

LAS Sirkjärvi Leena(LVM)

14.11.2011
JULKINEN

*Eduskunta
Suuri valiokunta*

Viite

Asia

Komission ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi

U/E-tunnus:

EUTORI-numero:
EU/2011/1768

Ohessa lähetetään perustuslain 97§:n mukaisesti selvitys, joka koskee komission ehdotusta asetukseksi unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi.

EU- ministerivaliokunta käsitteli asian kokouksessaan 11.11.2011. Ehdotuksesta annetaan eduskunnalle vuoden 2011 loppuun mennessä perustuslain 96 §:n mukaisesti U-kirjelmä.

Tämän kirjeen oheen on liitetty komission ehdotus sekä Suomea koskevat TEN-T – liikenneverkkokartat. Lisää karttamateriaalia on saatavilla komission internet-sivuilta: http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/connecting/revision-t_en.htm

Osastopäällikön sijainen
Mikael Nyberg

LIITTEET

Komission ehdotus asetukseksi unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi. (liite 1)
Kartta Suomen kattavasta verkosta (liite 2)
Kartta ydinverkosta (liite 3)
Perusmuistio (liite 4)

LIITTEET

Asiasanat	liikenne, liikennepolitiikka, TEN-hankkeet
Hoitaa	LVM, TEM, VM
Tiedoksi	ALR, EUE, SM, UM, VNEUS, YM

LAS Sirkjärvi Leena(LVM)

14.11.2011

Asia

EU; liikenne; TEN-T; Euroopan komission ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi

Kokous

Liitteet

Viite

EUTORI/Eurodoc nro:

EU/2011/1768

U-tunnus / E-tunnus:

-

Käsittelyn tarkoitus ja käsittelyvaihe:

Suomen alustavan kannan muodostaminen

Asetusehdotuksen käsittely on aloitettu neuvoston maaliikennetyöryhmässä 19.10.2011. Asia on mahdollisesti liikenneministerineuvoston käsittelyssä 12.12.2011.

Ehdotuksesta annetaan eduskunnalle U-kirjelmä vuoden 2011 loppuun mennessä.

Asiakirjat:

KOM(2011) 650 lopullinen, 19.10.2011

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely:

Ehdotuksen oikeusperustana on SEUT 172 artikla. Tavanomainen lainsäädäntömenettely.

Käsittelijä:

Liikenne- ja viestintäministeriö, suunnittelija Leena Sirkjärvi, puh. 0400 339 196

Uudistuksen tavoitteet

Komission ehdotuksen tavoitteet Euroopan laajuiselle liikenneverkolle vastaavat suurilta osin Suomen näkemystä liikenneverkon kehittämistarpeista. Suomi on EU:n kuljetusintensiivisin maa, kun verrataan kuljetettuja tonnikilometrejä bruttokansantuotteeseen. Kuljetusten sujuvuudella ja kustannuksilla on Suomelle suuri merkitys. Toimiva ja kilpailukykyinen Euroopan laajuinen liikenneverkko edistää myös Suomen taloudellisen toiminnan edellytyksiä ja yhdistää EU:n perifeerisiä alueita tehokkaammin EU:n ydinalueille sekä edistää EU:n ydinalueiden yhteyksiä Suomen kautta Aasiaan.

Suomi tukee ajatusta, että liikenneverkon kehittämisessä huomioidaan erityisesti liikenneverkon pullonkaulat ja puuttuvat yhteydet. Monien muiden jäsenmaiden ohella myös Suomessa rajanylityspaikat on koettu ongelmallisina liikenneverkon kohtina. Suomen kannalta erityisen tärkeitä ovat rajanylityspaikat Venäjälle. Suuntaviivaehdotuksen tavoite yhteentoimivasta liikennejärjestelmästä on tärkeä ja edistää myös Suomen liikennejärjestelmän toimivuutta ja kilpailukykyä.

Suomi tukee näkemystä, että älykkään liikenteen mahdollisuuksia ja innovaatioita sekä yhteyksiä kolmansiin maihin korostetaan TEN-T -liikenneverkon kehittämisessä. Älyliikenteen hyödyntäminen muun muassa liikenteenohjauksessa sekä kulkumuotojen valinnassa voi merkittävästi tehostaa jo olemassa olevan infrastruktuurin hyödyntämistä. Älykkäät liikennejärjestelmät tarjoavat myös potentiaalisia vaihtoehtoja liikenteen kysynnän kasvuun vastaaville mittaville infrastruktuurihankkeille ja sitä kautta ne tuovat uusia mahdollisuuksia mm. ilmastonmuutoksen torjumiseksi.

Uudistuksen yhdeksi tavoitteeksi on asetettu TEN-T –hankkeiden nykyistä nopeampi loppuunsaattaminen. Suomi pitää perusteltuna, että hankkeet toteutetaan koordinoitusti ja korostaa erityisesti resurssien tehokasta käyttöä. TEN-T –verkon kehityksen edistäminen on tärkeää erilaisten suositusten ja prioriteettihankkeiden rahallisen tuen keinoin. Jäsenmaiden erilaisista toimintatavoista ja liikenneverkkojen erilaisista teknisistä ominaisuuksista johtuen Euroopan laajuisen toimivan liikennejärjestelmän kehittäminen on ollut haastavaa.

Suomi katsoo, että verkon määrittämisessä tulisi katsoa strategisesti pidemmälle tulevaisuuteen ja ennakoida liikennevirtojen kehittymistä. Suomi korostaakin Pohjois-Euroopan raaka-aineresurssien strategista merkitystä liikennejärjestelmän kehittämistyössä. Tulevat investoinnit Euroopan pohjoisten alueiden luonnonvarojen hyödyntämiseen ja tarvittavaan liikenne-infrastruktuuriin sekä Euroopan ja Aasian välisten pohjoisten kuljetusreittien lisääntyvä käyttö voivat muuttaa globaaleja kuljetusketjuja, mikä tulisi jo nyt ottaa ennakoivasti huomioon.

Keskeinen sisältö

Suomen näkemys on, että suuntaviivauudistus ja siinä ehdotettu TEN-T-verkon kaksitasoinen rakenne on perusteltu. TEN-T –liikenneverkon suunnittelumetodologia vastaa monilta osin niihin liikennepolitiikan haasteisiin, jotka myös Suomen näkemyksen mukaan vaativat erityishuomiota.

Verkolle esitetyt tekniset vaatimukset koskevat sekä kattavaa verkko että ydinverkkoa. Vaatimuksia koskevat esitykset ovat Suomen olosuhteisiin nähden haasteellisia erityisesti tieliikenteen osalta.

Ehdotuksen mukaan kattavan liikenneverkon on määrä olla valmis vuoteen 2050 mennessä. Liikenneverkon vaatimukset kattavalle verkolle on asetettu monilta osin korkeiksi. Toimintaa ohjaavia suuntaviivoja tiukempi asetus fyysisiä ratkaisuja koskien, esimerkiksi teknisten järjestelmien tasolla, ei ole Suomen kannalta kaikilta osin tarkoituksenmukaista. Suomi katsoo, että erityisesti ehdotuksen vaatimukset kattavan verkon teknisistä ominaisuuksista ovat kansallisia kehittämistarpeita ajatellen liian tiukkoja ja sitovia sekä edellyttävät merkittävää kansallista rahoituspanostusta. Kansallisesta toteuttamisvastuusta johtuen vaatimusten tulisi olla riittävissä määrin joustavia, jotta alueiden ja jäsenmaiden maantieteelliset ja liikenteelliset erityispiirteet tulee huomioitua tarkoituksenmukaisella tavalla liikennejärjestelmän kehittämistyössä.

Suomi katsoo, että TEN-T –verkon sitominen komission ohjaukseen edellyttäisi, että komissio myös merkittävällä tavalla osallistuisi verkon rahoittamiseen ja ylläpitoon. Liikenneverkolle kohdistuva tuki tulee arvioiden mukaan olemaan suhteellisesti pieni verrattuna kansallisiin investointitarpeisiin.

Suomi ei tue raideliikenneinfrastruktuuria koskevaa vaatimusta yhteisestä eurooppalaisesta standardiraidaleveydestä. Suomen raideverkko tulisi jatkossakin säilyttää yhdenmukaisena sekä mahdollistaa raideliikenteen yhteentoimivuus Suomen sisällä sekä Venäjälle.

Kattavan verkon tieliikenneinfrastruktuurille on asetettu korkeatasoisten maanteiden vaatimus, mikä edellyttäisi koko TEN-T -tieverkon parannusta moottoritie- tai moottoriliikennetietasoiseksi. Suomi katsoo tarkoituksenmukaiseksi, että vaatimuksia sopeutetaan huomioimaan eri jäsenvaltioiden liikenteelliset tarpeet niin, etteivät vaatimukset johda tarpeisiin nähden kohtuuttomiin investointeihin.

Suomessa jäänmurtajien laadulla ja määrällä on suuri vaikutus talvimerenkulkuun ja sen myötä elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin. Suomi pitää hyvänä, että suuntaviivoissa on huomioitu jäänmurto osana meriliikenneinfrastruktuuria. Jäänmurto on huomioitu myös Verkkojen Eurooppa –välineestä rahoitettavissa ydinverkkokäytävien satamahankkeissa.

Suomi kannattaa suurilta osin komission ehdotusta ydinverkon määrittelyperiaatteista. Ydinverkon on oltava kattavuudeltaan sellainen, että sillä voidaan varmistaa EU:n kilpailukyvyyn kannalta strategiset yhteydet. Suomi pitää perusteltuna, että ydinverkkoon kuuluvia hankkeita valittaessa pyritään keskittymään aiempaa enemmän eurooppalaista lisäarvoa tuoviin hankkeisiin. On tärkeää, että jäsenmaiden välille saadaan toteutetuksi tehokkaita, ympäristöystävällisiä ja turvallisia kuljetuskäytäviä. Kehittämisen painopiste tulee olla erityisesti rajat ylittävissä hankkeissa. Suomi kannattaa ehdotusta ydinverkkokäytävien toteuttamisen paremmasta koordinaatiosta, mutta korostaa tarvetta löytää hallinnollisesti ratkaisu, joka ei johda saavutettavaan hyötyyn nähden liialliseen byrokratian määrään ja raportointivelvoitteeseen.

Komissio on ehdottanut ydinverkon vaatimukseksi vaihtoehtoisten puhtaiden polttoaineiden saatavuutta sisävesi-, meri- maantie- ja lentoliikenteen infrastruktuurille. Suomi katsoo, että puhtaat polttoaineet ja niitä koskevat vaatimukset tulisi määritellä yksityiskohtaisemmin vaatimuksen edellyttämien toimenpiteiden arvioimiseksi. Lisäksi

Suomi korostaa tarvetta tukea ympäristövaatimusten täyttämistä TEN-T –rahoituksen kautta.

Kolmansien maiden osalta tulee jatkossa korostaa yhteistyötä erityisesti Venäjän kanssa. Suomi katsoo, että eurooppalaisen liikenteen ydinverkon tulee varmistaa liikennemuodoittain toimivat yhteydet niin jäsenmaiden välillä kuin suhteessa kolmansiin maihin, erityisesti Venäjälle. Suomi pitää tärkeänä, että määrittelyperiaatteissa kiinnitetään riittävästi huomiota myös perifeeristen maiden asemaan, saavutettavuuteen sekä yhteyksiin kolmansiin maihin. Suomi pitää myös tärkeänä, että EU:n nykyiset prioriteettikäytävät ja EU:n ulkorajoille johtavat pääliikennekäytävät (trans-national axes) tulisi soveltuvien osin yhdistää ydinverkkoon kuuluvilla yhteyksillä. Venäjä-yhteyksien kannalta on syytä selvittää mahdollisuuksia Northern Axis-liikennekäytävän sisällyttämisestä ydinverkkoon. Käytännössä tämä tarkoittaisi Oulu-Vartius –yhteyttä, joka osaltaan tukisi Pohjoisen Ulottuvuuden liikenne- ja logistiikkayhteistyön parantamista, turvaten yhteyden Murmanskin radalle. Lisäksi on tarpeen tarkastella sitä mahdollisuutta, että Venäjälle suuntautuva henkilö- ja rahtiliikenne tulevaisuudessa eriytetään ja tähän liittyen Imatra-Svetogorsk –yhteyttä. Ennen lopullista kannanottoa on kuitenkin välttämätöntä, että kattavan verkon ja ydinverkon toteuttamisesta ja verkon mahdollisesta laajentamisesta laaditaan yksityiskohtainen kansallinen toteutussuunnitelma, kustannusarvio ja taloudelliset vaikutukset huomioiden.

Suomen kannalta on tärkeä tarkastella kansallista liikennejärjestelmän kehittämisen aikajännettä ja painotuksia suhteessa TEN-T –verkon asettamiin vaatimuksiin. Suomi pitää tärkeänä, että investointien osalta panostukset kohdennettaisiin sinne, missä tarve ja vaikutukset ovat suurimmat. TEN-T -rahoitukseen liittyvä valmistelu tulee jatkossa liittää paremmin yhteen vaatimuksista käytävään keskusteluun.

Pääasiallinen sisältö

1. Yleistä

Ehdotus käsittää suuntaviivat, jotka määrittävät Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon lukeutuvat projektit sekä yhteisen edun projektit. Suuntaviivat yksilöivät liikenneverkolle asetettavat vaatimukset, kehittämisen prioriteetit sekä toteuttamisen työkalut. Suuntaviivaehdotukseen sisältyy myös kriteereiden perusteella määritellyt liikenneverkkojen kartat.

Suuntaviivoissa määritellään TEN-T -politiikalle vuosiin 2030 ja 2050 ulottuva pitkän aikavälin strategia. Suuntaviivaehdotuksen tavoitteena on määrittää kokonaisvaltainen Euroopan laajuinen liikenneverkko, joka käsittää rautateiden, sisävesien, teiden, meri- ja lentoliikenteen yhteydet. Liikenneverkon tulisi varmistaa sujuva ja toimiva sisämarkkinoiden liikenne, joka vahvistaisi Euroopan taloudellista, alueellista ja sosiaalista koheesiota.

2. TEN-T –uudistuksen taustaa

Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskeva politiikka on jo 1980-luvun puolivälistä määrittänyt liikenneinfrastruktuurin kehittämistä sujuvien sisämarkkinoiden edistämiseksi, saavutettavuuden sekä taloudellisen, sosiaalisen ja alueellisen koheesion parantamiseksi.

TEN-T –verkon kehittämisessä on ollut käytössä useita rahoitusvälineitä, kuten TEN-rahoitusasetus, koheesiorahasto, Euroopan aluekehitysrahasto (EAKR) ja Euroopan investointipankista saatavat lainat sekä komission koordinoitua aloitteita.

Euroopan komissio on valmistellut vuoden 2009 alusta asti TEN-T-politiikan uudistamista ja tämän työn tuloksena antoi asetusehdotuksen uusiksi suuntaviivoiksi 19.10.2011.

Suomea koskettavia prioriteettiprojekteja ovat nykyisessä TEN-T-politiikassa Pohjolan kolmio, Merten moottoritiet ja Rail Baltica. Suomen saama TEN-T –tuki on keskittynyt pääasiassa Pohjolan kolmion hankkeille.

3. TEN-T -uudistuksen tavoitteet

Suuntaviivojen tarkistaminen on lähtenyt tarpeesta luoda entistä toimivampi, kokonaisvaltaisempi ja kilpailukykyisempi multimodaalinen Euroopan laajuinen liikenneverkko, joka käsittää rautateiden, sisävesien, teiden, meri- ja lentoliikenteen yhteydet. Tavoitteena on varmistaa sujuva ja toimiva Euroopan unionin sisämarkkinoiden liikenne, joka vahvistaisi Euroopan taloudellista, sosiaalista ja alueellista koheesiota. Erityisesti maiden väliset rajanylityspaikat on nähty merkittävinä liikenteellisinä pullonkauloina, jotka vaikeuttavat liikennettä sekä jäsenmaiden välillä että unionin naapurimaihin. TEN-T –liikenneverkon kehittämistoimenpiteet ovat käsittäneet lähinnä yksittäisten jäsenmaiden liikenneinfrastruktuurin kehittämishankkeita, jotka ovat olleet huonosti kytköksissä toisiinsa. Lisäksi eri liikennemuotojen välinen yhteentoimivuus on ollut osittain puutteellista. Uudistuksen tavoitteena on myös TEN-T – hankkeiden nykyistä nopeampi loppuunsaattaminen.

Suuntaviivauudistuksen keskeisenä tavoitteena on luoda yhtenäinen ja strategisesti kilpailukykyinen Euroopan laajuinen liikenneverkko. TEN-T –verkon kehittämisessä tulisi vastata liikennetarpeeseen sekä jäsenmaiden että jäsenmaiden ja kolmansien maiden välillä, huomioida tehokas resurssien käyttö, liikenteen ympäristöystävällisyys ja vähähiilisyys, älykkäät ja innovatiiviset järjestelmät, liikenteen turvallisuus, multimodaalisuus, liikenteellisten umpikujien ja pullonkaulojen poistaminen, uudenlaiset rahoituskeinot sekä riittävä alueellinen saavutettavuus. Uudistuksen tavoitteena on myös maksimoida liikennejärjestelmän eurooppalainen lisäarvo sekä vastata liikennejärjestelmien yhteentoimivuuden parantamiseen.

Komission ehdottama uusi TEN-T –politiikka painottaa seuraavia teemoja:

- Puuttuvien yhteyksien kehittäminen (erityisesti rajanylityspaikat)
- Infrastruktuurin laadun tasapainoisempi kehittäminen jäsenmaiden välillä ja niiden sisällä (erityisesti itä-länsi –yhteydet)
- Eri liikennemuotojen yhteentoimivuus multimodaalisia yhteyksiä ja solmukohtia kehittämällä (erityisesti infrastruktuurin pullonkaulat)
- Liikennesektorin kasvihuonekaasupäästöjen vähennystavoitteiden täyttäminen (60 % vuoteen 2050 mennessä)
- Jäsenmaiden erilaisten toimintatapojen ja liikennejärjestelmän teknisten ominaisuuksien yhteensovittaminen

4. Asetusehdotuksen sisältö

Ehdotuksen keskeinen sisältö

Komission ehdotuksen merkittävin uudistus aiempiin suuntaviivoihin verrattuna on TEN-T –verkon kaksitasaisuus. TEN-T –verkko tulisi muodostumaan kattavasta verkosta, jonka on määrä olla valmis vuoden 2050 loppuun mennessä ja ydinverkosta, jonka on määrä valmistua vuoden 2030 loppuun mennessä.

Kattava verkko käsittää kansallisiin verkkoihin perustuvat rautateiden, maanteiden, sisävesireittien, satamien ja lentoasemien varsin tiheät verkot. Kattava verkko muodostaa TEN-T-verkon peruskerroksen.

Ydinverkko käsittää liikenneverkon strategisesti merkittävimmät osat ja muodostaa Euroopan liikenteellisen selkärangan. Ydinverkkoon sisältyy valtaväyliä ja liikenteen solmukohtia, jotka ovat elintärkeitä liikenteelle sisämarkkinoilla sekä EU:n ja sen naapurien ja maailman muiden osien välillä. Se käsittää eri liikennemuotojen yhdistelmiä ja mm. älykkäät liikennejärjestelmät. Ydinverkko sisältyy myös kattavaan verkkoon. Ydinverkon tavoitteena on luoda perusta tehokkaalle, vähemmän hiilivaltaiselle, turvalliselle ja varmalle liikennejärjestelmälle.

Euroopan laajuista liikenneverkkoa kehitetään yhteistä etua koskevilla hankkeilla, joilla rakennetaan uutta sekä ylläpidetään ja parannetaan olemassa olevaa liikenneinfrastruktuuria. Lisäksi toteutetaan toimenpiteitä infrastruktuurin resurssitehokkaan käytön edistämiseksi. Yhteistä etua koskeville hankkeille voidaan myöntää unionin rahoitustukea Euroopan laajuista liikenneverkkoa varten käytettävissä olevista välineistä. Komissio on samaan aikaan suuntaviivoja koskevan asetusehdotuksen kanssa antanut ehdotuksen (KOM(2011) 665) uudesta Verkkojen Eurooppa –välineestä, jolla liikennehankkeita rahoitettaisiin.

Kolmansilla mailla tarkoitetaan kaikkia naapurimaita ja kaikkia muita maita, joiden kanssa unioni voi tehdä yhteistyötä asetusehdotuksessa säädettyjen tavoitteiden saavuttamiseksi. Unioni voi tukea yhteistä etua koskevia hankkeita yhdistääkseen Euroopan laajuisen liikenneverkon sellaisten kolmansien maiden infrastruktuuriverkkoihin, jotka kuuluvat Euroopan naapuruuspolitiikkaan, laajentumispolitiikkaan, Euroopan talousalueeseen tai Euroopan vapaakauppaliittoon. Tavoitteena on yhdistää erityisesti ydinverkko kolmansien maiden liikenneinfrastruktuuriin rajanylityskohdissa. Lisäksi pyritään tukemaan liikenteenhallintajärjestelmien täytäntöönpanoa näissä maissa, helpottaa lentoliikennettä kolmansien maiden kanssa erityisesti laajentamalla yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa ja ilmaliiikenteen hallintaa koskevaa yhteistyötä sekä helpottaa meriliikennettä edistämällä merten moottoritie-hankkeita kolmansien maiden kanssa. EU:n ja kolmansien maiden keskinäistä etua koskevilla hankkeilla pyritään edistämään myös Euroopan laajuisen liikenneverkon ja naapurimaiden verkkojen yhteentoimivuutta. Unioni voi käyttää voimassa olevia koordinointi- ja rahoitusvälineitä kuten naapuruuspolitiikan investointivälinettä (NIF) tai liittymistä valmistelevaa tukivälinettä (IPA), tai perustaa ja käyttää uusia koordinointi- ja rahoitusvälineitä.

