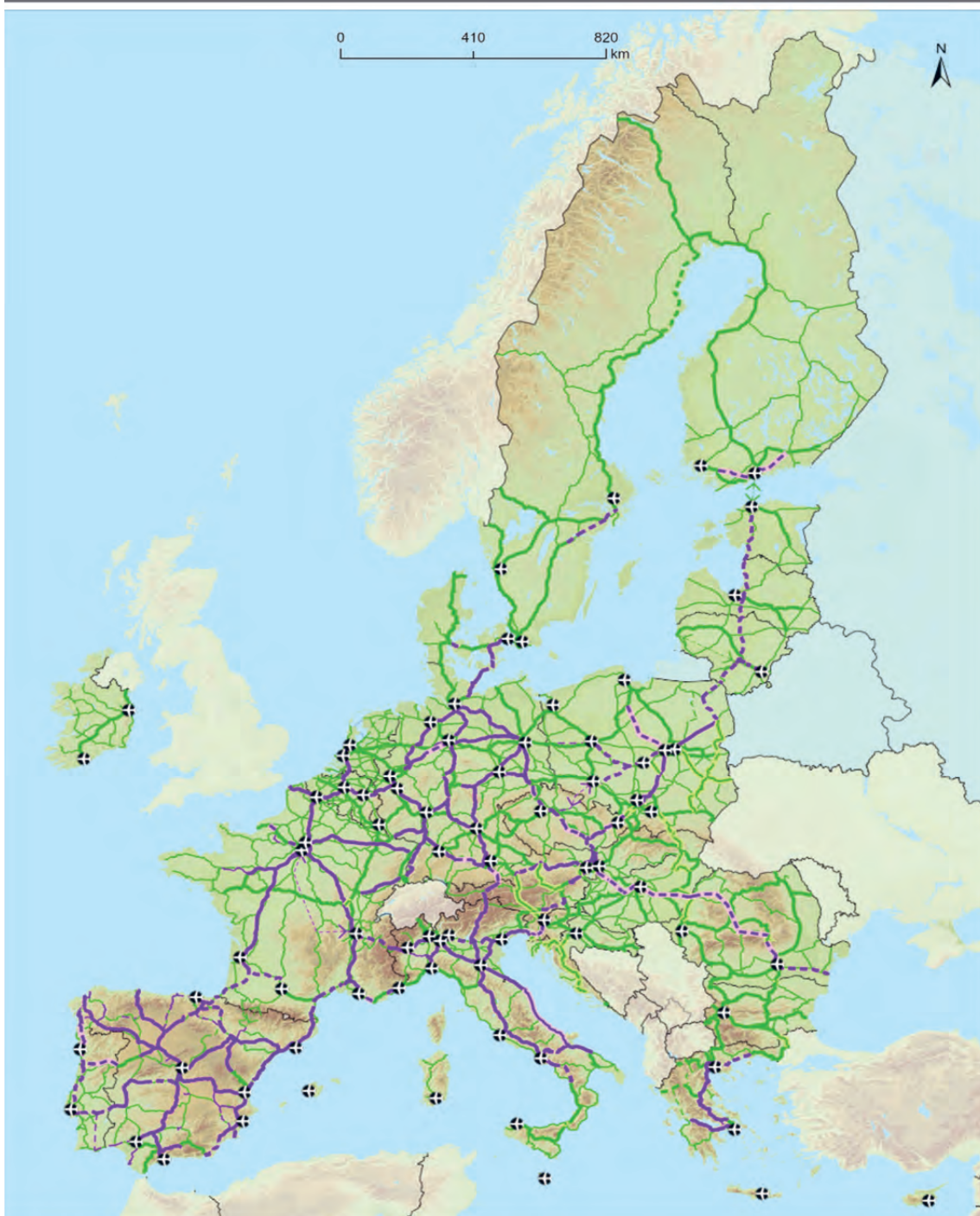
Ydinverkko, laajennettu ydinverkko ja kattava verkko:
Rautateiden tavaraliikenne, ydinverkon satamat ja
rautatie-/maantietermiinaalit
EU:n jäsenvaltiot



Rautatiet, ydinverkko	Rautatiet, laajennettu ydinverkko	Rautatiet, kattava verkko	Ydinverkko
<ul style="list-style-type: none"> Tavallinen Tavallinen / Uusi infrastruktuuri ≥ 200 km/h ≥ 200 km/h / Uusi infrastruktuuri 	<ul style="list-style-type: none"> Tavallinen Tavallinen / Uusi infrastr. ≥ 200 km/h ≥ 200 km/h / Uusi infrastr. 	<ul style="list-style-type: none"> Tavallinen Tavallinen / Uusi infrastr. ≥ 200 km/h ≥ 200 km/h / Uusi infrastr. Suunniteltu 	<ul style="list-style-type: none"> Satamat RRT TENtec



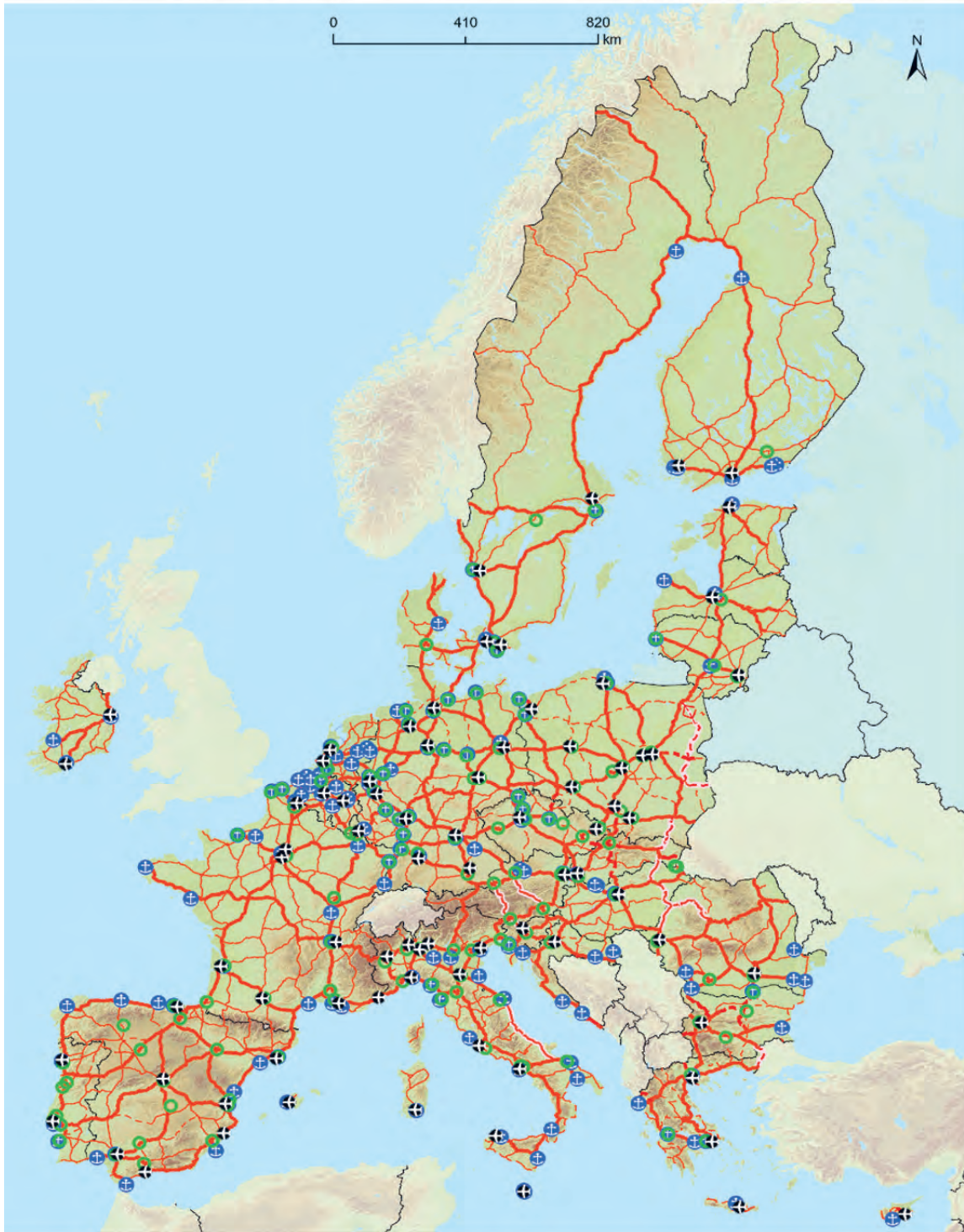
Ydinverkko, laajennettu ydinverkko ja kattava verkko:
Rautateiden matkustajaliikenne ja ydinverkon
lentoasemat
EU:n jäsenvaltiot



Rautatiet, ydinverkko verkko	Rautatiet, laajennettu ydinverkko Ydinverkko	Rautatiet, kattava
<ul style="list-style-type: none"> Tavallinen Tavallinen / Uusi infrastr. ≥ 200 km/h ≥ 200 km/h / Uusi infrastr. Suunniteltu 	<ul style="list-style-type: none"> Tavallinen Tavallinen / Uusi infrastr. ≥ 200 km/h ≥ 200 km/h / Uusi infrastr. 	<ul style="list-style-type: none"> Tavallinen Tavallinen / Uusi infrastr. ≥ 200 km/h ≥ 200 km/h / Uusi infrastr. Suunniteltu
Lentoasemat		



Ydinverkko, laajennettu ydinverkko ja kattava verkko:
Rautateiden matkustajaliikenne ja ydinverkon
lentoasemat
EU:n jäsenvaltiot



Maantiet, ydinverkko	Maantiet, laajennettu ydinverkko	Maantiet, kattava verkko	
Maantiet	Maantiet	Maantiet	Satama
Maantiet / Uusi infrastr. Suunniteltu	Maantiet / Uusi infrastr.	Maantiet / Uusi infrastr. Suunniteltu	RRT
			Lentoasemat TENtec



Kattava verkko ja ydinverkko:
Sisävesiväylät ja satamat

BE BG CZ DK DE **EE** IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK **FI SE**

1



Ydinverkko	Kattava verkko	Ydinverkko	Kaupunki-solmukohdat
Sisävesiväylät Sisävesiväylät / Uusi infrastruktuuri	Satamat	Satamat	Pääkaupungit Kaupunki-solmukohdat





Ydinverkko, laajennettu ydinverkko ja kattava verkko:
**Rautateiden tavaraliikenne, satamat ja rautatie-
 /maantieterminalit**

1



Rautatiet, ydinverkko	Rautatiet, laajennettu ydinverkko	Rautatiet, kattava verkko	Kattava Ydinverkko	Kaupunki-solmukohtat
— Tavallinen - - - Uusi infrastr. — ≥ 200 km/h - - - ≥ 200 km/h / Uusi <- -> infrastr. Suunniteltu	— Tavallinen - - - Tavallinen / Uusi infrastr. — ≥ 200 km/h - - - ≥ 200 km/h / Uusi infrastr.	— Tavallinen - - - Uusi infrastr. — ≥ 200 km/h - - - ≥ 200 km/h / Uusi <- -> infrastr. Suunniteltu	 	

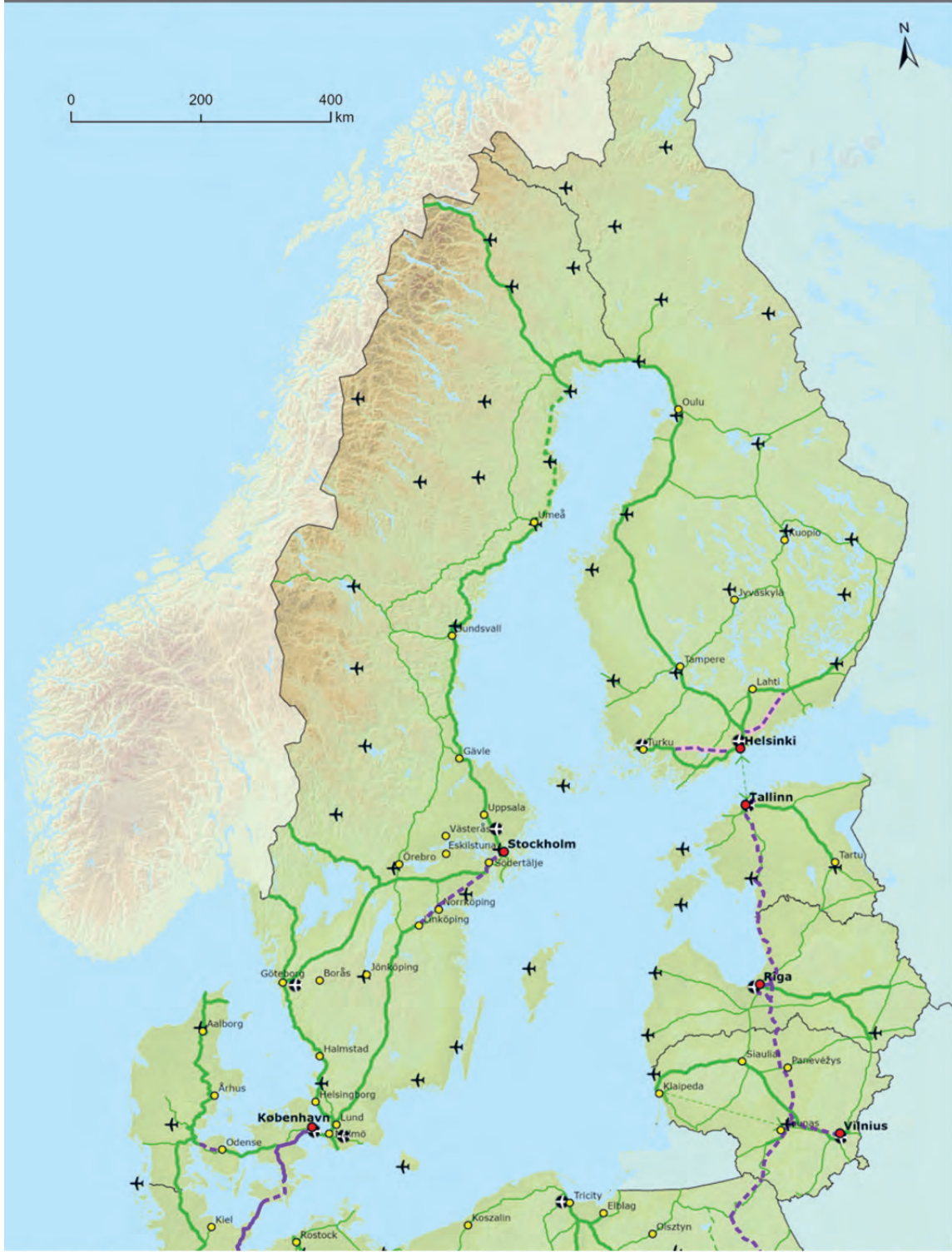
TENtec



Ydinverkko, laajennettu ydinverkko ja kattava verkko:
Rautateiden matkustajaliikenne, lentoasemat

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE

1



Rautatiet, ydinverkko	Rautatiet, laajennettu ydinverkko	Rautatiet, kattava verkko	Kattava Ydinverkko	Kaupunki-solmukohdat
<ul style="list-style-type: none"> Tavallinen / Uusi infrastr. ≥ 200 km/h ≥ 200 km/h / Uusi infrastr. Suunniteltu 	<ul style="list-style-type: none"> Tavallinen / Uusi infrastr. ≥ 200 km/h ≥ 200 km/h / Uusi infrastr. 	<ul style="list-style-type: none"> Tavallinen / Uusi infrastr. ≥ 200 km/h ≥ 200 km/h / Uusi infrastr. Suunniteltu 	<ul style="list-style-type: none"> Lentoasemat 	<ul style="list-style-type: none"> Pääkaupungit Kaupunki-solmukohdat





Ydinverkot, laajennetut ydinverkot & kattavat verkot
Maantiet, satamat, rautatie-/maantieterminaalit ja lentoasemat

BE BG CZ **DK** DE **EE** IE EL ES FR HR IT CY **LV** **LT** LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK **FI** SE

1





Kattava verkko ja ydinverkko:
Sisävesiväylät ja satamat

BE BG CZ DK DE EE **IE** EL ES FR HR IT CY LV LT **LU** HU MT **NL** AT PL PT RO SI SK FI SE

2



Ydinverkko	Kattava verkko	Ydinverkko	Kaupunkisolmukohdat
Sisävesiväylät Sisävesiväylät / Uusi infrastruktuuri	Satamat	Satamat	Pääkaupungit Kaupunkisolmukohdat

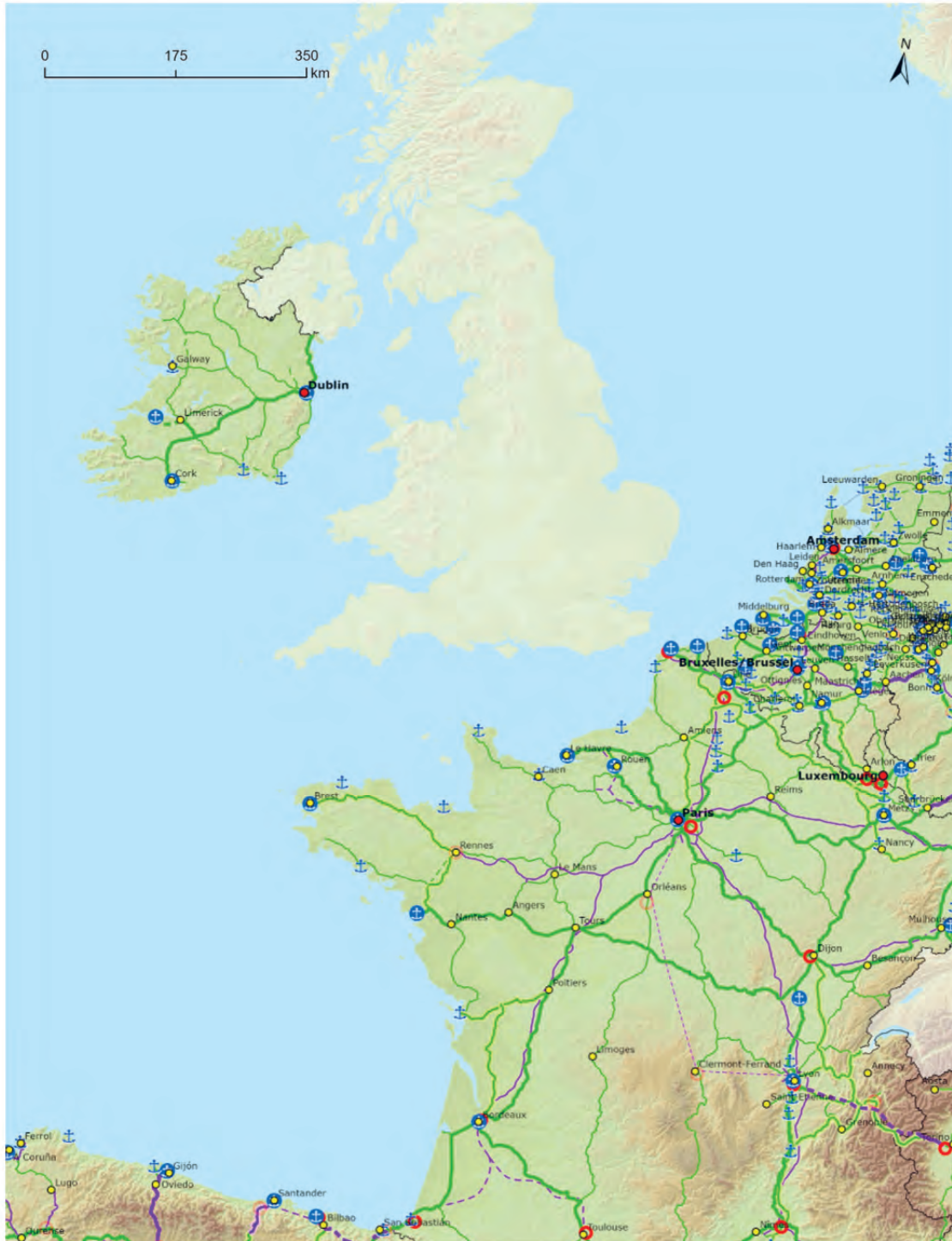




Ydinverkko, laajennettu ydinverkko ja kattava verkko:
Rautateiden tavaraliikenne, satamat ja rautatie-/maantieterminaalit

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE

2



Rautatiet, ydinverkko	Rautatiet, laajennettu ydinverkko Kaupunkisolmukohdat	Rautatiet, kattava verkko	Kattava	Ydinverkko
Tavallinen	Tavallinen	Tavallinen	Satamat	Pääkaupungit
Tavallinen / Uusi infrastr.	Tavallinen / Uusi infrastr. ≥ 200 km/h	Tavallinen / Uusi infrastr. ≥ 200 km/h	RRT	Kaupunkisolmukohdat
≥ 200 km/h / Uusi infrastr.	200 km/h	≥ 200 km/h / Uusi infrastr.		
Suunniteltu	≥ 200 km/h / Uusi infrastr.	Suunniteltu		

TENtec



Ydinverkko, laajennettu ydinverkko ja kattava verkko:
Rautateiden matkustajaliikenne, lentoasemat

BE BG CZ DK DE EE **IE** EL ES FR HR IT CY LV LT **LU** HU MT **NL** AT PL PT RO SI SK FI SE

2





Ydinverkot, laajennetut ydinverkot & kattavat verkot
Maantiet, satamat, rautatie-/maantieterminaalit ja lentoasemat

BE BG CZ DK DE EE **IE** EL ES FR HR IT CY LV LT **LU** HU MT **NL** AT PL PT RO SI SK FI SE

2



Maantiet, ydinverkko	Maantiet, laajennettu ydinverkko	Maantiet, kattava verkko	Kattava Ydinverkko	Kaupunkisolmukohdat
<ul style="list-style-type: none"> Maantiet Maantiet / Uusi infrastr. Suunniteltu 	<ul style="list-style-type: none"> Maantiet Maantiet / Uusi infrastr. 	<ul style="list-style-type: none"> Maantiet Maantiet / Uusi infrastr. Suunniteltu 	<ul style="list-style-type: none"> Satamat RRT Lentoasema 	<ul style="list-style-type: none"> Pääkaupungit Kaupunkisolmukohdat





Kattava verkko ja ydinverkko:
Sisävesiväylät ja satamat

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE

3



Ydinverkko	Kattava verkko	Ydinverkko	Kaupunkisolmukohdat
Sisävesiväylät	Satamat	Sisävesiväylät / Uusi infrastruktuuri	Pääkaupungit
			Kaupunkisolmukohdat

TENtec



Ydinverkko, laajennettu ydinverkko ja kattava verkko:
**Rautateiden tavaraliikenne, satamat ja rautatie-
 /maantieterminaalit**

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES **FR** HR IT CY LV LT **LU** HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI
 SE

3



Rautatiet, ydinverkko	Rautatiet, laajennettu ydinverkko	Rautatiet, kattava verkko	Kattava Ydinverkko	Kaupunki solmukohdat
<ul style="list-style-type: none"> Tavallinen Tavallinen / Uusi infrastr. ≥ 200 km/h ≥ 200 km/h / Uusi infrastr. Suunniteltu 	<ul style="list-style-type: none"> Tavallinen Tavallinen / Uusi infrastr. ≥ 200 km/h ≥ 200 km/h / Uusi infrastr. 	<ul style="list-style-type: none"> Tavallinen Tavallinen / Uusi infrastr. ≥ 200 km/h ≥ 200 km/h / Uusi infrastr. Suunniteltu 	<ul style="list-style-type: none"> Satamat RRT 	<ul style="list-style-type: none"> Pääkaupun Kaupunki-solmukohdat

TEN



Ydinverkko, laajennettu ydinverkko ja kattava verkko:
Rautateiden matkustajaliikenne, lentoasemat

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK
 FI SE

3



Rautatiet, ydinverkko	Rautatiet, laajennettu ydinverkko	Rautatiet, kattava verkko	Kattava Ydinverkko	Kaupunki-solmukohtat
<ul style="list-style-type: none"> Tavallinen / Uusi infrastr. ≥ 200 km/h ≥ 200 km/h / Uusi infrastr. Suunniteltu 	<ul style="list-style-type: none"> Tavallinen / Uusi infrastr. ≥ 200 km/h ≥ 200 km/h / Uusi infrastr. 	<ul style="list-style-type: none"> Tavallinen / Uusi infrastr. ≥ 200 km/h ≥ 200 km/h / Uusi infrastr. Suunniteltu 	<ul style="list-style-type: none"> Lentoasemat 	<ul style="list-style-type: none"> Pääkaupungit Kaupunki-solmukohtat





Ydinverkot, laajennetut ydinverkot & kattavat verkot
Maantiet, satamat, rautatie-/maantieterminaalit ja lentoasemat
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK
 FI SE

3



Maantiet, ydinverkko	Maantiet, laajennettu ydinverkko	Maantiet, kattava verkko	Kattava Ydinverkko	Kaupunki-solmukohtat
— Maantiet	— Maantiet	— Maantiet	⚓ Satamat	● Pääkaupungit
- - - Maantiet / Uusi	- - - Maantiet / Uusi infrastr.	- - - Maantiet / Uusi infrastr.	⊕ RRT	● Kaupunki-solmukohtat
↔ infrastr. Suunniteltu		↔ Suunniteltu	✈ Lentoasemat	





Kattava verkko ja ydinverkko:
Sisävesiväylät ja satamat

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK

4



Ydinverkko	Kattava verkko	Ydinverkko	Kaupunki-solmukohdat
<ul style="list-style-type: none"> Sisävesiväylät Sisävesiväylät / uusi infrastruktuuri 	<ul style="list-style-type: none"> Satamat 	<ul style="list-style-type: none"> Satamat 	<ul style="list-style-type: none"> Pääkaup. Kaupunki-solmukohdat





Rautateiden tavaraliikenne, satamat ja rautatie-/maantieterminaalit (RRT)

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK
FI SE

4



Rautatiet, ydinverkko	Rautatiet laajennettu ydinverkko	Rautatiet, kattava verkko	Kattava Ydinverkko	Kaupunki-solmukohta
<ul style="list-style-type: none"> Tavallinen Tavallinen / Uusi infrastr. ≥ 200 km/h ≥ 200 km/h / Uusi infr. Suunniteltu 	<ul style="list-style-type: none"> Tavallinen Tavallinen / Uusi infr. ≥ 200 km/h ≥ 200 km/h / Uusi infr. 	<ul style="list-style-type: none"> Tavallinen Tavallinen / Uusi infr. ≥ 200 km/h ≥ 200 km/h / Uusi infr. Suunniteltu 	<ul style="list-style-type: none"> Satamat RRT 	<ul style="list-style-type: none"> Pääkaup. Kaupunki-solmukohta