Ehdotusten yksityiskohtainen sisältö

Kattava TEN-T –verkko

Kattava verkko muodostaa TEN-T -verkon peruskerroksen ja sisältää osatekijöitä kaikista liikennemuodoista ja niiden solmukohdista sekä liikenteen informaatio- ja ohjausjärjestelmistä. Kattava verkko muodostetaan päivittämällä ja tarkistamalla nykyinen TEN-T -verkko. Kattavan verkon tulee olla valmis vuoden 2050 loppuun mennessä.

TEN-T -verkon päivityksessä ja tarkistuksessa tulee noudattaa tiettyjä periaatteita. Nykyisen TEN-T -verkon päivityksen tulee heijastaa sen toteutumisen edistymistä ja verkko tulisi tarkistaa suhteessa kansallisessa suunnittelussa tapahtuneisiin muutoksiin. Samalla verkon on kuitenkin oltava linjassa Euroopan unionin suunnitteluperiaatteiden kanssa.

Verkkoon lisätään hyvin perusteltuja puuttuvia yhteyksiä ja solmukohtia erityisesti niissä jäsenvaltioissa, jotka ovat liittyneet EU:hun vuoden 2004 jälkeen. Tavoitteena on varmistaa yhtenäinen verkon suunnittelu, järkevä liikennemuotojen välinen tasapaino ja yhteys kansallisiin verkkoihin. Verkon laajuuden tulisi vastata EU:n käyttämän aluejärjestelmän NUTS 2 -tilastoalueita ja heijastaa väestön sekä talous- ja elinkeinoelämän alueellista jakautumista. Nykyisestä TEN-T -verkosta tulisi poistaa umpikujat ja yksittäiset osuudet, ellei niiden säilyttäminen ole perusteltavissa maantieteellisillä erityispiirteillä. Jäsenvaltioiden tulee varmistaa, että infrastruktuuriin ja laitteisiin liittyvät minimistandardit täytetään vuoteen 2050 mennessä.

Kattavan verkon rautatieliikenneinfrastruktuuri

Rautatieinfrastruktuuri käsittää joko suurnopeusradat tai tavanomaiset radat mukaan lukien sivuraiteet, tunnelit ja sillat. Vähintään 250 kilometrin tuntinopeuksia varten erityisesti rakennetut rataosuudet ovat suurnopeusratoja. Parannettujen tavanomaisten ratojen osalta nopeus on yli 200 km/h ja tavanomaisten ratojen nopeus on alle 200 km/h.

Rautatieinfrastruktuuriin lasketaan kuuluvaksi myös rahtiterminaalit ja logistiset alustat kuljetusmuotojen yhteensovittamiseen ja tavaroiden uudelleenlastaamiseksi, henkilöliikenteen asemat, infrastruktuuriin kuuluvat välineet sekä älykkään liikenteen järjestelmät (kaikkia liikennemuotoja koskeva yleiskäsite ITS). Tekniset välineet voivat käsittää esimerkiksi sähköistysjärjestelmät tai rahtausvälineistöä. Ratoihin liittyviin tekniisiin varusteisiin on kuuluttava sähköistämisyjärjestelmät, matkustajien junaan nousuun ja siitä poistumiseen tarvittavat varusteet, rahdin lastaamiseen ja purkamiseen tarvittavat varusteet. Niihin on kuuluttava kaikki ajoneuvojen turvallisen, vaarattoman ja tehokkaan toiminnan varmistamiseksi tarvittavat laitteet.

Logistisella alustalla tarkoitetaan aluetta, jolla on vähintään yksi tavaraliikenneterminaali, joka mahdollistaa logististen toimintojen suorittamisen. Tavaraliikenneterminaali on varustettava siten, että siellä voidaan suorittaa vähintään kahden liikennemuodon välinen uudelleenlastaus ja varastoida rahtia väliaikaisesti.

Kattavan verkon rautatieliikenneinfrastruktuurille asetettavat vaatimukset

Rautatieliikenteen tavaraliikenneterminaalien operaattoreiden on varmistettava, että tavaraliikenneterminaalit ovat avoinna kaikille toimijoille. Logististen alustojen operaattoreiden on avattava ainakin yksi terminaali kaikkien toimijoiden käyttöön.

Matkustaja-asemien operaattoreiden tulee osaltaan varmistaa, että matkustaja-asemilla on tarjolla rautatieliikennettä koskevia tietoja, lipunkirjoituspalveluja ja kaupallisia toimintoja koko kattavassa verkossa ja soveltuvin osin tietoja yhteyksistä paikallis- ja alueliikenteeseen Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän osajärjestelmää ”henkilöliikenteen telemaattiset sovellukset” koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä annetun asetuksen (EU) N:o 454/2011 mukaisesti.

Jäsenvaltioiden ja infrastruktuurin haltijoiden on vastuualoillaan varmistettava, että radat on varustettu rautatieliikenteen ohjausjärjestelmällä (ERTMS). Rautatieinfrastruktuurin tulee olla rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun direktiivin 2008/57/EY ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukainen, jotta kattavan verkon yhteentoimivuus voidaan saavuttaa. Lisäksi rautatieinfrastruktuurin on oltava kyseisen direktiivin teknisen eritelmän (YTE) vaatimusten mukainen.

Rautatieinfrastruktuurin on joka tapauksessa oltava seuraavien vaatimusten mukainen:

1. uusien ratojen nimellinen raideleveys on 1 435 mm
2. ne on sähköistetty
3. tavanomaisten tavaraliikennejunien käyttämien ratojen akselikuormitus on 22,5 t ja junapituus 750 m
4. sellaisten uusien ratojen enimmäiskaltevuus, joilla on tarkoitus käyttää tavanomaisia tavaraliikennejunia, on 12,5 mm/m.

Sisävesiliikenneinfrastruktuuri

Sisävesiliikenneinfrastruktuuriin kuuluvat joet, kanaalit, järvet, edellisiin liittyvä infrastruktuuri, kuten sulut, elevaattorit, sillat, tekoaltaat, sisävesisatamat, mukaan lukien satama-alueella suoritettaviin kuljetustoimintoihin tarvittava infrastruktuuri, infrastruktuuriin liittyvät varusteet ja ITS.

Rahdin vuotuisen uudelleenlastausmäärän on oltava sisävesisatamissa yli 500 000 tonnia. Rahdin vuotuinen uudelleenlastausmäärä perustuu viimeisimpään saatavilla olevaan kolmen vuoden keskiarvoon, jonka Eurostat on julkaissut.

Satamavarusteisiin on kuuluttava erityisesti käyttövoima- ja toimintajärjestelmät, joilla vähennetään ympäristön pilaantumista, energiankulutusta ja hiili-intensiteettiä. Niihin kuuluvat myös jätteen vastaanottolaitteistot.

Kattavan verkon sisävesiliikenneinfrastruktuurille asetettavat vaatimukset

Jäsenvaltioiden, satamaoperaattoreiden ja infrastruktuurin haltijoiden on vastuualoillaan varmistettava, että sisävesisatamat on yhdistetty kattavan verkon maantie- tai rautatieinfrastruktuuriin. Satamaoperaattorien on varmistettava, että kaikissa sisävesisatamissa on vähintään yksi tavaraliikenneterminaali, joka on avoin kaikille toimijoille syrjimättömällä tavalla ja jossa veloittavat maksut määräytyvät avoimin perustein. Jäsenvaltioiden ja infrastruktuurin haltijoiden on vastuualoillaan varmistettava, että jokien, kanaalien ja järvien osalta noudatetaan uutta sisävesiväylien luokitusta koskevassa kansainvälisesti merkittävistä tärkeimmistä sisävesiväylistä tehdyssä eurooppalaisessa sopimuksessa määrättyjen luokan IV sisävesiväylien vähimmäisvaatimuksia ja varmistettava, että siltojen alikulkukorkeus on kaikkina aikoina riittävä ja että joet, kanaalit ja järvet on varustettu sisävesien tieto- ja viestintäteknologialla (RIS).

Maantieliikenneinfrastruktuuri

Maantieliikenneinfrastruktuuriin kuuluvat erityisesti korkeatasoiset maantiet, mukaan lukien sillat, tunnelit, liittymät, risteykset, eritasoliittymät, pysäköintialueet, infrastruktuuriin liittyvät varusteet, ITS, tavaraliikenneterminaalit ja logistiset alustat sekä linja-autoasemat.

Korkeatasoisilla maanteilla on tärkeä tehtävä pitkän matkan tavara- ja henkilöliikenteessä, ja ne yhdistävät tärkeimmät kaupunki- ja talouskeskukset, yhdistävät maantieliikenteen yhteen muiden liikennemuotojen kanssa sekä liittävät sisämaa-alueet ja syrjäiset NUTS 2 –alueen unionin ydinalueisiin.

Kattavan verkon maantieliikenneinfrastruktuurille asetettavat vaatimukset

Korkeatasoiset maantiet on erityisesti suunniteltava ja rakennettava moottoriajoneuvoliikennettä varten, ja niiden on oltava joko moottoriteitä tai moottoriliikenneteitä.

1. Moottoritie on tie,
 - joka on erityisesti suunniteltu ja rakennettu moottoriliikennettä varten ja jolle sen varrella olevilta kiinteistöiltä ei ole välittömiä liittymiä ja
 - jolla on, yksittäisiä alueita lukuun ottamatta tai muutoin kuin tilapäisesti, molempiin ajosuuntiin kulkevat ajoradat, jotka erotetaan toisistaan joko maa-alueella, jota ei ole tarkoitettu liikenteelle, tai poikkeustapauksissa jollain muulla tavalla,
 - joka ei risteä samassa tasossa minkään tien, rautatien, raitiotien tai
 - jalankulkutien kanssa, ja
 - jonka on erityisesti osoitettu olevan moottoritie
2. Moottoriliikennetie on tie,
 - joka on varattu moottoriliikenteelle ja jolle päästään vain eritasoliittymistä tai valvotuista liittymistä ja
 - jolla pysähtyminen ja pysäköinti on kielletty käytössä olevilla ajoradoilla
 - joka ei risteä samassa tasossa minkään rautatien, raitiotien tai jalankulkutien kanssa.

Maanteihin liittyviin varusteisiin on kuuluttava erityisesti varusteet, joita käytetään liikenteenohjauksessa, tiedotuksessa, reittiopastuksessa, käyttäjämaksujen kantamisessa, turvallisuustoimissa, kielteisten ympäristövaikutusten lieventämisessä, vaihtoehtoista käyttövoimaa hyödyntävien ajoneuvojen tankkaamisessa ja lataamisessa sekä kaupallisten ajoneuvojen turvallisilla pysäköintialueilla.

Jäsenvaltioiden ja infrastruktuurin haltijoiden on vastuualueillaan varmistettava, että maantieliikenneinfrastruktuuri vastaa maantieliikenneinfrastruktuurista ja tieverkon tunnelien turvallisuudesta, tiemaksujen keruujärjestelmien yhteentoimivuudesta, eurooppalaisesta tietullipalvelusta ja maantieliikenneinfrastruktuurin älykkäistä liikennejärjestelmistä säädettyjä direktiivejä.

Meriliikenneinfrastruktuuri

Meriliikenneinfrastruktuuriin kuuluvat merialueet, merikanavat, merisatamat, mukaan lukien satama-alueella suoritettaviin kuljetustoimintoihin tarvittava infrastruktuuri, navigoinnin apuvälineet, satamien lähestymisväylät, merten moottoritiet, infrastruktuuriin liittyvät varusteet sekä ITS.

Kattavan verkon meriliikenneinfrastruktuuri a koskevat vaatimukset

Kattavan verkon meriliikenteen satamien tulee olla yhteydessä kattavan verkon maaliikenteen yhteyteen ja niiden tulee täyttää vähintään yksi seuraavista kriteereistä:

- Henkilöliikenteen vuosittainen matkustajamäärä ylittää 0,1 % EU:n vuosittaisesta meriliikenteen kokonaismatkustajamäärästä. Vuosittainen matkustajamäärä lasketaan keskiarvona EUROSTAT:in tilastoissa olevista kolmen viimeisimmän vuoden kokonaismatkustajamäärästä (vuosina 2006–2008 referenssimäärä 411 223 matkustajaa/v).
- Tavaraliikenteen vuosittainen kuljetusmäärä (joko bulkkitavara tai ei-bulkkitavara) ylittää 0,1 % vastaavasta EU:n satamissa käsitellystä vuosittaisesta kokonaistavaramäärästä. Vuosittainen kuljetusmäärä lasketaan keskiarvona EUROSTAT:in tilastoissa olevista kolmen viimeisimmän vuoden kokonaistavaramäärästä (vuosien 2006–2008 referenssimäärä 2 434 402 tonnia/v bulkkitavaran osalta ja 1 341 406 tonnia/v ei-bulkkitavaran osalta).
- Merisatama sijaitsee saarella ja se on ainoa yhteyskohta jollekin kattavan verkon NUTS 3 – alueelle.
- Merisatama sijaitsee syrjäisimmällä alueella tai muulla syrjäseutualueella yli 200 km:n päässä lähimmästä toisesta kattavan verkon satamasta.

Meriliikenneinfrastruktuuriin liittyviin varusteisiin kuuluvat erityisesti välineet, joita käytetään jään murtamisessa, vesistötieteellisissä tutkimuksissa sekä satamien ja satamien lähestymisväylien ruoppaamisessa ja kunnossapidossa.

Merten moottoritiet

Merten moottoritiet muodostavat Euroopan laajuisen liikenneverkon merellisen ulottuvuuden. Niihin kuuluvat lyhyet meriliikennereitit, satamat, asianomainen meri-infrastruktuuri ja siihen liittyvät varusteet sekä laitteet, jotka mahdollistavat lähimerenkulun tai joki-meripalvelut vähintään kahdessa eri jäsenvaltiossa sijaitsevien vähintään kahden sataman välillä, mukaan lukien sisämaayhteydet.

Merten moottoriteihin kuuluvat

- kattavan verkon merisatamien väliset meriyhteydet
- satamalaitteet, tieto- ja viestintäteknologia, kuten sähköiset logistiikan hallinnointijärjestelmät, sekä turvallisuus-, varmuus-, hallinto- ja tullimenettelyt vähintään yhdessä jäsenvaltiossa
- infrastruktuuri suoraa maa- ja meriyhteyttä varten

Merten moottoriteitä koskevat vaatimukset

Vähintään kahden jäsenvaltion on ehdotettava Euroopan laajuisen liikenneverkkoon kuuluviin merten moottoriteihin liittyviä yhteistä etua koskevia hankkeita. Hankkeiden on:

- oltava ydinverkkokäytävän merellinen osa tai kahden ydinverkkokäytävän välinen merellinen osa
- muodostettava ydinverkon meriyhteys ja sen sisämaayhteydet vähintään kahden ydinverkkoon kuuluvan sataman välillä
- muodostettava ydinverkkoon kuuluvan sataman ja kattavaan verkkoon kuuluvien satamien välinen meriyhteys ja sen sisämaayhteydet painottaen erityisesti ydinverkkoon ja kattavaan verkkoon kuuluvien satamien sisämaayhteyksiä

Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon kuuluviin merten moottoriteihin liittyviin yhteistä etua koskeviin hankkeisiin voi sisältyä myös laajempaa hyötyä tuottavia toimintoja, jotka eivät liity tiettyihin satamiin, kuten toiminnot, joilla parannetaan ympäristötehokkuutta, mahdollistetaan jäänmurto, varmistetaan ympärivuotiset merenkulkumahdollisuudet, ruoppaustoiminnot, mahdollistetaan vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttö, prosessien, menettelyjen ja inhimillisen tekijän optimointi sekä tieto- ja viestintätekniset alustat ja tietojärjestelmät, mukaan lukien liikenteenohjaus- ja sähköiset raportointijärjestelmät.

Jäsenvaltioiden, satamaoperaattorien ja infrastruktuurin haltijoiden on vastuualoillaan varmistettava, että

- merisatamat liitetään kattavan verkon ratoihin, maanteihin ja mahdollisuuksien mukaan sisävesiväyliin, lukuun ottamatta Maltaa ja Kyprosta niin kauan kuin niiden alueella ei ole rautatiejärjestelmää
- kaikissa merisatamissa on vähintään yksi terminaali, joka on avoin kaikille toimijoille syrjimättömällä tavalla ja jossa veloitettavat maksut määräytyvät avoimin perustein
- merikanavat, satamaväylät ja estuaarit liittävät kaksi merta toisiinsa tai muodostavat yhteyden mereltä merisatamiin ja vastaavat vähintään luokan VI sisävesiväylää

Satamaoperaattorien on varmistettava, että satamissa on tarvittavat varusteet satamissa olevien alusten ympäristötehokkuuden varmistamiseksi ja erityisesti aluksella syntyvän jätteen ja lastijäämien vastaanottolaitteista satamissa direktiivin 2000/59/EY mukaiset aluksella syntyvän jätteen ja lastijäämien vastaanottolaitteet. Jäsenvaltioiden on otettava käyttöön alusliikenteen ohjaus- ja tietojärjestelmät (VTMIS) direktiivin 2002/59/EY mukaisesti.

Lentoasemainfrastruktuuri

Lentoliikenneinfrastruktuuriin kuuluvat ilmatila, lentoreitit ja lentoväylät; lentoasemat, infrastruktuuriin liittyvät varusteet sekä ITS.

Kattavan verkon lentoasemainfrastruktuuria koskevat vaatimukset

Lentoasemien on täytettävä toinen seuraavista vaatimuksista:

- Henkilöliikenteen vuosittainen matkustajamäärä ylittää 0,1 % EU:n vuosittaisesta lentoliikenteen kokonaismatkustajamäärästä. Vuosittainen matkustajamäärä lasketaan keskiarvona EUROSTAT:in tilastoissa olevista kolmen viimeisimmän vuoden kokonaismatkustajamääristä (vuosina 2006–2008 780 810 matkustajaa/v).
- Tavaraliikenteen vuosittainen kuljetusmäärä ylittää 0,2 % EU:n lentokentillä käsitellystä vuosittaisesta kokonaistavaramäärästä. Vuosittainen matkustajamäärä lasketaan keskiarvona EUROSTAT:in tilastoissa olevista kolmen viimeisimmän vuoden kokonaismatkustajamääristä (vuosina 2006–2008 24 456 tonnia/v).

Lisäksi lentoasema kuuluu kattavaan verkkoon valitaan saavutettavuuskriteerin perusteella, jos

- Lentoaseman etäisyys lähimmästä kattavan TEN-T -verkon lentoasemasta on vähintään 100 km tai jos lentoasema on yhteydessä nopean junaliikenteen verkkoon, etäisyyden tulee olla vähintään 200 km.

Jäsenvaltioiden ja lentoasemaoperaattorien on vastuualoillaan varmistettava, että kaikille lentoasemilla on vähintään yksi terminaal, joka on avoin kaikille toimijoille syrjimättömällä tavalla ja jossa veloitettavat maksut määräytyvät avoimin perustein.

Jäsenvaltioiden, lentoasemaoperaattorien ja lentoliikenteen harjoittajien on varmistettava, että kattavan verkon lentoliikenneinfrastruktuuriin sovelletaan siviili-ilmailun turvaamista siihen kohdistuvilta laittomilta teoilta koskevia yhteisiä perusvaatimuksia, jotka unioni on hyväksynyt yhteisistä siviili-ilmailun turvaamista koskevista säännöistä annetun asetuksen (EY) N:o 300/2008 mukaisesti.

Jäsenvaltioiden, lentoasemaoperaattorien ja lentoliikenteen harjoittajien on vastuualoillaan varmistettava, että lentoliikenteen hallinnan infrastruktuuri mahdollistaa yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan täytäntöönpanon yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen puitteista (EY) N:o 549/2004, lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa (palveluntarjonta-asetus) (EY) N:o 550/2004, yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan organisoinnista ja käytöstä (ilmatila-asetus) (EY) N:o 551/2004 ja eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintaverkon yhteentoimivuudesta (yhteentoimivuusasetus) (EY) N:o 552/2004 mukaisesti, jotta Euroopan ilmailujärjestelmän, täytäntöönpanosääntöjen ja unionin eritelmien suorituskyky ja kestävyys paranisivat.

Multimodaalinen infrastruktuuri

Tavaraliikenneterminaalien tai logististen alustojen on täytettävä ainakin toinen seuraavista vaatimuksista:

- uudelleenlastatun rahdin kokonaismäärä ylittää merisatamille säädetyn määrällisen raja-arvon
- kun NUTS 2 -alueella ei ole edellisen alakohdan mukaista tavaraliikenneterminaalia tai logistista alustaa, valitaan asianomaisen jäsenvaltion nimeämä tavaraliikenneterminaali tai logistinen alusta, joka on yhdistetty kyseiseen NUTS 2-alueeseen ainakin maanteillä ja rautateillä.