Ydinverkko, laajennettu ydinverkko ja kattava verkko: Rautateiden matkustajaliikenne, lentoasemat

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK
FI SE

4



Rautatiet, ydinverkko	Rautatiet, laajennettu ydinverkko	Rautatiet, kattava verkko	Kattava ydinverkko	Kaupunki solmukohdat
<ul style="list-style-type: none"> — Tavallinen - - - Tavallinen / Uusi infrastr. — ≥ 200 km/h - - - ≥ 200 km/h / Uusi infr. ↔ Suunniteltu 	<ul style="list-style-type: none"> — Tavallinen - - - Tavallinen / Uusi infr. — ≥ 200 km/h - - - ≥ 200 km/h / Uusi infr. 	<ul style="list-style-type: none"> — Tavallinen - - - Tavallinen / Uusi infr. — ≥ 200 km/h - - - ≥ 200 km/h / Uusi infr. ↔ Suunniteltu 	<ul style="list-style-type: none"> ✈ Lentoasemat 	<ul style="list-style-type: none"> ● Pääkaup. ● Kaupunki-solmukohdat

TENtec



Ydinverkko, laajennettu ydinverkko ja kattava verkko

Maantiet, satamat, rautatie-/maantieterminaalit ja lentoasemat

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK
FI SE

4



Maantiet, ydinverkko	Maantiet, laajennettu ydinverkko	Maantiet, kattava verkko	Kattava Ydinverkko	Kaupunki-solmukohtat
<ul style="list-style-type: none"> Maantiet Maantiet / Uusi infr. Suunniteltu 	<ul style="list-style-type: none"> Maantiet Maantiet / Uusi infr. 	<ul style="list-style-type: none"> Maantiet Maantiet / Uusi infr. Suunniteltu 	<ul style="list-style-type: none"> Satamat RRT Lentoasemat 	<ul style="list-style-type: none"> Pääkaup. Kaupunki-solmukohtat



Kattava verkko ja ydinverkko:
Sisävesiväylät ja satamat

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK
FI SE

5



Ydinverkko	Kattava verkko	Ydinverkko	Kaupunki-solmukohtat
Sisävesiväylät Sisävesiväylät / uusi infrastruktuuri	Satamat	Satamat	Pääkaupungit Kaupunki-solmukohtat



Ydinverkko, laajennettu ydinverkko ja kattava verkko:
**Rautateiden tavaraliikenne, satamat ja rautatie-
 /maantieterminaalit (RRT)**

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK
 FI SE

5



Rautatiet, ydinverkko	Rautatiet, laajennettu ydinverkko	Rautatiet, kattava verkko	Kattava Ydinverkko	Kaupunki-solmukohtat
<ul style="list-style-type: none"> Tavallinen Tavallinen / Uusi infrastr. ≥ 200 km/h ≥ 200 km/h / Uusi infrastr. Suunniteltu 	<ul style="list-style-type: none"> Tavallinen Tavallinen / Uusi infrastr. ≥ 200 km/h ≥ 200 km/h / Uusi infrastr. 	<ul style="list-style-type: none"> Tavallinen Tavallinen / Uusi infrastr. ≥ 200 km/h ≥ 200 km/h / Uusi infrastr. Suunniteltu 	<ul style="list-style-type: none"> Satamat RRT 	<ul style="list-style-type: none"> Pääkaupungit Kaupunki-solmukohtat





Ydinverkko, laajennettu ydinverkko ja kattava verkko:
Rautateiden matkustajaliikenne, lentoasemat

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK
 FI SE

5



Rautatiet, ydinverkko	Rautatiet, laajennettu ydinverkko	Rautatiet, kattava verkko	Kattava Ydinverkko	Kaupunki-solmukohtat
Tavallinen	Tavallinen / Uusi infrastr.	Tavallinen	Tavallinen / Uusi infrastr.	Pääkaupungit
Tavallinen / Uusi infrastr.	≥ 200 km/h	Tavallinen / Uusi infrastr.	≥ 200 km/h	Kaupunki-
≥ 200 km/h	≥ 200 km/h / Uusi infrastr.	≥ 200 km/h / Uusi infrastr.	≥ 200 km/h / Uusi infrastr.	solmukohtat
Suunniteltu	Suunniteltu	Suunniteltu	Lento- asemat	



Ydinverkko, laajennettu ydinverkko ja kattava verkko
Maantiet, satamat, rautatie-/maantieterminaalit ja lentoasemat
 BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK
 FI SE

5



Maantiet, ydinverkko	Maantiet, laajennettu ydinverkko	Maantiet, kattava verkko	Kattava Ydinverkko	Kaupunki-solmukohtat
— Maantiet	— Maantiet	— Maantiet	⚓ Satamat	● Pääkaupungit
- - - Maantiet / Uusi	- - - Maantiet/ Uusi infrastr.	- - - Maantiet / Uusi infrastr.	⚓ RRT	● Kaupunki-solmukohtat
↔ infrastr. Suunniteltu		↔ Suunniteltu	✈ Lentoasemat	



Kattava verkko ja ydinverkko:
Sisävesiväylät ja satamat

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK
FI SE

6



Ydinverkko	Kattava verkko	Ydinverkko	Kaupunki-solmukohdat
Sisävesiväylät Sisävesiväylät / uusi infrastruktuuri	Satamat	Satamat	Pääkaupungit Kaupunki-solmukohdat

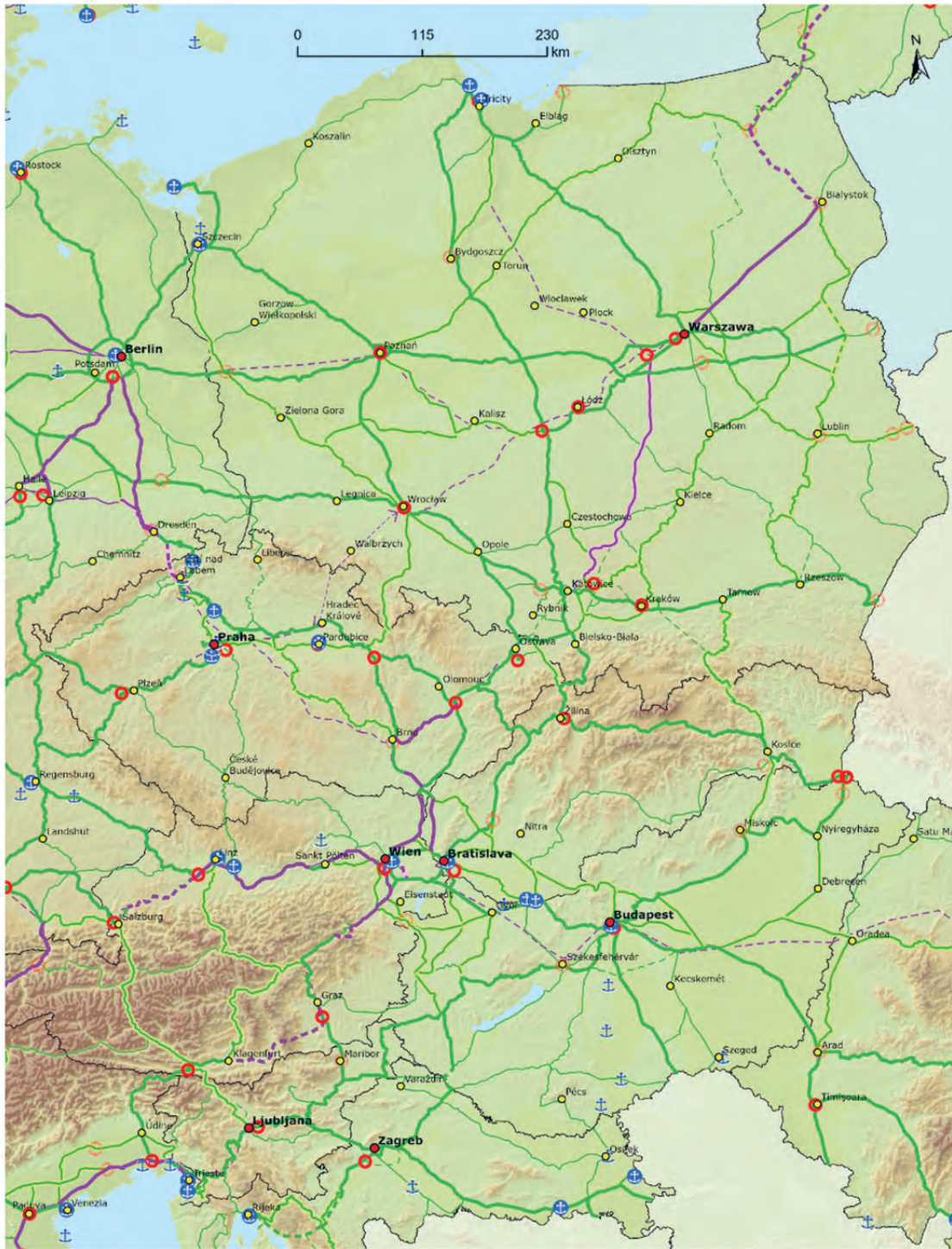
TENtec



Ydinverkko, laajennettu ydinverkko ja kattava verkko:
**Rautateiden tavaraliikenne, satamat ja rautatie-
 /maantieterminaalit (RRT)**

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK
 FI SE

6



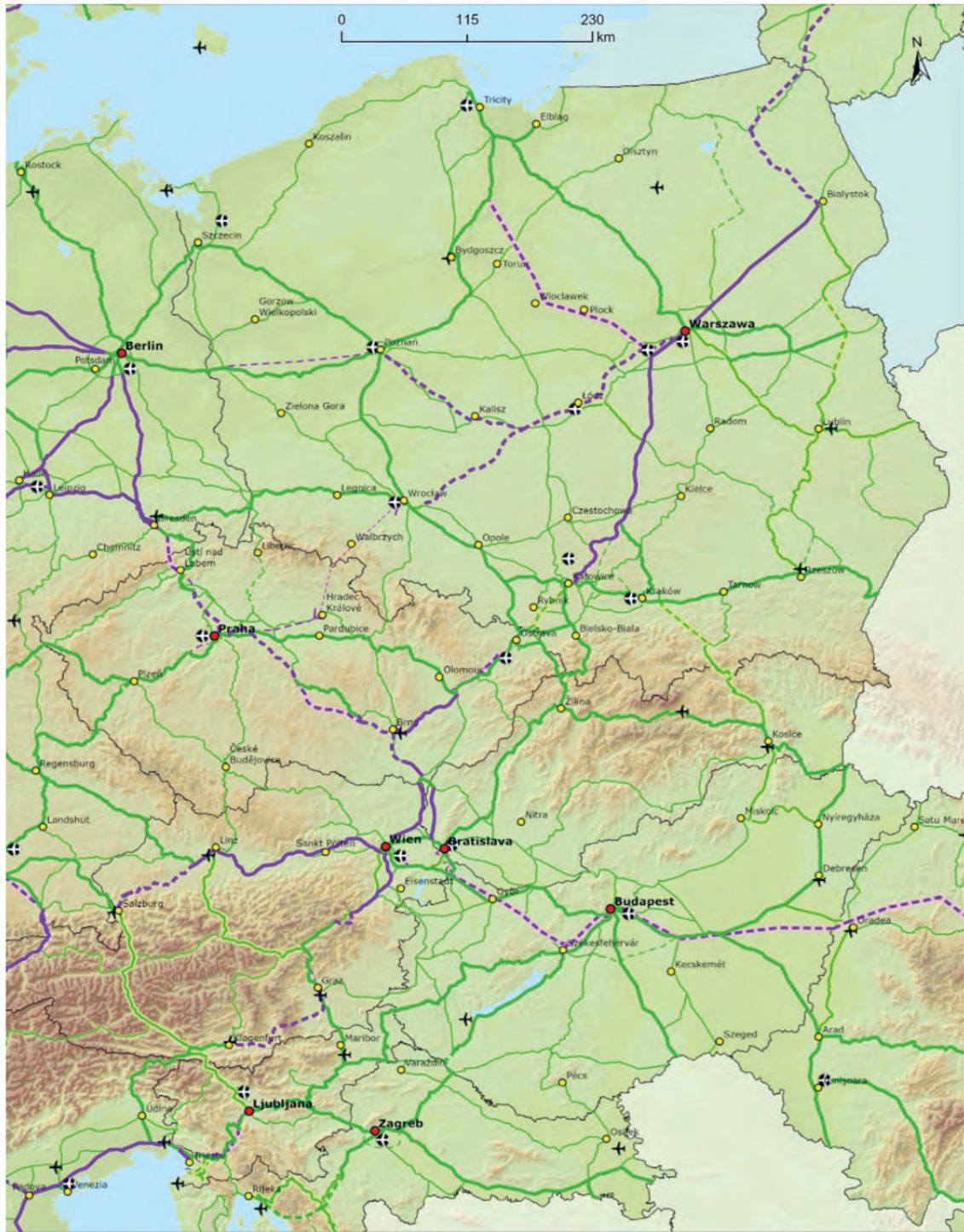
Rautatiet, ydinverkko	Rautatiet, laajennettu ydinverkko	Rautatiet, kattava verkko	Kattava Ydinverkko	Kaupunki-solmukohdat
— Tavallinen	— Tavallinen	— Tavallinen	⚓	● Pääkaupungit
- - - Tavallinen / Uusi infrastr.	- - - Tavallinen / Uusi infrastr.	- - - Tavallinen / Uusi infrastr.	⚓	● Kaupunki-solmukohdat
— ≥ 200 km/h	— ≥ 200 km/h	— ≥ 200 km/h	⊙ RRT	
- - - ≥ 200 km/h / Uusi infrastr.	- - - ≥ 200 km/h / Uusi infrastr.	- - - ≥ 200 km/h / Uusi infrastr.		
↔ Suunniteltu		↔ Suunniteltu		



Ydinverkko, laajennettu ydinverkko ja kattava verkko:
Rautateiden matkustajaliikenne, lentoasemat

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK
 FI SE

6



Rautatiet, ydinverkko	Rautatiet, laajennettu ydinverkko	Rautatiet, kattava verkko	Kattava Ydinverkko	Kaupunki-solmukohdat
<ul style="list-style-type: none"> Tavallinen Tavallinen / Uusi infrastr. ≥ 200 km/h ≥ 200 km/h / Uusi infrastr. Suunniteltu 	<ul style="list-style-type: none"> Tavallinen Tavallinen / Uusi infrastr. ≥ 200 km/h ≥ 200 km/h / Uusi infrastr. 	<ul style="list-style-type: none"> Tavallinen Tavallinen / Uusi infrastr. ≥ 200 km/h ≥ 200 km/h / Uusi infrastr. Suunniteltu 	<ul style="list-style-type: none"> Lentoasemat 	<ul style="list-style-type: none"> Pääkaupungit Kaupunki-solmukohdat





Ydinverkko, laajennettu ydinverkko ja kattava verkko

Maantiet, satamat, rautatie-/maantieterminaalit ja lentoasemat

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK
FI SE

6



Maantiet, ydinverkko	Maantiet, laajennettu ydinverkko	Maantiet, kattava verkko	Kattava Ydinverkko	Kaupunki-solmukohtat
<ul style="list-style-type: none"> Maantiet Maantiet / Uusi infrastr. Suunniteltu 	<ul style="list-style-type: none"> Maantiet Maantiet / Uusi infrastr. 	<ul style="list-style-type: none"> Maantiet Maantiet / Uusi infrastr. Suunniteltu 	<ul style="list-style-type: none"> Satamat RRT Lentoasemat 	<ul style="list-style-type: none"> Pääkaupungit Kaupunki-solmukohtat



Kattava verkko ja ydinverkko:
Sisävesiväylät ja satamat

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK
FI SE

7



Ydinverkko	Kattava verkko	Ydinverkko	Kaupunki-solmukohdat
Sisävesiväylät Sisävesiväylät / uusi infrastruktuuri	Satamat	Satamat	Pääkaupungit Kaupunki-solmukohdat





Ydinverkko, laajennettu ydinverkko ja kattava verkko:
**Rautateiden tavaraliikenne, satamat ja rautatie-
 /maantieterminaalit (RRT)**

BE BG CZ DK DE EE IE EL **ES** FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL **PT** RO SI SK
 FI SE

7



Rautatiet, ydinverkko	Rautatiet, laajennettu ydinverkko	Rautatiet, kattava verkko	Kattava Ydinverkko	Kaupunki-solmukohtat
<ul style="list-style-type: none"> Tavallinen Tavallinen / Uusi infrastr. ≥ 200 km/h ≥ 200 km/h / Uusi infrastr. Suunniteltu 	<ul style="list-style-type: none"> Tavallinen Tavallinen / Uusi infrastr. ≥ 200 km/h ≥ 200 km/h / Uusi infrastr. 	<ul style="list-style-type: none"> Tavallinen Tavallinen / Uusi infrastr. ≥ 200 km/h ≥ 200 km/h / Uusi infrastr. Suunniteltu 	<ul style="list-style-type: none"> Satamat RRT 	<ul style="list-style-type: none"> Pääkaupungit Kaupunki-solmukohtat





Ydinverkko, laajennettu ydinverkko ja kattava verkko:
Rautateiden matkustajaliikenne, lentoasemat

BE BG CZ DK DE EE IE EL **ES** FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL **PT** RO SI SK
 FI SE

7



Rautatiet, ydinverkko	Rautatiet, laajennettu ydinverkko	Rautatiet, kattava verkko	Kattava Ydinverkko	Kaupunki-solmukohdat
<ul style="list-style-type: none"> Tavallinen Tavallinen / Uusi infrastr. ≥ 200 km/h ≥ 200 km/h / Uusi infrastr. Suunniteltu 	<ul style="list-style-type: none"> Tavallinen Tavallinen / Uusi infrastr. ≥ 200 km/h ≥ 200 km/h / Uusi infrastr. 	<ul style="list-style-type: none"> Tavallinen Tavallinen / Uusi infrastr. ≥ 200 km/h ≥ 200 km/h / Uusi infrastr. Suunniteltu 	<ul style="list-style-type: none"> Lentoasemat 	<ul style="list-style-type: none"> Pääkaupungit Kaupunki-solmukohdat



Ydinverkko, laajennettu ydinverkko ja kattava verkko
Maantiet, satamat, rautatie-/maantieterminaalit ja lentoasemat

BE BG CZ DK DE EE IE EL **ES** FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL **PT** RO SI SK
 FI SE

7



Maantiet, ydinverkko	Maantiet, laajennettu ydinverkko	Maantiet, kattava verkko	Kattava Ydinverkko	Kaupunki-solmukohdat
— Maantiet	— Maantiet	— Maantiet	⚓ Satamat	● Pääkaupungit
— Maantiet / Uusi	- - - Maantiet / Uusi infrastr.	- - - Maantiet / Uusi	⓪ RRT	● Kaupunki-solmukohdat
↔ infrastr. Suunniteltu		↔ infrastr. Suunniteltu	✈ Lentoasemat	





**Kattava verkko ja ydinverkko:
Sisävesiväylät ja satamat**

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR **HR IT** CY LV LT LU HU **MT** NL AT PL PT RO **SI** SK
FI SE

8



Ydinverkko	Kattava verkko	Ydinverkko	Kaupunki-solmukohdat
Sisävesiväylät Sisävesiväylät / uusi infrastruktuuri	Satamat	Satamat	Pääkaupungit Kaupunki-solmukohdat

TENtec



Ydinverkko, laajennettu ydinverkko ja kattava verkko:
**Rautateiden tavaraliikenne, satamat ja rautatie-
 /maantieterminaalit (RRT)**

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR **HR IT** CY LV LT LU HU **MT** NL AT PL PT RO **SI** SK
 FI SE

8



Rautatiet, ydinverkko	Rautatiet, laajennettu ydinverkko	Rautatiet, kattava verkko	Kattava Ydinverkko	Kaupunki-solmukohdat
<ul style="list-style-type: none"> Tavallinen Tavallinen / Uusi infrastr. ≥ 200 km/h ≥ 200 km/h / Uusi infrastr. Suunniteltu 	<ul style="list-style-type: none"> Tavallinen Tavallinen / Uusi infrastr. ≥ 200 km/h ≥ 200 km/h / Uusi infrastr. 	<ul style="list-style-type: none"> Tavallinen Tavallinen / Uusi infrastr. ≥ 200 km/h ≥ 200 km/h / Uusi infrastr. Suunniteltu 	<ul style="list-style-type: none"> Satamat RRT 	<ul style="list-style-type: none"> Pääkaupungit Kaupunki-solmukohdat

TENtec



Ydinverkko, laajennettu ydinverkko ja kattava verkko:
Rautateiden matkustajaliikenne, lentoasemat

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR **HR IT** CY LV LT LU HU **MT** NL AT PL PT RO **SI** SK
 FI SE



Rautatiet, ydinverkko	Rautatiet, laajennettu ydinverkko	Rautatiet, kattava verkko	Kattava Ydinverkko	Kaupunki-solmukohtat
— Tavallinen	— Tavallinen	— Tavallinen	✈️ Lentoasemat	● Pääkaupungit
--- Tavallinen / Uusi infrastr.	--- Tavallinen / Uusi infrastr.	--- Tavallinen / Uusi infrastr.	⊕ Lentoasemat	● Kaupunki-solmukohtat
— ≥ 200 km/h	— ≥ 200 km/h	— ≥ 200 km/h		
--- ≥ 200 km/h / Uusi infrastr.	--- ≥ 200 km/h / Uusi infrastr.	--- ≥ 200 km/h / Uusi infrastr.		
↔ Suunniteltu	↔ Suunniteltu	↔ Suunniteltu		



Ydinverkko, laajennettu ydinverkko ja kattava verkko
Maantiet, satamat, rautatie-/maantieterminaalit ja lentoasemat
 BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK
 FI SE

8



Maantiet, ydinverkko	Maantiet, laajennettu ydinverkko	Maantiet, kattava verkko	Kattava Ydinverkko	Kaupunki-solmukohdat
Maantiet	Maantiet	Maantiet	Satamat	Pääkaupungit
Maantiet / Uusi	Maantiet / Uusi infrastr.	Maantiet / Uusi	RRT	Kaupunki-solmukohdat
infrastr. Suunniteltu		infrastr. Suunniteltu	Lento- asemat	



Kattava verkko ja ydinverkko:
Sisävesiväylät ja satamat

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK
FI SE

9



Ydinverkko	Kattava	Ydinverkko	Kaupunki-solmukohdat
Sisävesiväylät Sisävesiväylät / Uusi infrastruktuuri	Satamat	Satamat	Pääkaupungit Kaupunki-solmukohdat





Ydinverkko, laajennettu ydinverkko ja kattava verkko:
**Rautateiden tavaraliikenne, satamat ja rautatie-
 /maantietermiinaalit (RRT)**

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT **RO** SI SK
 FI SE

9



Rautatiet, ydinverkko	Rautatiet, laajennettu ydinverkko	Rautatiet, kattava verkko	Kattava ydinverkko	Kaupunki solmukohtat
<ul style="list-style-type: none"> Tavallinen Tavallinen / Uusi infrastr. ≥ 200 km/h ≥ 200 km/h / Uusi infrastr. Suunniteltu 	<ul style="list-style-type: none"> Tavallinen Tavallinen/ Uusi infrastr. ≥ 200 km/h ≥ 200 km/h / Uusi infrastr. 	<ul style="list-style-type: none"> Tavallinen Tavallinen / Uusi infrastr. ≥ 200 km/h ≥ 200 km/h / Uusi infrastr. Suunniteltu 	<ul style="list-style-type: none"> Satamat RRT 	<ul style="list-style-type: none"> Pääkaupungit Kaupunki-solmukohtat





Ydinverkko, laajennettu ydinverkko ja kattava verkko:
Rautateiden matkustajaliikenne, lentoasemat

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK
 FI SE

9



Rautatiet, ydinverkko	Rautatiet, laajennettu ydinverkko	Rautatiet, kattava verkko	Kattava Ydinverkko	Kaupunki solmukohdat
<ul style="list-style-type: none"> Tavallinen Uusi infrastr. ≥ 200 km/h ≥ 200 km/h / Uusi infrastr. Suunniteltu 	<ul style="list-style-type: none"> Tavallinen Tavallinen/ Uusi infrastr. ≥ 200 km/h ≥ 200 km/h / Uusi infrastr. 	<ul style="list-style-type: none"> Tavallinen Uusi infrastr. ≥ 200 km/h ≥ 200 km/h / Uusi infrastr. Suunniteltu 	<ul style="list-style-type: none"> Lentoasemat 	<ul style="list-style-type: none"> Pääkaupungit Kaupunki-solmukohdat





Ydinverkko, laajennettu ydinverkko & kattava verkko
Maantiet, satamat, rautatie-/maantieterminaalit ja lentoasemat
 BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK
 FI SE

9



Maantiet, ydinverkko	Maantiet, laajennettu ydinverkko	Maantiet, kattava verkko	Kattava Ydinverkko	Kaupunki solmukohtat
— Maantiet	— Maantiet	— Maantiet	⚓ Satamat	● Pääkaupungit
- - - Maantiet / Uusi	- - - Maantiet / Uusi infrastr.	- - - Maantiet / Uusi	⚓ RRT	● Kaupunki-
↔ infrastr. Suunniteltu		↔ infrastr. Suunniteltu	✈ Lentoasemat	solmukohtat
				TEN tec



Kattava verkko ja ydinverkko:
Sisävesiväylät ja satamat

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT **CY** LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE

10



Ydinverkko	Kattava	Ydinverkko	Kaupunki-solmukohdat
Sisävesiväylät Sisävesiväylät / Uusi infrastruktuuri	Satamat	Satamat	Pääkaupungit Kaupunki-solmukohdat





Ydinverkko, laajennettu ydinverkko ja kattava verkko:
Rautateiden tavaraliikenne, satamat ja rautatie-/ maantieterminaalit
 BE BG CZ DK DE EE IE **EL** ES FR HR IT **CY** LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE



Rautatiet, ydinverkko	Rautatiet, laajennettu ydinverkko	Rautatiet, kattava verkko	Kattava Ydinverkko	Kaupunki-solmukohdat
— Tavallinen — Uusi infrastr. — ≥ 200 km/h — ≥ 200 km/h / Uusi infrastr. Suunniteltu	— Tavallinen — Tavallinen / Uusi infrastr. — ≥ 200 km/h — ≥ 200 km/h / Uusi infrastr.	— Tavallinen — Uusi infrastr. — ≥ 200 km/h — ≥ 200 km/h / Uusi infrastr. Suunniteltu	⚓ ⚓ RRT	● Pääkaupungit ● Kaupunki-solmukohdat





Ydinverkko, laajennettu ydinverkko ja kattava verkko:
Rautateiden matkustajaliikenne, lentoasemat

BE BG CZ DK DE EE IE **EL** ES FR HR IT **CY** LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE

10



Rautatiet, ydinverkko	Rautatiet, laajennettu ydinverkko	Rautatiet, kattava verkko	Kattava Ydinverkko	Kaupunki-solmukohtat
<ul style="list-style-type: none"> Tavallinen Tavallinen / Uusi infrastr. ≥ 200 km/h ≥ 200 km/h / Uusi infrastr. Suunniteltu 	<ul style="list-style-type: none"> Tavallinen / Uusi infrastr. ≥ 200 km/h ≥ 200 km/h / Uusi infrastr. 	<ul style="list-style-type: none"> Tavallinen Tavallinen / Uusi infrastr. ≥ 200 km/h ≥ 200 km/h / Uusi infrastr. Suunniteltu 	<ul style="list-style-type: none"> Lentoasemat 	<ul style="list-style-type: none"> Pääkaupungit Kaupunki-solmukohtat





Ydinverkko, laajennettu ydinverkko ja kattava verkko
Maantiet, satamat, rautatie-/maantieterminaalit ja lentoasemat

BE BG CZ DK DE EE IE **EL** ES FR HR IT **CY** LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE

10



Maantiet, ydinverkko	Maantiet, laajennettu ydinverkko	Maantiet, kattava verkko	Kattava Ydinverkko	Kaupunki-solmukohtat
<ul style="list-style-type: none"> Maantiet Maantiet / Uusi infrastr. Suunniteltu 	<ul style="list-style-type: none"> Maantiet Maantiet / Uusi infrastr. 	<ul style="list-style-type: none"> Maantiet Maantiet / Uusi infrastr. Suunniteltu 	<ul style="list-style-type: none"> Satamat RRT Lentoasemat 	<ul style="list-style-type: none"> Pääkaupungit Kaupunki-solmukohtat

LIITE II

LUETTELO EUROOPAN LAAJUISEN LIIKENNEVERKON SOLMUKOHDISTA

JÄSENVALTIO	SOLMUKOHDAN NIMI	KAUPUNKI-SOLMUKOHTA	LENTOASEMA	MERISATAMA	SISÄVESISATAMA	RAUTATIETERMINAALIT/ SISÄVESIVÄYLIEN TERMI- NAALIT
BE	Aalst				Kattava	
	Albertkanaal tai Canal Albert				Ydin	
	Antwerpen	X		Ydin	Ydin	Ydin
	Arlon	X				
	Athus					Ydin
	Avelgem				Kattava	
	Brugge	X		Ydin (Zeebrugge)		
	Brussel tai Bruxelles	X	Ydin (Nationaal tai National)		Ydin	
	Charleroi	X	Kattava		Kattava (Kanaal Charleroi-Brussel tai Canal Charleroi-Bruxelles) Kattava (Sambre)	
	Gent	X		Ydin	Ydin	
	Grimbergen				Kattava	
	Hasselt	X				
	Kortrijk				Ydin (Bossuit)	
	Leuven	X				
	Liège	X	Ydin		Ydin (Albertkanaal tai Canal Albert) Ydin (Maas tai Meuse)	

JÄ- SEN- VAL- TIO	SOLMUKOHDAN NIMI	KAUPUNKI- SOLMUKOH- TA	LENTOASEMA	MERISATAMA	SISÄVESISATAMA	RAUTATIETERMINAALIT/ SISÄVESIVÄYLIEN TERMI- NAALIT
	Mons				Kattava (Centre/Borinage)	
	Namur	X			Ydin (Maas tai Meuse) Kattava (Sambre)	
	Oostende		Kattava (Oostende)	Kattava		
	Ottignies-Louvain-la-Neuve	X				
	Roeselare				Kattava	
	Tournai				Kattava (Schelde tai Escaut)	
	Willebroek				Kattava	
BG	Burgas	X	Kattava	Ydin		
	Dragoman					Kattava
	Gorna Oryahovitsa		Kattava			Ydin
	Lom				Kattava	
	Oryahovo				Kattava	
	Plovdiv	X	Kattava			Ydin
	Ruse	X			Ydin	Ydin
	Silistra				Kattava	
	Sofia	X	Ydin			Ydin
	Stara Zagora	X				
	Svilengrad					Kattava
	Svishtov				Kattava	

JÄ- SEN- VAL- TIO	SOLMUKOHDAN NIMI	KAUPUNKI- SOLMUKOH- TA	LENTOASEMA	MERISATAMA	SISÄVESISATAMA	RAUTATIETERMINAALIT/ SISÄVESIVÄYLIEN TERMI- NAALIT
	Varna	X	Kattava	Kattava		
	Vidin	X			Ydin	
CZ	Brno	X	Kattava			Kattava
	Česká Třebová					Ydin
	České Budějovice	X				
	Děčín				Ydin	Ydin
	Hradec Králové	X				
	Liberec	X				
	Lovosice				Kattava	Kattava
	Mělník				Ydin	Ydin
	Olomouc	X				
	Ostrava	X	Ydin			Ydin
	Pardubice	X			Ydin	Ydin
	Plzeň	X				Ydin
	Praha	X	Ydin (Václav Havel)		Ydin (Radotín) Kattava (Holešovice), (Libeň), (Smíchov)	Ydin (Praha Uhřetěves)
	Přerov					Ydin
	Ústí nad Labem	X			Kattava	Kattava
DK	Aalborg	X	Kattava	Kattava		
	Aabenraa/Enstedværket			Kattava		

JÄ- SEN- VAL- TIO	SOLMUKOHDAN NIMI	KAUPUNKI- SOLMUKOH- TA	LENTOASEMA	MERISATAMA	SISÄVESISATAMA	RAUTATIETERMINAALIT/ SISÄVESIVÄYLIEN TERMI- NAALIT
	Århus	X		Ydin		
	Billund		Kattava			
	Esbjerg			Kattava		
	Fredericia			Kattava		
	Frederikshavn			Kattava		
	Gedser			Kattava		
	Helsingør			Kattava		
	Hirtshals			Kattava		
	Høje-Taastrup					Kattava
	København	X	Ydin (Kastrup)	Ydin		
	Køge			Kattava		
	Odense	X		Kattava		
	Padborg					Kattava
	Rødby			Kattava		
	Rønne		Kattava	Kattava		
	Sjællands Odde -lauttasatama			Kattava		
	Spodsbjerg			Kattava		
	Tårs (Nakskov)			Kattava		
	Taulov					Ydin (Taulov/Fredericia)

JÄ- SEN- VAL- TIO	SOLMUKOHDAN NIMI	KAUPUNKI- SOLMUKOH- TA	LENTOASEMA	MERISATAMA	SISÄVESISATAMA	RAUTATIETERMINAALIT/ SISÄVESIVÄYLIEN TERMI- NAALIT
DE	Aachen	X				
	Andernach				Kattava	Kattava
	Aschaffenburg				Kattava	Kattava
	Augsburg	X				
	Bendorf				Kattava	
	Bergkamen				Kattava	
	Berlin	X	Ydin (Berlin-Brandenburg)		Ydin	Ydin (Berlin–Großbeeren)
	Bielefeld	X				
	Bochum	X				
	Bonn	X			Kattava	
	Borkum			Kattava		
	Bottrop	X			Kattava	
	Brake (Unterweser)			Kattava	Kattava	
	Bramsche				Kattava	
	Brandenburg an der Havel				Kattava	
	Braunschweig	X			Ydin	Ydin
	Breisach am Rhein				Kattava	
	Bremen	X	Ydin	Ydin	Ydin	Ydin
	Bremerhaven	X		Ydin	Ydin	Ydin

JÄ- SEN- VAL- TIO	SOLMUKOHDAN NIMI	KAUPUNKI- SOLMUKOH- TA	LENTOASEMA	MERISATAMA	SISÄVESISATAMA	RAUTATIETERMINAALIT/ SISÄVESIVÄYLIEN TERMI- NAALIT
	Brunsbüttel			Kattava	Kattava	
	Bülstringen				Kattava	
	Chemnitz	X				
	Cuxhaven			Kattava		Kattava
	Darmstadt	X				
	Dormagen				Kattava	
	Dörpen				Kattava	Kattava
	Dortmund	X	Kattava		Ydin	Ydin
	Dresden	X	Kattava			Kattava
	Duisburg	X			Ydin	Ydin
	Düsseldorf	X	Ydin		Ydin	
	Emden			Kattava	Kattava	
	Emmerich				Kattava	Kattava
	Erfurt	X	Kattava			
	Erlangen	X				
	Esens			Kattava		
	Essen	X			Kattava	
	Estorf (Weser)				Kattava	
	Fehmarn			Kattava		
	Flörsheim am Rhein				Kattava	

JÄ- SEN- VAL- TIO	SOLMUKOHDAN NIMI	KAUPUNKI- SOLMUKOH- TA	LENTOASEMA	MERISATAMA	SISÄVESISATAMA	RAUTATIETERMINAALIT/ SISÄVESIVÄYLIEN TERMI- NAALIT
	Frankfurt am Main	X	Ydin		Ydin	Ydin
	Freiburg im Breisgau	X				
	Fürth	X				
	Gelsenkirchen	X			Kattava	
	Germersheim				Kattava	Kattava
	Gernsheim				Kattava	
	Gießen	X				
	Ginsheim Gustavsburg				Kattava	
	Göttingen	X				
	Großkrotzenburg				Kattava	
	Gütersloh	X				
	Hagen	X				
	Hahn		Kattava			
	Haldensleben				Kattava	Kattava
	Halle (Saale)	X				Ydin (Leipzig/Halle-Schko- pau)
	Haltern am See				Kattava	
	Hamburg	X	Ydin	Ydin	Ydin	Ydin
	Hamm	X			Ydin	Kattava (Hamm-Bönen)
	Hanau				Kattava	

JÄ- SEN- VAL- TIO	SOLMUKOHDAN NIMI	KAUPUNKI- SOLMUKOH- TA	LENTOASEMA	MERISATAMA	SISÄVESISATAMA	RAUTATIETERMINAALIT/ SISÄVESIVÄYLIEN TERMI- NAALIT
	Hannover	X	Ydin		Ydin	Ydin
	Heidelberg	X				
	Heilbronn	X			Kattava	
	Helgoland			Kattava		
	Heringsdorf		Kattava			
	Herne	X			Kattava	Kattava (Herne-Wanne)
	Hildesheim	X				
	Hof - Plauen		Kattava			
	Hohenhameln				Kattava	
	Ibbenbüren				Kattava	
	Iffezheim				Kattava	
	Ingolstadt	X				
	Jena	X				
	Kaiserslautern	X				
	Karlsruhe	X	Kattava (Karlsruhe/Ba- den-Baden)		Ydin	Ydin
	Kassel	X				Kattava
	Kehl				Kattava	
	Kelheim				Kattava	
	Kelsterbach				Kattava	

JÄ- SEN- VAL- TIO	SOLMUKOHDAN NIMI	KAUPUNKI- SOLMUKOH- TA	LENTOASEMA	MERISATAMA	SISÄVESISATAMA	RAUTATIETERMINAALIT/ SISÄVESIVÄYLIEN TERMI- NAALIT
	Kiel	X		Kattava		
	Kleve				Kattava	
	Koblenz	X			Ydin	Ydin
	Köln	X	Ydin (Köln/Bonn)		Ydin	Ydin
	Krefeld	X			Kattava	
	Lampertheim				Kattava	
	Landshut	X				
	Langeoog			Kattava		
	Leipzig	X	Ydin (Leipzig/Halle)			Ydin (Leipzig-Wahren)
	Leverkusen	X			Kattava	Kattava
	Lingen (Ems)				Kattava	
	Lübeck	X		Ydin	Ydin	Ydin
	Ludwigshafen am Rhein	X			Kattava	
	Lünen				Kattava	
	Magdeburg	X			Ydin	Ydin
	Mainz	X			Ydin	Ydin
	Mannheim	X			Ydin	Ydin (Mannheim/Ludwigshafen)
	Marl				Kattava	
	Memmingen		Kattava			

JÄ- SEN- VAL- TIO	SOLMUKOHDAN NIMI	KAUPUNKI- SOLMUKOH- TA	LENTOASEMA	MERISATAMA	SISÄVESISATAMA	RAUTATIETERMINAALIT/ SISÄVESIVÄYLIEN TERMI- NAALIT
	Meppen				Kattava	
	Minden				Kattava	Kattava
	Mönchengladbach	X				
	Mülheim an der Ruhr	X			Kattava	
	München	X	Ydin			Ydin (München-Riem)
	Münster	X	Kattava (Münster/Osnab- rück)		Kattava	
	Neuss	X			Kattava	
	Niedere Börde				Kattava	
	Niederkassel				Kattava	
	Norden			Kattava		
	Nordenham			Kattava	Kattava	
	Norderney			Kattava		
	Nürnberg	X	Ydin		Ydin	Ydin
	Oberhausen	X				
	Offenbach am Main	X				
	Oldenburg (Oldenburg)	X			Kattava	
	Osnabrück	X				
	Otterstadt				Kattava	
	Paderborn	X	Kattava (Paderborn/Lipps- tadt)			

JÄ- SEN- VAL- TIO	SOLMUKOHDAN NIMI	KAUPUNKI- SOLMUKOH- TA	LENTOASEMA	MERISATAMA	SISÄVESISATAMA	RAUTATIETERMINAALIT/ SISÄVESIVÄYLIEN TERMI- NAALIT
	Peine				Kattava	
	Pforzheim	X				
	Plochingen				Kattava	
	Potsdam	X				
	Raunheim				Kattava	
	Recklinghausen	X				
	Rees				Kattava	
	Regensburg	X			Ydin	
	Rheinau				Kattava	
	Rheinberg				Kattava	
	Rheinmünster				Kattava	
	Rostock	X	Kattava (Rostock-Laage)	Ydin		Ydin
	Saarbrücken	X				
	Saarlouis				Kattava	
	Sassnitz			Kattava		
	Schwarzheide					Kattava
	Siegen	X				
	Singen					Kattava
	Solingen	X				

JÄ- SEN- VAL- TIO	SOLMUKOHDAN NIMI	KAUPUNKI- SOLMUKOH- TA	LENTOASEMA	MERISATAMA	SISÄVESISATAMA	RAUTATIETERMINAALIT/ SISÄVESIVÄYLIEN TERMI- NAALIT
	Spelle				Kattava	
	Speyer				Kattava	
	Stade			Kattava	Kattava	Kattava
	Stolzenau				Kattava	
	Straubing				Kattava	
	Stuttgart	X	Ydin		Ydin	Ydin (Stuttgart-Kornwest- heim)
	Triefenstein				Kattava	
	Trier	X			Kattava	
	Ulm	X				Kattava (Ulm-Dornstadt)
	Voerde				Kattava	
	Wangerooge			Kattava		
	Wesel				Kattava	
	Wesseling				Kattava	
	Weeze		Kattava (Niederrhein)			
	Westerland-Sylt		Kattava			
	Wiesbaden	X			Kattava	
	Wilhelmshaven			Ydin		
	Wismar			Kattava		
	Wolfsburg	X				

JÄ- SEN- VAL- TIO	SOLMUKOHDAN NIMI	KAUPUNKI- SOLMUKOH- TA	LENTOASEMA	MERISATAMA	SISÄVESISATAMA	RAUTATIETERMINAALIT/ SISÄVESIVÄYLIEN TERMI- NAALIT
	Worms				Kattava	Kattava
	Wörth am Rhein				Kattava	Kattava
	Wuppertal	X				
	Würzburg	X				
EE	Heltermaa			Kattava		
	Kärdla		Kattava			
	Koidula					Kattava
	Kuivastu			Kattava		
	Kuressaare		Kattava			
	Pärnu		Kattava	Kattava		
	Paldiskin eteläsatama			Kattava		
	Rohuküla			Kattava		
	Sillamäe			Kattava		
	Tallinn	X	Ydin	Ydin (Vanhankaupungin satama, Muugan satama)		
	Tartu	X	Kattava			
	Virtsu			Kattava		
IE	Carraig Fhiáin tai Carrickfin		Kattava (Dún na nGall tai Donegal)			
	Corcaigh tai Cork	X	Ydin	Ydin		

JÄ- SEN- VAL- TIO	SOLMUKOHDAN NIMI	KAUPUNKI- SOLMUKOH- TA	LENTOASEMA	MERISATAMA	SISÄVESISATAMA	RAUTATIETERMINAALIT/ SISÄVESIVÄYLIEN TERMI- NAALIT
	Baile Átha Cliath tai Dublin	X	Ydin	Ydin (G.D.A.-satamaklus- teri)		
	Gaillimh tai Galway	X		Kattava		
	Inis Mór tai Inishmore		Kattava			
	Ciarraí tai Kerry – An Fearann Fuar tai Farranfore		Kattava			
	An Cnoc tai Knock		Kattava (Cúige Chonnacht tai Connaught)			
	Luimneach tai Limerick	X	Kattava (Sionainn tai Shannon)	Ydin (Sionainn-Faing tai Shannon Foynes)		
	Ros Láir tai Rosslare			Kattava (Europort)		
	Port Láirge tai Waterford		Kattava	Kattava		
EL	Aegina			Kattava		
	Agioi Theodoroi			Ydin		
	Alexandroupolis	X	Kattava	Kattava		Kattava
	Argostoli			Kattava		
	Astipalaia		Kattava			
	Athina	X	Ydin	Ydin (Piraeus/Ikonio)		Ydin (Piraeus / Thriassio Pedio)
	Chalkida	X		Kattava		
	Chania	X	Kattava	Kattava (Souda)		
	Chios		Kattava	Kattava		

JÄ- SEN- VAL- TIO	SOLMUKOHDAN NIMI	KAUPUNKI- SOLMUKOH- TA	LENTOASEMA	MERISATAMA	SISÄVESISATAMA	RAUTATIETERMINAALIT/ SISÄVESIVÄYLIEN TERMI- NAALIT
	Faneromeni Salaminas			Kattava		
	Elefsina			Kattava		
	Gavrio			Kattava		
	Heraklion	X	Ydin (Kasteli)	Ydin		
	Igoumenitsa			Ydin		
	Ikaria		Kattava			
	Ioannina	X	Kattava			
	Kalamata	X	Kattava			
	Kalymnos		Kattava			
	Karpathos		Kattava			
	Kassos		Kattava			
	Kastelorizo		Kattava			
	Kastoria		Kattava			
	Kavala		Kattava	Kattava		
	Kefalonia		Kattava			
	Kerkyra	X	Kattava	Kattava		
	Kithira		Kattava			
	Kos		Kattava	Kattava		
	Kozani	X				Kattava
	Kyllini			Kattava		

JÄ- SEN- VAL- TIO	SOLMUKOHDAN NIMI	KAUPUNKI- SOLMUKOH- TA	LENTOASEMA	MERISATAMA	SISÄVESISATAMA	RAUTATIETERMINAALIT/ SISÄVESIVÄYLIEN TERMI- NAALIT
	Lamia	X				Kattava
	Larisa	X				
	Larymna			Kattava		
	Lavrio (Sounio)			Kattava		
	Leros		Kattava			
	Limnos		Kattava			
	Lixouri			Kattava		
	Milos		Kattava			
	Mykonos		Kattava	Kattava		
	Mytilini	X	Kattava	Kattava		
	Naxos		Kattava	Kattava		
	Paloukia Salaminas			Kattava		
	Paros		Kattava	Kattava		
	Patras	X	Kattava (Araxos)	Ydin		Ydin
	Poros Kefallinias			Kattava		
	Poros Trizinias			Kattava		
	Preveza		Kattava			
	Rafina			Kattava		
	Rethymno			Kattava		
	Rodos	X	Kattava	Kattava		

JÄ- SEN- VAL- TIO	SOLMUKOHDAN NIMI	KAUPUNKI- SOLMUKOH- TA	LENTOASEMA	MERISATAMA	SISÄVESISATAMA	RAUTATIETERMINAALIT/ SISÄVESIVÄYLIEN TERMI- NAALIT
	Samos		Kattava			
	Santorini		Kattava	Kattava		
	Sitia		Kattava	Kattava		
	Skiathos		Kattava	Kattava		
	Skiros		Kattava			
	Syros	X	Kattava	Kattava		
	Thassos			Kattava		
	Thessaloniki	X	Ydin (Makedonia)	Ydin		Ydin
	Tinos			Kattava		
	Vathy Samou			Kattava		
	Volos	X	Kattava (Nea Anchialos)	Kattava		
	Zakinthos		Kattava	Kattava		
ES	A Coruña	X	Kattava	Ydin		
	Albacete	X				
	Alcázar de San Juan					Ydin
	Alcúdia			Kattava		
	Algeciras	X		Ydin (Bahía de Algeciras)		
	Alicante	X	Ydin	Kattava		
	Almerían suurkaupunkialue	X	Kattava	Kattava		

JÄ- SEN- VAL- TIO	SOLMUKOHDAN NIMI	KAUPUNKI- SOLMUKOH- TA	LENTOASEMA	MERISATAMA	SISÄVESISATAMA	RAUTATIETERMINAALIT/ SISÄVESIVÄYLIEN TERMI- NAALIT
	Antequera (Bobadilla)					Ydin
	Arrecife		Kattava (Lanzarote)	Kattava		
	Avilés		Kattava (Asturias)	Kattava		
	Badajoz	X	Kattava			Kattava
	Barcelonan suurkaupunkialue	X	Ydin	Ydin		Ydin
	Bilbaon suurkaupunkialue	X	Ydin	Ydin		Ydin
	Burgos	X	Kattava			Kattava
	Cáceres	X				
	Cádiz	X		Kattava (Bahía de Cádiz)		
	Carboneras			Kattava		
	Cartagena	X		Ydin		
	Castellón	X		Ydin		
	Ceuta	X		Kattava		
	Córdoba	X				Ydin
	El Hierro		Kattava	Kattava (La Estaca)		
	El Penedés El Vendrell					Kattava
	Elche	X				
	Ferrol	X		Kattava		
	Figueras					Kattava

JÄ- SEN- VAL- TIO	SOLMUKOHDAN NIMI	KAUPUNKI- SOLMUKOH- TA	LENTOASEMA	MERISATAMA	SISÄVESISATAMA	RAUTATIETERMINAALIT/ SISÄVESIVÄYLIEN TERMI- NAALIT
	Gijón	X		Ydin		
	Gerona	X	Kattava			
	Granada	X	Kattava			
	Huelva	X		Ydin		
	Huesca					Kattava
	Ibiza		Kattava	Kattava (Eivissa)		
	Jaén	X				
	Jerez	X	Kattava			
	La Savina (Formentera)			Kattava (Cala Sabina)		
	Las Palmas de Gran Canaria suurkaupunkialue	X	Ydin (Las Palmas)	Ydin (Las Palmas)		
	León	X	Kattava			Ydin
	Linares					Kattava
	Lleida/Lérida	X				
	Logroño	X				Kattava
	Los Cristianos (Teneriffa)			Kattava		
	Lugo	X				
	Madridin suurkaupunkialue	X	Ydin (Barajas)			Ydin (Norte y Sur)
	Mahon (Menorca)		Kattava	Kattava		
	Málaga	X	Ydin	Kattava		

JÄ- SEN- VAL- TIO	SOLMUKOHDAN NIMI	KAUPUNKI- SOLMUKOH- TA	LENTOASEMA	MERISATAMA	SISÄVESISATAMA	RAUTATIETERMINAALIT/ SISÄVESIVÄYLIEN TERMI- NAALIT
	Marbella	X				
	Melilla	X	Kattava	Kattava		
	Monforte de Lemos					Kattava
	Motril			Kattava		
	Murcia	X	Kattava			Ydin
	Ourense	X				
	Oviedo	X				
	Palma de Mallorca	X	Ydin	Ydin		
	Pamplona	X	Kattava			Kattava (Noain)
	Pasajes			Kattava		
	Pontevedra			Kattava (Marín y Ría de Pontevedra)		
	Puerto del Rosario (Fuerteventura)		Kattava (Fuerteventura)	Kattava		
	Sagunto			Kattava		Ydin
	Salamanca	X	Kattava			Kattava
	San Cibrao			Kattava		
	San Sebastián de la Gomera		Kattava	Kattava		
	San Sebastián-Donostia	X	Kattava			Kattava (Lezo)
	Santa Cruz de la Palma (La Palma)		Kattava (La Palma)	Kattava (Santa Cruz de La Palma)		

JÄ- SEN- VAL- TIO	SOLMUKOHDAN NIMI	KAUPUNKI- SOLMUKOH- TA	LENTOASEMA	MERISATAMA	SISÄVESISATAMA	RAUTATIETERMINAALIT/ SISÄVESIVÄYLIEN TERMI- NAALIT
	Santa Cruz de Tenerifen suur- kaupunkialue	X	Kattava (Los Rodeos), ydin (Reina Sofia)	Ydin (mukaan lukien Gra- nadilla)		
	Santander	X	Kattava	Ydin		Kattava (Torrelavega)
	Santiago de Compostela	X	Kattava			
	Sevillan suurkaupunkialue	X	Ydin	Ydin	Ydin	Ydin
	Tarifa			Kattava		
	Tarragona-Reus	X	Kattava (Reus)	Ydin (Tarragona)		
	Toledo					Kattava
	Tudela					Kattava
	Valencia	X	Ydin	Ydin		Ydin (Fonteta de Saint Lluís) Kattava (Silla)
	Valladolid	X	Kattava			Ydin
	Vigo	X	Kattava	Kattava		
	Vilagarcia			Kattava		
	Vitoria-Gasteiz	X	Kattava			Ydin (Jundiz)
	Zaragoza	X	Kattava			Ydin
FR	Aiton-Bourgneuf					Kattava
	Aix-en-Provence	X				
	Ajaccio (Korsika)	X	Kattava	Kattava		
	Amiens	X				

JÄ- SEN- VAL- TIO	SOLMUKOHDAN NIMI	KAUPUNKI- SOLMUKOH- TA	LENTOASEMA	MERISATAMA	SISÄVESISATAMA	RAUTATIETERMINAALIT/ SISÄVESIVÄYLIEN TERMI- NAALIT
	Angers	X				
	Annecy	X				
	Arles				Kattava	
	Avignon					Ydin
	Bastia		Kattava	Kattava		
	Bayonne			Kattava		Ydin (Mouguerre)
	Besançon	X				
	Beauvais		Kattava			
	Biarritz		Kattava			
	Bordeaux	X	Ydin (Merignac)	Ydin		Ydin
	Boulogne-sur-Mer			Kattava		
	Brest	X	Kattava	Ydin		
	Caen	X	Kattava	Kattava		
	Calais			Ydin		Ydin (kanaalin alittava kiinteä yhteys)
	Cayenne	X	Kattava	Kattava		
	Chalon-sur-Saône				Ydin	
	Chalons-sur-Marne		Kattava (Paris-Vatry)			
	Cherbourg			Kattava		
	Clermont-Ferrand	X	Kattava			Kattava