Jäsenvaltioiden, tavaraliikenneterminaali-, satama- ja lentoasemaoperaattorien sekä infrastruktuurin haltijoiden on vastuualoillaan varmistettava, että

- liikennemuodot on liitetty joko tavaraliikenneterminaaleihin, matkustajasatamiin, sisävesisatamiin, lentoasemiin tai merisatamiin, jotta multimodaalinen tavara- ja henkilöliikenne olisi mahdollista
- tavaraliikenneterminaalit, logistiset alustat, sisävesi- ja merisatamat sekä lentoasemat, joilla käsitellään rahtia, on varustettu tietovirtojen tarjoamiseen tässä infrastruktuurissa ja eri liikennemuotojen välillä logistiikkaketjun aikana, sanotun kuitenkin rajoittamatta unionin ja kansallisen lainsäädännön soveltamista. Tällaisten järjestelmien on erityisesti mahdollistettava käytettävissä olevaa infrastruktuurikapasiteettia, liikennevirtoja, paikanmäärittystä, seurantaa ja jäljitystä koskevat reaaliaikaiset tiedot ja varmistettava turvallisuus ja varmuus koko multimodaalisen matkan ajan
- kattavan verkon henkilöliikenteen keskeytymättömyyttä on helpotettava asianmukaisilla varusteilla ja älykkäiden liikennejärjestelmien

käyttömahdollisuudella rautatieasemilla, linja-autoasemilla, lentoasemilla ja soveltuvien osin meri- ja sisävesisatamissa, sanotun kuitenkin rajoittamatta unionin ja kansallisen lainsäädännön soveltamista

Tavaraliikenneterminaalioperaattorien on varmistettava, että tavaraliikenneterminaalit on varustettu nostureilla, kuljettimilla ja muilla laitteilla, joilla rahtia siirretään eri liikennemuotojen välillä ja joita käytetään rahdin sijoittamisessa ja varastoinnissa.

Muut yhteiset säännökset kattavaa verkkoa koskien

Muut kattavaa verkkoa koskevat säännökset liittyvät kaupunkisolmukohtiin, ITS:n, tavaraliikennepalveluihin, uuteen teknologiaan ja innovointiin, turvalliseen ja varmaan infrastruktuuriin, ilmastomuutosta ja katastrofeja kestävään infrastruktuuriin, ympäristönsuojeluun ja käytettävyyteen kaikkien käyttäjien kannalta.

Kattavalla verkolla kaupunkisolmukohdissa on pyrittävä varmistamaan, että rautatieliikenne- ja lentoliikenneinfrastruktuuri sekä soveltuvien osin sisävesi-, maantie- ja meriliikenneinfrastruktuuri liittyvät yhteen henkilö- että tavaraliikenteessä. Rautateiden tavaraliikenteen tulisi ohittaa kaupunkialueet ja kaupungeissa tulisi edistää tehokkaita, hiljaisia ja vähähiilisiä tavaratoimituksia.

ITS:n on mahdollistettava liikenteen ohjaus ja tietojenvaihto eri liikennemuodoissa ja niiden välillä multimodaalisia kuljetustoimintoja ja liikenteeseen liittyviä lisäarvopalveluja varten, ja niiden on parannettava turvallisuutta, varmuutta ja ympäristötehokkuutta (rautatieliikenteessä ERTMS, sisävesiliikenteessä RIS ja sähköiset meripalvelut eMaritime, maantieliikenteessä ITS, meriliikenteessä VTMS ja sähköiset meripalvelut (eMaritime) ja lentoliikenteessä lentoliikenteen hallintajärjestelmät, erityisesti ne, jotka ovat seurausta SESAR hankkeesta.

Unionin, jäsenvaltioiden ja muiden hankepromoottorien on kiinnitettävä erityistä huomiota yhteistä etua koskeviin hankkeisiin, joista saadaan kattavan verkon infrastruktuuria käyttäviä tavaraliikennepalveluita ja jotka vähentävät hiilidioksidipäästöjä. Kattavan verkon on pysyttävä huipputeknologian kehityksessä ja käyttöönotossa mukana. Teknologialla on erityisesti pyrittävä siirtyä käyttämään innovatiivisia liikenneteknologioita, edistämään energiatehokkuutta, parantamaan henkilöiden ja tavaroiden liikkuvuuden turvallisuutta ja kestävyyttä, verkon toimintaa, käytettävyyttä, yhteentoimivuutta, multimodaalisuutta ja tehokkuutta, edistämään toimenpiteitä, joilla vähennetään ulkoisia kustannuksia, kuten kaikenlaisia saasteita, mukaan lukien melu, sekä ruuhkia ja terveyshaittoja.

Infrastruktuurin suunnitteluvaiheessa jäsenvaltioiden ja muiden hankepromoottorien on tarkasteltava riskiarviointia ja mukautustoimenpiteitä, joilla parannetaan kestävyyttä ilmastomuutosta vastaan erityisesti sateen, tulvien, myrskyjen, korkeiden lämpötilojen, lämpöaaltojen, kuivuuden, merenpinnan nousun ja rannikoiden hyökyaaltojen suhteen.

Jäsenvaltioiden ja muiden hankepromoottorien on tehtävä suunnitelmista ja hankkeista ympäristöarvioinnit niitä koskevan asetuksessa määritellyn EU-lainsäädännön vaatimusten mukaisesti.

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

TEN-T –ydinverkko

Ydinverkko muodostuu strategisesti tärkeimmistä yleiseurooppalaisen liikenneverkon solmukohdista ja yhteyksistä. Ydinverkko muodostetaan kattavan verkon päälle osaksi sitä. Se on multimodaalinen eli se sisältää kaikki liikennemuodot ja niiden väliset yhteydet sekä tarkoituksenmukaiset liikenteenohjausjärjestelmät.

Ydinverkon suunnittelu perustuu kaksitasoiseen metodologiaan. Ensiksi määritetään liikenneverkon ensisijaiset solmukohdat. Näitä ovat:

- EU:n jäsenvaltioiden pääkaupungit, kaupungit, jotka on luokiteltu "suurkaupunkimaisiksi kasvualueiksi" ("Metropolitan Growth Area", MEGA teoksessa ESPON Atlas 2006), muut suuret kaupunkiketjut tai kaupunkiryhmät sekä näihin kuuluvat lentoasemat ja satamat (yhteensä 83 kaupunkisolmukohtaa)
- Edellä mainittujen kaupunkisolmukohtien ulkopuoliset satamat, joiden kuljetusmäärät ylittävät asetetut raja-arvot (yhteensä 82 satamaa)
- Tärkeimmät rajanylityspaikat, joista kaikkien liikennemuotojen osalta yksi jokaisen jäsenmaan ja kolmansien maiden välillä (yhteensä 46 rajanylityspaikkaa)

Toisessa vaiheessa määritetään multimodaaliset yhteydet määritettyjen solmukohtien välille.

Ydinverkon solmukohtiin kuuluvat muun muassa kaupunkisolmukohdat, mukaan lukien niiden satamat ja lentoasemat, merisatamat sekä rajanylityspaikat naapurimaihin.

Merisatamista on oltava yhteydet Euroopan laajuisen liikenneverkon rautatie- ja maantieliikenneinfrastruktuuriin vuoden 2030 loppuun mennessä. Tärkeimmiltä lentoasemilta on oltava yhteydet Euroopan laajuisen liikenneverkon rautatie- ja maantieliikenneinfrastruktuuriin vuoden 2050 loppuun mennessä. Tällaiset lentoasemat ovat liikennemäärät huomioon ottaen integroitava suurnopeusrataverkkoon aina kun se on mahdollista.

Komission ehdotuksessa ydinverkon tulee vastata liikenteen kysyntään ja olla multimodaalinen. Ydinverkon tulee täyttää kaikki samat vaatimukset kuin kattavan verkon. Vaatimuksina ovat riittävä liikenneverkon kapasiteetti ja turvallisuus.

- rautatieliikenneinfrastruktuuri
 - radat sähköistetään kokonaan
 - radat, joilla harjoitetaan tavanomaista tavaraliikennettä, akselikuormitus on vähintään 22,5 t, matkanopeus vähintään 100 km/h ja junan pituus vähintään 750 m
- sisävesi- ja meriliikenneinfrastruktuuri
 - vaihtoehtoisia puhtaita polttoaineita on oltava saatavilla
- maantieliikenneinfrastruktuuri
 - rakennetaan moottoriteille noin 50 kilometrin välein levähdysalueita, jotta muun muassa kaupallisilla tienkäyttäjillä on riittävästi turvallisia ja varmoja pysäköintialueita
 - vaihtoehtoisia puhtaita polttoaineita on oltava saatavilla
- lentoliikenneinfrastruktuuri

O on oltava valmiudet asettaa saataville vaihtoehtoisia puhtaita polttoaineita

Ydinverkkokäytävät

Ydinverkon toteuttamisen edistämiseksi komissio ehdottaa otettavan käyttöön liikennekäytäviin perustuvan lähestymistavan. Ydinverkon infrastruktuurin toteuttamiseksi ydinverkkoprojekteista on määritetty kymmenen käytävää, jotka kattavat vähintään kolme liikennemuotoa, kolme jäsenvaltiota ja kaksi rajatylittävää osuutta. Ydinverkkokäytävään voi asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa kuulua vain kaksi liikennemuotoa. Ydinverkkokäytäviin on sisällyttävä merisatamia ja niiden sisääntuloväyliä, lukuun ottamatta asianmukaisesti perusteltuja tapauksia.

Kunkin jäsenvaltion on osallistuttava vähintään yhteen ydinverkkokäytävään. Ydinverkkokäytävien luettelo on määritetty komission ehdotuksessa Verkkojen Eurooppa – välineestä.

Ydinverkkokäytävien koordinoitun toteuttamisen helpottamiseksi komissio nimittää eurooppalaiset koordinaattorit. Eurooppalainen koordinaattori laatii yhdessä asianomaisten jäsenvaltioiden kanssa toimintaa koskevan työsuunnitelman. Eurooppalainen koordinaattori johtaa ydinverkkokäytävän koordinoitua toteuttamista, raportoi mahdollisista havaituista vaikeuksista jäsenvaltioille, komissiolle ja soveltuvien osin kaikille muille laitoksille, jotka osallistuvat suoraan ydinverkkokäytävän kehittämiseen, ja osallistuu asianmukaisten ratkaisujen etsimiseen. Lisäksi koordinaattori laatii vuosittain raportin Euroopan parlamentille, komissiolle ja asianomaisille jäsenvaltioille ydinverkkokäytävän toteuttamisen etenemisestä, kuulee yhteistyössä asianomaisten jäsenvaltioiden kanssa erityisesti alue- ja paikallisviranomaisia, infrastruktuurin haltijoita, liikenteenharjoittajia, liikenteen käyttäjiä ja soveltuvien osin muita julkisia ja yksityisiä laitoksia. Asianomaisten jäsenvaltioiden on tehtävä yhteistyötä eurooppalaisen koordinaattorin kanssa ja toimitettava koordinaattorille tehtävien hoitamiseksi tarvittavat tiedot.

Ydinverkkokäytävien hallinnointi

Jäsenvaltioiden on perustettava kullekin ydinverkkokäytävälle yhteistyöfoorumi, joka vastaa ydinverkkokäytävän yleisten tavoitteiden määrittelystä, toimenpiteiden valmistelusta ja valvonnasta. Yhteistyöfoorumi koostuu asianomaisten jäsenvaltioiden edustajista ja soveltuvien osin muiden julkisten ja yksityisten laitosten edustajista. Rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta annetussa direktiivissä 2001/14/EY määriteltyjen asiaankuuluvien infrastruktuurin haltijoiden on joka tapauksessa osallistuttava yhteistyöfoorumiin. Yhteistyöfoorumin puheenjohtajana toimii eurooppalainen koordinaattori.

Jäsenvaltioiden on laadittava yhdessä yhteistyöfoorumin kanssa kustakin ydinverkkokäytävästä kehityssuunnitelma ja ilmoitettava siitä komissiolle. Tähän suunnitelmaan on sisällyttävä erityisesti kuvaus ydinverkkokäytävän ominaisuuksista, ydinverkkokäytävän kehittämiseksi tarvittava toimenpideohjelma, multimodaaliliikenteen markkinatutkimus, toteutussuunnitelma sekä säännöllisesti päivitettävä investointisuunnitelma.

Ydinverkkokäytävien toteutuksen tukemiseksi komissio voi antaa ydinverkkokäytäviä koskevia täytäntöönpanopäätöksiä. Näissä päätöksissä voi olla investointisuunnitelma,

asiaankuuluvat kustannukset ja täytäntöönpanon aikataulu. Lisäksi ne voivat käsittää määritelmä kaikista toimenpiteistä, joilla pyritään vähentämään ulkoisia kustannuksia, erityisesti kasvihuonekaasupäästöjä ja melua, sekä edistämään uuden teknologian käyttöönottoa liikenteessä ja kapasiteetin hallinnassa sekä muita toimenpiteitä, jotka ovat tarpeen käytävän kehityssuunnitelman toteuttamiseksi ja ydinverkkokäytävän infrastruktuurin tehokasta käyttö varten.

Päivitys ja raportointi

Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle säännöllisesti Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskevien hankkeiden toteutuksen etenemisestä ja tätä varten tehdyistä investoinneista. Jäsenvaltioiden on annettava komissiolle tiivistelmät kansallisista suunnitelmista ja ohjelmista, jotka ne laativat Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi erityisesti ydinverkkoon liittyen. Kun kansalliset suunnitelmat ja ohjelmat on hyväksytty, jäsenvaltioiden on lähetettävä ne komissiolle tiedoksi.

Komissio julkaisee kahden vuoden välein suuntaviivojen täytäntöönpanoa koskevan tilannekatsauksen. Ehdotuksen mukaan komissiolle annetaan valta delegoiduin säädöksin mukauttaa verkkoa. Komissio voi:

- sisällyttää logistiset alustat, tavaraliikenneterminaalit, sisävesisatamat, merisatamat ja lentoasemat kattavaan verkkoon, jos osoitetaan, että niiden liikennemääriä koskeva viimeisin kaksivuotinen keskiarvo ylittää asiaankuuluvan raja-arvon.
- poistaa logistisia alustoja, tavaraliikenneterminaleja, sisävesisatamia, merisatamia ja lentoasemia kattavasta verkosta, jos osoitetaan, että niiden liikennemääriä koskeva viimeisin kaksivuotinen keskiarvo alittaa asiaankuuluvan raja-arvon.
- mukauttaa maantie-, rautatie- ja sisävesi-infrastruktuuria koskevat kartat ottaakseen huomioon verkon toteuttamisessa saavutetun edistyksen. Näitä karttoja mukauttaessaan komissio ei hyväksy reitin linjauksen muuttamista enempää kuin mitä sallitaan asiaankuuluvassa hankkeen lupamenettelyssä.

Komissio suorittaa viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2023 ydinverkon toteuttamisesta uudelleentarkastelun, jossa arvioidaan asetuksen säännösten noudattamista ja täytäntöönpanon etenemistä.

Ydinverkon päätökseen saattamisen viivästyminen

Jos ydinverkon rakennustöiden aloittaminen tai päätökseen saattaminen viivästyy huomattavasti, komissio pyytää asianomaisia jäsenvaltioita esittämään syyt viivästykselle kolmen kuukauden kuluessa. Annetun vastauksen perusteella komissio kuulee kaikkia asianomaisia jäsenvaltioita ratkaistakseen viivästyksen johtaneen ongelman. Komissio voi päättää toteuttaa tarvittavia toimenpiteitä ydinverkon toteuttamista aktiivisesti seuratessaan ja ottaen suhteellisuus- ja toissijaisuusperiaatteen asianmukaisella tavalla huomioon.

Kansallinen käsittely:

Ehdotusta käsitelty liikennejaoston kokouksessa 26.10.2011 ja siitä on pyydetty kirjalliset lausunnot 7.-8.11.2011
Käsittely EU-ministerivaliokunnassa 11.11.2011

Eduskuntakäsittely:

-

Käsittely Euroopan parlamentissa:

Euroopan parlamentti aloittaa käsittelyn loppuvuoden aikana.

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

Ehdotus on annettu asetuksena, minkä vuoksi suuntaviivat sitovat suoraan kaikkia jäsenvaltioita sekä niissä erikseen määritellyjä toimijoita. Vaikka jäsenvaltiot ovat perinteisesti olleet liikenneinfrastruktuurin kehityksen ja hallinnan päätoimijoita, tilanne näyttää kuitenkin vähitellen muuttuvan. Alue- ja paikallisviranomaisista, infrastruktuurin haltijoista, liikenteenharjoittajista sekä muista julkisista ja yksityisistä laitoksista on myös tullut merkittäviä toimijoita infrastruktuurin kehittämisessä. Tämän vuoksi komissio on katsonut tärkeäksi varmistaa, että suuntaviivat sitovat kaikkia toimijoita ja valinnut muodoksi asetuksen. Lisäksi olisi huomattava, että ehdotuksen on tarkoitus kattaa vuoteen 2050 ulottuva ajanjakso. Sen vuoksi on vaikeaa ennakoida, millaisia toimijoita voi myöhemmin osallistua TEN-T -täytäntöönpanohankkeisiin.

Ehdotuksen vaikutukset

Ehdotetuilla TEN-T -suuntaviivoilla luodaan aikaisempaa tiukemmin määritelty kaksitasoinen Euroopan laajuinen liikenneverkko. Uudistuksen seurauksena määrärahat keskitetään pienempään määrään hankkeita, jotka tuottavat laajempaa Euroopan laajuista lisäarvoa. Tarkoituksena on saavuttaa mahdollisimman suuri yhteinen hyöty investointeihin nähden. Jäsenvaltioille uudet suuntaviivat tarkoittavat entistä tiukempia vaatimuksia liikenneverkon toteuttamiseksi. Velvoitteita asetetaan myös suoraan toimijoille. Jäsenvaltiot ovat velvoitettuja toteuttamaan ydinverkon vuoteen 2030 ja kattavan verkon vuoteen 2050 mennessä ehdotuksessa esitettyjen vaatimusten mukaisesti.

Ehdotuksen mukaiset toimenpiteet lisäävät Euroopan laajuisen liikenneverkon kilpailukykyä ja yhteentoimivuutta ja edistävät siten sisämarkkinoiden toteutumista. Komission TEN-T -suuntaviivaehdotuksen mukaisesti hankkeiden toteuttamisen koordinointiin tullaan kiinnittämään entistä enemmän huomiota. Jäsenmaat ovat velvollisia raportoimaan ja tiedottamaan komissiota sekä eurooppalaista koordinaattoria mm. hankkeiden etenemisestä sekä kansallisista investointisuunnitelmista. Tehokkaampi hankkeiden koordinointi jäsenmaiden välillä edistää erityisesti rajat ylittävien ydinverkkokäytävien toteuttamista, mutta lisää erityisesti hallinnollista työtä hankkeiden raportoinnista.

Taloudelliset vaikutukset:

Euroopan laajuisen ydinverkon ensimmäinen täytäntöönpanovaihe on vuosina 2014–2020 ja sen toteuttamisen on arvioitu maksavan kokonaisuudessaan 250 miljardia euroa. Ydinverkon on määrä olla valmis vuoteen 2030 mennessä. Komission esittämästä Verkojen Eurooppa -välineestä on monivuotisen rahoituskehyksen puitteissa osoitettu liikenteen alalle 31,7 miljardia euroa rahoituskaudelle 2014–2020. Tästä 10 miljardia euroa on korvamerkitty koheesiomaille. Rahoitusvälineen varoista noin 80 prosentilla tuetaan:

- Ydinverkkokäytävillä sijaitsevia ensisijaisia hankkeita. Rahoitusta on saatavilla myös rajatulle määrälle muita ydinverkon hankkeita, joista saadaan merkittävää Euroopan tason lisäarvoa.
- Horisontaalisia hankkeita, tietoteknologiahankkeita, kuten SESAR (eurooppalaisen ilmaliikenteen hallinnan nykyaikaistamishankkeen teknologinen osa) tai ERTMS (Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmä), joita on käytettävä kaikissa tärkeimmissä liikennekäytävissä. Tämä on erityisen tärkeää, sillä uudessa ydinverkossa liikennejärjestelmille asetetaan tiukemmat velvoitteet.

Loput rahoituksesta voidaan myöntää myös muille, kuten kattavan verkon hankkeille. Kattavan verkon rahoittamisesta vastaavat kuitenkin suurelta osin jäsenvaltiot itse. Investointitarpeita lisää erityisesti vaatimus korkealaatuisesta tieverkosta, mikä edellyttäisi merkittäviä teiden parannustoimenpiteitä. Tiehankkeille ei kuitenkaan olla osoittamassa tukea rahoitusvälineen kautta, vaan se jää kansallisen rahoituksen varaan. Verkkojen Eurooppa – välineessä on huomioitu tuki rautatieliikenteen hankkeille.