JÄ- SEN- VAL- TIO	SOLMUKOHDAN NIMI	KAUPUNKI- SOLMUKOH- TA	LENTOASEMA	MERISATAMA	SISÄVESISATAMA	RAUTATIETERMINAALIT/ SISÄVESIVÄYLIEN TERMI- NAALIT
	Dieppe			Kattava		
	Dijon	X				Ydin
	Dunkerque			Ydin	Ydin	Ydin
	Grenoble	X				
	Guadeloupe	X (Point-à- Pitre – Les Abymes)	Kattava (Point-à-Pitre)	Kattava		
	La Rochelle		Kattava	Kattava		
	Le Boulou					Kattava
	Le Havre	X		Ydin	Ydin	Ydin
	Le Mans	X				
	Lille	X	Ydin (Lesquin)		Ydin	Ydin (Dourges)
	Loire sur Rhône / Saint Romain en Gal				Kattava	
	Limoges	X	Kattava			
	Lorient			Kattava		
	Lyonin suurkaupunkialue	X (ml. Ville- urbanne)	Ydin (St Exupéry)		Ydin	Ydin
	Marquion (Cambrai)				Kattava	
	Martinique	X (Fort-de-F- rance – La- mentin)	Kattava (Fort-de-France)	Kattava		

JÄ- SEN- VAL- TIO	SOLMUKOHDAN NIMI	KAUPUNKI- SOLMUKOH- TA	LENTOASEMA	MERISATAMA	SISÄVESISATAMA	RAUTATIETERMINAALIT/ SISÄVESIVÄYLIEN TERMI- NAALIT
	Marseille	X	Ydin (Provence)	Ydin (Marseille) Ydin (Fos sur Mer)	Ydin (Fos sur Mer)	Ydin (Miramas)
	Mayotte	X (Dzaoud- zi-Mamoud- zou)	Kattava	Kattava		
	Metz	X			Ydin	
	Montpellier	X	Kattava			
	Mulhouse	X	Kattava (Mulhouse-Bale)		Ydin (Ottmarsheim)	
	Nancy	X			Kattava	
	Nantes	X	Kattava (Nantes Atlanti- que)	Ydin (Nantes-St-Nazaire)		
	Nesle				Kattava	
	Nizza	X	Ydin (Côte d'Azur)	Kattava		
	Nîmes	X				
	Nogent-sur-Seine				Kattava	
	Noyon				Kattava	
	Orléans	X				Kattava
	Pariisin suurkaupunkialue	X (ml. Bou- logne-Billan- court, Saint- Denis, Ar- genteuil, Montreuil)	Ydin (Charles de Gaulle) Ydin (Orly)		Ydin	Ydin
	Péronne				Kattava	

JÄ- SEN- VAL- TIO	SOLMUKOHDAN NIMI	KAUPUNKI- SOLMUKOH- TA	LENTOASEMA	MERISATAMA	SISÄVESISATAMA	RAUTATIETERMINAALIT/ SISÄVESIVÄYLIEN TERMI- NAALIT
	Perpignan	X				Kattava
	Poitiers	X				
	Réunion	X (Saint-Denis)	Kattava (Saint-Denis)	Kattava (Port Réunion)		
	Portes les Valence				Kattava	
	Reims	X				
	Rennes	X				Kattava
	Roscoff			Kattava		
	Rouen	X		Ydin	Ydin	
	Saint-Étienne	X				
	Saint-Malo			Kattava		
	Saint-Martin			Kattava		
	Salaise-sur-Sanne				Kattava (Salaise-Sablons)	
	Sète			Ydin	Ydin	
	Strasbourg	X	Kattava (Entzheim)		Ydin	Ydin
	Thionville				Kattava	
	Toulon	X		Kattava		
	Toulouse	X	Ydin (Blagnac)			Ydin
	Tours	X				
	Valenciennes				Kattava	

JÄ- SEN- VAL- TIO	SOLMUKOHDAN NIMI	KAUPUNKI- SOLMUKOH- TA	LENTOASEMA	MERISATAMA	SISÄVESISATAMA	RAUTATIETERMINAALIT/ SISÄVESIVÄYLIEN TERMI- NAALIT
	Villefranche-sur-Saône				Kattava	
HR	Cres			Kattava		
	Dubrovnik		Kattava	Kattava		
	Hvar			Kattava		
	Korčula			Kattava		
	Osijek	X	Kattava		Kattava	
	Ploče			Ydin		
	Preko			Kattava		
	Pula		Kattava	Kattava		
	Rab			Kattava		
	Rijeka	X	Kattava	Ydin		
	Rogac			Kattava		
	Šibenik			Kattava		
	Sisak				Kattava	
	Slavonski Brod				Ydin	
	Split	X	Kattava	Ydin		
	Stari Grad			Kattava		
	Supetar			Kattava		
	Varaždin	X				
	Vukovar				Ydin	

JÄ- SEN- VAL- TIO	SOLMUKOHDAN NIMI	KAUPUNKI- SOLMUKOH- TA	LENTOASEMA	MERISATAMA	SISÄVESISATAMA	RAUTATIETERMINAALIT/ SISÄVESIVÄYLIEN TERMI- NAALIT
	Zadar		Kattava	Kattava		
	Zagreb	X	Ydin			Ydin
IT	Alghero		Kattava			
	Ancona	X	Kattava	Ydin		Ydin (Jesi)
	Andria	X				
	Aosta	X				
	Augusta			Ydin		
	Bari	X	Kattava	Ydin		Ydin
	Bergamo	X				Kattava (Cortenuova)
	Bologna	X	Ydin			Ydin
	Bolzano	X	Kattava			
	Brescia	X				Kattava
	Brindisi		Kattava	Kattava		
	Busto Arsizio – Sacconago – Gallarate					Kattava
	Cagliari	X	Ydin	Ydin (Porto Foxi, Cagliari)		
	Campobasso	X				
	Capri			Kattava		
	Carloforte			Kattava		
	Casamicciola – Porto di Ischia			Kattava		

JÄ- SEN- VAL- TIO	SOLMUKOHDAN NIMI	KAUPUNKI- SOLMUKOH- TA	LENTOASEMA	MERISATAMA	SISÄVESISATAMA	RAUTATIETERMINAALIT/ SISÄVESIVÄYLIEN TERMI- NAALIT
	Catania	X	Kattava (Fontanarossa, Comison hätäkiitotie)	Kattava		Kattava
	Cervignano					Ydin
	Chioggia			Kattava	Kattava	
	Civitavecchia			Ydin		
	Cremona				Ydin	Kattava (PBL), kattava (Pia- dena)
	Faenza					Kattava
	Ferrara	X				
	Firenze	X	Kattava			
	Fiumicino			Kattava		
	Foggia	X	Kattava			Kattava (Incoronata)
	Forlì	X				Kattava (Forlì Cesena – Villa Selva)
	Gaeta			Kattava		
	Gela			Kattava		
	Genova	X	Ydin	Ydin		Ydin (Vado)
	Gioia Tauro			Ydin		
	Golfo Aranci			Kattava		
	Elba		Kattava			
	La Maddalena			Kattava		

JÄ- SEN- VAL- TIO	SOLMUKOHDAN NIMI	KAUPUNKI- SOLMUKOH- TA	LENTOASEMA	MERISATAMA	SISÄVESISATAMA	RAUTATIETERMINAALIT/ SISÄVESIVÄYLIEN TERMI- NAALIT
	La Spezia			Ydin		Ydin (Santo Stefano di Magra)
	Lamezia Terme		Kattava			
	Lampedusa		Kattava			
	Latina	X				
	Lecce	X				
	Livorno	X		Ydin		Ydin (Guasticce Collesalveti)
	Mantova				Ydin	Kattava
	Marina di Carrara			Kattava		
	Messina	X		Kattava		
	Milano	X	Ydin (Linate) Ydin (Malpensa) Ydin (Bergamo Orio al Serio)			Ydin (Milano Smistamento – Segrate)
	Milazzo			Kattava		
	Modena	X				Kattava (Marzaglia)
	Monfalcone			Kattava	Kattava	
	Monza	X				
	Mortara					Kattava
	Napoli	X	Ydin	Ydin		Ydin (Nola), ydin (Marcianise–Maddaloni)

JÄ- SEN- VAL- TIO	SOLMUKOHDAN NIMI	KAUPUNKI- SOLMUKOH- TA	LENTOASEMA	MERISATAMA	SISÄVESISATAMA	RAUTATIETERMINAALIT/ SISÄVESIVÄYLIEN TERMI- NAALIT
	Novara	X				Ydin (Novara-Agonate)
	Olbia		Kattava	Kattava		
	Orte					Kattava
	Ortona					Kattava
	Padova	X				Ydin
	Palau			Kattava		
	Palermo	X	Ydin	Ydin (Palermo, Termini Imerese -terminaali)		
	Pantelleria		Kattava			
	Parma	X				Kattava (Bianconese di Fontevivo – Castelguelfo)
	Perugia	X	Kattava			
	Pescara	X	Kattava			Kattava (Manoppello)
	Piacenza	X				Kattava
	Piombino			Kattava		
	Pisa		Kattava			
	Ponza			Kattava		
	Pordenone					Kattava
	Porto Empedocle			Kattava		
	Porto Levante			Kattava	Kattava	
	Porto Nogaro				Kattava	

JÄ- SEN- VAL- TIO	SOLMUKOHDAN NIMI	KAUPUNKI- SOLMUKOH- TA	LENTOASEMA	MERISATAMA	SISÄVESISATAMA	RAUTATIETERMINAALIT/ SISÄVESIVÄYLIEN TERMI- NAALIT
	Porto Santo Stefano			Kattava		
	Porto Torres			Kattava		
	Portoferraio (Elba)			Kattava		
	Portogruaro					Kattava
	Portovesme			Kattava		
	Potenza	X				
	Prato	X				Ydin
	Procida			Kattava		
	Ravenna	X		Ydin	Ydin	
	Reggio Calabria	X	Kattava	Kattava (Reggio Calabria – Villa San Giovanni)		
	Reggio Emilia	X				
	Rimini	X	Kattava			
	Rivalta Scrivia					Kattava
	Roma	X	Ydin (Fiumicino) Kattava (Ciampino)			Ydin (Pomezia)
	Rovigo				Kattava	Kattava
	Salerno	X		Kattava		
	Sassari	X				
	Savona-Vado			Kattava		

JÄ- SEN- VAL- TIO	SOLMUKOHDAN NIMI	KAUPUNKI- SOLMUKOH- TA	LENTOASEMA	MERISATAMA	SISÄVESISATAMA	RAUTATIETERMINAALIT/ SISÄVESIVÄYLIEN TERMI- NAALIT
	Siracusa	X		Kattava (Siracusa – Santa Panagia)		
	Taranto	X		Ydin		
	Terni	X				
	Torino	X	Ydin			Ydin (Orbassano)
	Trapani		Kattava	Kattava		
	Trento	X				Kattava
	Treviso		Kattava			
	Trieste	X	Kattava	Ydin	Ydin	Ydin (Ferneti)
	Udine	X				
	Venezia	X	Ydin	Ydin	Ydin	
	Verona	X	Kattava			Ydin
	Vicenza	X				
CY	Lefkosia	X				
	Lemesos	X		Ydin (ml. Zygi)		
	Larnaka	X	Ydin	Kattava		
	Pafos		Kattava			
LV	Daugavpils		Kattava			
	Liepāja		Kattava	Kattava		
	Rīga	X	Ydin	Ydin		Ydin (Salaspils)

JÄ- SEN- VAL- TIO	SOLMUKOHDAN NIMI	KAUPUNKI- SOLMUKOH- TA	LENTOASEMA	MERISATAMA	SISÄVESISATAMA	RAUTATIETERMINAALIT/ SISÄVESIVÄYLIEN TERMI- NAALIT
	Ventspils		Kattava	Ydin		
LT	Jurbarkas				Kattava	
	Kaunas	X	Kattava		Ydin	Ydin
	Klaipėda	X		Ydin		Ydin
	Marijampolė					Kattava
	Palanga		Kattava			
	Panevėžys	X				Kattava
	Šiauliai	X				
	Vilnius	X	Ydin			Ydin
LU	Luxembourg	X	Ydin		Ydin (Mertert)	Ydin (Bettembourg)
HU	Baja				Kattava	
	Budapest	X	Ydin (Liszt Ferenc)		Ydin (Csepel)	Ydin (Soroksár)
	Debrecen	X	Kattava			
	Dunaújváros				Kattava	
	Fényeslitke					Kattava (Itä-Länsi-portti)
	Győr	X			Kattava (Győr-Gönyű)	
	Kecskemét	X				
	Komárom				Ydin	
	Miskolc	X				Kattava

JÄ- SEN- VAL- TIO	SOLMUKOHDAN NIMI	KAUPUNKI- SOLMUKOH- TA	LENTOASEMA	MERISATAMA	SISÄVESISATAMA	RAUTATIETERMINAALIT/ SISÄVESIVÄYLIEN TERMI- NAALIT
	Mohács				Kattava	
	Nyíregyháza	X				
	Paks				Kattava	
	Pécs	X				
	Sármellék		Kattava			
	Sopron					Kattava
	Szeged	X			Kattava	
	Székesfehérvár	X				Kattava
	Záhony					Ydin
MT	Cirkewwa			Kattava		
	Marsaxlokk			Ydin		
	Mgarr			Kattava		
	Valletta	X	Ydin (Malta – Luqa)	Ydin		
NL	Alblasserdam				Kattava	
	Alkmaar	X			Kattava	
	Almelo				Ydin	
	Almere	X				
	Alphen aan den Rijn				Kattava	
	Amersfoot	X				
	Amsterdam	X	Ydin (Schiphol)	Ydin	Ydin	Ydin

JÄ- SEN- VAL- TIO	SOLMUKOHDAN NIMI	KAUPUNKI- SOLMUKOH- TA	LENTOASEMA	MERISATAMA	SISÄVESISATAMA	RAUTATIETERMINAALIT/ SISÄVESIVÄYLIEN TERMI- NAALIT
	Apeldoorn	X				
	Arnhem	X			Kattava	
	Bergen op Zoom				Ydin	
	Born				Kattava	
	Beverwijk			Kattava	Kattava	
	Breda	X				
	Cuijk				Kattava	
	Delfzijl/Eemshaven			Kattava		
	Den Bosch	X			Kattava	
	Den Haag	X				
	Den Helder			Kattava		
	Deventer				Ydin	
	Dordrecht	X		Kattava	Kattava	
	Drachten				Kattava	
	Eemshaven			Kattava	Kattava	
	Eindhoven	X	Kattava			
	Emmen	X				
	Enschede	X			Kattava	
	Geertruidenberg				Kattava	
	Gennep				Kattava	

JÄ- SEN- VAL- TIO	SOLMUKOHDAN NIMI	KAUPUNKI- SOLMUKOH- TA	LENTOASEMA	MERISATAMA	SISÄVESISATAMA	RAUTATIETERMINAALIT/ SISÄVESIVÄYLIEN TERMI- NAALIT
	Gorinchem				Kattava	
	Gouda				Kattava	
	Groningen	X	Kattava		Kattava	
	Haarlem	X				
	Harlingen			Kattava	Kattava	
	Heerenveen				Kattava	
	Hengelo				Ydin	
	Kampen				Kattava	
	Leeuwarden	X			Kattava	
	Leiden	X				
	Lelystad				Kattava	
	Lemsterland				Kattava	
	Lochem				Kattava	
	Maasbracht				Kattava	
	Maasdriel				Kattava	
	Maastricht	X	Kattava (Maastricht – Aachen)		Kattava	
	Meppel				Kattava	
	Middelburg	X				
	Moerdijk			Ydin	Ydin	Ydin

JÄ- SEN- VAL- TIO	SOLMUKOHDAN NIMI	KAUPUNKI- SOLMUKOH- TA	LENTOASEMA	MERISATAMA	SISÄVESISATAMA	RAUTATIETERMINAALIT/ SISÄVESIVÄYLIEN TERMI- NAALIT
	Nijmegen	X			Ydin	
	Oosterhout				Kattava	
	Oss				Kattava	
	Reimerswaal				Kattava	
	Roermond				Kattava	
	Rotterdam	X	Ydin	Ydin	Ydin	Ydin
	Sneek				Kattava	
	Stein				Kattava	
	Terneuzen, Vlissingen			Ydin (Terneuzen), Ydin (Vlissingen)	Ydin (Terneuzen), Ydin (Vlissingen)	
	Tiel				Kattava	
	Tilburg	X			Kattava	
	Utrecht	X			Ydin	
	Veghel				Kattava	
	Velzen/Ijmuiden			Kattava		
	Venlo	X			Kattava	Kattava (Noord Limburgin kauppatama)
	Vlaardingen			Kattava		
	Wageningen				Kattava	
	Wanssum				Kattava	
	Zaandam				Kattava	

JÄ- SEN- VAL- TIO	SOLMUKOHDAN NIMI	KAUPUNKI- SOLMUKOH- TA	LENTOASEMA	MERISATAMA	SISÄVESISATAMA	RAUTATIETERMINAALIT/ SISÄVESIVÄYLIEN TERMI- NAALIT
	Zoetermeer	X				
	Zwijndrecht				Kattava	
	Zwolle	X			Kattava	
AT	Bregenz	X				
	Eisenstadt	X				
	Graz	X	Kattava			Ydin (Werndorf)
	Innsbruck	X	Kattava			
	Klagenfurt	X	Kattava			Ydin (Villach-Fürnitz)
	Krems				Kattava	
	Linz-Wels	X (Linz)	Kattava (Linz)		Ydin (Enns), ydin (Linz)	Ydin (Wels)
	Salzburg	X	Kattava			Ydin
	Sankt Pölten	X				
	Wien	X	Ydin		Ydin	Ydin (Wien), ydin (Wien Süd)
	Wolfurt					Kattava
	Wörgl					Kattava
PL	Białystok	X				Kattava
	Bielsko-Biała	X				
	Braniewo					Kattava
	Bydgoszcz	X	Kattava			Kattava (Bydgoszcz, Bydgoszcz – Południe)

JÄ- SEN- VAL- TIO	SOLMUKOHDAN NIMI	KAUPUNKI- SOLMUKOH- TA	LENTOASEMA	MERISATAMA	SISÄVESISATAMA	RAUTATIETERMINAALIT/ SISÄVESIVÄYLIEN TERMI- NAALIT
	Chełm					Kattava
	Częstochowa	X				
	Dorohusk/Okopy					Kattava
	Elbląg	X				
	Ełk					Kattava
	Gorzów Wielkopolski	X				
	Kalisz	X				
	Katowicen/Górnośląskan suur- kaupunkialue	X	Ydin (Pyrzowice)			Ydin (Slawków) Kattava (Gliwice/Pyrzowi- ce)
	Kielce	X				
	Koszalin	X				
	Kraków	X	Ydin			Ydin
	Legnica	X				
	Lublin	X	Kattava			Kattava
	Łódź	X	Ydin			Ydin
	Malaszewicze/Terespol					Kattava
	Medyka/Zurawica					Kattava
	Olsztyn	X	Kattava (Olsztyn-Mazury)			
	Opole	X				

JÄ- SEN- VAL- TIO	SOLMUKOHDAN NIMI	KAUPUNKI- SOLMUKOH- TA	LENTOASEMA	MERISATAMA	SISÄVESISATAMA	RAUTATIETERMINAALIT/ SISÄVESIVÄYLIEN TERMI- NAALIT
	Płock	X				
	Police			Kattava	Kattava	
	Poznań	X	Ydin			Ydin
	Radom	X				
	Rybnik	X				
	Rzepin					Kattava
	Rzeszów	X	Kattava			
	Szczecin-Świnoujście	X	Ydin (Szczecin)	Ydin (Szczecin), ydin (Świnoujście)	Ydin (Szczecin), ydin (Świnoujście)	Ydin (Szczecin), ydin (Świnoujście)
	Tarnów	X				
	Toruń	X				
	Tricity	X (ml. Gdańsk)	Ydin (Gdańsk)	Ydin (Gdańsk), ydin (Gdynia)		Ydin (Gdańsk)
	Wałbrzych	X				
	Warszawa	X	Ydin, laajennettu ydin (CPK)			Ydin (Warszawa) Laajennettu ydin (CPK) Kattava (Warszawa Południe – Góra Kalwaria)
	Włocławek	X				
	Wrocław	X	Ydin			Ydin
	Zduńska Wola					Ydin
	Zielona Góra	X				

JÄ- SEN- VAL- TIO	SOLMUKOHDAN NIMI	KAUPUNKI- SOLMUKOH- TA	LENTOASEMA	MERISATAMA	SISÄVESISATAMA	RAUTATIETERMINAALIT/ SISÄVESIVÄYLIEN TERMI- NAALIT
PT	Aveiro			Kattava		Kattava (Cacia)
	Barcelos	X				
	Beja		Kattava			
	Braga	X				Kattava (Lousado)
	Bragança		Kattava			
	Caniçal (Madeira)			Kattava		
	Coimbra	X				Ydin (Alfarelos) Ydin (Pampilhosa)
	Corvo (Açores)		Kattava	Kattava		
	Elvas					Kattava
	Entroncamento					Kattava
	Évora	X				
	Faro-Loulé	X	Kattava			Kattava (Loulé)
	Figueira da Foz			Kattava		
	Flores (Açores)		Kattava	Kattava (Lajes das Flores)		
	Guimarães	X				
	Madeira	X (Funchal)	Kattava (Cristiano Ronaldo)	Kattava		
	Graciosa (Açores)		Kattava	Kattava		
	Guarda					Kattava

JÄ- SEN- VAL- TIO	SOLMUKOHDAN NIMI	KAUPUNKI- SOLMUKOH- TA	LENTOASEMA	MERISATAMA	SISÄVESISATAMA	RAUTATIETERMINAALIT/ SISÄVESIVÄYLIEN TERMI- NAALIT
	Horta (Açores)		Kattava	Kattava		
	Leiria	X				
	Lissabonin suurkaupunkialue	X	Ydin (Humberto Delgado)	Ydin (Lisboa/Setúbal)	Ydin (Lisboa/Setúbal)	Ydin (Lisboa Norte) Ydin (Alcont) Ydin (Bobadela North) Ydin (Bobadela Central) Ydin (Bobadela South), kattava (Setúbal)
	Pico (Açores)		Kattava	Kattava		
	Ponta Delgada (Açores)	X	Kattava	Kattava		
	Poceirão					Ydin
	Portimão			Kattava		
	Porton suurkaupunkialue	X	Ydin (Sá Carneiro)	Ydin (Leixoes)	Ydin	Ydin (Leixoes, Valongo, Vi- la Nova de Gaia)
	Porto Santo (Madeira)		Kattava	Kattava		
	Santa Maria (Açores)		Kattava	Kattava		
	São Jorge (Açores)		Kattava	Kattava		
	Sines			Ydin		Ydin (ZILS & ZAL)
	Terceira (Açores)		Kattava	Kattava (Praia da Vitória)		
	Vila Nova de Famalicão	X				
	Vila Real		Kattava			

JÄ- SEN- VAL- TIO	SOLMUKOHDAN NIMI	KAUPUNKI- SOLMUKOH- TA	LENTOASEMA	MERISATAMA	SISÄVESISATAMA	RAUTATIETERMINAALIT/ SISÄVESIVÄYLIEN TERMI- NAALIT
	Viseu	X				
RO	Arad	X				Kattava
	Aiud					Kattava
	Basarabi				Kattava	
	Bacău	X	Kattava			
	Baia Mare	X	Kattava			
	Botoșani	X				
	Brăila	X		Kattava	Kattava	
	Brașov	X				Kattava
	București	X	Ydin (Henri Coandă)		Kattava (1 Decembrie)	Ydin
	Buzău	X				
	Calafat				Ydin	
	Călărași				Kattava	
	Cernavoda				Ydin	
	Cluj-Napoca	X	Kattava			Kattava
	Constanța	X	Kattava	Ydin (Constanta/Midia)	Ydin (Constanta/Midia)	
	Craiova	X	Kattava			Ydin
	Drobeta - Turnu Severin				Ydin	
	Galați	X		Ydin	Ydin	

JÄ- SEN- VAL- TIO	SOLMUKOHDAN NIMI	KAUPUNKI- SOLMUKOH- TA	LENTOASEMA	MERISATAMA	SISÄVESISATAMA	RAUTATIETERMINAALIT/ SISÄVESIVÄYLIEN TERMI- NAALIT
	Giurgiu				Ydin	
	Iași	X	Kattava			
	Măcin				Kattava	
	Mahmudia				Kattava	
	Medgidia				Kattava	
	Moldova Veche				Kattava	
	Oltența				Kattava	
	Oradea	X	Kattava			
	Ovidiu				Kattava	
	Piatra Neamt	X				
	Pitești	X				
	Ploiești	X				
	Râmnicu Vâlcea	X				
	Satu Mare	X				
	Sibiu	X	Kattava			
	Suceava	X	Kattava			Kattava
	Sulina				Kattava	
	Târgu Mureș	X				
	Timișoara	X	Ydin			Ydin
	Tulcea		Kattava	Kattava	Kattava	

JÄ- SEN- VAL- TIO	SOLMUKOHDAN NIMI	KAUPUNKI- SOLMUKOH- TA	LENTOASEMA	MERISATAMA	SISÄVESISATAMA	RAUTATIETERMINAALIT/ SISÄVESIVÄYLIEN TERMI- NAALIT
	Turda					Kattava
SI	Koper			Ydin		
	Ljubljana	X	Ydin			Ydin
	Maribor	X	Kattava			Kattava
	Portorož		Kattava			
SK	Bratislava	X	Ydin		Ydin	Ydin
	Čierna nad Tisou					Ydin
	Komárno				Ydin	
	Košice	X	Kattava			Kattava
	Leopoldov-Šulekovo					Kattava
	Nitra	X				
	Poprad Tatry		Kattava			
	Žilina	X				Ydin
FI	Eckerö			Kattava		
	Enontekiö		Kattava			
	Hanko			Kattava		
	Helsinki	X	Ydin (Vantaa)	Ydin		
	Inkoo			Kattava		
	Ivalo		Kattava			
	Joensuu		Kattava		Kattava	

JÄ- SEN- VAL- TIO	SOLMUKOHDAN NIMI	KAUPUNKI- SOLMUKOH- TA	LENTOASEMA	MERISATAMA	SISÄVESISATAMA	RAUTATIETERMINAALIT/ SISÄVESIVÄYLIEN TERMI- NAALIT
	Jyväskylä	X	Kattava			
	Kajaani		Kattava			
	Kaskinen			Kattava		
	Kemi		Kattava (Kemi-Tornio)	Kattava		
	Kittilä		Kattava			
	Kokkola			Kattava		
	Kotka-Hamina			Ydin (Hamina), ydin (Kot- ka)		
	Kouvola					Ydin
	Kruunupyy		Kattava			
	Kuopio	X	Kattava			
	Kuusamo		Kattava			
	Lahti	X				
	Lappeenranta		Kattava		Kattava	
	Maarianhamina		Kattava	Kattava		
	Oulu	X	Kattava (Oulu)	Ydin (Oulu)		
	Pori		Kattava	Kattava		
	Rauma			Kattava		
	Raahe			Kattava		
	Rovaniemi		Kattava			

JÄ- SEN- VAL- TIO	SOLMUKOHDAN NIMI	KAUPUNKI- SOLMUKOH- TA	LENTOASEMA	MERISATAMA	SISÄVESISATAMA	RAUTATIETERMINAALIT/ SISÄVESIVÄYLIEN TERMI- NAALIT
	Savonlinna		Kattava			
	Tampere	X	Kattava			Kattava
	Tornio			Kattava		
	Turku-Naantali	X	Ydin (Turku)	Ydin (Turku), ydin (Naan- tali)		
	Vaasa		Kattava			
SE	Älmhult					Kattava
	Ängelholm		Kattava			
	Arvidsjaur		Kattava			
	Borås	X				
	Eskilstuna	X				
	Gällivare		Kattava			
	Gävle	X		Kattava		Kattava
	Göteborg	X	Ydin (Landvetter)	Ydin	Ydin	Ydin
	Grisslehamn			Kattava		
	Hagfors		Kattava			
	Halmstad	X		Kattava		
	Helsingborg	X		Kattava		
	Hemavan		Kattava			
	Jönköping	X	Kattava			Kattava

JÄ- SEN- VAL- TIO	SOLMUKOHDAN NIMI	KAUPUNKI- SOLMUKOH- TA	LENTOASEMA	MERISATAMA	SISÄVESISATAMA	RAUTATIETERMINAALIT/ SISÄVESIVÄYLIEN TERMI- NAALIT
	Kalmar		Kattava			
	Kapellskär (Norrtälje)			Kattava		
	Karlshamn			Kattava		
	Karlskrona			Kattava		
	Kiruna		Kattava			
	Köping			Kattava	Kattava	
	Linköping	X				
	Luleå		Kattava	Ydin		Kattava
	Lund	X				
	Lycksele		Kattava			
	Malmö	X	Ydin	Ydin		Ydin
	Mora		Kattava			
	Norrköping	X		Kattava		
	Nyköping		Kattava (Stockholm-S- kavsta)			
	Örebro	X	Kattava			Ydin (Hallsberg)
	Oskarshamn			Kattava		
	Östersund		Kattava			
	Öxelösund			Kattava		
	Pajala		Kattava			

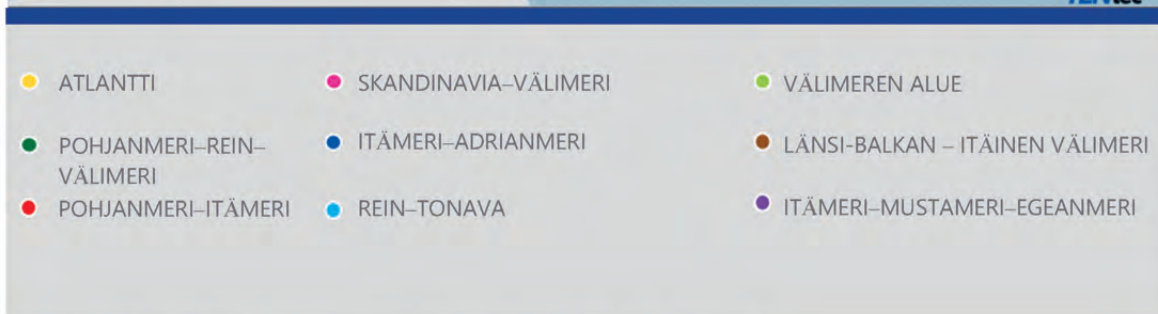
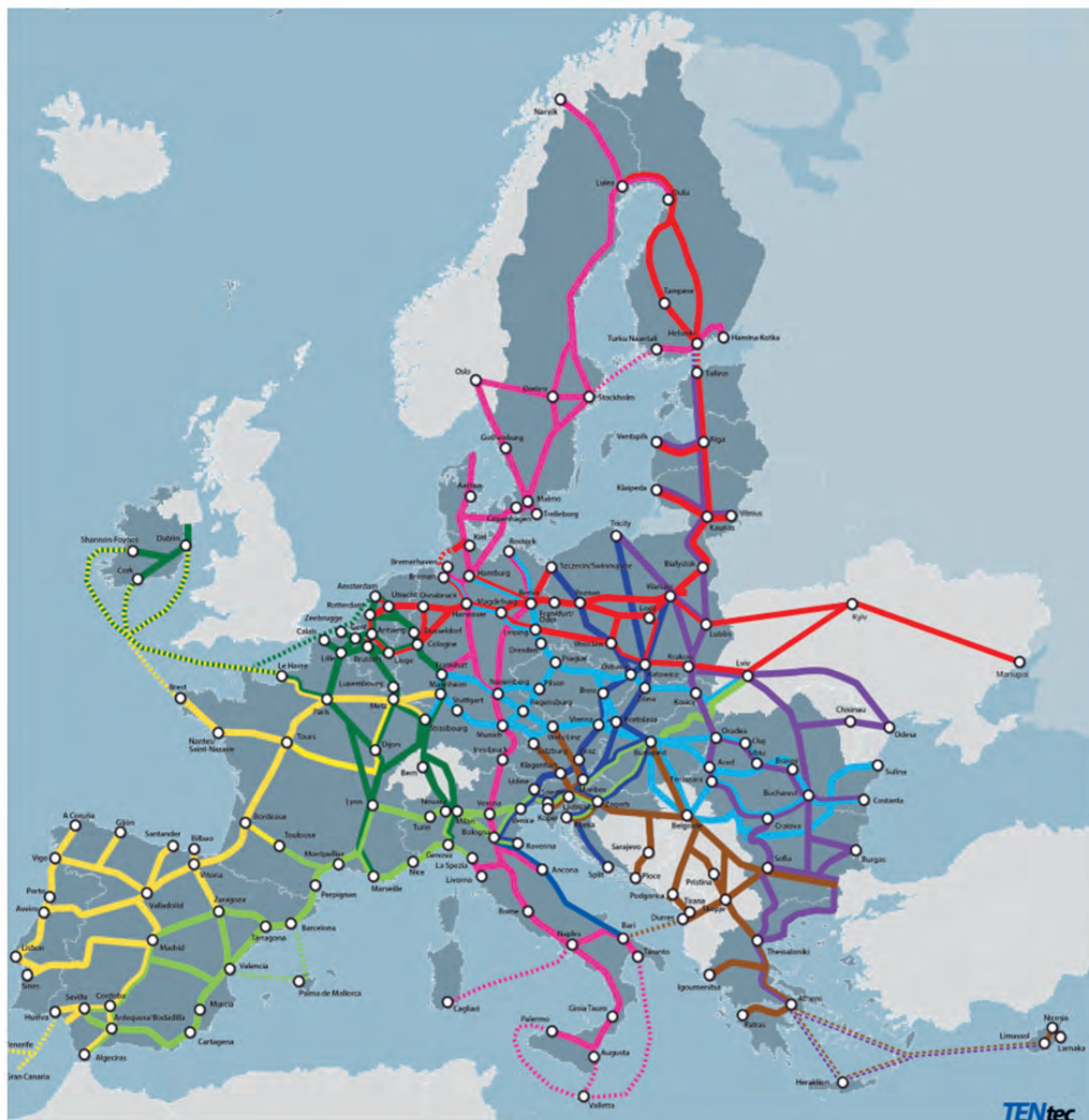
JÄ- SEN- VAL- TIO	SOLMUKOHDAN NIMI	KAUPUNKI- SOLMUKOH- TA	LENTOASEMA	MERISATAMA	SISÄVESISATAMA	RAUTATIETERMINAALIT/ SISÄVESIVÄYLIEN TERMI- NAALIT
	Piteå			Kattava		
	Ronneby		Kattava			
	Rosersberg (Sigtuna)					Kattava
	Skellefteå		Kattava			
	Södertälje	X			Kattava	
	Stenungsund			Kattava		
	Stockholm	X	Ydin (Arlanda), kattava (Bromma)	Ydin (Stockholm), kattava (Stockholm-Nynäshamn)	Ydin	Ydin
	Strömstad			Kattava		
	Sundsvall	X	Kattava	Kattava		Kattava
	Sveg		Kattava			
	Trelleborg			Ydin		Ydin
	Umeå	X	Kattava	Kattava		Kattava
	Uppsala	X				
	Varberg			Kattava		
	Västerås	X		Kattava	Kattava	
	Vilhelmina		Kattava			
	Visby		Kattava	Kattava		
	Ystad			Kattava		

LIITE III

EUROOPPALAISTEN LIIKENNEKÄYTVIEN LINJAUS



Eurooppalaisten liikennekäytävien kartta



Kolmansissa maissa olevia käytävälinjauksia koskevat kartan osat ovat alustavia.



Eurooppalaiset liikennekäytävät
Rautateiden matkustajaliikenne
EU:n jäsenvaltiot



Kolmansissa maissa olevia käytävälinjauksia koskevat kartan osat ovat alustavia.



Eurooppalaiset liikennekäytävät
Rautateiden tavaraliikenne
EU:n jäsenvaltiot



Kolmansissa maissa olevia käytävälinjauksia koskevat kartan osat ovat alustavia.



Atlantin käytävä

Sisävesiväylät ja maantiet, satamat, rautatie-/maantieterminaalit ja lentoasemat

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE





Atlantin käytävä

Rautateiden tavaraliikenne, satamat ja rautatie-/maantieterminaalit (RRT)

BE BG CZ DK **DE** EE **IE** EL ES **FR** HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL **PT** RO SI SK FI SE





Atlantin käytävä Rautateiden matkustajaliikenne ja lentoasemat

BE BG CZ DK **DE** EE **IE** EL **ES** **FR** HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL **PT** RO SI SK FI SE



Rautatiet	Lentoasemat	Kaupunkisolmukohdat

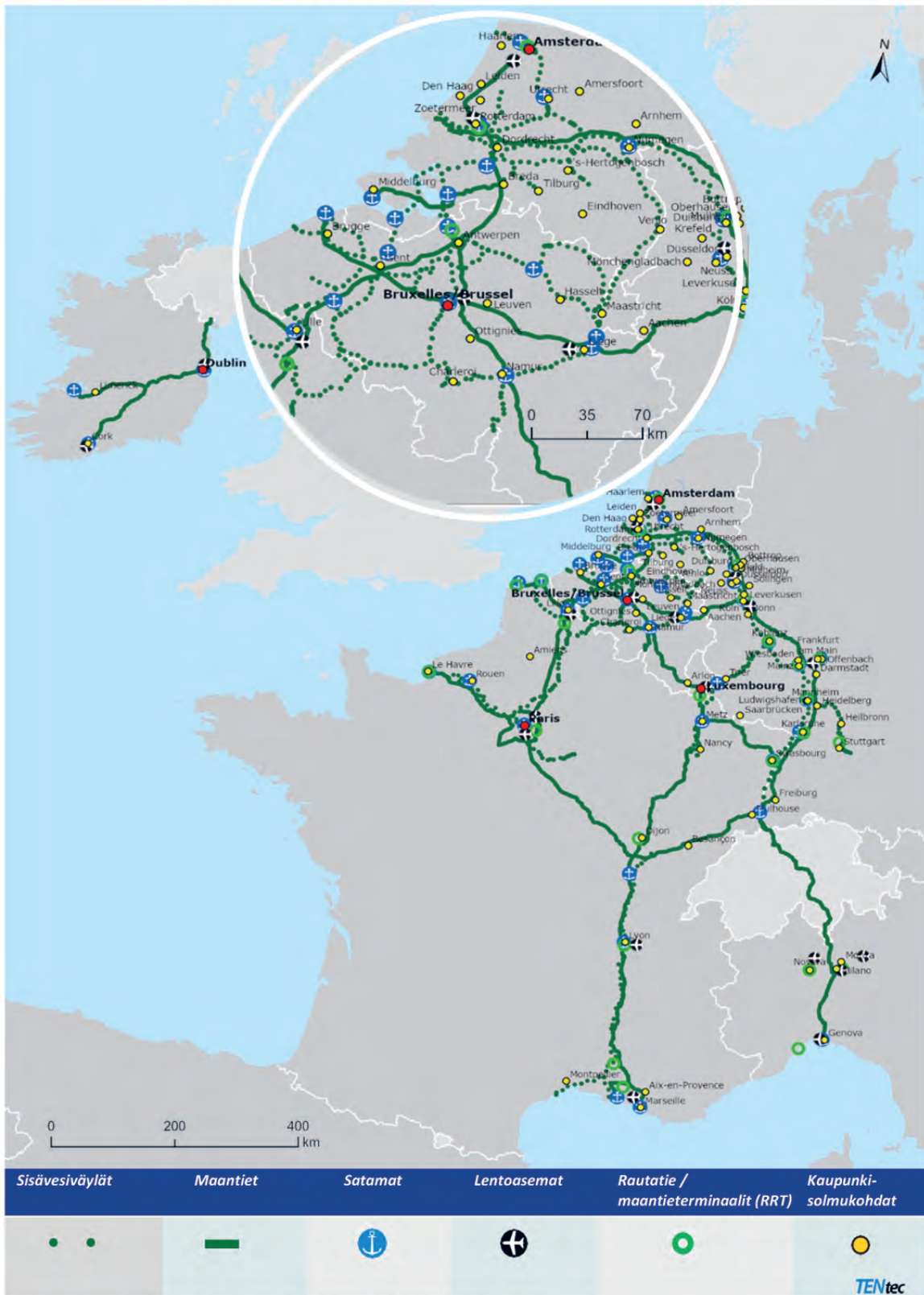
TENtec



Pohjanmeri–Rein–Välimeri-käytävä

Sisävesiväylät ja maantiet, satamat, rautatie-/maantieterminaalit ja lentoasemat

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE | CH



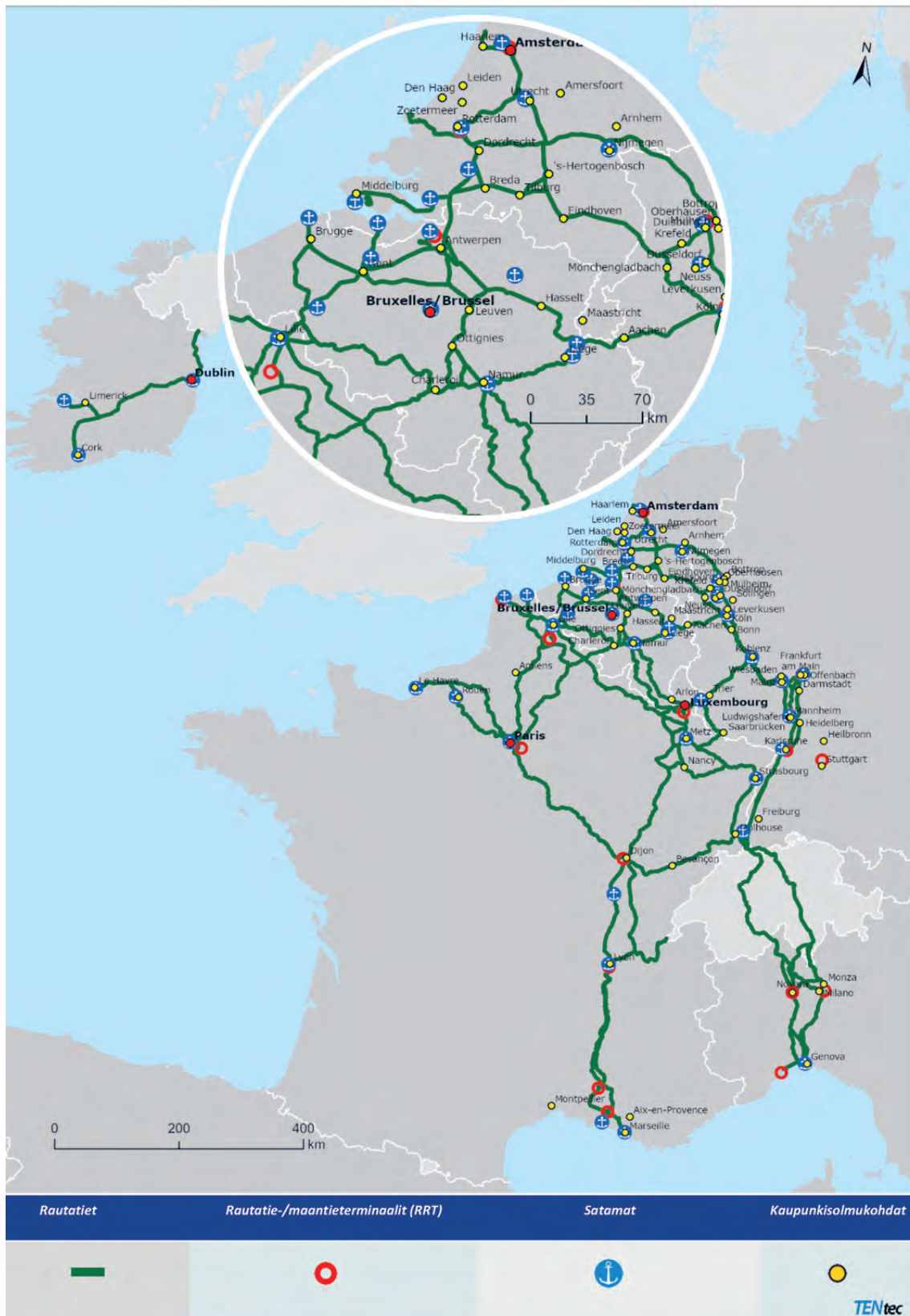
Kolmansissa maissa olevia käytävälinjauksia koskevat kartan osat ovat alustavia.



Pohjanmeri–Rein–Välimeri-käytävä

Rautateiden tavaraliikenne, satamat ja rautatie-/maantieterminaalit

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE | CH

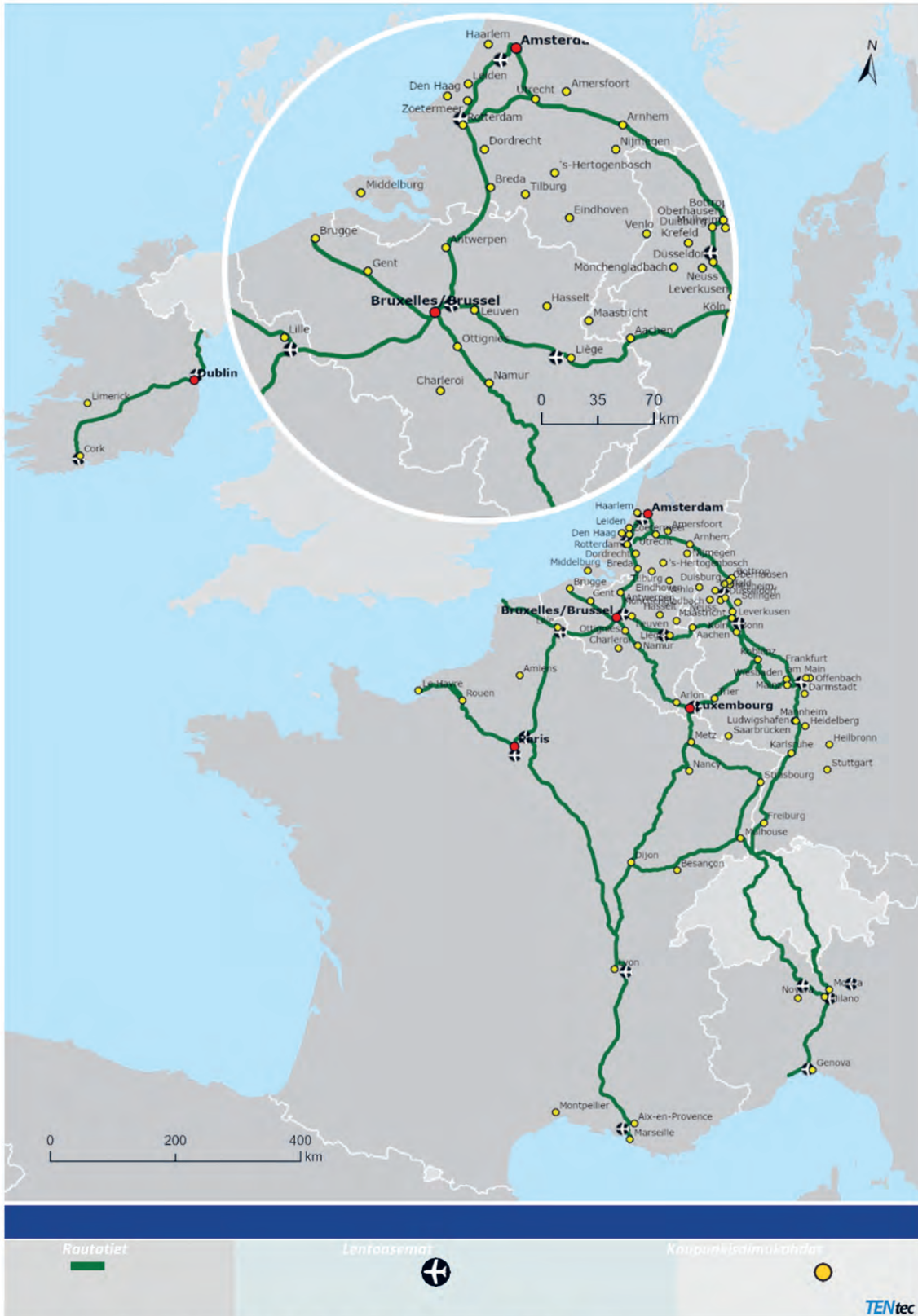


Kolmansissa maissa olevia käytävälinjauksia koskevat kartan osat ovat alustavia.

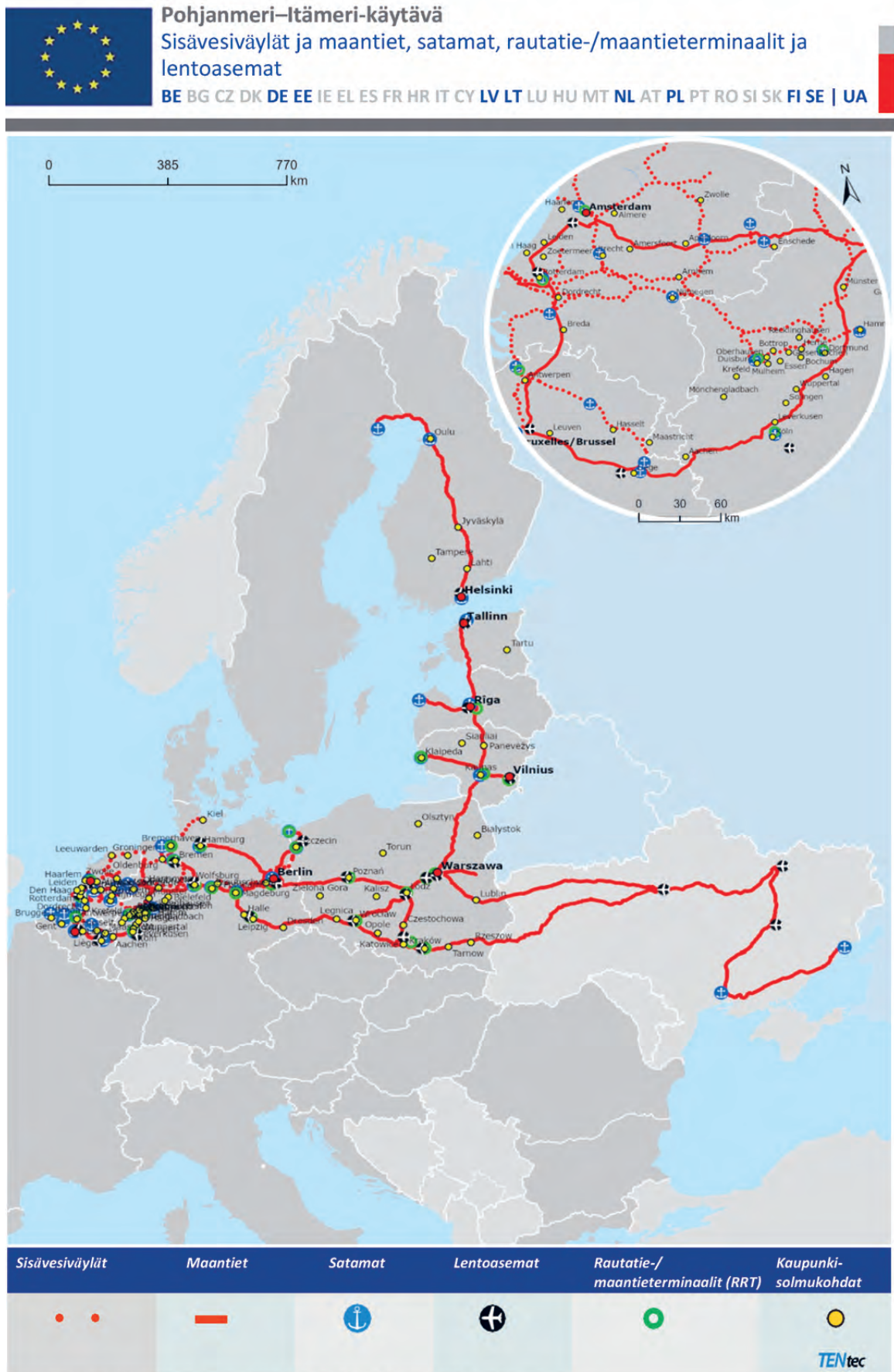


Pohjanmeri–Rein–Välimeri-käytävä
Rautateiden matkustajaliikenne ja lentoasemat

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE | CH



Kolmansissa maissa olevia käytävälinjauksia koskevat kartan osat ovat alustavia.