TEN-T – liikenneverkon toteuttaminen komission esittämiin vaatimuksiin edellyttää pitkäjänteistä kansallista suunnittelua ja toimenpiteiden rahoitusta. Mitä laajemmaksi verkko määritetään, sitä suurempia kansallisia investointeja se edellyttää.

Ehdotuksen mukaan TEN-T – tuen osuus tulee vaihtelevaan mm. projektityypin ja liikennemuodon perusteella. Eniten tukea myönnettäisiin tutkimuksille ja selvityksille (50 prosenttia). Raide- ja sisävesiliikenteen hankkeille tukea olisi mahdollista saada enintään 20 prosenttia, mutta rahoitusosuus on mahdollista korottaa 30 prosenttiin, jos toimi koskee liikenteen pullonkauloja tai rahoitusosuus voidaan korottaa 40 prosenttiin, jos hanke koskee rajatylittäviä osuuksia. Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmään (ERTMS) koskevien hankkeiden rahoitustuen määrä voi olla enintään 50 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista. 20 prosentin tuen tukikelpoisista kustannuksista voisi saada maaliikenneyhteyksien kehittämiseen satamiin ja lentoasemiin, liikenteen hallintajärjestelmiin sekä merten moottoritie – hankkeisiin.

Vaikutuksia arvioidaan tarkemmin ehdotusta koskevassa U-kirjeessä.

Muut mahdolliset asiaan vaikuttavat tekijät:

Komission ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi Verkkojen Eurooppa -välineen (Connecting Europe Facility) perustamisesta, KOM(2011) 665 lopullinen. Eduskuntaa informoidaan tätä ehdotusta koskien erillisellä kirjelmällä.

Asiasanat

Hoitaa

Tiedoksi



EUROOPAN KOMISSIO

Bryssel 19.10.2011
KOM(2011) 650 lopullinen
2011/0294 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

{ SEK(2011) 1212 lopullinen }
{ SEK(2011) 1213 lopullinen }

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

1.1. Tausta ja tavoitteet

Euroopan laajuisia liikenneverkkoja (TEN-T) koskevalla politiikalla on vahvistettu 1980-luvun puolivälistä alkaen kehykset infrastruktuurin kehittämiseksi. Tavoitteena on, että sisämarkkinat toimisivat moitteettomasti, taloudellinen, sosiaalinen ja alueellinen yhteenkuuluvuus varmistuisivat ja alueellinen saavutettavuus paranisi koko EU:ssa. Tämä johti siihen, että vuonna 1992 Maastrichtin sopimukseen sisällytettiin erityinen Euroopan laajuisia verkkoja koskeva oikeusperusta. Vuonna 1994 pidetyssä Essenin Eurooppa-neuvostossa puolestaan hyväksyttiin 14:ää päähanketta koskeva luettelo.

Euroopan parlamentti ja neuvosto hyväksyivät vuonna 1996 ensimmäiset suuntaviivat, joissa määriteltiin TEN-T-politiikka ja infrastruktuurisuunnittelu¹. Suuntaviivoja tarkistettiin kattavasti vuonna 2004 EU:n laajenemisen ja liikennevirtoihin odotettujen muutosten huomioimiseksi². Lisäksi 14:ää päähanketta koskevaa luetteloa laajennettiin.

Useita rahoitusvälineitä ja muita välineitä on otettu käyttöön hankkeiden toteuttamisen helpottamiseksi. Tällaisia välineitä ovat mm. TEN-rahoitusasetus³, koheesiorahasto, Euroopan aluekehitysrahasto (EAKR) ja Euroopan investointipankista saatavat lainat sekä komission koordinoitua aloitteita.

Vuonna 2010 annettiin selkeyden vuoksi Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus 661/2010/EU, jolla TEN-T-suuntaviivat laadittiin uudelleen⁴.

Euroopan unionissa on sinänsä hyvin kehittynyt liikenneinfrastruktuuri. Se on kuitenkin edelleen hajanainen sekä maantieteellisesti että eri liikennemuotojen kannalta. Näillä uusilla suuntaviivoilla korvataan päätös 661/2010/EU. Niiden päätavoitteena on perustaa aukoton ja yhdenmukainen Euroopan laajuinen liikenneverkko, joka kattaa kaikki jäsenvaltiot ja alueet. Tällainen liikenneverkko muodostaa perustan kaikkien liikennemuotojen tasapainoiselle kehitykselle, jotta kunkin liikennemuodon edut olisi helpompi hyödyntää ja verkosta Euroopan tasolla saatava lisäarvo voitaisiin maksimoida.

Näissä suuntaviivoissa määritellään TEN-T-politiikalle vuosiin 2030 ja 2050 ulottuva pitkän aikavälin strategia, jossa otetaan huomioon kyseisen politiikan haasteet, jotka on yksilöity myös valkoisessa kirjassa ”Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma

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

² Euroopan parlamentin ja neuvoston päätös N:o 884/2004/EY, tehty 29 päivänä huhtikuuta 2004, yhteisön suuntaviivoista Euroopan laajuisen verkkojen kehittämiseksi liikenteen alalla tehdyn päätöksen N:o 1692/96/EY muuttamisesta, EUVL L 201, 7.6.2004, s. 1.

³ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 680/2007, annettu 20 päivänä kesäkuuta 2007, yleisistä säännöistä yhteisön rahoitustuelle Euroopan laajuisen liikenne- ja energiaverkkojen alalla, EUVL L 162, 22.6.2007, s. 1.

⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston päätös N:o 661/2010/EU, annettu 7 päivänä heinäkuuta 2010, unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi (uudelleenlaadittu), EUVL L 204, 5.8.2010, s. 1.

– Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää”, jäljempänä ’valkoinen kirja’⁵.

1.2. Käsiteltävät kysymykset

EU:n tasolla on ratkaistava viisi merkittävintä ongelmaa.

Ensiksi puuttuvat yhteydet erityisesti rajanylityskohdissa muodostavat suuren esteen henkilöiden ja tavaroiden vapaalle liikkuvuudelle jäsenvaltioiden sisällä ja välillä sekä jäsenvaltioiden ja niiden naapurimaiden välillä.

Toiseksi infrastruktuurin laadussa ja saatavuudessa on jäsenvaltioiden sisällä ja välillä huomattavia ja sitkeitä eroja (pullonkauloja). Erityisesti itä-länsi-suuntaisia yhteyksiä olisi parannettava rakentamalla uutta liikenneinfrastruktuuria ja/tai pitämällä kunnossa, kunnostamalla tai parantamalla olemassa olevaa infrastruktuuria.

Kolmanneksi eri liikennemuotojen välinen infrastruktuuri on hajanainen. Useat Euroopan tavaraliikenneterminaalit, matkustaja-asemat, sisävesisatamat, merisatamat, lentoasemat ja kaupunkisolmukohdat eivät sovellu multimodaalisiin yhteyksiin. Koska näistä solmukohdista puuttuu multimodaalisen liikenteen vaatimaa kapasiteettia, multimodaaliliikenteen tarjoamia mahdollisuuksia ja sen valmiuksia poistaa pullonkaulat infrastruktuurista ja luoda puuttuvat yhteydet ei voida hyödyntää riittävällä tavalla.

Neljänneksi liikenneinfrastruktuureihin tehtävien investointien olisi osaltaan edistettävä tavoitetta, jonka mukaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä on vähennettävä 60 prosenttia vuoteen 2050 mennessä.

Viidenneksi jäsenvaltioissa on edelleen erilaisia toimintasääntöjä ja vaatimuksia erityisesti yhteentoimivuuteen liittyen, mikä lisää liikenneinfrastruktuurin esteitä ja pullonkauloja.

1.3. Toiminta-alat

Tämän ehdotuksen tarkoituksena on perustaa ja kehittää aukoton TEN-T, joka koostuu rautatie-, sisävesi-, maantie-, meri- ja lentoliikenneinfrastruktuurista, ja varmistaa siten sisämarkkinoiden sujuva toiminta sekä taloudellinen ja sosiaalinen yhteenkuuluvuus.

Ensimmäinen toiminta-ala näiden tavoitteiden saavuttamiseksi koskee projektisuunnittelua. Sidosryhmien kuulemisen perusteella komissio päätteli, että TEN-T-verkkoa voidaan parhaiten kehittää kaksitasoisella lähestymistavalla, johon kuuluvat kattava verkko ja ydinverkko.

Kattava verkko on TEN-T-verkon perustaso. Kattavan verkon on oltava valmis viimeistään 31. joulukuuta 2050.

Ydinverkko on päällekkäinen kattavan verkon kanssa, ja siihen kuuluvat kattavan verkon strategisesti tärkeimmät osat. Se muodostaa multimodaalisen liikkuvuuden verkon rungon. Siinä keskitytään niihin TEN-T-verkon osiin, joista saadaan suurin lisäarvo Euroopan tasolla, eli puuttuviin yhteyksiin rajanylityskohdissa, merkittävimpiin pullonkauloihin ja

⁵ KOM(2011) 144.

multimodaalisiin solmukohtiin. Ydinverkon on oltava valmis viimeistään 31. joulukuuta 2030.

Toinen toiminta-ala koskee täytäntöönpanovälineitä. Komissio on rautateiden tavaraliikennekäytävien mallin huomioon ottaen kehittänyt ydinverkkokäytävän käsitteen⁶. Nämä käytävät muodostavat puitteet ydinverkon koordinoitulle täytäntöönpanolle. Laajuudeltaan ydinverkkokäytävät kattavat periaatteessa kolme liikennemuotoa, ja niiden on kuljettava vähintään kolmen jäsenvaltion kautta. Niissä olisi mahdollisuuksien mukaan oltava yhteys merisatamaan. Toimintojen osalta ydinverkkokäytävät muodostavat alustan kapasiteetin hallinnoinnille, investoinneille, multimodaalisten uudelleenlastauspaikkojen rakentamiselle ja koordinoinnille sekä yhteentoimivien liikenteenhallintajärjestelmien käyttöönotolle.

1.4. Johdonmukaisuus suhteessa unionin muuhun politiikkaan ja muihin tavoitteisiin

Ehdotus on komission valkoisessa kirjassa esittämän politiikan mukainen. Se mainitaan nimenomaisesti strategisen eurooppalaisen infrastruktuurin ydinverkkoa koskevassa aloitteessa 34⁷.

Näissä suuntaviivoissa noudatetaan erityisesti valkoisessa kirjassa vahvistettua strategiaa, jonka mukaan suurimmat esteet ja pullonkaulat on poistettava liikenneinfrastruktuurin pääalueilta. Tavoitteena on perustaa yhtenäinen Euroopan liikennealue, jolla on paremmat liikennepalvelut ja täysin yhdenmukainen liikenneverkko. Tämä yhdistää eri liikennemuodot ja aiheuttaa perinpohjaisen muutoksen tavoissa, joilla henkilö- ja tavaraliikenne järjestetään. Tämä muutos on tarpeen, jotta liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä voidaan alentaa tavoitteen mukaisesti 60 prosenttia vuoteen 2050 mennessä.

Liikennettä ei voida muuttaa merkittäväällä tavalla ilman asianmukaisen verkon tukea ja älykästä lähestymistapaa verkon käytössä. Infrastruktuurin suunnittelun ja kehittämisen katsotaan olevan merkittävässä asemassa kestävän liikennejärjestelmän kehittämisessä.

Ehdotuksella edistetään myös komission tiedonannossa ”Euroopan digitaalistrategia”⁸ esitettyjen poliittisten tavoitteiden saavuttamista, sillä ehdotuksessa tuetaan älykkäiden liikennejärjestelmien täytäntöönpanoa. Se on myös yksi komission huhtikuussa 2011 ehdottaman sisämarkkinoiden toimenpidepaketin⁹ toimenpiteistä, sillä verkot ovat sisämarkkinoiden kulmakivi ja niillä on keskeinen asema tavaroiden ja palveluiden sujuvan ja tehokkaan liikkumisen edistämiseksi.

Kestävän liikenteen edistäminen on lisäksi katsottu yhdeksi tavaksi saavuttaa yksi komission 3 päivänä maaliskuuta 2010 hyväksymässä ”Eurooppa 2020 – Älykkään, kestävän ja osallistavan kasvun strategia” -asiakirjassa¹⁰ vahvistetuista kolmesta prioriteetista. Kyseinen prioriteetti koskee kestävää kasvua, ja tämä tavoite voidaan saavuttaa purkamalla pahimmat

⁶ 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.

⁷ Ks. valkoisen kirjan liitteessä I oleva 3.1 jakso ”Liikenneinfrastruktuuri: alueellista yhtenäisyyttä ja talouskasvua”.

⁸ KOM(2010) 245 lopullinen/2.

⁹ KOM(2011) 206 lopullinen

¹⁰ KOM(2010) 2020 lopullinen.

pullonkaulat erityisesti rajanylityspaikoissa ja intermodaalisissa solmukohdissa (kaupungit, satamat, logistiset alustat).

Ehdotuksella edistetään lisäksi EU:n alueellista yhteenkuuluvuutta (joka on yksi EU:n tavoitteista) sekä taloudellista ja sosiaalista yhteenkuuluvuutta.

2. ASIANOMAISTEN OSAPUOLTEN KUULEMINEN JA VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

2.1. Intressitahojen kuuleminen

Komissio suoritti laajan ja intensiivisen sidosryhmien kuulemisen helmikuun 2009 ja kesäkuun 2010 välisenä aikana.

Komissio käynnisti kuulemisprosessin antamalla vihreän kirjan. Sillä käynnistettiin keskustelu TEN-T-politiikan keskeisistä haasteista ja tavoitteista sekä tavoista, joilla niitä voitaisiin käsitellä¹¹.

Sidosryhmien esittämien näkemysten perusteella komissio perusti kuusi asiantuntijaryhmää, jotka analysoivat marraskuun 2009 ja huhtikuun 2010 välisenä aikana tulevan TEN-T-verkon kehityksen useita pääkohtia¹². Asiantuntijaryhmien suositukset otettiin huomioon 4. toukokuuta 2010 julkista kuulemistä varten esitetystä komission työasiakirjasta¹³.

Julkisessa kuulemisessa saatiin yhteensä yli 530 kannanottoa. Suuri osa vastaajista tuki sitä, että TEN-T-suunnittelussa noudatetaan uutta kaksitasoista lähestymistapaa, jossa kattava verkko muodostaa peruserroksen ja ydinverkko TEN-T-verkon strategisesti tärkeimmät osat.

Lokakuussa 2009 pidettiin ministerikokous Napolissa ja kesäkuussa 2010 sidosryhmien kokous Zaragozassa.

Komissio esitti helmikuussa 2011 neuvostolle ja Euroopan parlamentille komission yksiköiden valmisteluasiakirjan¹⁴, jossa metodiikkaa, suunnittelua ja täytäntöönpanosuunnitelmia kehitettiin edelleen.

2.2. Asiantuntijatiedon käyttö

Sidosryhmien kuulemisen lisäksi komissio on ollut säännöllisesti yhteydessä jäsenvaltioihin päätöksellä N:o 1692/96/EY perustetun suuntaviivojen valvontaa ja tietojenvaihtoa käsittelevän komitean kautta. Tämä komitea on kokoontunut kuukausittain vuodesta 2010, ja jäsenvaltioille on tiedotettu sen kautta tarkistusprosessin etenemisestä ja sisällöstä.

¹¹ "Euroopan laajuinen liikenneverkko: Katsaus politiikkaan - Integroidumpi Euroopan laajuinen liikenneverkko yhteisen liikennepolitiikan tueksi", KOM(2009)44 lopullinen.

¹² Nämä asiantuntijaryhmät käsitelivät seuraavia aiheita: kattavan verkon ja ydinverkon rakenne ja TEN-T-suunnittelun metodiikka, liikennepolitiikan huomioon ottaminen TEN-T-suunnittelussa, älykkäät liikennejärjestelmät ja uudet teknologiat TEN-T-kehityksessä, TEN-t ja yhteydet EU:n ulkopuolelle, TEN-T:n rahoitus sekä TEN-T:n oikeudelliset ja muut kuin rahoitukselliset näkökohdat.

¹³ Tulevaa Euroopan laajuisen liikenneverkon politiikkaa koskeva kuuleminen, KOM(2010) 212 lopullinen.

¹⁴ Uusi Euroopan laajuisia liikenneverkkoja koskeva politiikka. Suunnittelu ja täytäntöönpano, SEC(2011) 1010.

Lisäksi komission yksiköt järjestivät useita kahden- ja monenvälisiä tapaamisia jäsenvaltioiden kanssa keskustellakseen yksityiskohtaisesti kattavan verkon kehittämisestä ja esitelläkseen ydinverkon keskeisiä piirteitä.

Yksittäisiin sidosryhmiin on pidetty yhteyttä erillisissä kokouksissa ja konferensseissa sekä EU:n koordinaattorien kautta näiden ensisijaisia hankkeita koskevissa kokouksissa.

2.3. Vaikutusten arviointi

Vaikutusten arvioinnissa yksilöidään neljä erityistavoitetta hajanaiseen verkkoon liittyvän ongelman ratkaisemiseksi.

EU-suunnittelun koordinoinnin parantamiseksi ensimmäisenä erityistavoitteena on

- määritellä johdonmukainen ja läpinäkyvä lähestymistapa, jotta EU:n tasolla TEN-T-verkosta saatava lisäarvo voidaan maksimoida. Tämä tapahtuu käsittelemällä puuttuviin yhteyksiin liittyvää verkon hajanaisuutta koskevia ongelmia, multimodaalisuutta ja asianomaisia yhteyksiä naapurimaihin ja kolmansien maihin. Lisäksi tavoitteena on varmistaa asianmukainen maantieteellinen kattavuus.

Optimaalisen verkkorakenteen täytäntöönpanon varmistaminen edellyttää vankan hallinnointirakenteen suunnittelua. Tätä koskevat kolme erityistavoitetta ovat seuraavat:

- edistetään hallintajärjestelmiä koskevien eurooppalaisten vaatimusten täytäntöönpanoa ja nopeutetaan yhteistä etua koskevien TEN-T-hankkeiden yhdenmukaisten toimintasuunnitelmien kehittämistä. Tämän tavoitteen tarkoituksena ei ole vahvistaa uusia erityisvaatimuksia tai -sääntöjä vaan varmistaa jo kehitettyjen eurooppalaisten vaatimusten tosiasiallinen hyväksyminen ja täytäntöönpano;
- parannetaan investointien, ajoituksen, reittivalinnan sekä yhteistä etua koskevien hankkeiden ympäristöarviointien ja kustannushyötyanalyysien koordinointiin tähtäävää jäsenvaltioiden välistä yhteistyötä;
- varmistetaan, että optimaalinen verkkorakenne on keskeinen tekijä kohdennettaessa EU:n rahoitusta, jotta painopiste voidaan asettaa rajanylityskohtiin, puuttuviin yhteyksiin ja pullonkauloihin.

Tuloksena saatiin seuraavat kaksi vaihtoehtoa:

- vaihtoehdossa 1 suunnittelu pysyy tiettyjä saadun kokemuksen perusteella tehtyjä muutoksia lukuun ottamatta suurelta osin nykyisen politiikan kaltaisena, mutta täytäntöönpanon koordinointiä vahvistetaan;
- vaihtoehdossa 2 vahvistetaan täytäntöönpanon koordinoinnin lisäksi suunnittelun koordinointiä yksilöimällä optimaalinen rakenne TEN-T-verkon strategiselle ”ytimelle”.

Kumpikin vaihtoehto synnyttäisi nykyiseen tilanteeseen verrattuna huomattavia parannuksia sekä täytäntöönpanon tehokkuuden että taloudellisten, sosiaalisten ja ympäristövaikutusten kannalta. Vaihtoehdolla 2 olisi kokonaisuudessa myönteisempi vaikutus, koska sillä vahvistetaan sekä suunnittelun että täytäntöönpanon koordinointiä.

2.4. Ydinverkon suunnittelussa noudatettava metodiikka

Tässä ehdotuksessa esitetty ydinverkon malli on yhteisesti sovitun metodiikan tulos. Se on suunniteltu kaksivaiheisella metodiikalla¹⁵.

Ensimmäisessä vaiheessa yksilöitiin tärkeimmät solmukohdat.

- Tärkeimmät kaupunkisolmukohdat, joihin kuuluvat kaikkien jäsenvaltioiden pääkaupungit, kaikki ESPON-ohjelman puitteissa määritellyt ”megakaupungit” ja kaikki muut suuret kaupunkialueet ja asutusryhmät, mukaan lukien ne osat niiden koko asiaankuuluvasta multimodaali-infrastruktuurista, jotka kuuluvat kattavaan verkkoon. Kaupunkisolmukohtia on yksilöity yhteensä 82. Ne luetellaan suuntaviivojen liitteessä. Kaupunkisolmukohtiin suoraan kuuluvat satamat ja lentoasemat ovat osa ydinverkkoa.
- Muut kuin tärkeimpien kaupunkisolmukohtien yhteydessä sijaitsevat satamat, joissa tietyt määrää koskevat rajat ylittyvät ja jotka täyttävät tietyt maantieteelliset vaatimukset. Suuntaviivojen liitteessä luetellaan yhteensä 82 satamaa.
- Tärkeimmät rajanylityspaikat, joita on kunkin jäsenvaltion ja sen naapurimaan välillä yksi kutakin liikennemuotoa kohden. Suuntaviivojen liitteessä luetellaan yhteensä 46 rajanylityspaikkaa.

Toisessa vaiheessa nämä tärkeimmät solmukohdat yhdistettiin multimodaaliyhteyksillä (maantiet, rautatiet, sisävesiväylät) saatavuuden tai toteutettavuuden perusteella ottaen huomioon tehokkuus ja vaikuttavuus ja käyttäen mieluiten jo olemassa olevaa infrastruktuuria.

3. EHDOTUKSEN OIKEUDELLINEN SISÄLTÖ

3.1. Ehdotetun toimen lyhyt kuvaus

Asetusehdotuksella kumotaan ja korvataan unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi 7 päivänä heinäkuuta 2010 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston päätös N:o 661/2010/EU.

Ehdotuksen keskeiset kohdat ovat seuraavat:

- TEN-T-verkkoa kehitetään asteittain noudattamalla kaksitasoista lähestymistapaa, johon kuuluvat kattava verkko ja ydinverkko.
- Kattavan verkon on oltava valmis viimeistään 31. joulukuuta 2050, mutta ydinverkon jo viimeistään 31. joulukuuta 2030.

¹⁵ Yksityiskohtainen metodiikka on julkaistu tammikuussa 2011 komission yksikköjen valmisteluasiakirjassa ”Uusi Euroopan laajuinen liikenneverkkopolitiikka – Suunnittelu ja täytäntöönpano”. Sitä on mukautettu hieman 7. ja 8. helmikuuta 2011 pidetyssä liikenneministerien kokouksessa ja kaikkien EU:n jäsenvaltioiden korkeiden edustajien kokouksissa esitettyjen huomioiden perusteella.

- Suuntaviivoissa vahvistetaan kehys yhteistä etua koskevien hankkeiden yksilöimiselle. Näillä hankkeilla edistetään TEN-T-verkon kehittämistä ja perustamista, sillä niillä luodaan, pidetään kunnossa, kunnostetaan ja parannetaan infrastruktuuria sen resurssitehokasta käyttöä edistävin toimenpitein ja mahdollistamalla kestävät ja tehokkaat tavaraliikennepalvelut.
- Euroopan unioni voi edistää yhteistä etua koskevia hankkeita tehdäkseen yhteistyötä kolmansien maiden ja naapurimaiden¹⁶ kanssa.
- Kattava verkko määräytyy seuraavin elementein:
 - kartat,
 - infrastruktuurin osat,
 - infrastruktuurivaatimukset,
 - yhteistä etua koskevien hankkeiden edistämistä koskevat painopisteet.
- Eri liikennemuotoja liitetään yhteen tavaraliikenneterminalleissa, matkustaja-asemilla, sisävesisatamissa, merisatamissa ja lentoasemilla multimodaalisen liikenteen mahdollistamiseksi.
- Kaupunkisilmukohdat ovat kattavan verkon keskeisiä osia, sillä ne muodostavat eri liikenneinfrastruktuurien väliset liityntäkohdat.
- Suuntaviivoissa vahvistetaan ydinverkkoa koskevia erityisvaatimuksia kattavaa verkkoa koskevien vaatimusten lisäksi. Yksi tällainen vaatimus on vaihtoehtoisten polttoaineiden saatavuus. Komissio seuraa ja arvioi ydinverkon täytäntöönpanon etenemistä.
- Ydinverkkokäytävät ovat keino toteuttaa ydinverkko. Niiden on määrä pohjautua liikennemuotojen yhdistämiseen ja yhteentoimivuuteen ja johtaa koordinoituun kehitykseen ja hallintaan.
- Eurooppalaiset koordinaattorit helpottavat käytävien koordinoitua täytäntöönpanoa yhteistyössä asianomaisten jäsenvaltioiden perustamien yhteistyöfoorumien kanssa.
- Jokainen yhteistyöfoorumi laatii hallintarakenteeksi monivuotisen kehityssuunnitelman, johon sisältyy investointi- ja täytäntöönpanosuunnitelmat. Näiden tietojen perusteella komissio antaa täytäntöönpanosäädöksiä (päättöksiä) kustakin käytävästä.
- Ehdotuksen mukaan liitteet olisi tarkistettava säännöllisesti delegoiduilla säädöksillä, jotta kattavan verkon kartat pysyisivät ajan tasalla. Myös ydinverkkoa olisi tarkasteltava uudelleen vuoteen 2023 mennessä.

¹⁶ Näiden maiden jo määritellyt alueelliset liikenneverkot mainitaan liitteessä III. Itäiseen kumppanuuteen kuuluvien naapurimaiden alueellinen verkko määritellään itäisen kumppanuuden liikennepaneelin valmistelun jälkeen TRACECA-käytävän yhteydessä tehtävän työn perusteella. Eteläisten naapurimaiden alueellinen verkko määritellään Euro-Välimeri-liikennefoorumissa tehtävän työn perusteella.

3.2. Oikeusperusta

Tämän ehdotuksen oikeusperustana on SEUT-sopimuksen 172 artikla.

3.3. Toissijaisuusperiaate

Liikennevirtojen tukemiseen yksillä eurooppalaisilla markkinoilla tähtäävä Euroopan laajuisen liikenneverkon koordinoitu kehittäminen sekä Euroopan sisäinen taloudellinen, sosiaalinen ja alueellinen yhteenkuuluvuus edellyttävät Euroopan unionin tasolla toteutettavia toimia, sillä yksittäiset jäsenvaltiot eivät pysty niitä toteuttamaan. Tämä pätee erityisesti rajanylityskohtiin.

3.4. Suhteellisuusperiaate

Ehdotuksessa noudatetaan suhteellisuusperiaatetta, ja se kuuluu Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 170 artiklassa määriteltyyn Euroopan laajuisen liikenneverkkojen toiminta-alaan.

Tässä ehdotuksessa vahvistetut toimet koskevat pelkästään liikenneinfrastruktuuriverkkojen eurooppalaista ulottuvuutta.

3.5. Sääntelytavan valinta

Nykyisiä TEN-T-suuntaviivoja koskeva ehdotus hyväksyttiin Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksenä. Kyseinen päätös on osoitettu kaikille jäsenvaltioille, minkä vuoksi suuntaviivat sitovat kokonaisuudessaan kaikkia jäsenvaltioita.

Vaikka jäsenvaltiot ovat perinteisesti olleet liikenneinfrastruktuurin kehityksen ja hallinnan päätoimijoita, tilanne näyttää kuitenkin vähitellen muuttuvan. Alue- ja paikallisviranomaisista, infrastruktuurin haltijoista, liikenteenharjoittajista sekä muista julkisista ja yksityisistä laitoksista on myös tullut merkittäviä toimijoita infrastruktuurin kehittämisessä.

Koska TEN-T-verkon suunnitteluun, kehitykseen ja toimintaan osallistuu jäsenvaltioiden lisäksi muitakin toimijoita, on tärkeää varmistaa, että suuntaviivat sitovat kaikkia. Sen vuoksi komissio valitsi tämän ehdotuksen lainsäädäntövälineeksi asetuksen.

Lisäksi olisi huomattava, että ehdotuksen on tarkoitus kattaa vuoteen 2050 ulottuva ajanjakso. Sen vuoksi on vaikeaa ennakoida, millaisia toimijoita voi myöhemmin osallistua TEN-T-täytäntöönpanohankkeisiin.

3.6. Euroopan talousalue

Ehdotettu toimenpide koskee ETA-sopimuksen soveltamisalaan kuuluvaa asiaa, minkä vuoksi se on ulotettava koskemaan Euroopan talousaluetta.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Ehdotus ei aiheuta lisäkustannuksia EU:n talousarvioon.

5. VERKKOJEN EUROOPPA -VÄLINE

Monivuotista rahoituskehystä 2014–2020 koskevassa tiedonannossa¹⁷ komissio ilmoitti, että EU:n tasolla perustetaan uusi Verkkojen Eurooppa -väline, josta rahoitetaan EU:n ensisijaista liikenne-, energia- ja digitaalisen laajakaistan infrastruktuuria. Siitä tuetaan infrastruktuureja, joilla on eurooppalainen ja sisämarkkinoihin liittyvä ulottuvuus, ja kohdennetaan EU:n tuki ensisijaisiin verkkoihin, jotka on pantava täytäntöön vuoteen 2020 mennessä ja joissa Euroopan tason toiminnasta on eniten hyötyä. Välineessä on vuosiksi 2014–2020 yksi 50 miljardin euron suuruinen rahasto, josta 31,7 miljardia kohdennetaan liikenteelle. Tästä määrästä on puolestaan erotettu 10 miljardia euroa asiaankuuluviin liikenneinfrastruktuurihankkeisiin sellaisten jäsenvaltioiden sisällä, joille voidaan myöntää tukea koheesiorahastosta. Tiedonannossa ehdotetaan myös, että EU:ta koskevia infrastruktuurihankkeita, jotka kulkevat naapurimaiden ja EU:n hakijamaiden kautta, olisi tulevaisuudessa koordinoitava ja vahvistettava uudella Verkkojen Eurooppa -välineellä¹⁸.

Näissä suuntaviivoissa vahvistetaan yhdessä Verkkojen Eurooppa -välineen kanssa liikenneinfrastruktuurin rahoituksen painopisteet Euroopassa.

6. YKSINKERTAISTAMINEN

Ehdotuksella yksinkertaistetaan voimassa olevia sääntöjä. Hankkeiden valmistelua voidaan virtaviivaistaa uuden käytäviin perustuvan lähestymistavan ja yhteistyöfoorumien perustamisen ansiosta.

¹⁷ KOM(2011) 500 lopullinen

¹⁸ Tällaisen koordinoinnin piiriin voi kuulua mm. naapuruuspolitiikan sijoitusrahastosta tai liittymistä valmistelevasta välineestä saatava rahoitus.

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi

(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 lainsäätämisyksikössä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon¹⁹,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon²⁰,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksiköstä,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Yhteisön suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi 23 päivänä heinäkuuta 1996 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston päätös N:o 1692/96²¹ laadittiin selkeyden vuoksi uudelleen unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi 7 päivänä heinäkuuta 2010 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksellä N:o 661/2010²².
- (2) Euroopan laajuisen liikenneverkkojen suunnittelu, kehittäminen ja toiminta auttavat osaltaan saavuttamaan tärkeitä unionin tavoitteita, joihin kuuluvat muun muassa sisämarkkinoiden moitteeton toiminta sekä taloudellisen ja sosiaalisen yhteenkuuluvuuden lujittaminen, ja niiden erityistavoitteina ovat myös henkilöiden ja tavaroiden saumaton ja kestävä liikkuvuus sekä kaikkien unionin alueiden saavutettavuuden varmistaminen.

¹⁹ EUVL C , , s. .

²⁰ EUVL C , , s. .

²¹ EYVL L 228, 9.9.1996, s.1.

²² EUVL L 204, 5.8.2010, s. 1.

- (3) Nämä erityistavoitteet olisi saavutettava varmistamalla resurssitehokkaalla tavalla, että kansalliset liikenneverkot ovat yhteenliitettäviä ja yhteentoimivia.
- (4) Liikenteen lisääntyminen on johtanut suurempiin ruuhkiin kansainvälisillä liikennekäytävillä. Jotta tavaroiden ja henkilöiden kansainvälinen liikkuvuus varmistettaisiin, Euroopan laajuisen liikenneverkon kapasiteetti ja tämän kapasiteetin käyttö olisi optimoitava, ja sitä olisi tarvittaessa laajennettava poistamalla infrastruktuurin pullonkaulat ja rakentamalla puuttuvat infrastruktuuriyhteydet jäsenvaltioiden sisälle ja niiden välille.
- (5) Kuten valkoisessa kirjassa ”Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää”²³ todetaan, liikenteen tehokkuutta ja vaikuttavuutta voidaan parantaa huomattavasti varmistamalla, että liikennemuodot integroidaan paremmin koko verkossa infrastruktuurin, tietovirtojen ja menettelyjen osalta.
- (6) Valkoisessa kirjassa kehoitetaan käyttämään liikenteeseen liittyvää tieto- ja viestintätekniikkaa paremman ja yhdenmukaisen liikenteen ohjauksen varmistamiseksi ja hallinnollisten menettelyjen yksinkertaistamiseksi tavaraliikennelogistiikan, lastin seurannan ja jäljityksen parantamisen sekä aikataulujen ja liikennevirtojen optimoinnin avulla. Koska tällaisilla toimenpiteillä edistetään liikenneinfrastruktuurin tehokasta hoitoa ja käyttöä, niiden olisi kuuluttava tämän asetuksen soveltamisalaan.
- (7) Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskevassa politiikassa on otettava huomioon liikennepolitiikan kehitys ja infrastruktuurin omistajuus. Aiemmin liikenneinfrastruktuurin rakentamisesta ja ylläpidosta vastasivat pääasiassa jäsenvaltiot. Nyt kuitenkin myös infrastruktuurin haltijoiden, toimiluvan haltijoiden sekä satama- ja lentoasemaviranomaisten kaltaisista muista toimijoista, joiden joukossa on myös yksityisiä, on tullut merkittäviä Euroopan laajuisen multimodaalisen liikenneverkon toteuttajia.
- (8) Euroopan laajuinen liikenneverkko koostuu suuresta määrin jo olemassa olevasta infrastruktuurista. Tätä olemassa olevaa infrastruktuuria hoitavat eri julkiset ja yksityiset laitokset. Jotta Euroopan laajuisia liikenneverkkoja koskevan uuden politiikan tavoitteet voitaisiin kokonaisuudessaan saavuttaa, olisi asetuksella säädettävä infrastruktuuria koskevat yhdenmukaiset vaatimukset, jotka kaikkien Euroopan laajuisen liikenneverkon infrastruktuurista vastaavien toimijoiden on täytettävä.
- (9) Euroopan laajuista liikenneverkkoa olisi mieluiten kehitettävä kaksitasoisella lähestymistavalla, johon kuuluvat kattava verkko ja ydinverkko; nämä kaksi tasoa ovat infrastruktuurisuunnittelun korkein taso unionissa.
- (10) Kattavan verkon olisi muodostuttava Euroopan laajuisesta liikenneverkosta, jossa yhdenmukaisen meripolitiikan²⁴ tapaan kaikkien unionin alueiden, mukaan lukien syrjäiset alueet ja syrjäisimmät alueet, saavutettavuus on varmistettu ja joka vahvistaa alueiden välistä yhteenkuuluvuutta. Suuntaviivoissa olisi vahvistettava kattavan verkon

²³ KOM(2011) 144 lopullinen.

²⁴ KOM(2007) 575 lopullinen.

infrastruktuuria koskevat vaatimukset, jotta vuoteen 2050 mennessä saataisiin aikaan korkealaatuinen verkko koko unionin alueelle.

- (11) Ydinverkko olisi yksilöitävä, ja se olisi toteutettava ensisijaisena tavoitteena kattavan verkon muodostamassa kehyksessä vuoteen 2030 mennessä. Sen olisi muodostettava runko multimodaalisen liikenneverkon kehittämiseksi ja edistettävä koko kattavan verkon kehittämistä. Unionin toimet olisi voitava kohdentaa niihin Euroopan laajuisen liikenneverkon osiin, joista saadaan suurin lisäarvo Euroopan tasolla, eli erityisesti rajanylityskohtiin, puuttuviin yhteyksiin, multimodaalisiin yhteyksikohtiin ja vakavimpiin pullonkauloihin.
- (12) Jotta ydinverkko ja kattava verkko voitaisiin rakentaa koordinoitulla tavalla ja nopeasti ja jotta verkosta saataisiin näin mahdollisimman suuri hyöty, asianomaisten jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että yhteistä etua koskevat hankkeet on saatu päätökseen vuoteen 2030 mennessä ydinverkon osalta tai vuoteen 2050 mennessä kattavan verkon osalta.
- (13) On tarpeen yksilöidä Euroopan laajuisen liikenneverkon toteuttamista edistävät yhteistä etua koskevat hankkeet, jotka vastaavat suuntaviivoissa vahvistettuja painopisteitä.
- (14) Yhteistä etua koskevista hankkeista olisi saatava selkeää lisäarvoa Euroopan tasolla. Rajatylittävistä hankkeista saadaan yleensä suurta lisäarvoa Euroopan tasolla, mutta niillä on vähäisemmät suorat taloudelliset vaikutukset kuin puhtaasti kansallisilla hankkeilla. Sen vuoksi niitä ei todennäköisesti toteuteta ilman unionin tukea.
- (15) Koska Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittäminen ja täytäntöönpano eivät kuulu pelkästään jäsenvaltioille, kaikkiin yhteistä etua koskevien hankkeiden promootoreihin, kuten paikallisviranomaisiin, alueviranomaisiin, infrastruktuurin haltijoihin ja muihin yksityisiin tai julkisiin laitoksiin, olisi sovellettava tässä asetuksessa sekä muussa asiaankuuluvissa unionin ja jäsenvaltioiden säännöissä ja menettelyissä säädettyjä oikeuksia ja velvoitteita silloin, kun tällaisia hankkeita toteutetaan.
- (16) Naapurimaiden ja kolmansien maiden kanssa on tarpeen tehdä yhteistyötä asiaankuuluvien infrastruktuuriverkkojen välisten yhteyksien ja yhteentoimivuuden varmistamiseksi. Sen vuoksi unionin olisi soveltuvin osin edistettävä näiden maiden kanssa toteutettavia yhteistä etua koskevia hankkeita.
- (17) Jotta liikennemuodot voitaisiin yhdentää koko verkossa, Euroopan laajuinen liikenneverkko on suunniteltava asianmukaisella tavalla. Tämä edellyttää myös, että infrastruktuuria, älykkäitä liikennejärjestelmiä, varusteita ja palveluja koskevat erityisvaatimukset pannaan täytäntöön koko verkossa. Sen vuoksi on tarpeen varmistaa, että tällaisia vaatimuksia sovelletaan asianmukaisella ja yhteisellä tavalla koko Euroopassa kaikkiin liikennemuotoihin ja niiden välisiin yhteyksiin Euroopan laajuisessa liikenneverkossa ja sen ulkopuolella, jotta verkostovaikutuksen edut voitaisiin saada ja jotta tehokkaat pitkän matkan Euroopan laajuiset kuljetustoiminnot olisivat mahdollisia.
- (18) Jotta olemassa olevat ja suunnitteilla olevat kattavan verkon ja ydinverkon liikenneinfrastruktuurit voitaisiin määrittää, olisi laadittava karttoja, joita mukautetaan

ajan mittaan liikennevirtojen kehittymisen huomioon ottamiseksi. Karttojen teknisenä perustana toimii komission TENtec-järjestelmä, joka sisältää yksityiskohtaisempia tietoja Euroopan laajuisesta liikenneinfrastruktuurista.

- (19) Suuntaviivoissa olisi vahvistettava painopisteet, joilla tavoitteet saavutetaan sovitussa määräajassa.
- (20) Älykkäitä liikennejärjestelmiä tarvitaan perustaksi liikenne- ja kuljetustoimintojen optimoinnille ja niihin liittyvien palvelujen parantamiselle.
- (21) Suuntaviivoissa olisi käsiteltävä kattavan verkon kehittämistä kaupunkisolmukohdissa, sillä tällaiset solmukohdat ovat Euroopan laajuisessa liikenneverkossa liikkuvien henkilöiden ja tavaroiden lähtö- tai määräpaikkoja ("viimeinen kilometri") sekä paikkoja, joissa kuljetusvälinettä vaihdetaan saman liikennemuodon sisällä tai eri liikennemuotojen välillä.
- (22) Euroopan laajuisen liikenneverkon olisi sen laajuuden vuoksi muodostettava perusta uusien teknologioiden ja innovaatioiden laajamittaiselle käytölle, mikä voi esimerkiksi parantaa Euroopan liikennealan kokonaistehokkuutta ja pienentää sen hiilijalanjälkeä. Tämä vastaa Eurooppa 2020 -strategiaa ja liikenteen valkoisessa kirjassa vahvistettua tavoitetta, jonka mukaan kasvihuonekaasupäästöjä on alennettava 60 prosenttia vuoteen 2050 mennessä (vuoteen 1990 verrattuna), ja samalla edistää unionin polttoaineen toimitusvarmuuden parantamista koskevan tavoitteen saavuttamista.
- (23) Euroopan laajuisella liikenneverkolla on varmistettava tehokas multimodaalisuus, jotta paras liikennemuoto voidaan valita ja pitkiä kuljetusosuuksia varten voidaan koota yhteen suuria kuljetusmääriä. Tämä tekee multimodaalisuudesta taloudellisesti houkuttelevamman vaihtoehdon tavarantoimittajille.
- (24) Jotta kaikille liikennemuodoille rakennettaisiin korkeatasoinen ja tehokas liikenneinfrastruktuuri, suuntaviivoissa olisi oltava määräyksiä henkilö- ja tavaraliikenteen turvallisuudesta ja varmuudesta, ilmastonmuutoksen, luonnonkatastrofien ja ihmisten aiheuttamien onnettomuuksien vaikutuksesta infrastruktuuriin sekä infrastruktuurin käytettävyydestä kaikille liikenteen käyttäjille.
- (25) Ydinverkon olisi oltava osa sen kanssa päällekkäistä kattavaa verkkoa. Siihen olisi kuuluttava Euroopan laajuisen liikenneverkon strategisesti tärkeimmät solmukohdat ja yhteydet liikennetarpeiden mukaisesti. Sen olisi oltava multimodaalinen, eli siihen sisältyvät kaikki liikennemuodot ja niiden yhteydet sekä asiaankuuluvat liikenteenhallinta- ja tietohallintajärjestelmät.
- (26) Jotta ydinverkko toteutettaisiin määräajassa, eri hankkeiden rajatylittävässä koordinoinnissa ja käytävän kehityksen synkronoinnissa voitaisiin käyttää välineenä käytäviin perustuvaa lähestymistapaa, jolloin verkosta saataisiin mahdollisimman suuri hyöty.
- (27) Ydinverkkokäytävillä olisi vastattava myös laajempiin liikennepoliittisiin tavoitteisiin ja helpotettava liikennemuotojen yhdentämistä ja multimodaalikuljetuksia. Näin voitaisiin ottaa käyttöön varta vasten kehitettyjä käytäviä, joilla energiankäyttö ja päästöt on optimoitu ja joiden ympäristövaikutukset on näin ollen minimoitu ja jotka ovat samalla houkuttelevia vaihtoehtoja luotettavuutensa, vähäisten ruuhkiensa ja

alhaisten toiminta- ja hallintokustannustensa ansiosta. Alustava luettelo käytävistä olisi sisällytettävä asetukseen (EU) N:o XXX/2012 [Verkkojen Eurooppa -väline], mutta sitä olisi voitava mukauttaa liikennevirtojen muutosten huomioon ottamiseksi.