Kolmansissa maissa olevia käytävälinjauksia koskevat kartan osat ovat alustavia.



Pohjanmeri–Itämeri-käytävä
 Rautateiden tavaraliikenne, satamat ja rautatie-/maantieterminaalit (RRT)

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE | UA

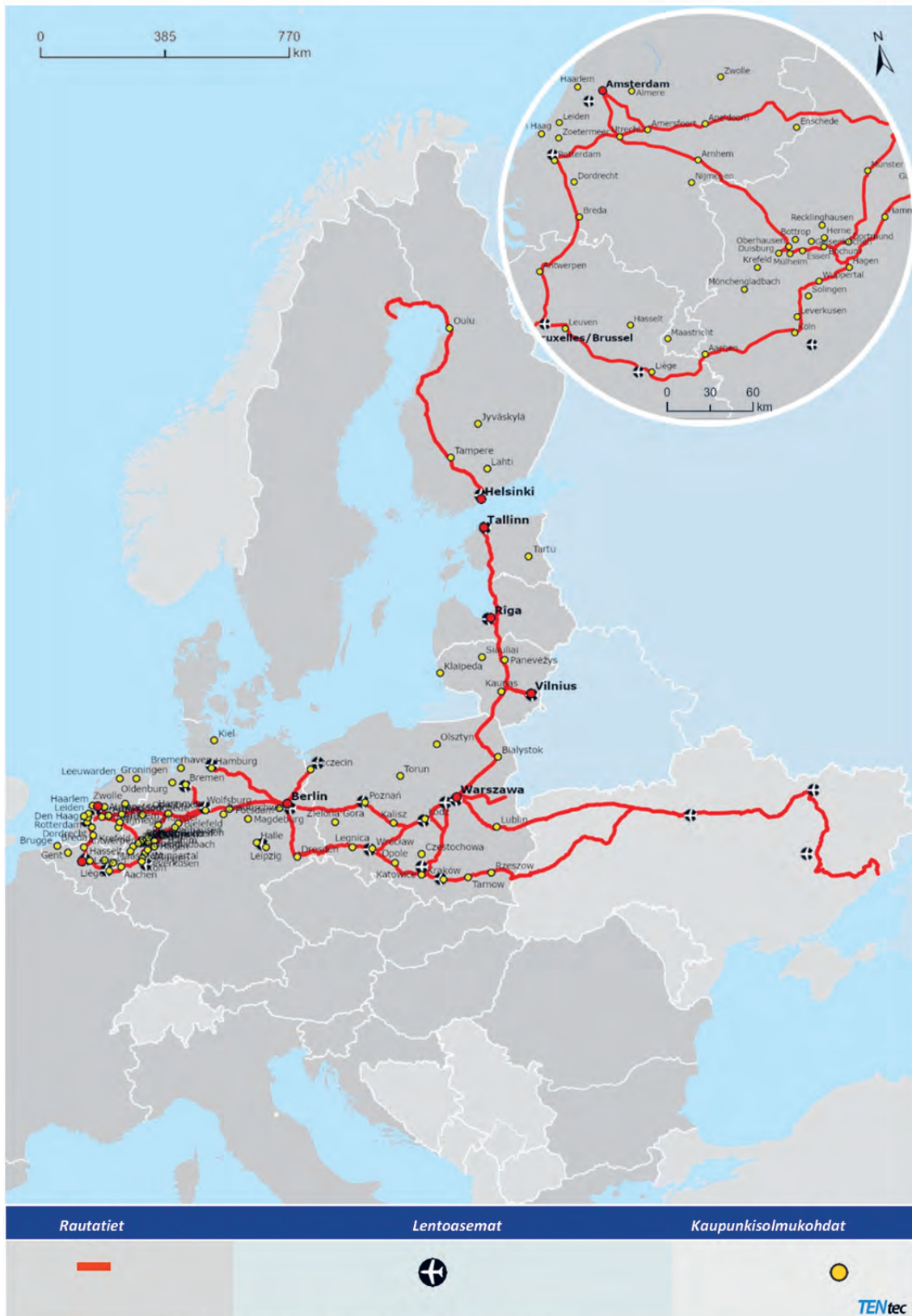


Kolmansissa maissa olevia käytävälinjauksia koskevat kartan osat ovat alustavia.



Pohjanmeri–Itämeri-käytävä
Rautateiden matkustajaliikenne ja lentoasemat

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE | UA



Kolmansissa maissa olevia käytävälinjauksia koskevat kartan osat ovat alustavia.



Skandinavia–Välimeri-käytävä

Sisävesiväylät ja maantiet, satamat, rautatie-/maantieterminaalit ja lentoasemat

BE BG CZ **DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE | NO**



Kolmansissa maissa olevia käytävälinjauksia koskevat kartan osat ovat alustavia.



Skandinavia–Välimeri-käytävä

Rautateiden tavaraliikenne, satamat ja rautatie-/maantieterminaalit

BE BG CZ **DK DE** EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU **MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE** | NO



Rautatiet	Rautatie-/maantieterminaalit (RRT)	Satamat	Kaupunkisolmukohtat

TENtec

Kolmansissa maissa olevia käytävälinjauksia koskevat kartan osat ovat alustavia.



Skandinavia–Välimeri-käytävä
Rautateiden matkustajaliikenne ja lentoasemat

BE BG CZ **DK DE** EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU **MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE** | NO



Kolmansissa maissa olevia käytävalinjauksia koskevat kartan osat ovat alustavia.



Itämeri–Adrianmeri-käytävä

Sisävesiväylät ja maantiet, satamat, rautatie-/maantieterminaalit ja lentoasemat

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE





Itämeri–Adrianmeri-käytävä
Rautateiden tavaraliikenne, satamat ja rautatie-/maantieterminaalit

BE BG **CZ** DK DE EE IE EL ES FR **HR IT** CY LV LT LU **HU** MT NL **AT PL PT RO SI SK FI SE**



Rautatiet	Rautatie-/maantieterminaalit (RRT)	Satamat	Kaupunkisolmukohdat





Itämeri–Adrianmeri-käytävä
Rautateiden matkustajaliikenne ja lentoasemat

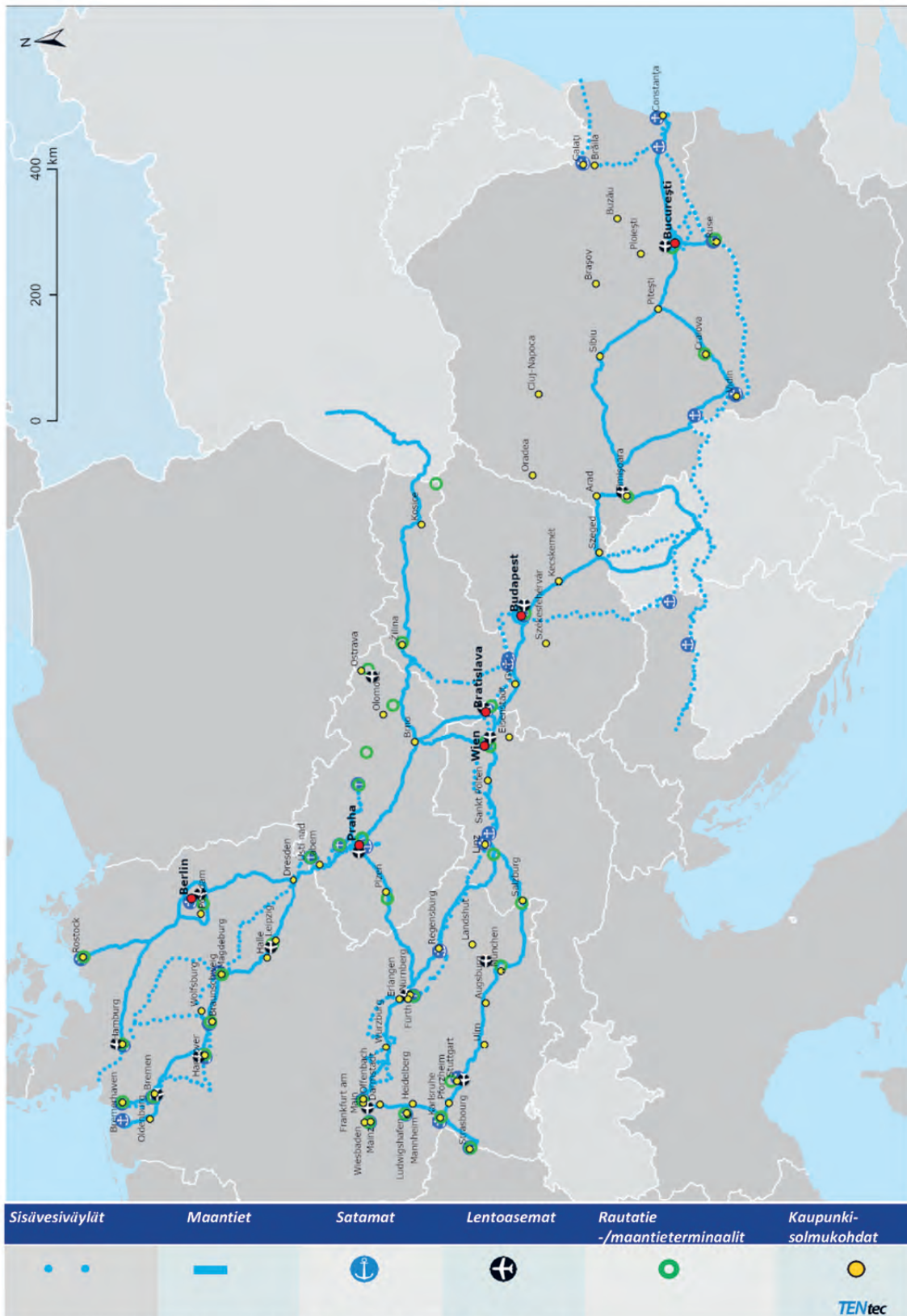
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR **HR IT** CY LV LT LU **HU** MT NL **AT PL PT RO SI SK FI SE**





Sisävesiväylät ja maantiet, satamat, rautatie-/maantieterminaalit ja lentoasemat

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE | RS UA



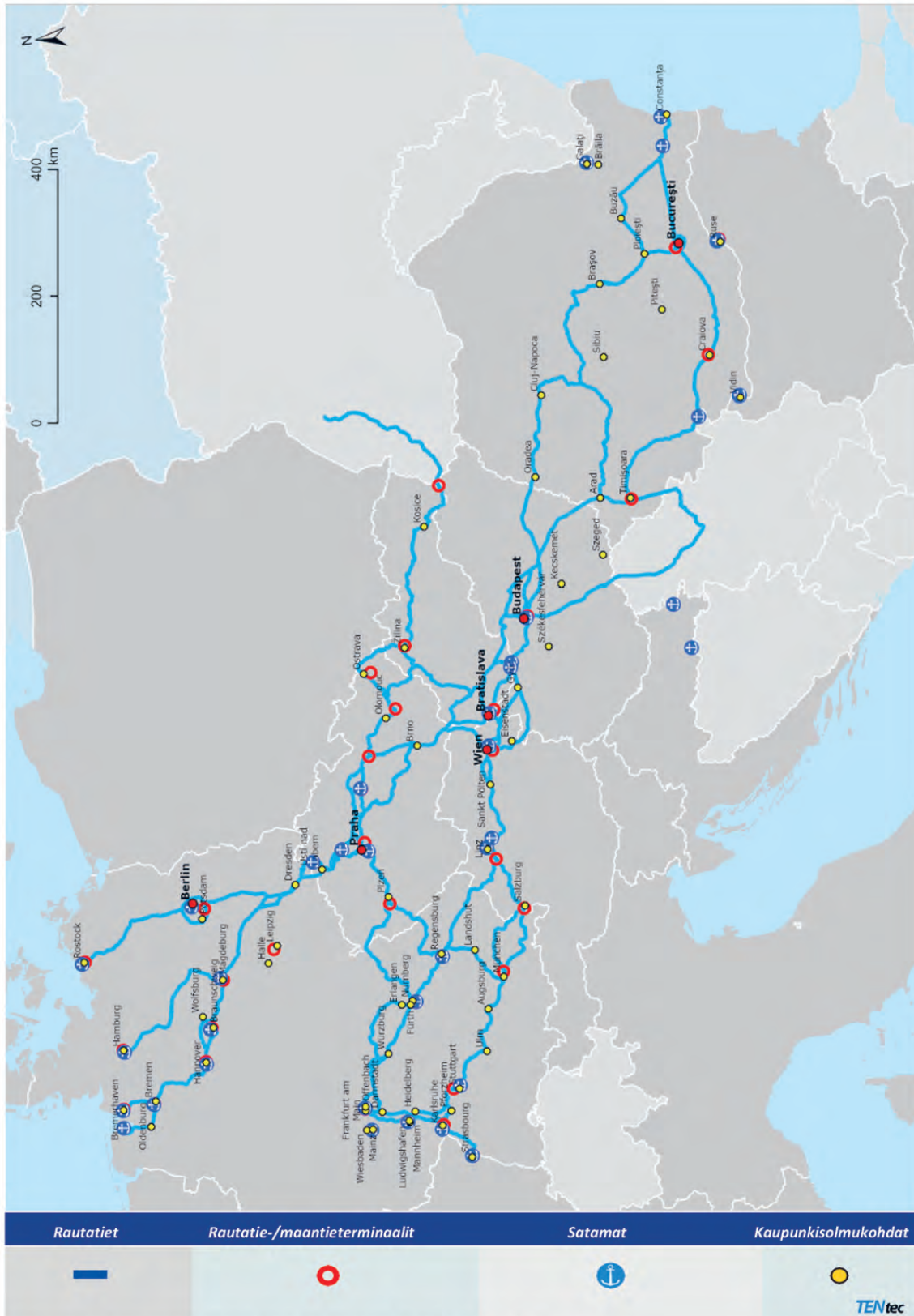
Kolmansissa maissa olevia käytävälinjauksia koskevat kartan osat ovat alustavia.



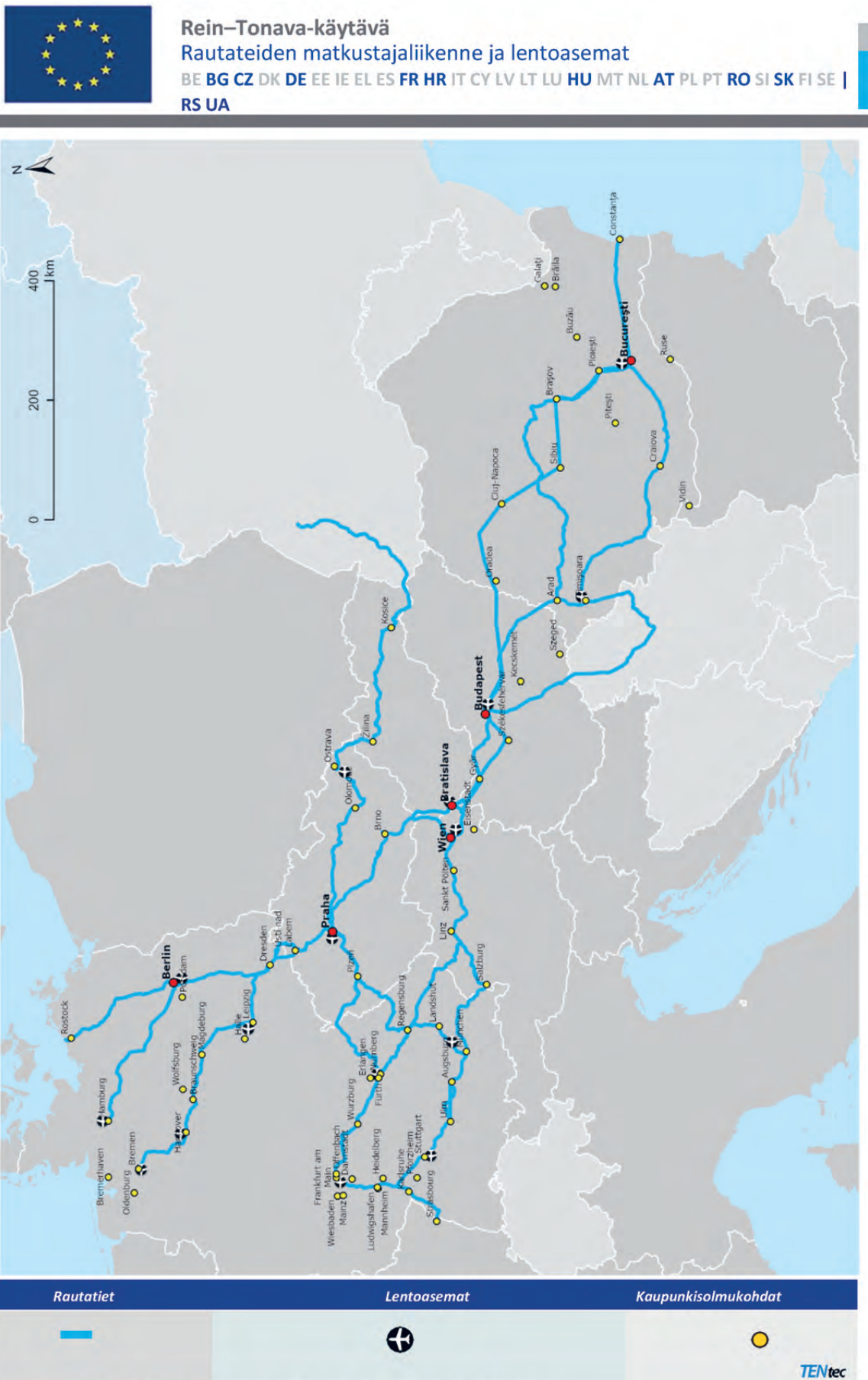
Kein-ronava-kaytava

Rautateiden tavaraliikenne, satamat ja rautatie-/maantieterminaalit (RRT)

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE | RS UA



Kolmansissa maissa olevia kaytavalinjauksia koskevat kartan osat ovat alustavia.

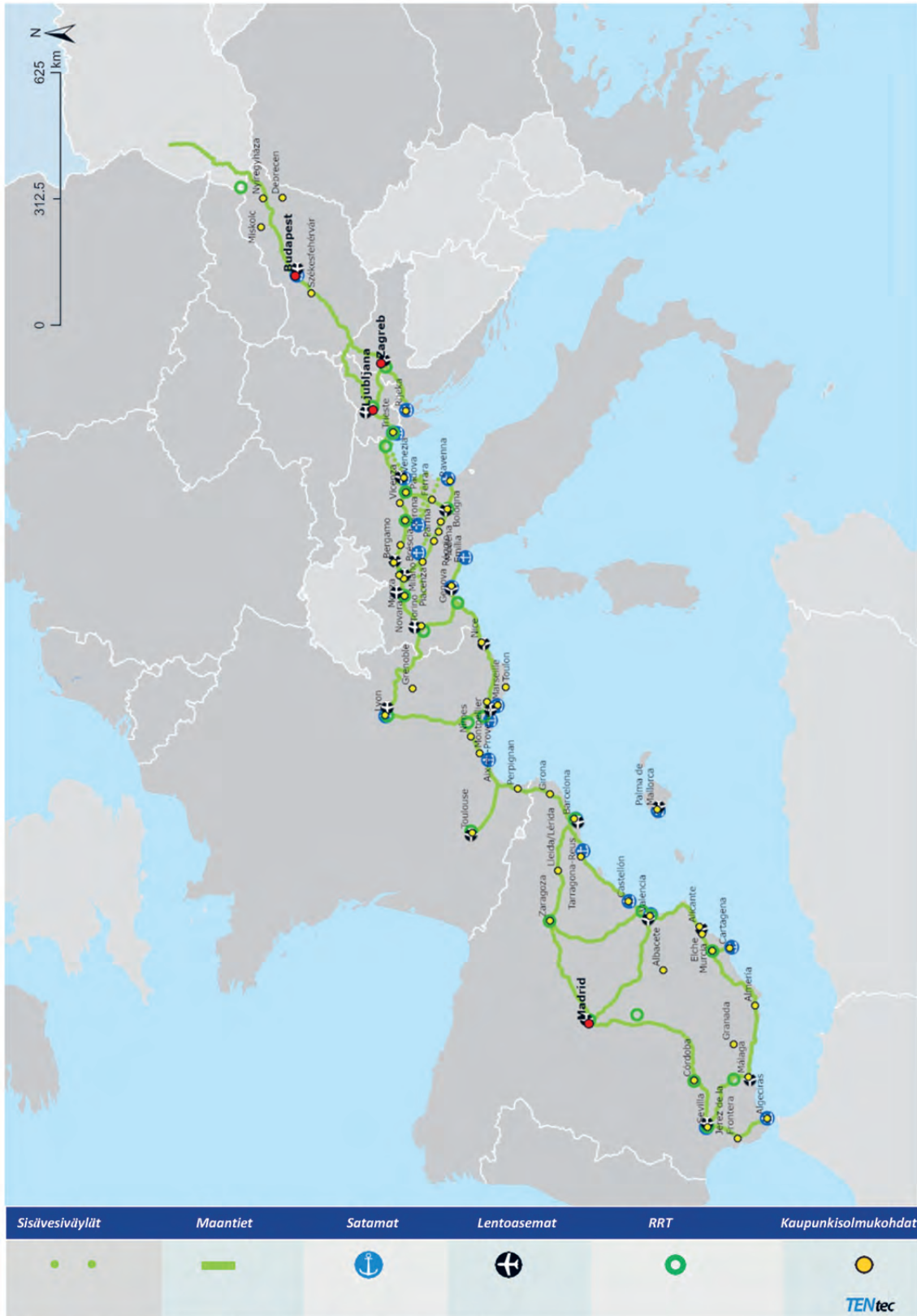


Kolmansissa maissa olevia käytävälinjauksia koskevat kartan osat ovat alustavia.



Välimeren käytävä

Sisävesiväylät ja maantiet, satamat, rautatie-/maantieterminaalit ja lentoasemat
 BE BG CZ DK DE EE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE | UA



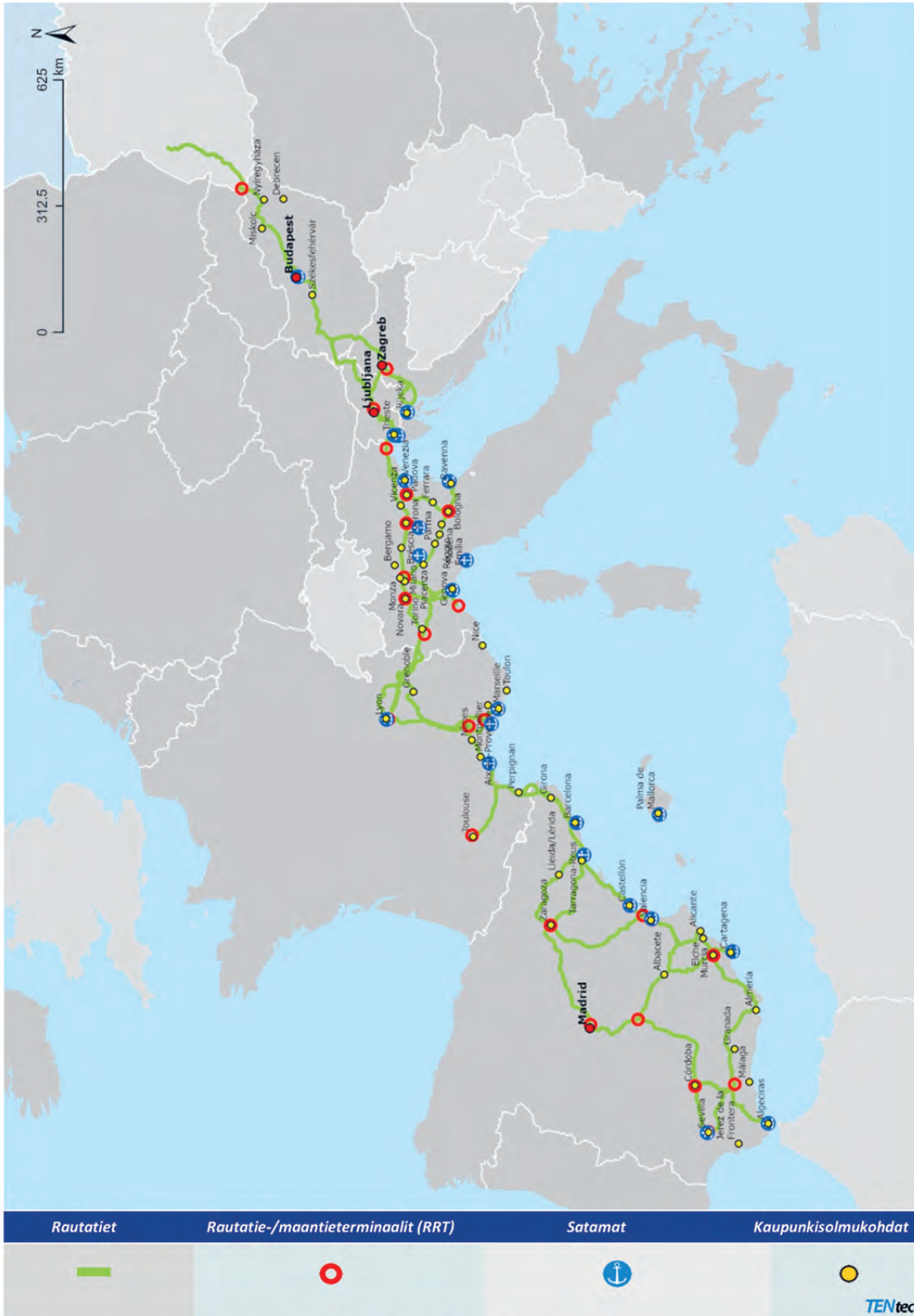
Kolmansissa maissa olevia käytävinjauksia koskevat kartan osat ovat alustavia.