- (28) Oikean hallinnointirakenteen suunnittelu ja rahoituslähteiden yksilöiminen monimutkaisille rajatylittävillä hankkeilla olisi helpompaa, jos tällaisille ydinverkkokäytävillä perustettaisiin yhteistyöfooromit. Eurooppalaisten koordinaattorien olisi helpotettava ydinverkkokäytävien koordinoitua täytäntöönpanoa.
- (29) Ydinverkkokäytäviä kehitettäessä olisi kiinnitettävä asianmukaisella tavalla huomiota kilpailukykyisen tavaraliikenteen eurooppalaisesta rautatieverkosta 22 päivänä syyskuuta 2010 annetun asetuksen (EU) N:o 913/2010²⁵ mukaisesti perustettuihin rautateiden tavaraliikennekäytäviin sekä päätöksen 2006/679/EY muuttamisesta Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän ohjaus-, hallinta- ja merkinanto-osajärjestelmään liittyvän yhteentoimivuuden teknisen eritelmän käyttöönoton osalta 22 päivänä heinäkuuta 2009 tehdyssä komission päätöksessä 2009/561/EY²⁶ säädettyyn ERTMS-järjestelmän eurooppalaiseen käyttöönottosuunnitelmaan.
- (30) Jotta suuntaviivat ja unionin tasolla käytettävissä olevien asiaankuuluvien rahoitusvälineiden ohjelmasuunnittelu olisivat mahdollisimman johdonmukaista, Euroopan laajuisen liikenneverkon rahoituksen olisi perustuttava tähän asetukseen ja se olisi saatava Verkkojen Eurooppa -välineestä²⁷. Sillä olisi vastaavasti pyrittävä suuntaamaan ja yhdistämään rahoitusta, jota saadaan asiaankuuluvista sisäisistä ja ulkoisista välineistä, kuten rakenne- ja koheesiorahastoista, naapuruuspolitiikan investointivälineestä, liittymistä valmistelevasta tukivälineestä²⁸, Euroopan investointipankista, Euroopan jälleenrakennus- ja kehityspankista ja muista rahoituslaitoksista. Euroopan laajuista liikenneverkkoa kehitettäessä olisi jäsenvaltioiden otettava erityisesti huomioon asetuksen (EU) N:o XXX/2012 [asetus Euroopan aluekehitysrahastoa, Euroopan sosiaalirahastoa, koheesiorahastoa, Euroopan maaseudun kehittämisen maatalousrahastoa ja Euroopan meri- ja kalatalousrahastoa koskevista yhteisistä säännöksistä ja Euroopan aluekehitysrahastoa, Euroopan sosiaalirahastoa ja koheesiorahastoa koskevista yleisistä säännöksistä sekä asetuksen (EY) N:o 1083/2006 kumoamisesta]²⁹ liitteessä IV säädetty liikenteeseen sovellettavat alakohtaiset ennakkoehdot.
- (31) Jotta liitteet ja erityisesti kartat voitaisiin päivittää ottaen huomioon mahdolliset muutokset, jotka johtuvat etukäteen määriteltyjä määrällisiä kynnyksiä vasten analysoitujen tiettyjen liikenneinfrastruktuurin osien tosiasiallisesta käytöstä, komissiolle olisi Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti siirrettävä valta antaa delegoituja säädöksiä liitteisiin tehtävien muutosten osalta. On erityisen tärkeää, että komissio järjestää valmisteluvaiheessa asianmukaiset kuulemiset, mukaan lukien asiantuntijatasolla. Komission olisi delegoituja säädöksiä

²⁵ EUVL L 276, 20.10.2010, s. 22.

²⁶ EUVL L 194, 25.7.2009, s. 60.

²⁷ Asetus (EU) N:o XXX/2012, annettu ..., [Verkkojen Eurooppa -väline].

²⁸ Neuvoston asetus (EY) N:o 1085/2006, annettu 17 päivänä heinäkuuta 2006, liittymistä valmistelevasta tukivälineestä (EUVL L 210, 31.7.2006, s. 82).

²⁹ KOM(2011) 615 lopullinen.

valmistellessaan ja laatiessaan varmistettava, että asiaankuuluvat asiakirjat toimitetaan Euroopan parlamentille ja neuvostolle yhtäaikaaisesti, hyvissä ajoin ja asianmukaisesti.

- (32) Jotta varmistettaisiin tämän asetuksen yhdenmukaiset täytäntöönpanoedellytykset, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa. Tätä valtaa olisi käytettävä yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä, 16 päivänä helmikuuta 2011 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011³⁰ mukaisesti.
- (33) Koska jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa toteutettavan toimen tavoitteita, kuten erityisesti Euroopan laajuisen liikenneverkon perustamista ja kehittämistä koordinoidulla tavalla, vaan ne voidaan kyseisten tavoitteiden koordinoitutarpeen vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla, unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa määrätyn toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen näiden tavoitteiden saavuttamiseksi,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

II LUKU

YLEISET PERIAATTEET

1 artikla

Kohde

1. Tässä asetuksessa vahvistetaan Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämistä koskevat unionin suuntaviivat, jäljempänä 'suuntaviivat' sellaisen Euroopan laajuisen liikenneverkon infrastruktuurin määrittämiseksi, jossa yksilöidään yhteistä etua koskevat hankkeet ja keskinäistä etua koskevat hankkeet.
2. Suuntaviivoissa eritellään, mitä vaatimuksia Euroopan laajuisen liikenneverkon infrastruktuurin hoidosta vastaavien laitosten on noudatettava.
3. Suuntaviivoissa vahvistetaan Euroopan laajuisen verkon kehittämistä koskevat painopisteet.
4. Suuntaviivoissa vahvistetaan toimenpiteitä Euroopan laajuisen verkon täytäntöönpanemiseksi.

³⁰ EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13.

2 artikla ***Soveltamisala***

1. Suuntaviivoja sovelletaan Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon, joka koostuu
 - 2 kohdassa tarkoitettusta olemassa olevasta ja suunnitteilla olevasta infrastruktuurista, ja
 - toimenpiteistä, joilla edistetään tällaisen infrastruktuurin tehokasta hoitoa ja käyttöä.
2. Euroopan laajuisen liikenneverkon liikenneinfrastruktuuriin sisältyvät
 - (a) II luvun 1 jaksossa määritelty rautatieliikenneinfrastruktuuri;
 - (b) II luvun 2 jaksossa määritelty sisävesiliikenneinfrastruktuuri;
 - (c) II luvun 3 jaksossa määritelty maantieliikenneinfrastruktuuri;
 - (d) II luvun 4 jaksossa määritelty meriliikenneinfrastruktuuri;
 - (e) II luvun 5 jaksossa määritelty lentoliikenneinfrastruktuuri;
 - (f) II luvun 6 jaksossa määritelty multimodaalinen liikenneinfrastruktuuri;
 - (g) a–f alakohdassa tarkoitettuun liikenneinfrastruktuuriin liittyvät varusteet ja älykkäät liikennejärjestelmät.

3 artikla ***Määritelmät***

Tässä asetuksessa

- (a) 'yhteistä etua koskevalla hankkeella' tarkoitetaan kaikkia suunnitteilla olevan tai olemassa olevan liikenneinfrastruktuurin osia tai kaikkia olemassa olevan liikenneinfrastruktuurin muutoksia, jotka ovat II luvun säännösten mukaisia, sekä kaikkia tällaisen infrastruktuurin tehokasta hoitoa ja käyttöä koskevia toimenpiteitä;
- (b) 'keskinäistä etua koskevalla hankkeella' tarkoitetaan hanketta, johon osallistuu sekä unioni että yksi tai useampi kolmas maa ja jonka tarkoituksena on liittää kyseisten maiden liikenneinfrastruktuuriverkot Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon suurten liikennevirtojen helpottamiseksi;
- (c) 'kolmannella maalla' tarkoitetaan kaikkia naapurimaita ja kaikkia muita maita, joiden kanssa unioni voi tehdä yhteistyötä tässä asetuksessa säädettyjen tavoitteiden saavuttamiseksi;

- (d) 'naapurimaalla' tarkoitetaan Euroopan naapuruuspolitiikkaan, mukaan lukien strateginen kumppanuus³¹, tai laajentumispolitiikkaan, Euroopan talousalueeseen tai Euroopan vapaakauppaliittoon kuuluvaa maata;
- (e) 'Euroopan tasolla saatavalla lisäarvolla' tarkoitetaan hankkeeseen liittyvää arvoa, jota unionin toiminnan ansiosta saadaan sen arvon lisäksi, joka saavutettaisiin pelkästään jäsenvaltion toimilla;
- (f) 'infrastruktuurin haltijalla' tarkoitetaan elintä tai yritystä, joka vastaa erityisesti liikenneinfrastruktuurin rakentamisesta ja ylläpidosta. Tähän voi kuulua myös infrastruktuurin valvonta- ja turvajärjestelmien hallinnointi;
- (g) 'älykkäillä liikennejärjestelmillä' (ITS) tarkoitetaan tietoja, viestintää, navigointia ja paikannus-/lokalisointitekniologiaa käyttäviä järjestelmiä, joilla hallitaan liikkuvuutta ja liikennettä Euroopan laajuisessa liikenneverkossa ja joista kansalaiset ja liikenteenharjoittajat saavat lisäarvopalveluita esimerkiksi verkon turvallisen, varman, ympäristöystävällisen ja resurssitehokkaan käytön muodossa. Niihin voivat kuulua myös ajoneuvoissa oleva laitteet, jos ne muodostavat erottamattoman järjestelmän vastaavien infrastruktuurin osien kanssa. Niihin sisältyvät myös h-l alakohdassa tarkoitetut järjestelmät, teknologiat ja palvelut;
- (h) 'ilmaliikenteen hallintajärjestelmällä' tarkoitetaan järjestelmää, joka eritellään eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintaverkon yhteentoimivuudesta (yhteentoimivuusasetus) 10 päivänä maaliskuuta 2004 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 552/2004³² ja eurooppalaisen ilmaliikenteen hallinnan yleissuunnitelmassa, sellaisena kuin se määritellään yhteisyrityksen perustamisesta uuden sukupolven eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintajärjestelmän (SESAR) kehittämiseksi 27 päivänä helmikuuta 2007 annetussa neuvoston asetuksessa (EY) N:o 219/2007³³;
- (i) 'alusliikenteen ohjaus- ja tietojärjestelmällä' (VTMIS) tarkoitetaan järjestelmiä, joilla seurataan ja hallitaan liikennettä ja merikuljetuksia alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta sekä neuvoston asetuksen 93/75/ETY kumoamisesta 27 päivänä kesäkuuta 2002 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2002/59/EY³⁴ säädettyjä alusten automaattista tunnistusjärjestelmää (AIS), alusten kaukotunnistus- ja seurantajärjestelmää (LRIT), rannikotutkajajärjestelmiä ja radioviestintää käyttäen;
- (j) 'jokiliikenteen tietopalveluilla' (RIS) tarkoitetaan yhdenmukaistetuista jokitiedotuspalveluista (RIS) Euroopan yhteisön sisävesillä 7 päivänä syyskuuta 2005 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2005/44/EY³⁵ määriteltyä sisävesien tieto- ja viestintäteknologiaa;

³¹ KOM(2004) 106 lopullinen.
³² EUVL L 96, 31.3.2004, s. 26.
³³ EYVL L 64, 2.3.2007, s.1.
³⁴ EYVL L 208, 5.8.2002, s. 10.
³⁵ EUVL L 255, 30.9.2005, s. 152.

- (k) 'sähköisillä meriliikennepalveluilla' tarkoitetaan palveluita, joissa käytetään edistynyttä ja yhteentoimivaa meriliikennealan tietotekniikkaa lastin käsittelyn helpottamiseksi merellä ja satama-alueilla;
- (l) 'Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmällä' (ERTMS) tarkoitetaan järjestelmää, joka määritellään Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän ohjaus-, hallinta- ja merkinanto-osajärjestelmää koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä 28 päivänä maaliskuuta 2006 tehdyssä komission päätöksessä 2006/679/EY³⁶ ja Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän ohjaus-, hallinta- ja merkinanto-osajärjestelmää koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä 7 päivänä marraskuuta 2006 tehdyssä komission päätöksessä 2006/860/EY³⁷;
- (m) 'liikennemuodolla' tarkoitetaan rautatie-, sisävesi-, maantie-, meri- ja lentoliikennettä;
- (n) 'multimodaalisella liikenteellä' tarkoitetaan tavaroiden tai henkilöiden tai niiden molempien kuljettamista kahta tai useampaa liikennemuotoa käyttäen;
- (o) 'kaupunkisolmukohdalla' tarkoitetaan kaupunkialuetta, jolla Euroopan laajuisen liikenneverkon liikenneinfrastruktuuri on liitetty kyseisen infrastruktuurin muihin osiin sekä alue- ja paikallisliikenteen infrastruktuuriin;
- (p) 'logistisella alustalla' tarkoitetaan aluetta, joka on liitetty suoraan Euroopan laajuisen liikenneverkon liikenneinfrastruktuuriin, mukaan lukien vähintään yksi tavaraliikenneterminaali, ja joka mahdollistaa logististen toimintojen suorittamisen;
- (q) 'tavaraliikenneterminaalilla' tarkoitetaan rakennetta, joka on varustettu siten, että siellä voidaan suorittaa vähintään kahden liikennemuodon välinen uudelleenlastaus ja varastoida rahtia väliaikaisesti, kuten satamia, sisävesisatamia, lentoasemia ja rautatie-/maantieterminaleja;
- (r) 'NUTS-alueella' tarkoitetaan aluetta, joka määritetään tilastollisessa alueluokituksessa.

4 artikla

Euroopan laajuisen liikenneverkon tavoitteet

1. Euroopan laajuisen liikenneverkon on mahdollistettava sellaisten liikennepalvelujen ja kuljetustoimintojen suorittaminen, jotka
 - (a) täyttävät sen käyttäjien liikkuvuus- ja kuljetustarpeet unionissa ja suhteissa kolmansiin maihin edistämällä siten talouden kasvua ja kilpailukykyyn paranemista;

³⁶ EUVL L 284, 16.10.2006, s. 1.

³⁷ EUVL L 342, 7.12.2006, s. 1.

- (b) ovat taloudellisesti tehokkaita, edistävät vähähiilistä ja puhdasta liikennettä sekä polttoaineiden toimitusvarmuutta ja ympäristönsuojelua koskevien tavoitteiden saavuttamista ja ovat turvallisia, vaarattomia ja korkeatasoisia sekä henkilö- että tavaraliikenteen kannalta;
 - (c) edistävät kaikkein edistyneimpiä teknologia- ja toimintaratkaisuja;
 - (d) varmistavat kaikkien unionin alueiden asianmukaisen saavutettavuuden, mikä edistää sosiaalista, taloudellista ja alueellista yhteenkuuluvuutta ja tukee osallistavaa kasvua.
2. Euroopan laajuisen liikenneverkon infrastruktuuria kehitettäessä on pyrittävä saavuttamaan seuraavat tavoitteet:
- (a) yhteenliittäminen ja yhteentoimivuus kansallisten liikenneverkkojen kanssa;
 - (b) pullonkaulojen poistaminen ja puuttuvien yhteyksien rakentaminen liikenneinfrastruktuureissa ja niiden välisissä liityntäkohdissa sekä jäsenvaltioiden alueilla ja niiden välisissä rajanylityspaikoissa;
 - (c) kaikkien liikennemuotojen johdonmukainen kehittäminen siten, että pitkällä aikavälillä varmistetaan kestävä ja taloudellisesti tehokas liikenne;
 - (d) kaikkien liikennemuotojen optimaalinen yhdentäminen ja yhteenliittäminen;
 - (e) infrastruktuurin tehokas käyttö;
 - (f) sellaisten kuljetusvälineiden yleisen käytön edistäminen, joiden hiilivaikutus on kaikkein vähäisin;
 - (g) Euroopan laajuisen liikenneverkon ja naapurimaiden liikenneinfrastruktuuriverkkojen väliset liikenneinfrastruktuuriyhteydet ja niiden yhteentoimivuuden edistäminen;
 - (h) erityisesti yhteentoimivuutta, turvallisuutta ja varmuutta koskevien infrastruktuurivaatimusten asettaminen liikennepalvelujen laadun, tehokkuuden ja kestävyysviitearvoiksi;
 - (i) kaukoliikenteen sekä alue- ja paikallisliikenteen liikenneinfrastruktuurin väliset saumattomat yhteydet sekä henkilö- että tavaraliikenteessä;
 - (j) liikenneinfrastruktuuri, jossa huomioidaan unionin eri osien erityistilanteet ja jossa Euroopan alueet, mukaan lukien syrjäisimmät alueet ja muut syrjäseutualueet, katetaan tasapainoisella tavalla;
 - (k) käytettävyys vanhusten, liikuntarajoitteisten henkilöiden ja vammaisten matkustajien kannalta.

5 artikla

Resurssitehokas verkko

Jäsenvaltioiden sekä soveltuvin osin alue- ja paikallisviranomaisten, infrastruktuurin haltijoiden, liikenteenharjoittajien ja muiden julkisten ja yksityisten laitosten on suunniteltava, kehitettävä ja käytettävä Euroopan laajuista liikenneverkkoa resurssitehokkaalla tavalla seuraavin toimin:

- (a) optimoidaan infrastruktuurin yhdentämistä ja yhteenliittämistä;
- (b) käytetään laajalti uutta teknologiaa ja älykkäitä liikennejärjestelmiä;
- (c) parannetaan ja pidetään kunnossa olemassa olevaa liikenneinfrastruktuuria;
- (d) otetaan huomioon mahdolliset yhteisvaikutukset muiden verkkojen ja erityisesti Euroopan laajuisten energia- tai televiestintäverkkojen kanssa;
- (e) arvioidaan strategista ympäristövaikutusta ja ilmastonmuutoksen torjunnan vaikutuksia sekä laaditaan asianmukaiset suunnitelmat ja ohjelmat;
- (f) suunnitellaan ja laajennetaan infrastruktuurikapasiteettia tarpeen mukaan;
- (g) otetaan asianmukaisella tavalla huomioon ilmastonmuutoksesta sekä luonnonmullistuksista ja ihmisen aiheuttamista suuronnettomuuksista johtuva liikenneinfrastruktuurin haavoittuvuus.

6 artikla

Euroopan laajuisen liikenneverkon kaksitasoinen rakenne

1. Euroopan laajuista liikenneverkkoa kehitetään asteittain erityisesti ottamalla käyttöön kaksitasoinen rakenne, joka koostuu kattavasta verkosta ja ydinverkosta.
2. Kattavaan verkkoon sisältyvät Euroopan laajuisen liikenneverkon kaikki olemassa olevat ja suunnitteilla olevat liikenneinfrastruktuurit sekä tällaisen infrastruktuurin tehokasta käyttöä edistävät toimenpiteet. Sitä kehitetään II luvun mukaisesti.
3. Ydinverkkoon sisältyvät ne kattavan verkon osat, jotka ovat Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämistavoitteen saavuttamisen kannalta strategisesti tärkeimpiä. Se yksilöidään ja sitä kehitetään III luvun mukaisesti.

7 artikla

Yhteistä etua koskevat hankkeet

1. Euroopan laajuista liikenneverkkoa kehitetään yhteistä etua koskevilla hankkeilla, joilla rakennetaan uutta liikenneinfrastruktuuria ja pidetään kunnossa, kunnostetaan ja parannetaan olemassa olevaa liikenneinfrastruktuuria sekä toteutetaan toimenpiteitä sen resurssitehokkaan käytön edistämiseksi.
2. Yhteistä etua koskevalta hankkeelta edellytetään, että
 - (a) se myötävaikuttaa 4 artiklassa säädettyjen tavoitteiden saavuttamiseen;

- (b) siinä noudatetaan II luvun ja, jos kyseessä on ydinverkko, myös III luvun säännöksiä;
 - (c) siitä on tehty yhteiskuntataloudellinen kustannushyötyanalyysi, jonka mukaan hankkeen nettonykyarvo on positiivinen;
 - (d) siitä Euroopan tasolla saatava lisäarvo voidaan todeta selkeästi.
3. Yhteistä etua koskeva hanke voi sisältää koko hankesyklin, mukaan lukien toteutettavuustutkimus, lupamenettelyt, täytäntöönpano ja arviointi.
4. Jäsenvaltioiden ja muiden hankepromootoreiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet varmistaakseen, että hankkeita toteutettaessa noudatetaan unionin ja jäsenvaltioiden asiaankuuluvia sääntöjä ja menettelyjä, erityisesti ympäristöä, ilmastonsuojelua, turvallisuutta, varmuutta, kilpailua, valtiontukea, julkisia hankintoja ja kansanterveyttä koskevaa lainsäädäntöä.
5. Yhteistä etua koskeville hankkeille voidaan myöntää unionin rahoitustukea Euroopan laajuista liikenneverkkoa varten käytettävissä olevista välineistä, erityisesti asetuksella (EU) N:o XXX/2012 perustetusta Verkkojen Eurooppa -välineestä.

8 artikla

Yhteistyö kolmansien maiden kanssa

1. Unioni voi tukea yhteistä etua koskevia hankkeita yhdistääkseen Euroopan laajuisen liikenneverkon sellaisten kolmansien maiden infrastruktuuriverkkoihin, jotka kuuluvat Euroopan naapuruuspolitiikkaan, laajentumisperitiikkaan, Euroopan talousalueeseen tai Euroopan vapaakauppaliittoon; tällaisia ovat hankkeet, joilla pyritään
- (a) liittymään ydinverkkoon rajanylityskohdissa;
 - (b) varmistamaan ydinverkkojen ja kolmansien maiden liikenneverkkojen välinen yhteys;
 - (c) saattamaan päätökseen sellainen kolmansien maiden liikenneinfrastruktuuri, joka liittyy yhteen unionin ydinverkon osia;
 - (d) panemaan täytäntöön liikenteenhallintajärjestelmät näissä maissa.
- Tällaisilla yhteistä etua koskevilla hankkeilla on parannettava yhdessä tai useammassa jäsenvaltiossa sijaitsevien verkkojen kapasiteettia tai käytettävyyttä.
2. Unioni voi tehdä yhteistyötä kolmansien maiden kanssa keskinäistä etua koskevien hankkeiden edistämiseksi. Tällaisia ovat hankkeet, joilla pyritään
- (a) edistämään Euroopan laajuisen liikenneverkon ja naapurimaiden verkkojen yhteentoimivuutta;
 - (b) edistämään Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskevan politiikan laajentamista kolmansiin maihin;

- (c) helpottamaan lentoliikennettä kolmansien maiden kanssa erityisesti laajentamalla yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa ja ilmaliikenteen hallintaa koskevaa yhteistyötä;
 - (d) helpottamaan meriliikennettä ja edistämään merten moottoriteitä kolmansien maiden kanssa.
- 3. Edellä 2 kohdan a alakohdan mukaisissa keskinäistä etua koskevissa hankkeissa on noudatettava II luvun asiaankuuluvia säännöksiä.
 - 4. Liitteessä III on ohjeellisia karttoja tiettyihin naapurimaihin ulottuvasta Euroopan laajuudesta liikenneverkosta.
 - 5. Unioni voi keskinäistä etua koskevien hankkeiden edistämiseksi käyttää voimassa olevia koordinointi- ja rahoitusvälineitä kuten naapuruuspolitiikan investointivälinettä (NIF) tai liittymistä valmistelevaa tukivälinettä (IPA), tai perustaa ja käyttää uusia koordinointi- ja rahoitusvälineitä.
 - 6. Unioni voi tehdä yhteistyötä kansainvälisten ja alueellisten järjestöjen ja elinten kanssa saavuttaakseen tämän artiklan mukaiset tavoitteet.

II LUKU

KATTAVA VERKKO

9 artikla

Yleiset säännökset

1. Kattava verkko muodostaa perustan yhteistä etua koskevien hankkeiden yksilöimiselle.
2. Kattava verkko
 - (a) eritellään tämän asetuksen liitteessä I olevissa kartoissa;
 - (b) eritellään kuvaamalla infrastruktuurin osat;
 - (c) on tässä luvussa vahvistettujen liikenneinfrastruktuureja koskevien vaatimusten mukainen;
 - (d) luo kehyksen 10–35 artiklassa tarkoitetuille infrastruktuurin kehittämisen painopisteille.
3. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kattava verkko on saatettu päätökseen ja että se on kokonaisuudessaan tämän luvun asiaankuuluvien määräysten mukainen viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2050.

10 artikla

Painopisteet

Kun unioni, jäsenvaltiot, infrastruktuurin haltijat ja muut hankepromootorit kehittävät kattavaa verkkoa, niiden on kiinnitettävä erityistä huomiota tarvittaviin toimenpiteisiin, joilla

- (a) toteutetaan ja otetaan käyttöön älykkäitä liikennejärjestelmiä, mukaan lukien toimenpiteet, jotka mahdollistavat liikenteen hallinnan, eri liikennemuodot yhdistävät aikataulu- ja matkustajatiedotuspalvelut ja seuranta- ja jäljitysjärjestelmät, kapasiteetin suunnittelun, sähköisen online-varauksen ja yhtenäistetyt lipunmyyntipalvelut;
- (b) rakennetaan puuttuvat yhteydet ja poistetaan pullonkaulat erityisesti rajat ylittävillä osuuksilla;
- (c) poistetaan hallinnolliset ja tekniset esteet erityisesti verkkojen yhteentoimivuudelta ja kilpailulta;
- (d) varmistetaan liikennemuotojen optimaalinen yhdentäminen;
- (e) varmistetaan kaikkien unionin alueiden asianmukainen saavutettavuus;

- (f) parannetaan tai ylläpidetään infrastruktuurin laatua erityisesti siltä osin kuin se koskee tehokkuutta, turvallisuutta, varmuutta, kestävyyttä ilmastomuutoksen ja soveltuvien osin onnettomuuksien osalta, ympäristönsuojelun tasoa, sosiaalisia olosuhteita, käytettävyyttä kaikkien käyttäjien kannalta, palvelujen laatua ja liikennevirtojen jatkuvuutta;
- (g) edistetään huipputeknologian kehittämistä;
- (h) varmistetaan polttoaineen toimitusvarmuus sallimalla vaihtoehtoisten ja erityisesti vähähiilisten tai hiilettömien energianlähteiden ja käyttövoimajärjestelmien käyttö;
- (i) mahdollistetaan kaupunkialueiden ohikulkuliikenne rautateiden tavaraliikenteessä.

1 JAKSO

RAUTATIELIIKENNEINFRASTRUKTUURI

11 artikla **Kartat**

Kattavaan verkkoon kuuluvat radat on merkitty liitteessä I oleviin karttoihin.

12 artikla **Infrastruktuurin osat**

1. Rautatieliikenneinfrastruktuuriin kuuluvat erityisesti
 - (a) suurnopeusradat ja tavanomaiset radat, mukaan lukien
 - i) sivuraiteet,
 - ii) tunnelit;
 - iii) sillat;
 - (b) tavaraliikenneterminaalit ja logistiset alustat tavaroiden uudelleenlastaamiseksi junaliikenteessä tai junaliikenteen ja muiden liikennemuotojen välillä;
 - (c) liitteeseen I merkittyjen ratojen varrella olevat asemat, joilla matkustajat voivat vaihtaa kuljetusvälinettä junaliikenteessä tai junaliikenteen ja muiden liikennemuotojen välillä;
 - (d) infrastruktuuriin liittyvät varusteet;
 - (e) älykkäät liikennejärjestelmät.
2. Ratojen on oltava jokin seuraavista:
 - (a) Suurnopeusradat, joita ovat

- i) vähintään 250 kilometrin tuntinopeuksia varten erityisesti rakennetut suurnopeusradat;
 - ii) noin 200 kilometrin tuntinopeuksia varten erityisesti parannetut tavanomaiset radat;
 - (b) tavanomaista liikennettä varten tarkoitetut radat.
3. Ratoihin liittyviin teknisiin varusteisiin on kuuluttava sähköistämisyjärjestelmät, matkustajien junaan nousuun ja siitä poistumiseen tarvittavat varusteet, rahdin lastaamiseen ja purkamiseen tarvittavat varusteet, logistiset alustat ja tavaraliikenneterminaalit. Niihin on kuuluttava kaikki ajoneuvojen turvallisen, vaarattoman ja tehokkaan toiminnan varmistamiseksi tarvittavat laitteet.

13 artikla

Liikenneinfrastruktuuria koskevat vaatimukset

1. Tavaraliikenneterminaalien operaattoreiden on varmistettava, että tavaraliikenneterminaalit ovat avoinna kaikille toimijoille.

Logististen alustojen operaattoreiden on avattava ainakin yksi terminaali kaikkien toimijoiden käyttöön.

Tavaraliikenneterminaalien ja logististen alustojen operaattoreiden on tarjottava tällainen pääsy syrjimättömällä tavalla ja veloittettava maksut avoimin perustein
2. Matkustaja-asemien operaattoreiden on varmistettava, että matkustaja-asemilla on tarjolla rautatieliikennettä koskevia tietoja, lipunkirjoituspalveluja ja kaupallisia toimintoja koko kattavassa verkossa ja soveltuvin osin tietoja yhteyksistä paikallis- ja alue liikenteeseen Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän osajärjestelmää ”henkilö liikenteen telemaattiset sovellukset” koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä 5 päivänä toukokuuta 2011 annetun komission asetuksen (EU) N:o 454/2011³⁸ mukaisesti.
3. Jäsenvaltioiden ja infrastruktuurin haltijoiden on vastuualoillaan varmistettava, että
 - (a) radat on varustettu ERTMS:llä;
 - (b) rautatieinfrastruktuuri on rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta yhteisössä 17 päivänä kesäkuuta 2008 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/57/EY³⁹ ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukainen, jotta kattavan verkon yhteentoimivuus voidaan saavuttaa;
 - (c) rautatieinfrastruktuuri on direktiivin 2008/57/EY 6 artiklan nojalla hyväksytyn uusien ja parannettujen ratojen koskevan yhteentoimivuuden teknisen eritelmän (YTE) vaatimusten mukainen, lukuun ottamatta asianmukaisesti perusteltuja tapauksia, jotka ovat sallittuja asiaankuuluvassa YTE:ssä tai direktiivin

³⁸ EUVL L 123, 12.5.2011, s. 11.

³⁹ EUVL L 191, 18.7.2008, s. 1.

2008/57/EY 9 artiklassa säädetyn menettelyn nojalla. Rautatieinfrastruktuurin on joka tapauksessa oltava seuraavien vaatimusten mukainen:

- (1) uusien ratojen nimellinen raideleveys: 1 435 mm⁴⁰;
- (2) ne on sähköistetty;
- (3) tavanomaisten tavaraliikennejunien käyttämät radat⁴¹: akselikuormitus 22,5 t ja junan pituus 750 m;
- (4) sellaisten uusien ratojen enimmäiskaltevuus, joilla on tarkoitus käyttää tavanomaisia tavaraliikennejunia: 12,5 mm/m⁴².

14 artikla

Kehys infrastruktuurin kehittämisen painopisteille

Kun jäsenvaltiot ja muut hankepromootorit edistävät yhteistä etua koskevia hankkeita, niiden on 10 artiklassa vahvistettujen painopisteiden lisäksi kiinnitettävä erityistä huomiota

- (a) ERTMS:n käyttöönottoon;
- (b) rautatieliikenteen aiheuttaman meluvaikutuksen lieventämiseen;
- (c) 13 artiklassa kuvatuissa teknisissä eritelmissä vahvistettuja vähimmäisvaatimuksia tiukempien vaatimusten saavuttamiseen.

2 JAKSO

SISÄVESILIIKENNEINFRASTRUKTUURI

15 artikla

Kartat

Kattavaan verkkoon kuuluvat sisävesiväylät ja sisävesisatamat on merkitty liitteessä I oleviin karttoihin.

⁴⁰ Infrastruktuurin yhteentoimivuutta koskevassa teknisessä eritelmässä tarkoitettu eurooppalaisten vaatimusten mukainen nimellinen raideleveys, sellaisena kuin siitä säädetään Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän infrastruktuuriasajärjestelmää koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä 26 päivänä huhtikuuta 2011 annetun komission päätöksen 2011/275/EU (EUVL L 126, 14.5.2011, s. 53) 4.2.5.1 jaksossa tavanomaisten rautateiden osalta, jäljempänä 'CR TSI', ja Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän infrastruktuuriasajärjestelmää koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä 20 päivänä joulukuuta 2007 tehdyn komission päätöksen 2008/217/EY (EUVL L 77, 19.3.2008, s. 1) 4.2.2 jaksossa suurnopeusrautateiden osalta, jäljempänä 'HR TSI'.

⁴¹ Ks. CR TSI:n 4.2.2 jaksossa eritellyt luokkaa V-F koskevat vaatimukset.

⁴² CR TSI:n 4.2.4.3 jaksossa eritellyt luokkia IV-F, IV-M, VI-F ja VI-M koskevat vaatimukset.

16 artikla
Infrastruktuurin osat

1. Sisävesiliikenneinfrastruktuuriin kuuluvat erityisesti
 - (a) joet,
 - (b) kanaalit,
 - (c) järvet,
 - (d) edellisiin liittyvä infrastruktuuri, kuten sulut, elevaattorit, sillat, tekoaltaat,
 - (e) sisävesisatamat, mukaan lukien satama-alueella suoritettaviin kuljetustoimintoihin tarvittava infrastruktuuri,
 - (f) infrastruktuuriin liittyvät varusteet;
 - (g) ITS.
2. Rahdin vuotuisen uudelleenlastausmäärän on oltava sisävesisatamissa yli 500 000 tonnia. Rahdin vuotuinen uudelleenlastausmäärä perustuu viimeisimpään saatavilla olevaan kolmen vuoden keskiarvoon, jonka Eurostat on julkaissut.
3. Satamavarusteisiin on kuuluttava erityisesti käyttövoima- ja toimintajärjestelmät, joilla vähennetään ympäristön pilaantumista, energiankulutusta ja hiili-intensiteettiä. Niihin kuuluvat myös jätteen vastaanottolaitteistot.

17 artikla
Liikenneinfrastruktuuria koskevat vaatimukset

1. Jäsenvaltioiden, satamaoperaattoreiden ja infrastruktuurin haltijoiden on vastuualoillaan varmistettava, että sisävesisatamat on yhdistetty kattavan verkon maantie- tai rautatieinfrastruktuuriin.
2. Satamaoperaattorien on varmistettava, että kaikissa sisävesisatamissa on vähintään yksi tavaraliikenneterminaali, joka on avoin kaikille toimijoille syrjimättömällä tavalla ja jossa veloitettavat maksut määräytyvät avoimin perustein.
3. Jäsenvaltioiden ja infrastruktuurin haltijoiden on vastuualoillaan varmistettava, että
 - (a) jokien, kanaalien ja järvien osalta noudatetaan uutta sisävesiväylien luokitusta koskevassa kansainvälisesti merkittävistä tärkeimmistä sisävesiväylistä tehdyssä eurooppalaisessa sopimuksessa⁴³ määrättyjen luokan IV sisävesiväylien vähimmäisvaatimuksia ja varmistettava, että siltojen alikulkukorkeus on kaikkina aikoina riittävä;
 - (b) joet, kanaalit ja järvet on varustettu RIS:llä.

⁴³ Euroopan liikenneministerikonferenssi (ECMT), ECMT/CM(92)6/Final.

18 artikla
Kehys infrastruktuurin kehittämisen painopisteille

Kun jäsenvaltiot ja muut hankepromootorit edistävät yhteistä etua koskevia hankkeita, niiden on 10 artiklassa vahvistettujen painopisteiden lisäksi kiinnitettävä erityistä huomiota

- (a) olemassa olevien sisävesiväylien osalta luokan IV sisävesiväyliä koskevien vaatimusten täyttämiseksi tarvittaviin täytäntöönpanotoimenpiteisiin;
- (b) soveltuvin osin luokan IV sisävesiväyliä tiukempien vaatimusten saavuttamiseen markkinakysynnän tyydyttämiseksi;
- (c) ITS:n, mukaan lukien RIS, täytäntöönpanoon;
- (d) sisävesisatamainfrastruktuurin liittämiseen rautatieliikenneinfrastruktuuriin.

3 JAKSO
MAANTIELIIKENNEINFRASTRUKTUURI

19 artikla
Kartat

Kattavaan verkkoon kuuluvat maantiet on merkitty liitteessä I oleviin karttoihin.

20 artikla
Infrastruktuurin osat

1. Maantieliikenneinfrastruktuuriin kuuluvat erityisesti
 - (a) korkeatasoiset maantiet, mukaan lukien
 - (i) sillat;
 - ii) tunnelit;
 - iii) liittymät;
 - iv) risteykset;
 - v) eritasoliittymät;
 - (b) pysäköintialueet;
 - (c) infrastruktuuriin liittyvät varusteet;
 - (d) ITS;
 - (e) tavaraliikenneterminaalit ja logistiset alustat;
 - (f) linja-autoasemat.

2. Edellä 1 kohdan a alakohdassa tarkoitetuilla korkeatasoisilla maanteilla on tärkeä tehtävä pitkän matkan tavara- ja henkilöliikenteessä, ja ne yhdentävät tärkeimmät kaupunki- ja talouskeskukset, yhdistävät maantieliikenteen yhteen muiden liikennemuotojen kanssa sekä liittävät sisämaa-alueet ja syrjäiset NUTS 2 -alueet unionin ydinalueisiin.
3. Korkeatasoiset maantiet on erityisesti suunniteltava ja rakennettava moottoriajoneuvoliikennettä varten, ja niiden on oltava joko moottoriteitä tai moottoriliikenneteitä.
 - (a) Moottoritie on tie, joka on erityisesti suunniteltu ja rakennettu moottoriliikennettä varten ja jolle sen varrella olevilta kiinteistöiltä ei ole välittömiä liittymiä ja
 - (i) jolla on, yksittäisiä alueita lukuun ottamatta tai muutoin kuin tilapäisesti, molempiin ajosuuntiin kulkevat ajoradat, jotka erotetaan toisistaan joko maa-alueella, jota ei ole tarkoitettu liikenteelle, tai poikkeustapauksissa jollain muulla tavalla,
 - ii) joka ei risteä samassa tasossa minkään tien, rautatien, raitiotien tai jalankulkutien kanssa, ja
 - iii) jonka on erityisesti osoitettu olevan moottoritie.
 - (b) Moottoriliikennetie on tie, joka on varattu moottoriliikenteelle ja jolle päästään vain eritasoliittymistä tai valvotuista liittymistä ja
 - (i) jolla pysähtyminen ja pysäköinti on kielletty käytössä olevilla ajoradoilla, ja
 - ii) joka ei risteä samassa tasossa minkään rautatien, raitiotien tai jalankulkutien kanssa.
4. Maanteihin liittyviin varusteisiin on kuuluttava erityisesti varusteet, joita käytetään liikenteenohjauksessa, tiedotuksessa, reittiopastuksessa, käyttäjämaksujen kantamisessa, turvallisuustoimissa, kielteisten ympäristövaikutusten lieventämisessä, vaihtoehtoista käyttövoimaa hyödyntävien ajoneuvojen tankkaamisessa ja lataamisessa sekä kaupallisten ajoneuvojen turvallisilla pysäköintialueilla.

21 artikla

Liikenneinfrastruktuuria koskevat vaatimukset

Jäsenvaltioiden ja infrastruktuurin haltijoiden on vastuualoillaan varmistettava, että

- (a) maantiet ovat 20 artiklan 3 kohdan säännösten mukaiset;
- (b) maantieliikenneinfrastruktuurin turvallisuus varmistetaan ja sitä seurataan ja tarvittaessa parannetaan tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta 19 päivänä

marraskuuta 2008 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2008/96/EY⁴⁴ säädettyä menettelyä noudattaen;

- (c) yli 500 metriä pitkät maantietunnelit ovat Euroopan laajuisen tieverkon tunnelien turvallisuutta koskevista vähimmäisvaatimuksista 29 päivänä huhtikuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/54/EY⁴⁵ mukaisia;
- (d) tiemaksujen keruujärjestelmien yhteentoimivuus varmistetaan sähköisten tiemaksujärjestelmien yhteentoimivuudesta yhteisössä 29 päivänä huhtikuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/52/EY⁴⁶ ja eurooppalaisen sähköisen tietullipalvelun ja sen teknisten osien määrittelystä 6 päivänä lokakuuta 2009 tehdyn komission päätöksen 2009/750/EY⁴⁷ mukaisesti;
- (e) otetaan käyttöön maantieliikenneinfrastruktuurin älykkäät liikennejärjestelmät, jotka ovat tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista 7 päivänä heinäkuuta 2010 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU⁴⁸ mukaisia.