Välimeren käytävä

Rautateiden tavaraliikenne, satamat ja rautatie-/maantieterminaalit (RRT)

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE | UA

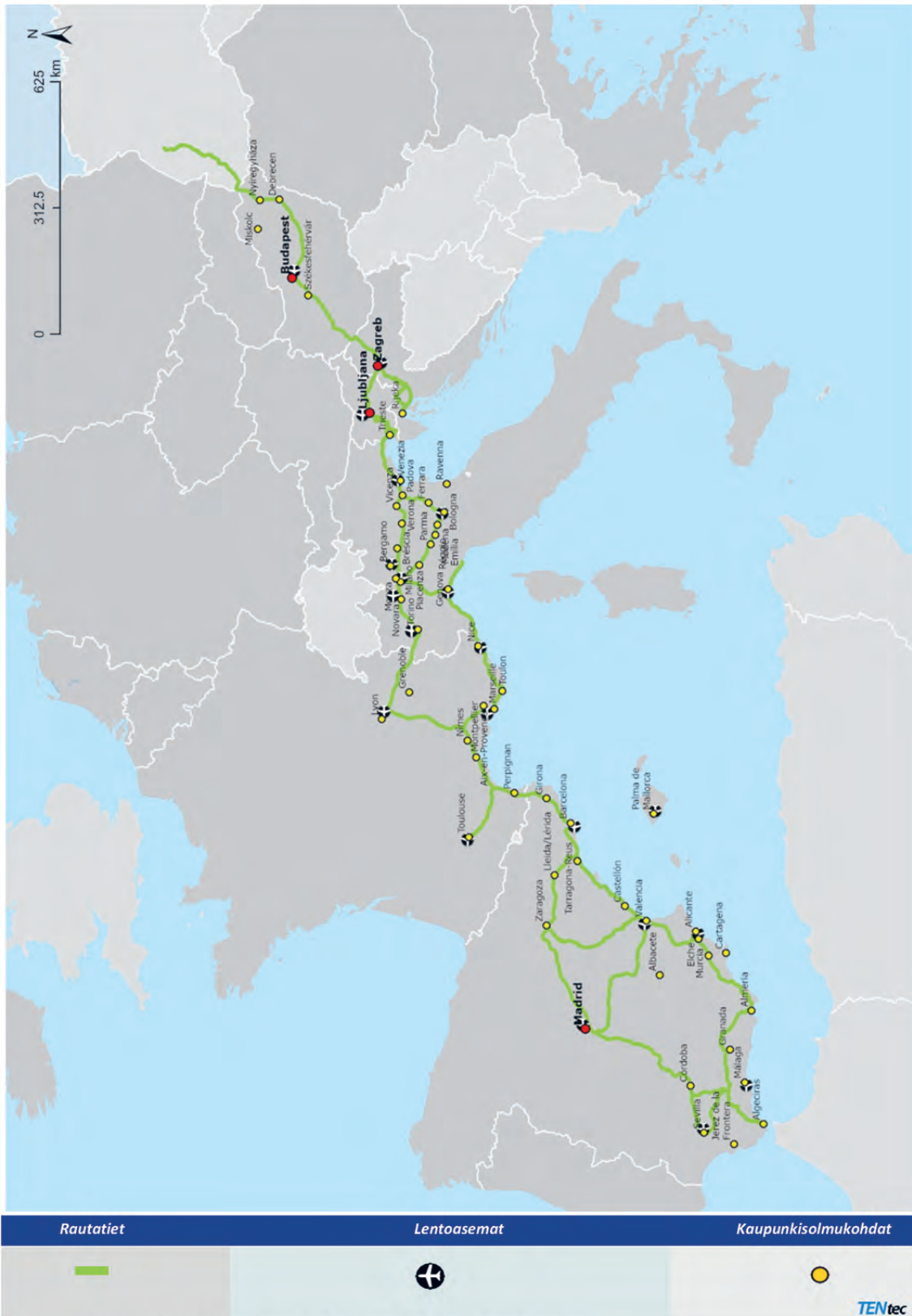


Kolmansissa maissa olevia käytävälinjauksia koskevat kartan osat ovat alustavia.



Välimeren käytävä
Rautateiden matkustajaliikenne ja lentoasemat

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE | UA



Kolmansissa maissa olevia käytävälinjauksia koskevat kartan osat ovat alustavia.



Länsi-Balkan – itäinen Välimeri -käytävä
 Sisävesiväylät ja maantiet, satamat, rautatie-/maantieterminaalit ja lentoasemat

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE | Länsi-Balkan



Kolmansissa maissa olevia käytävälinjauksia koskevat kartan osat ovat alustavia.



Rautateiden tavaraliikenne, satamat ja rautatie-/maantieterminaalit (RRT)

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE

Länsi-Balkan



Kolmansissa maissa olevia käytävälinjauksia koskevat kartan osat ovat alustavia.



Kolmansissa maissa olevia käytävinjauksia koskevat kartan osat ovat alustavia.



Itämeri–Mustameri–Egeanmeri-käytävä

Sisävesiväylät ja maantiet, satamat, rautatie-/maantieterminaalit ja lentoasemat

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE | MD UA



Kolmansissa maissa olevia käytävälinjauksia koskevat kartan osat ovat alustavia.



Itämeri–Mustameri–Egeanmeri-käytävä

Rautateiden tavaraliikenne, satamat ja rautatie-/maantieterminaalit (RRT)

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE | MD UA



Kolmansissa maissa olevia käytävälinjauksia koskevat kartan osat ovat alustavia.



Itämeri–Mustameri–Egeanmeri-käytävä
Rautateiden matkustajaliikenne ja lentoasemat

BE BG CZ DK DE **EE** IE **EL** ES FR HR IT **CY** LV LT LU **HU** MT NL AT **PL** PT **RO** SI SK FI SE | MD UA

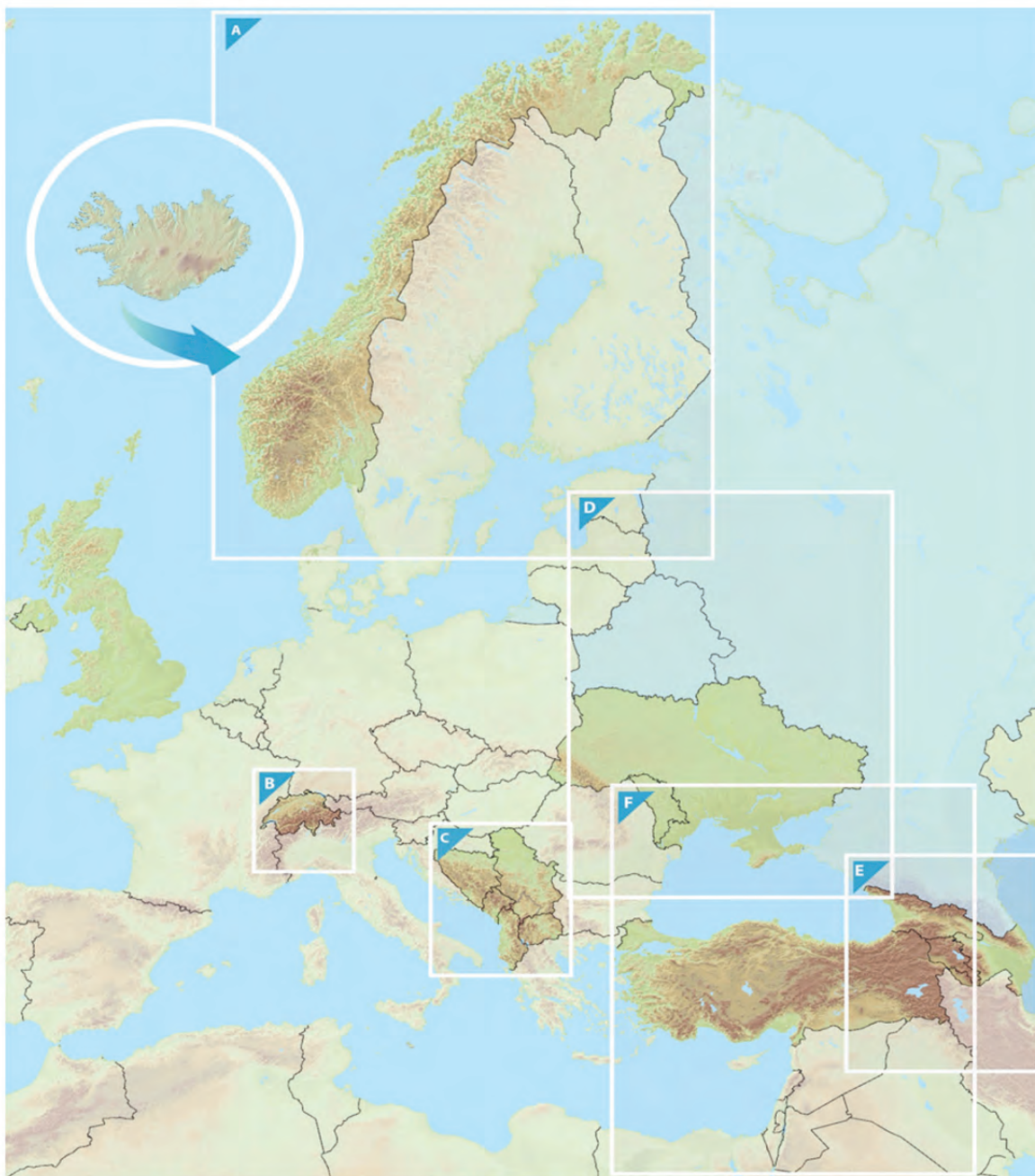


Kolmansissa maissa olevia käytävälinjauksia koskevat kartan osat ovat alustavia.

*LIITE IV***ALUSTAVAT KARTAT TIETTYIHIN KOLMANSIIN MAIHIN LAAJENNETTAVASTA EUROOPAN LAAJUISESTA
LIIKENNEVERKOSTA**



Naapurimaiden kartat





Alustava laajentaminen naapurimaihin
 Kattava verkko ja ydinverkko: Sisävesiväylät ja satamat **Norja/Islandi**

A





Alustava laajentaminen naapurimaihin
 Ydinverkko ja kattava verkko: Rautateiden tavaraliikenne, satamat ja rautatie-/
 maantieterminaalit (RRT) **Norja/Islandi**





Alustava laajentaminen naapurimaihin
 Ydinverkko ja kattava verkko: Rautateiden
 matkustajaliikenne ja lentoasemat **Norja/Islandi**



Rautatiet, ydinverkko	Rautatiet, laajennettu ydinverkko	Rautatiet, kattava verkko	Kattava Ydinverkko	Kaupunkisolmukohdat
<ul style="list-style-type: none"> Tavallinen Tavallinen / Uusi infrastr. ≥ 200 km/h ≥ 200 km/h / Uusi infrastr. 	<ul style="list-style-type: none"> Tavallinen Tavallinen / Uusi infrastr. ≥ 200 km/h ≥ 200 km/h / Uusi infrastr. 	<ul style="list-style-type: none"> Tavallinen Tavallinen / Uusi infrastr. ≥ 200 km/h ≥ 200 km/h / Uusi infrastr. Suunniteltu 	<ul style="list-style-type: none"> Lentoasemat 	<ul style="list-style-type: none"> Pääkaupungit Kaupunki- solmukohdat



Alustava laajentaminen naapurimaihin
 Ydinverkko ja kattava verkko: Maantiet, satamat, rautatie-
 /maantieterminaalit ja lentoasemat **Norja/Islandi**

A





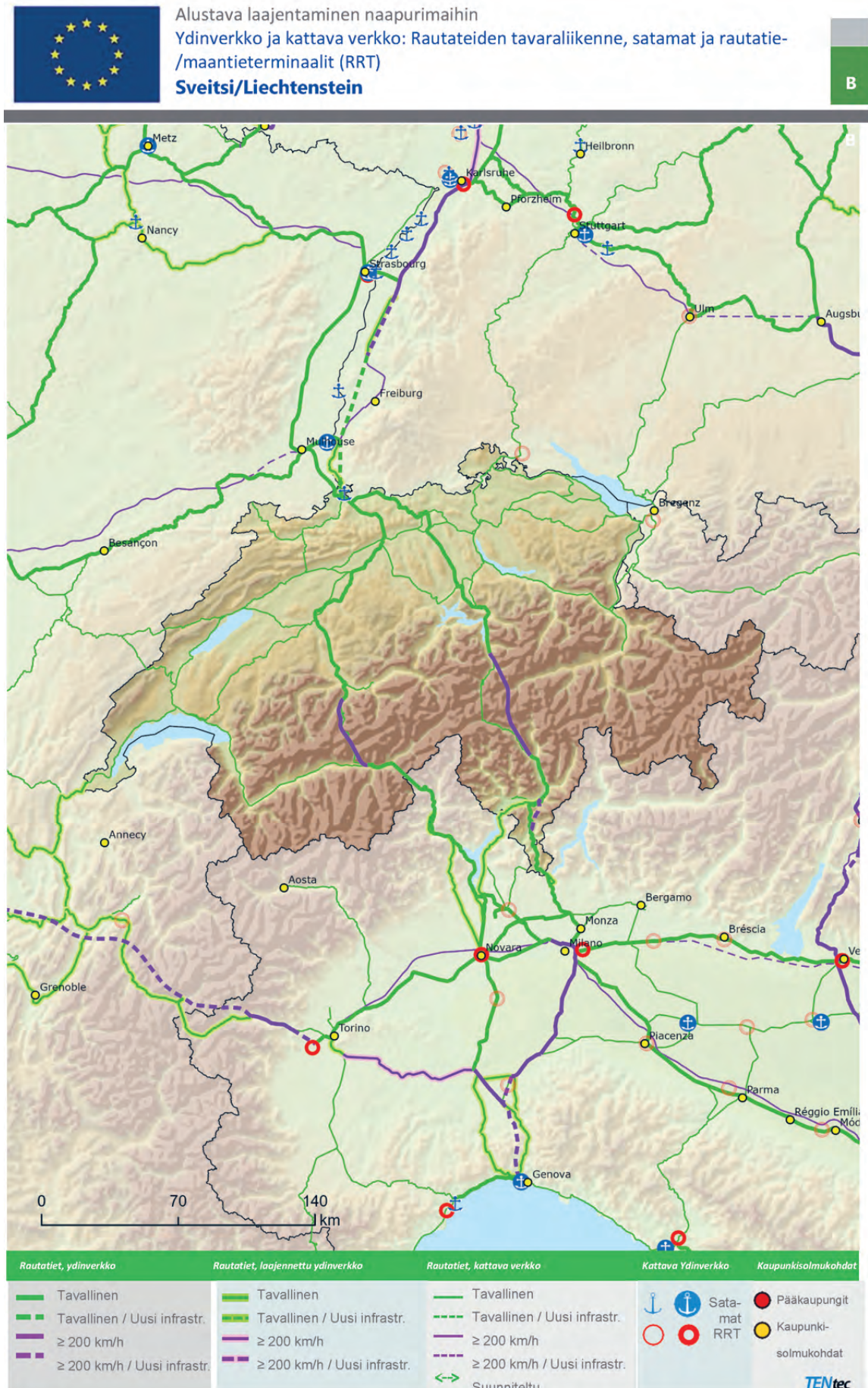
Alustava laajentaminen naapurimaihin
 Kattava verkko ja ydinverkko: Sisävesiväylät ja -satamat
 Sveitsi/Liechtenstein

B



Ydinverkko	Kattava	Ydinverkko	Kaupunkisolmukohdat
Sisävesiväylät	Satamat	Sisävesiväylät / Uusi infrastruktuur	Pääkaupungit
		Satamat	Kaupunki-solmukohdat

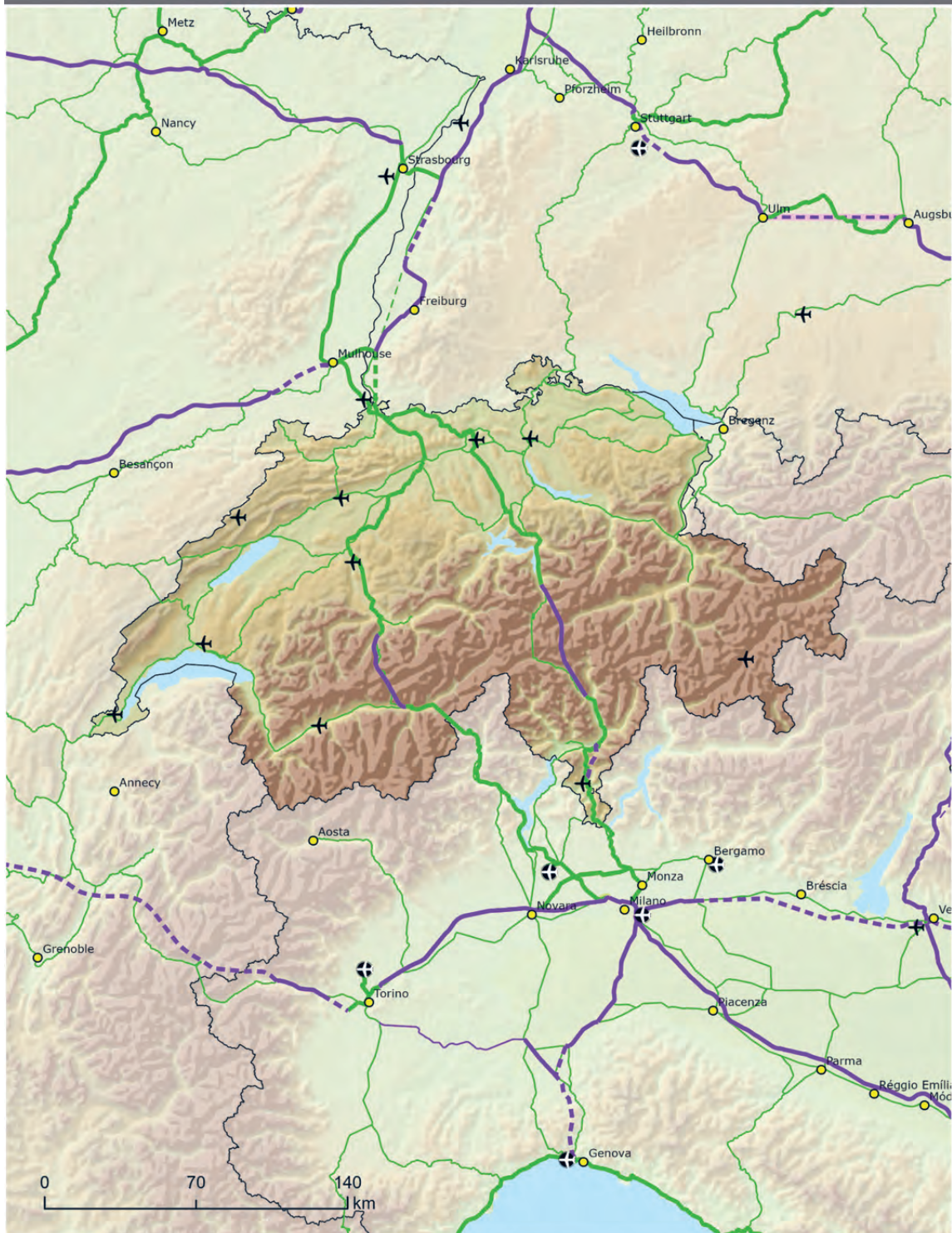
TENtec





Alustava laajentaminen naapurimaihin
 Ydinverkko ja kattava verkko: Rautateiden matkustajaliikenne ja
 lentoasemat Sveitsi/Liechtenstein

B

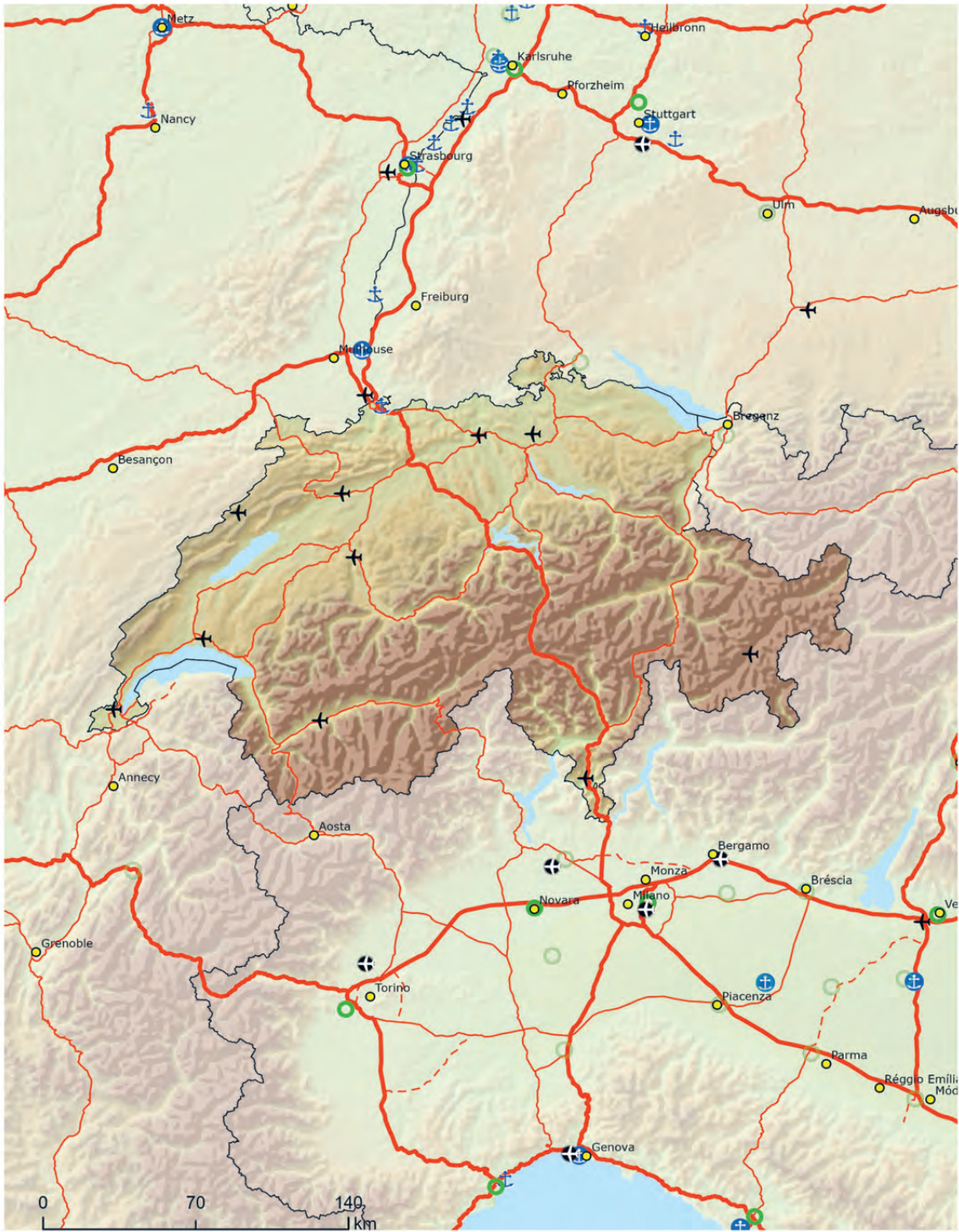


Rautatiet, ydinverkko	Rautatiet, laajennettu ydinverkko	Rautatiet, kattava verkko	Kattava Ydinverkko	Kaupunkisolmukohdat
Tavallinen	Tavallinen	Tavallinen	Tavallinen	Pääkaupungit
Tavallinen / Uusi infrastr.	Tavallinen / Uusi infrastr.	Tavallinen / Uusi infrastr.	Tavallinen / Uusi infrastr.	Kaupunkisolmukohdat
≥ 200 km/h	≥ 200 km/h	≥ 200 km/h	≥ 200 km/h	Kaupunkisolmukohdat
≥ 200 km/h / Uusi infrastr.	≥ 200 km/h / Uusi infrastr.	200 km/h / Uusi infrastr.	200 km/h / Uusi infrastr.	Kaupunkisolmukohdat
		Suunniteltu		Lentoasemat



Alustava laajentaminen naapurimaihin
 Ydinverkko ja kattava verkko: Maantiet, satamat, rautatie-
 /maantieterminaalit ja lentoasemat
 Sveitsi/Liechtenstein

A



Maantiet ydinverkko	Maantiet, laajennettu ydinverkko	Maantiet, kattava verkko	Kattava ydinverkko	Kaupunkisolmukohdat
				Pääkaupungit
				Kaupunki- solmukohdat



Alustava laajentaminen naapurimaihin
 Kattava verkko ja ydinverkko: Sisävesiväylät ja satamat
Länsi-Balkanin alue



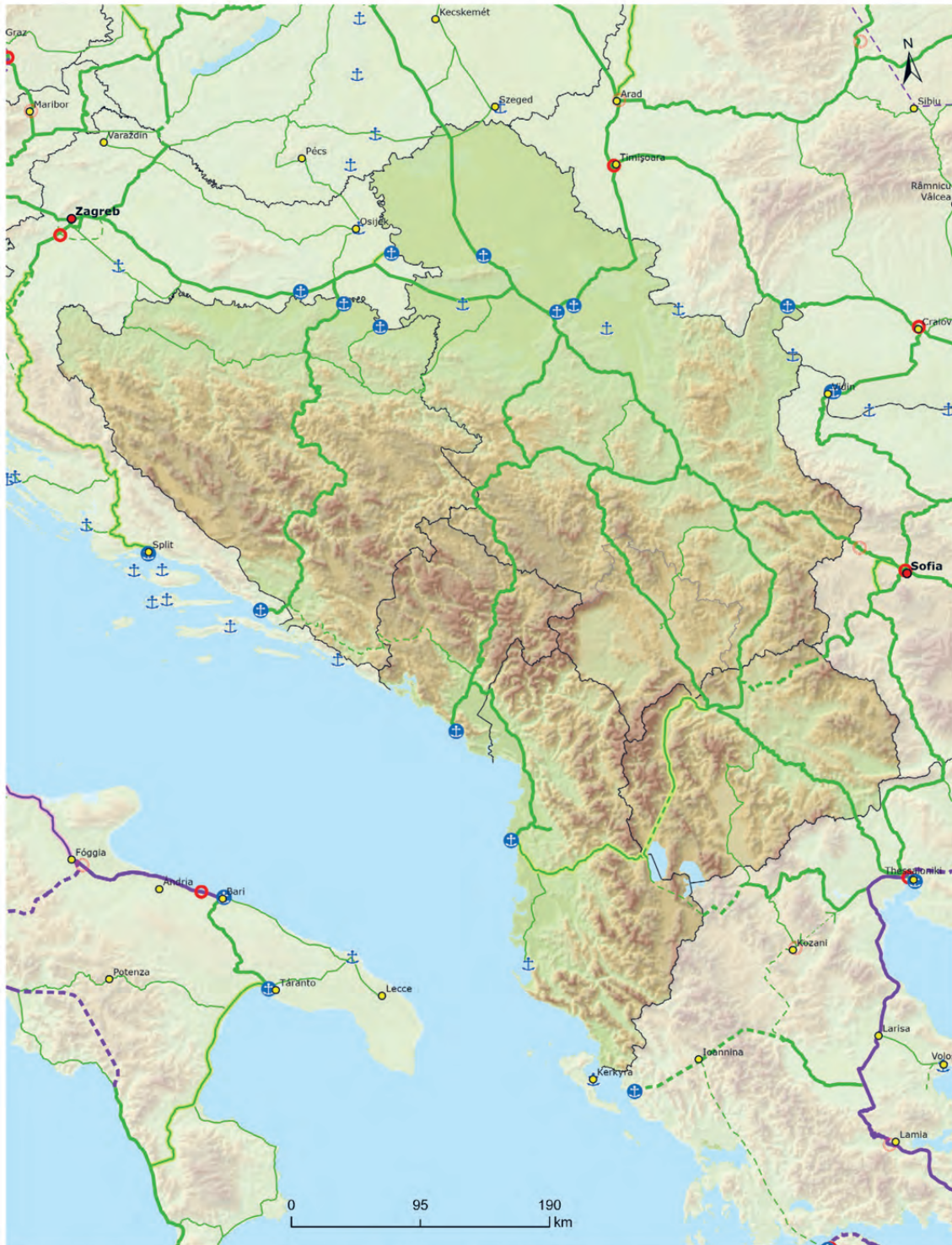
Ydinverkko	Kattava	Ydinverkko	Kaupunkisolmukohdat
Sisävesiväylät	Satamat	Satamat	Pääkaupungit
Sisävesiväylät / Uusi infrastruktuuri			Kaupunkisolmukohdat





Alustava laajentaminen naapurimaihin
 Ydinverkko ja kattava verkko: Rautateiden tavaraliikenne, satamat
 ja rautatie-/maantieterminaalit (RRT)
Länsi-Balkanin alue

C



Rautatiet, ydinverkko	Rautatiet, laajennettu ydinverkko	Rautatiet, kattava verkko	Kattava Ydinverkko	Kaupunkisolmukohdat
<ul style="list-style-type: none"> Tavallinen Tavallinen / Uusi infrastr. ≥ 200 km/h ≥ 200 km/h / Uusi infrastr. 	<ul style="list-style-type: none"> Tavallinen Tavallinen / Uusi infrastr. ≥ 200 km/h ≥ 200 km/h / Uusi infrastr. 	<ul style="list-style-type: none"> Tavallinen Tavallinen / Uusi infrastr. ≥ 200 km/h ≥ 200 km/h / Uusi infrastr. Suunniteltu 	<ul style="list-style-type: none"> Satamat RRT 	<ul style="list-style-type: none"> Pää-kaupungit Kaupunkisolmukohdat





Alustava laajentaminen naapurimaihin
 Ydinverkko ja kattava verkko: Rautateiden
 matkustajaliikenne ja lentoasemat
Länsi-Balkanin alue



Rautatiet, ydinverkko		Rautatiet, laajennettu ydinverkko		Rautatiet, kattava verkko		Kattava Ydinverkko		Kaupunkisolmukohdat	
	Tavallinen		Tavallinen		Tavallinen				Pää- kaupungit
	Tavallinen / Uusi infrastr.		Tavallinen / Uusi infrastr.		Tavallinen / Uusi infrastr.				Kaupunki- solmukohdat
	≥ 200 km/h		≥ 200 km/h		≥ 200 km/h				
	≥ 200 km/h / Uusi infrastr.		≥ 200 km/h / Uusi infrastr.		≥ 200 km/h / Uusi infrastr.				
					Suunniteltu				





Alustava laajentaminen naapurimaihin
 Ydinverkko ja kattava verkko: Maantiet, satamat, rautatie-
 /maantieterminaalit ja lentoasemat
Länsi-Balkanin alue



Maantiet, ydinverkko	Maantiet, laajennettu ydinverkko	Maantiet, kattava verkko	Kattava	Ydinverkko	Kaupunkisolmukohdat
— Maantiet	— Maantiet	— Maantiet	⚓	⚓ Satamat	● Pää- kaupungit
- - Maantiet / Uusi infrastr.	- - Maantiet / Uusi infrastr.	- - Maantiet / Uusi infrastr. Suunniteltu	✈	⊕ RRT Lento- asemat	● Kaupunki- solmukohdat





Alustava laajentaminen naapurimaihin
 Kattava verkko: Sisävesiväylät ja satamat
Itäisen kumppanuuden liikenneverkko: Moldova/Ukraina



Ydinverkko	Kattava	Ydinverkko	Kaupunkisolmukohdat
Sisävesiväylät Sisävesiväylät / Uusi infrastruktuuri	Satamat	Satamat	Pääkaupungit Kaupunki- solmukohdat

TENtec



Alustava laajentaminen naapurimaihin
 Ydinverkko ja kattava verkko: Rautatiet, satamat ja
 rautatie-/maantieterminaalit

Itäisen kumppanuuden liikenneverkko: Moldova/Ukraina

D





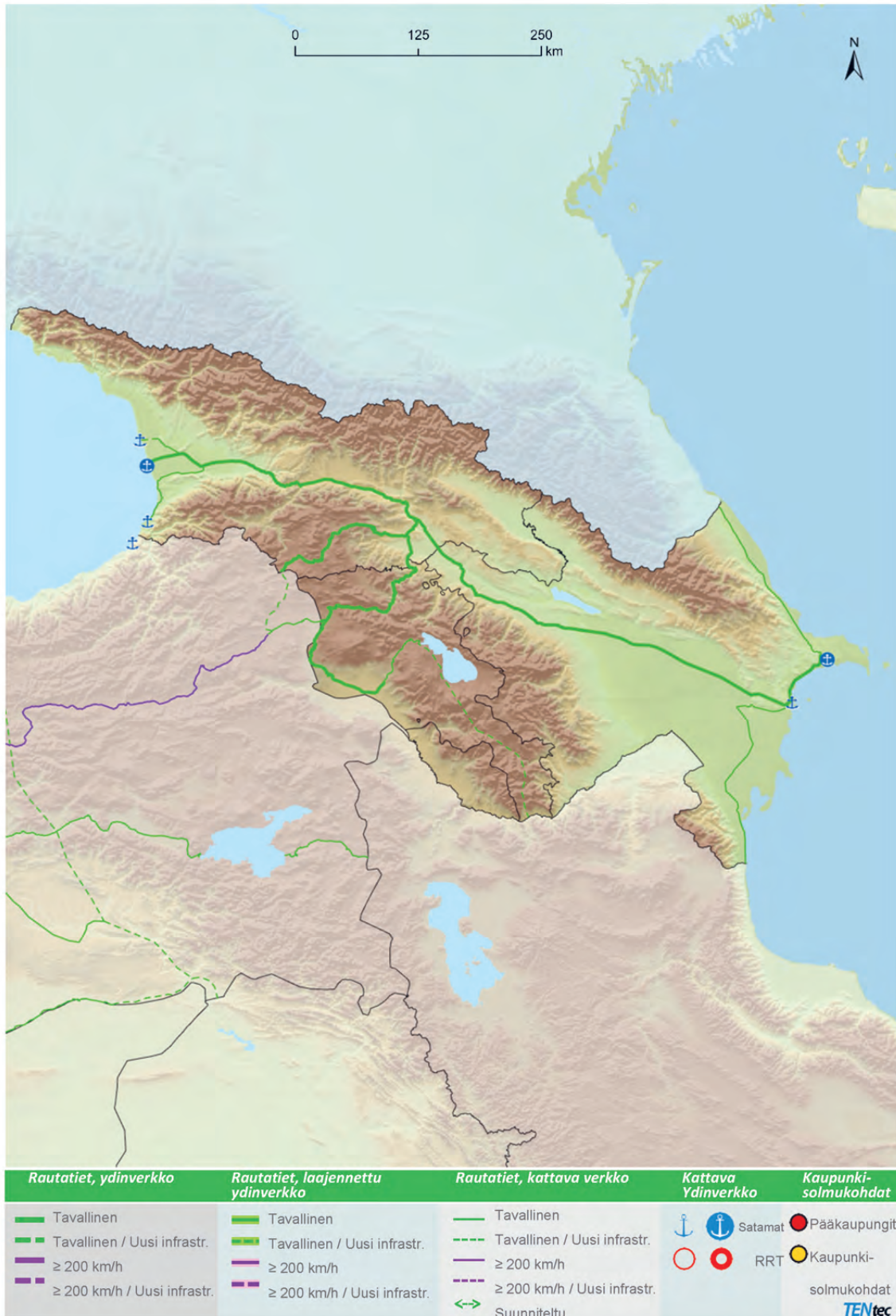
Alustava laajentaminen naapurimaihin
 Ydinverkko ja kattava verkko: Maantiet, satamat, rautatie-
 /maantieterminaalit ja lentoasemat
Itäisen kumppanuuden liikenneverkko: Moldova/Ukraina





Alustava laajentaminen naapurimaihin
 Ydinverkko ja kattava verkko: Rautatiet, satamat ja rautatie-
 /maantieteterminaalit
Itäinen kumppanuus: Armenia/Azerbaidžan/Georgia

E





Alustava laajentaminen naapurimaihin
 Ydinverkko ja kattava verkko: Maantiet, satamat, rautatie-
 /maantieterminaalit ja lentoasemat
Itäinen kumppanuus: Armenia/Azerbaidžan/Georgia





Alustava laajentaminen naapurimaihin
Kattava verkko: Sisävesiväylät ja satamat
Turkki

F



Ydinverkko	Kattava	Ydinverkko	Kaupunkisolmukohdat
Sisävesiväylät Sisävesiväylät / Uusi infrastruktuuri	Satamat	Satamat	Pääkaupun-git Kaupunki-solmukohdat

TENtec



Alustava laajentaminen naapurimaihin
 Kattava verkko: Rautateiden tavaraliikenne, satamat ja
 rautatie-/maantieterminaalit **Turkki**

F



Rautatiet, ydinverkko	Rautatiet, laajennettu ydinverkko	Rautatiet, kattava verkko	Kattava Ydinverkko	Kaupunkisolmukohta
<ul style="list-style-type: none"> Tavallinen Tavallinen / Uusi infrastr. ≥ 200 km/h ≥ 200 km/h / Uusi infrastr. 	<ul style="list-style-type: none"> Tavallinen Tavallinen / Uusi infrastr. ≥ 200 km/h ≥ 200 km/h / Uusi infrastr. 	<ul style="list-style-type: none"> Tavallinen Tavallinen / Uusi infrastr. ≥ 200 km/h ≥ 200 km/h / Uusi infrastr. Suunniteltu 	<ul style="list-style-type: none"> Satamat RRT 	<ul style="list-style-type: none"> Pääkaupungit Kaupunkisolmukohtat





Alustava laajentaminen naapurimaihin Kattava verkko: Rautateiden matkustajaliikenne ja lentoasemat
Turkki

F



Rautatiet, ydinverkko		Rautatiet, laajennettu ydinverkko		Rautatiet, kattava verkko		Kattava Ydinverkko	Kaupunkisolmukohdat
	Tavallinen		Tavallinen		Tavallinen		
	Tavallinen / Uusi infrastr.		Tavallinen / Uusi infrastr.		Tavallinen / Uusi infrastr.		
	≥ 200 km/h		≥ 200 km/h		≥ 200 km/h		
	≥ 200 km/h / Uusi infrastr.		≥ 200 km/h / Uusi infrastr.		≥ 200 km/h / Uusi infrastr.		
					Suunniteltu		

TENtec



Alustava laajentaminen naapurimaihin Kattava verkko:
Maantiet, satamat, rautatie-/maantieterminaalit ja
lentoasemat **Turkki**

F



Maantiet, ydinverkko	Maantiet, laajennettu ydinverkko	Maantiet, kattava verkko	Kattava Ydinverkko	Kaupunkisolmukohdat
<ul style="list-style-type: none"> Maantiet Maantiet / Uusi infrastr. 	<ul style="list-style-type: none"> Maantiet Maantiet / Uusi infrastr. 	<ul style="list-style-type: none"> Maantiet Maantiet / Uusi infrastr. Suunniteltu 	<ul style="list-style-type: none"> Satamat RRT Lentoasemat 	<ul style="list-style-type: none"> Pääkaupungit Kaupunkisolmukohdat



LIITE V

KESTÄVÄN KAUPUNKILIIKENTEN SUUNNITTELUN SUUNTAVIIVAT KAUPUNKISOLMUKOHDILLE

Tässä liitteessä esitetään kaupunkisolmukohtia koskevat suuntaviivat kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien laatimista varten.

1. Päämäärät ja tavoitteet: kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman keskeisen päämäärän olisi oltava parantaa toiminnallisen kaupunkiseudun esteettömyyttä kaikille käyttäjille, myös vammaisille ja liikuntarajoitteisille henkilöille, ja tehdä toiminnalliselle kaupunkiseudulle, sen kautta ja sen sisällä liikkumisesta laadukasta, turvallista, kestävää ja vähäpäästöistä ottaen huomioon julkisen liikenteen ja aktiivisen liikkumisen roolin tämän tavoitteen saavuttamisessa. Suunnitelmalla olisi erityisesti tuettava päästötöntä ja vähäpäästöistä liikkumista ja Euroopan laajuisen liikenneverkon yleistä suorituskykyä parantavan kaupunkiliikennejärjestelmän toteuttamista, erityisesti kehittämällä päästöttömillä ja vähäpäästöisillä ajoneuvoilla liikkumisen saumattomaksi tekevää infrastruktuuria, ja tuettava multimodaalisia matkustajaliikennekeskuksia ensimmäisen ja viimeisen kilometrin yhteyksien helpottamiseksi sekä kaupunkisolmukohtia palvelevia multimodaalisia tavaraliikenneterminaaleja.
2. Pitkän aikavälin visio ja lyhyen aikavälin toteutussuunnitelma: kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman olisi sisällettävä pitkän aikavälin strategia liikenneinfrastruktuurin ja multimodaalipalvelujen tulevaa kehittämistä varten tai se olisi linkitettävä olemassa olevaan strategiaan. Siihen olisi sisällyttävä myös strategian lyhyen aikavälin täytäntöönpanoa koskeva toteutussuunnitelma. Siinä olisi käytettävä kaupunkiseudun kestävä kehitystä koskevaa yhdenmukaista lähestymistapaa, ja se olisi linkitettävä asiaankuuluvaan maankäyttö- ja aluesuunnitteluun. Sekä pitkän aikavälin visiota että lyhyen aikavälin toteutussuunnitelmaa olisi käsiteltävä myös taloudelliselta kannalta suoraan kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmassa tai vaihtoehtoisesti viittaamalla muuhun olemassa olevaan korkeamman tason tai asiaa koskevaan suunnitteluun ennakoimatta taloudellisia sitoumuksia.
3. Eri liikennemuotojen integrointi: kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmalla olisi edistettävä multimodaaliliikennettä integroimalla eri liikennemuodot ja toteuttamalla toimenpiteitä, joilla pyritään helpottamaan esteetöntä, saumatonta ja kestävää liikkumista. Siihen olisi sisällyttävä toimia, joilla lisätään kestävämpien liikennemuotojen, kuten julkisen liikenteen, jaetun ja aktiivisen liikkumisen ja tapauksen mukaan sisävesi- ja meriliikenteen, liikennemuoto-osuutta. Siihen olisi myös sisällyttävä toimia päästöttömän ja vähäpäästöisen liikkumisen edistämiseksi, erityisesti kaupungeissa käytettävää ajoneuvokalustoa viherryttämällä, esteettömyyden parantamiseksi kaikille käyttäjille ja ruuhkien vähentämiseksi sekä liikenneturvallisuuden parantamiseksi unionin tieturvallisuusstandardien mukaisesti, erityisesti loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien ja tapauksen mukaan aktiivisia liikkumismuotoja käyttävien osalta.
4. Euroopan laajuisen liikenneverkon tehokas toiminta: kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmassa olisi otettava asianmukaisesti huomioon erilaisten kaupunkitoimenpiteiden vaikutus niin matkustaja- kuin tavaraliikenteeseen Euroopan laajuisessa liikenneverkossa, jotta voidaan varmistaa saumaton kauttakulku- tai ohitusliikenne tai yhteenliittäminen kaupunkisolmukohtissa ja niiden lähistössä, päästöttömät ja vähäpäästöiset ajoneuvot mukaan luettuina. Siihen olisi sisällyttävä erityisesti toimia, joilla vähennetään ruuhkia, parannetaan liikenneturvallisuutta ja poistetaan Euroopan laajuisen liikenneverkon liikennevirtoihin vaikuttavia pullonkauloja.
5. Osallistava lähestymistapa: kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laatimisessa ja toteutuksessa olisi noudatettava yhdenmukaista lähestymistapaa ja tehtävä yhteistyötä korkealla tasolla, ja suunnitelman laatimista ja toteutusta olisi koordinoitava eri hallintotasolla ja asiaankuuluviissa viranomaisissa, joita olisi kuultava. Myös kansalaiset, kansalaisyhteiskunnan edustajat ja talouden toimijat olisi otettava mukaan.
6. Seuranta ja suorituskykyindikaattorit: kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmaan olisi sisällyttävä kokonaistavoitteita, indikaattorikohtaisia tavoitteita ja indikaattoreita, jotka tukevat kaupunkiliikennejärjestelmän nykyistä ja tulevaa suorituskykyä. Sen täytäntöönpanoa olisi seurattava suorituskykyindikaattoreilla.

LIITE VI

ASETUKSEN (EU) 2021/1153 MUUTTAMINEN

Muutetaan asetuksen (EU) 2021/1153 liitteessä oleva III osa seuraavasti:

- 1) Korvataan otsikko seuraavasti:
"RAJATYLITTÄVÄT JA PUUTTUVAT YHTEYDET";
- 2) Muutetaan 1 kohta seuraavasti:
 - a) Korvataan otsikko seuraavasti:
"Alustavat luettelot ennalta määritetyistä rajatylittävistä yhteyksistä ja puuttuvista yhteyksistä";
 - b) Poistetaan ensimmäinen rivi, jonka otsikko on "Atlantin ydinverkkokäytävä", ja tämän ydinverkkokäytävän reitin sisältävä toinen rivi;
 - c) Poistetaan viides rivi, jonka otsikko on "Itämeri–Adrianmeri-ydinverkkokäytävä", ja tämän ydinverkkokäytävän reitin sisältävä kuudes rivi;
 - d) Poistetaan yhdeksäs rivi, jonka otsikko on "Välimeren ydinverkkokäytävä", ja tämän ydinverkkokäytävän reitin sisältävä kymmenes rivi;
 - e) Poistetaan kolmastoista rivi, jonka otsikko on "Pohjanmeri–Itämeri-ydinverkkokäytävä", ja tämän ydinverkkokäytävän reitin sisältävä neljästoista rivi;
 - f) Poistetaan seitsemästoista rivi, jonka otsikko on "Pohjanmeri–Välimeri-ydinverkkokäytävä", ja tämän ydinverkkokäytävän reitin sisältävä kahdeksastoista rivi;
 - g) Poistetaan kahdeskymmenesensimmäinen rivi, jonka otsikko on "Itäisen Välimeren ydinverkkokäytävä", ja tämän ydinverkkokäytävän reitin sisältävä kahdeskymmenestoinen rivi;
 - h) Poistetaan kahdeskymmenesviides rivi, jonka otsikko on "Rein–Alpit-ydinverkkokäytävä", ja tämän ydinverkkokäytävän reitin sisältävä kahdeskymmeneskuudes rivi;
 - i) Poistetaan kolmaskymmenes rivi, jonka otsikko on "Rein–Tonava-ydinverkkokäytävä", ja tämän ydinverkkokäytävän reitin sisältävä kolmaskymmenesensimmäinen rivi;
 - j) Poistetaan kolmaskymmenesviides rivi, jonka otsikko on "Skandinavia–Välimeri-ydinverkkokäytävä", ja tämän ydinverkkokäytävän reitin sisältävä kolmaskymmeneskuudes rivi.

LIITE VII

VASTAAVUUSTAUUKKO

Asetus (EU) N:o 1315/2013	Tämä asetys
1 artikla	1 artikla
2 artikla	2 artikla
3 artikla	3 artikla
4 artikla	4 artikla
5 artikla	5 artiklan 1 ja 2 kohta
6 artikla	6 artikla
7 artikla	8 artikla
8 artikla	9 artikla
9 artiklan 1 kohta	10 artiklan 1 kohta
9 artiklan 2 kohta	6 artiklan 1 kohta ja 10 artiklan 4 kohta
—	11 artiklan 2 ja 3 kohta
10 artikla	12 artikla
—	13 artikla
11 artikla	14 artikla
12 artiklan 1 kohta	38 artiklan 1 kohdan a alakohta
12 artiklan 2 kohdan a alakohta	18 artiklan 1 kohdan a alakohta
12 artiklan 2 kohdan b ja c alakohta	15 artiklan 1 kohta
12 artiklan 2 kohdan d alakohta	15 artiklan 2 kohdan a alakohta
—	15 artiklan 2 kohdan b ja c alakohta
—	15 artiklan 3–6 kohta
12 artiklan 2 kohdan e alakohta	—
12 artiklan 3 kohta	15 artiklan 7 kohta ja 18 artiklan 8 kohta
—	19 artikla
13 artikla	20 artikla
14 artiklan 1 kohta	21 artiklan 1 kohta
14 artiklan 2 kohta	21 artiklan 3 kohta
14 artiklan 3 kohta	21 artiklan 2 kohta
15 artiklan 1 kohta	22 artiklan 1 kohdan a alakohta
15 artiklan 2 kohta	22 artiklan 1 kohdan b alakohta
—	22 artiklan 1 kohdan c alakohta
—	22 artiklan 2 kohta
—	23 artiklan 1 kohta
15 artiklan 3 kohdan a alakohta	23 artiklan 3 ja 4 kohta
15 artiklan 3 kohdan b alakohta	23 artiklan 2 kohta

Asetus (EU) N:o 1315/2013	Tämä asetetus
15 artiklan 3 kohdan c alakohta	23 artiklan 3 kohdan ensimmäisen alakohdan d alakohta
—	23 artiklan 5 ja 6 kohta
16 artikla	24 artikla
17 artiklan 1 kohta	29 artiklan 1 kohta
17 artiklan 2 kohta	29 artiklan 2 kohta
17 artiklan 3 kohta	30 artiklan 2 kohdan a alakohta
—	30 artiklan 2 kohdan b ja c alakohta
—	30 artiklan 3 ja 4 kohta
17 artiklan 4 kohta	29 artiklan 3 kohta
18 artikla	30 artiklan 1 kohta
19 artikla	32 artikla
20 artiklan 1 kohta	25 artiklan 3 kohta
20 artiklan 2 kohta	25 artiklan 4 kohta
20 artiklan 3 kohta	25 artiklan 3 kohta
21 artikla	25 artiklan 1 ja 2 kohta
22 artikla	26 artikla
23 artikla	28 artikla
24 artiklan 1 kohta	33 artiklan 1 kohta
24 artiklan 2 kohta	33 artiklan 2 kohta
25 artikla	34 artikla
26 artikla	35 artikla
—	36 artiklan 1–4 kohta
27 artikla	36 artiklan 5 kohta
—	37 artikla
28 artikla	38 artikla
29 artikla	39 artikla
—	40 artikla
30 artikla	41 artikla
—	42 artikla
31 artikla	43 artikla
32 artikla	44 artikla
33 artikla	45 artikla
34 artikla	4 artiklan d alakohta
35 artikla	46 artikla
—	47 artikla
—	48 artikla
—	49 artikla
36 artikla	5 artiklan 3 kohta

Asetus (EU) N:o 1315/2013	Tämä asetetus
37 artikla	50 artikla
38 artiklan 1 kohta	6 artiklan 3 kohta ja 10 artiklan 2 kohta
38 artiklan 2 kohta	—
38 artiklan 3 kohta	6 artiklan 1 kohta, 10 artiklan 4 kohta ja 63 artiklan 1 kohta
39 artiklan 1 kohta	5 artikla
39 artiklan 2 kohdan a kohdan i ja ii alakohta	16 artikla
39 artiklan 2 kohdan a alakohdan iii alakohta	18 artikla
39 artiklan 2 kohdan a alakohdan iv alakohta	17 artikla
39 artiklan 2 kohdan b alakohta	23 artiklan 1 kohta ja 27 artiklan 1 kohta
39 artiklan 2 kohdan c alakohta	31 artikla
39 artiklan 2 kohdan d alakohta	34 artiklan 1 kohdan f alakohta
39 artiklan 3 kohta	16 artiklan 11 kohta, 18 artiklan 8 kohta ja 31 artiklan 6 kohta
40 artikla	—
41 artiklan 1 kohta	10 artiklan 3 kohta
41 artiklan 2 kohta	27 artiklan 2 kohta
—	27 artiklan 3 kohta
41 artiklan 3 kohta	34 artiklan 1 kohta
42 artikla	51 artikla
43 artikla	7 artikla
44 artikla	11 artiklan 1 kohta
—	11 artiklan 2 ja 3 kohta
45 artiklan 1–5 kohta	52 artiklan 1–5 kohta
—	52 artiklan 7 ja 8 kohta
45 artiklan 6 kohta	53 artiklan 7 kohta
45 artiklan 7 kohta	53 artiklan 6 kohta
45 artiklan 8 kohta	52 artiklan 9 kohta
45 artiklan 9 kohta	52 artiklan 10 kohta
46 artiklan 1 kohta	53 artiklan 1 kohta
—	53 artiklan 3 kohta
46 artiklan 2 kohta	53 artiklan 4 kohta
—	53 artiklan 5 kohta
47 artiklan 1 kohta	54 artikla
—	55 artiklan 1 kohta
47 artiklan 2 kohta	55 artiklan 2 kohta
—	55 artiklan 3 ja 4 kohta
47 artiklan 3 kohta	54 artiklan 4 kohta
48 artikla	52 artiklan 6 kohta

Asetus (EU) N:o 1315/2013	Tämä asetetus
—	56 artikla
49 artiklan 1 kohta	57 artikla
—	60 artiklan 1 kohta
49 artiklan 2 kohta	60 artiklan 2 kohta
49 artiklan 3 kohta	—
49 artiklan 4 kohta	58 artiklan 1, 2 ja 3 kohta
49 artiklan 5 kohta	58 artiklan 4 kohta
49 artiklan 6 kohta	58 artiklan 5 kohta
50 artikla	59 artikla
51 artikla	8 artiklan 8 kohta
52 artikla	61 artikla
53 artikla	62 artikla
54 artikla	63 artikla
55 artikla	8 artiklan 6 kohta
56 artikla	64 artikla
57 artikla	65 artikla
—	66 artikla
—	67 artikla
58 artikla	10 artiklan 2 kohta ja 68 artikla
59 artikla	68 artikla
60 artikla	69 artikla
Liite I	Liite I
Liite II	Liite II
—	Liite III
Liite III	Liite IV
—	Liite V
—	Liite VI