22 artikla

Kehys infrastruktuurin kehittämisen painopisteille

Kun jäsenvaltiot ja muut hankepromootorit edistävät yhteistä etua koskevia hankkeita, niiden on 10 artiklassa vahvistettujen painopisteiden lisäksi kiinnitettävä erityistä huomiota

- (a) ITS:n käyttöön, erityisesti multimodaaliseen tiedonhallintaan ja liikenteenohjaukseen sekä yhtenäisten viestintä- ja maksujärjestelmien mahdollistamiseen;
- (b) uusien teknologioiden ja innovaatioiden käyttöönottoon vähähiilisen liikenteen edistämiseksi;
- (c) turvallisten pysäköintialueiden tarjoamiseen;
- (d) maantieturvallisuuden edistämiseen.

4 JAKSO

MERILIIKENNEINFRASTRUKTUURI

23 artikla

Kartat

Kattavaan verkkoon kuuluvat merisatamat on merkitty liitteessä I oleviin karttoihin.

⁴⁴ EUVL L 319, 29.11.2008, s. 59.

⁴⁵ EUVL L 167, 30.4.2004, s. 39.

⁴⁶ EUVL L 166, 30.4.2004, s. 124.

⁴⁷ EUVL L 268, 13.10.2009, s. 11.

⁴⁸ EUVL L 207, 6.8.2010, s. 1.

24 artikla
Infrastruktuurin osat

1. Meriliikenneinfrastruktuuriin kuuluvat erityisesti
 - (a) merialue;
 - (b) merikanavat;
 - (c) merisatamat, mukaan lukien satama-alueella suoritettaviin kuljetustoimintoihin tarvittava infrastruktuuri;
 - (d) navigoinnin apuvälineet;
 - (e) satamien lähestymisväylät;
 - (f) merten moottoritiet;
 - (g) infrastruktuuriin liittyvät varusteet;
 - (h) ITS.
2. Merisatamien on oltava kattavan verkon maainfrastruktuurin saapumis- ja poistumiskohtia. Niiden on täytettävä ainakin yksi seuraavista vaatimuksista:
 - (a) vuotuinen kokonaismatkustajamäärä on yli 0,1 prosenttia unionin kaikkien merisatamien vuotuisesta kokonaismatkustajamäärästä. Tämän kokonaismäärän viitemäärä on viimeisin saatavilla oleva kolmen vuoden keskiarvo, jonka Eurostat on julkaissut;
 - (b) vuotuinen kokonaislastimäärä – kun kyseessä on joko irtolastin tai muun lastin käsittely – on yli 0,1 prosenttia unionin kaikissa merisatamissa vuosittain käsitellystä kokonaislastimäärästä. Tämän kokonaismäärän viitemäärä on viimeisin saatavilla oleva kolmen vuoden keskiarvo, jonka Eurostat on julkaissut;
 - (c) merisatama sijaitsee saarella ja se on ainoa yhteyskohta jollekin kattavan verkon NUTS 3 -alueelle;
 - (d) merisatama sijaitsee syrjäisimmällä alueella tai muulla syrjäseutualueella yli 200 km:n päässä lähimmästä toisesta kattavan verkon satamasta.
3. Meriliikenneinfrastruktuuriin liittyviin varusteisiin on kuuluttava erityisesti varusteet, joita käytetään jään murtamisessa, vesistötieteellisissä tutkimuksissa sekä satamien ja satamien lähestymisväylien ruoppaamisessa ja kunnossapidossa.

25 artikla
Merten moottoritiet

1. Merten moottoritiet muodostavat Euroopan laajuisen liikenneverkon merellisen ulottuvuuden. Niihin on kuuluttava lyhyet meriliikennereitit, satamat, asianomainen meri-infrastruktuuri ja siihen liittyvät varusteet sekä laitteet, jotka mahdollistavat

lähimerenkulun tai joki-meripalvelut vähintään kahdessa eri jäsenvaltiossa sijaitsevien vähintään kahden sataman välillä, mukaan lukien sisämaayhteydet. Merten moottoriteihin on kuuluttava

- (a) kattavan verkon merisatamien väliset meriyhteydet;
 - (b) satamalaitteet, tieto- ja viestintäteknologia, kuten sähköiset logistiikan hallinnointijärjestelmät, sekä turvallisuus-, varmuus-, hallinto- ja tullimenettelyt vähintään yhdessä jäsenvaltiossa;
 - (c) infrastruktuuri suoraa maa- ja meriyhteyttä varten.
2. Vähintään kahden jäsenvaltion on ehdotettava Euroopan laajuisen liikenneverkkoon kuuluviin merten moottoriteihin liittyviä yhteistä etua koskevia hankkeita. Hankkeiden on
- (a) oltava 49 artiklassa määritellyn ydinverkkokäytävän merellinen osa tai kahden ydinverkkokäytävän välinen merellinen osa;
 - (b) muodostettava ydinverkon meriyhteys ja sen sisämaayhteydet vähintään kahden ydinverkkoon kuuluvan sataman välillä;
 - (c) muodostettava ydinverkkoon kuuluvan sataman ja kattavaan verkkoon kuuluvien satamien välinen meriyhteys ja sen sisämaayhteydet painottaen erityisesti ydinverkkoon ja kattavaan verkkoon kuuluvien satamien sisämaayhteyksiä.
3. Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon kuuluviin merten moottoriteihin liittyviin yhteistä etua koskeviin hankkeisiin voi sisältyä myös laajempaa hyötyä tuottavia toimintoja, jotka eivät liity tiettyihin satamiin, kuten toiminnot, joilla parannetaan ympäristötehokkuutta, mahdollistetaan jään murtaminen, varmistetaan ympärivuotiset merenkulkumahdollisuudet, ruoppaustoiminnot, vaihtoehtoiset tankkausmahdollisuudet, prosessien, menettelyjen ja inhimillisen tekijän optimointi sekä tieto- ja viestintätekniset alustat ja tietojärjestelmät, mukaan lukien liikenteenohjaus- ja sähköiset raportointijärjestelmät.

26 artikla

Liikenneinfrastruktuuria koskevat vaatimukset

1. Jäsenvaltioiden, satamaoperaattorien ja infrastruktuurin haltijoiden on vastuualoillaan varmistettava, että
- (a) merisatamat liitetään kattavan verkon ratoihin, maanteihin ja mahdollisuuksien mukaan sisävesiväyliin, lukuun ottamatta Maltaa ja Kyprosta niin kauan kuin niiden alueella ei ole rautatiejärjestelmää;
 - (b) kaikissa merisatamissa on vähintään yksi terminaali, joka on avoin kaikille toimijoille syrjimättömällä tavalla ja jossa veloitettavat maksut määräytyvät avoimin perustein;

- (c) merikanavat, satamaväylät ja estuaarit liittävätkä kaksi merta toisiinsa tai muodostavat yhteyden mereltä merisatamiin ja vastaavat vähintään luokan VI sisävesiväylää.
- 2. Satamaoperaattorien on varmistettava, että satamissa on tarvittavat varusteet satamissa olevien alusten ympäristötehokkuuden varmistamiseksi ja erityisesti aluksella syntyvän jätteen ja lastijäämien vastaanottolaitteista satamissa 27 päivänä marraskuuta 2000 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2000/59/EY⁴⁹ mukaiset aluksella syntyvän jätteen ja lastijäämien vastaanottolaitteet.
- 3. Jäsenvaltioiden on pantava täytäntöön VTMISS direktiivin 2002/59/EY mukaisesti.

27 artikla

Kehys infrastruktuurin kehittämisen painopisteille

Kun jäsenvaltiot ja muut hankepromootorit edistävät yhteistä etua koskevia hankkeita, niiden on 10 artiklassa vahvistettujen painopisteiden lisäksi kiinnitettävä erityistä huomiota

- (a) merten moottoriteiden, mukaan lukien lähimerenkulku, edistämiseen;
- (b) merisatamien liittämiseen sisävesiväyliin;
- (c) VTMISS:n ja sähköisten meriliikennepalvelujen täytäntöönpanoon.

5 JAKSO

LENTOLIIKENNEINFRASTRUKTUURI

28 artikla

Kartat

Kattavaan verkkoon kuuluvat lentoasemat on merkitty liitteessä I oleviin karttoihin.

29 artikla

Infrastruktuurin osat

- 1. Lentoliikenneinfrastruktuuriin kuuluvat erityisesti
 - (a) ilmatila, lentoreitit ja lentoväylät;
 - (b) lentoasemat,
 - (c) infrastruktuuriin liittyvät varusteet;
 - (d) ITS.
- 2. Lentoasemien on täytettävä toinen seuraavista vaatimuksista:

⁴⁹ EYVL L 332, 28.11.2000, s. 81.

(a) Matkustajaliikenteen lentoasemat:

- i) vuotuinen kokonaismatkustajamäärä on vähintään 0,1 prosenttia unionin kaikkien lentoasemien vuotuisesta kokonaismatkustajamäärästä. Vuotuinen kokonaismatkustajamäärä perustuu viimeisimpään saatavilla olevaan kolmen vuoden keskiarvoon, jonka Eurostat on julkaissut;
- ii) kyseistä 0,1 prosentin määrällistä raja-arvoa ei sovelleta, jos lentoasema sijaitsee yli 100 km:n etäisyydellä lähimmästä kattavan verkon lentoasemasta tai yli 200 km:n etäisyydellä, jos sen sijaintialueella on suurnopeusrata.

(b) Rahtiliikenteen lentoasemien vuotuinen kokonaislastimäärä on vähintään 0,2 prosenttia unionin kaikkien lentoasemien vuotuisesta kokonaislastimäärästä. Vuotuinen kokonaislastimäärä perustuu viimeisimpään saatavilla olevaan kolmen vuoden keskiarvoon, jonka Eurostat on julkaissut.

30 artikla

Liikenneinfrastruktuuria koskevat vaatimukset

1. Jäsenvaltioiden ja lentoasemaoperaattorien on vastuualoillaan varmistettava, että kaikille lentoasemilla on vähintään yksi terminaali, joka on avoin kaikille toimijoille syrjimättömällä tavalla ja jossa veloitettavat maksut määräytyvät avoimin perustein.
2. Jäsenvaltioiden, lentoasemaoperaattorien ja lentoliikenteen harjoittajien on varmistettava, että kattavan verkon lentoliikenneinfrastruktuuriin sovelletaan siviili-ilmailun turvaamista siihen kohdistuvilta laittomilta teoilta koskevia yhteisiä perusvaatimuksia, jotka unioni on hyväksynyt yhteisistä siviili-ilmailun turvaamista koskevista säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 2320/2002 kumoamisesta 11 päivänä maaliskuuta 2008 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 300/2008⁵⁰ mukaisesti.
3. Jäsenvaltioiden, lentoasemaoperaattorien ja lentoliikenteen harjoittajien on vastuualoillaan varmistettava, että lentoliikenteen hallinnan infrastruktuuri mahdollistaa yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan täytäntöönpanon yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen puitteista (puiteasetus) 10 päivänä maaliskuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 549/2004⁵¹, lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa (palveluntarjonta-asetus) 10 päivänä maaliskuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 550/2004⁵², yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan organisoinnista ja käytöstä (ilmatila-asetus) 10 päivänä maaliskuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 551/2004⁵³ ja eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintaverkon yhteentoimivuudesta (yhteentoimivuusasetus) 10 päivänä maaliskuuta 2004 annetun Euroopan

⁵⁰ EYVL L 97, 9.4.2008, s. 72.

⁵¹ EUVL L 96, 31.3.2004, s. 1.

⁵² EUVL L 96, 31.3.2004, s. 10.

⁵³ EUVL L 96, 31.3.2004, s. 20.

parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 552/2004⁵⁴ mukaisesti, jotta Euroopan ilmailujärjestelmän, täytäntöönpanosääntöjen ja unionin eritelmien suorituskky ja kestävyys paranisivat.

31 artikla

Kehys infrastruktuurin kehittämisen painopisteille

Kun jäsenvaltiot ja muut hankepromootorit edistävät yhteistä etua koskevia hankkeita, niiden on 10 artiklassa vahvistettujen painopisteiden lisäksi kiinnitettävä erityistä huomiota

- (a) olemassa olevan infrastruktuurin optimointiin;
- (b) lentoasemien kapasiteetin lisäämiseen;
- (c) yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan ja lentoliikenteen hallintajärjestelmien, erityisesti SESAR-teknologiaa käyttöön ottavien järjestelmien, täytäntöönpanon tukemiseen.

6 JAKSO

MULTIMODAALINEN LIIKENNEINFRASTRUKTUURI

32 artikla

Kartat

Kattavaan verkkoon kuuluvat tavaraliikenneterminalit ja logistiset alustat on merkitty liitteessä I oleviin karttoihin.

33 artikla

Infrastruktuurin osat

Tavaraliikenneterminalien tai logististen alustojen on täytettävä ainakin toinen seuraavista vaatimuksista:

- (a) uudelleenlastatun rahdin kokonaismäärä ylittää niissä 24 artiklassa merisatamille säädetyn määrällisen raja-arvon;
- (b) kun NUTS 2 -alueella ei ole a alakohdan mukaista tavaraliikenneterminalia tai logistista alustaa, valitaan asianomaisen jäsenvaltion nimeämä tavaraliikenneterminali tai logistinen alusta, joka on yhdistetty kyseiseen NUTS 2-alueeseen ainakin maanteillä ja rautateillä.

⁵⁴

EUVL L 96, 31.3.2004, s. 26.

34 artikla

Liikenneinfrastruktuuria koskevat vaatimukset

1. Jäsenvaltioiden, tavaraliikenneterminaali-, satama- ja lentoasemaoperaattorien sekä infrastruktuurin haltijoiden on vastuualoillaan varmistettava, että
 - (a) liikennemuodot on liitetty joko tavaraliikenneterminaaleihin, matkustaja-asemiin, sisävesisatamiin, lentoasemiin tai merisatamiin, jotta multimodaalinen tavara- ja henkilöliikenne olisi mahdollista;
 - (b) tavaraliikenneterminaalit, logistiset alustat, sisävesi- ja merisatamat sekä lentoasemat, joilla käsitellään rahtia, on varustettu tietovirtojen tarjoamiseen tässä infrastruktuurissa ja eri liikennemuotojen välillä logistiikkaketjun aikana, sanotun kuitenkin rajoittamatta unionin ja kansallisen lainsäädännön soveltamista. Tällaisten järjestelmien on erityisesti mahdollistettava käytettävissä olevaa infrastruktuurikapasiteettia, liikennevirtoja, paikanmäärittystä, seuranta- ja jäljitystä koskevat reaaliaikaiset tiedot ja varmistettava turvallisuus ja varmuus koko multimodaalisen matkan ajan;
 - (c) kattavan verkon henkilöliikenteen keskeytymättömyyttä on helpotettava asianmukaisilla varusteilla ja älykkäiden liikennejärjestelmien käyttömahdollisuudella rautatieasemilla, linja-autoasemilla, lentoasemilla ja soveltuvien osin meri- ja sisävesisatamissa, sanotun kuitenkin rajoittamatta unionin ja kansallisen lainsäädännön soveltamista.
2. Tavaraliikenneterminaalioperaattorien on varmistettava, että tavaraliikenneterminaalit on varustettu nostureilla, kuljettimilla ja muilla laitteilla, joilla rahtia siirretään eri liikennemuotojen välillä ja joita käytetään rahdin sijoittamisessa ja varastoinnissa.

35 artikla

Kehys infrastruktuurin kehittämisen painopisteille

Kun jäsenvaltiot ja muut hankepromootorit edistävät yhteistä etua koskevia hankkeita, niiden on 10 artiklassa vahvistettujen painopisteiden lisäksi kiinnitettävä erityistä huomiota

- (a) kattavan verkon infrastruktuurin tosiasiallisen yhteenliittämisen ja yhdentämisen mahdollistamiseen tarpeen mukaan muun muassa liityntäinfrastruktuurilla sekä tavaraliikenneterminaaleilla ja logistisilla alustoilla;
- (b) multimodaaliliikenteen tärkeimpien teknisten ja hallinnollisten esteiden poistamiseen;
- (c) sujuvien tietovirtojen kehittämiseen eri liikennemuotojen välillä sekä multimodaalisten ja yhtä liikennemuotoa koskevien palvelujen mahdollistamiseen koko Euroopan laajuisessa liikennejärjestelmässä, mukaan lukien asiaankuuluvat viestintä-, maksu-, lipunkirjoitus- ja kaupalliset palvelut.

7 JAKSO

YHTEISET SÄÄNNÖKSET

36 artikla

Kaupunkisolmukohdat

Kun jäsenvaltiot ja muut hankepromootorit kehittävät kattavaa verkkoa kaupunkisolmukohdissa, niiden on pyrittävä varmistamaan, että

- (a) kattavan verkon rautatieliikenne- ja lentoliikenneinfrastruktuuri sekä soveltuvin osin sisävesi-, maantie- ja meriliikenneinfrastruktuuri liitetään yhteen henkilöliikenteessä;
- (b) kattavan verkon rautatieliikenneinfrastruktuuri sekä soveltuvin osin sisävesi-, lento-, meri-, ja maantieliikenneinfrastruktuuri liitetään yhteen tavaraliikenteessä;
- (c) kattavan verkon kaupunkisolmukohdissa on riittävät yhteydet kattavan verkon eri rautatieasemien tai lentoasemien välillä;
- (d) kattavan verkon infrastruktuurin sekä alue- ja paikallisliikenteen infrastruktuurin, mukaan lukien logistiset koonti- ja jakelukeskukset, välillä on saumattomat yhteydet;
- (e) maantieliikenne ohittaa kaupunkialueet, jotta kaukoliikennevirtoja voidaan helpottaa kattavassa verkossa;
- (f) rautateiden tavaraliikenne ohittaa kaupunkialueet;
- (g) tehokkaita, hiljaisia ja vähähiiliisiä tavaratoimituksia edistetään kaupungeissa.

37 artikla

ITS

1. ITS:n on mahdollistettava liikenteen ohjaus ja tietojenvaihto eri liikennemuodoissa ja niiden välillä multimodaalisia kuljetustoimintoja ja liikenteeseen liittyviä lisäarvopalveluja varten, ja niiden on parannettava turvallisuutta, varmuutta ja ympäristötehokkuutta.
2. ITS:n on helpotettava kattavan verkon infrastruktuurin sekä alue- ja paikallisliikenteen infrastruktuurin välistä saumatonta yhteyttä.
3. Esimerkkejä ITS:stä eri liikennemuodoissa ovat
 - rautatieliikenne: ERTMS;
 - sisävesiliikenne: jokiliikenteen tietopalvelut (RIS) ja sähköiset meripalvelut (eMaritime);

- maantiiliikenne: direktiivin 2010/40/EY mukainen ITS;
- meriliikenne: VTMISS ja sähköiset meripalvelut (eMaritime);
- lentoliikenne: lentoliikenteen hallintajärjestelmät, erityisesti ne, jotka ovat seurausta SESAR-hankkeesta.

38 artikla

Tavaraliikennepalvelut

Unionin, jäsenvaltioiden ja muiden hankepromoottorien on kiinnitettävä erityistä huomiota yhteistä etua koskeviin hankkeisiin, joista saadaan kattavan verkon infrastruktuuria käyttäviä tavaraliikennepalveluita ja jotka vähentävät hiilidioksidipäästöjä. Tällaisilla hankkeilla on erityisesti pyrittävä

- (a) parantamaan liikenneinfrastruktuurin kestävää käyttöä, mukaan lukien sen tehokas hallinnointi;
- (b) edistämään innovatiivisten liikennepalvelujen tai hyviksi todettujen olemassa olevien liikennepalvelujen yhdistelmien käyttöä, muun muassa ITS:ää käyttämällä ja asiaankuuluvia hallintorakenteita perustamalla;
- (c) helpottamaan multimodaalisia liikennepalvelutoimintoja ja parantamaan liikennepalvelun tarjoajien välistä yhteistyötä;
- (d) kannustamaan resurssi- ja hiilitehokkuutta erityisesti siltä osin kuin kyseessä ovat ajovoima, ajaminen/höyrytys, järjestelmä- ja toimintasuunnittelu, resurssien jakaminen ja yhteistyö;
- (e) analysoimaan ja seuraamaan markkinoita, ajoneuvokannan ominaisuuksia ja suorituskykyä, hallinnollisia vaatimuksia ja henkilöresursseja sekä antamaan niistä tietoja.

39 artikla

Uudet teknologiat ja innovointi

Kattavan verkon on pysyttävä huipputeknologian kehityksessä ja käyttöönotossa mukana. Teknologialla on erityisesti pyrittävä

- (a) mahdollistamaan hiilen määrän vähentäminen liikenteen alalla siirtymällä käyttämään innovatiivisia liikenneteknologioita;
- (b) mahdollistamaan kaikkien liikennemuotojen saattaminen hiilivapaaksi edistämällä energiatehokkuutta, ottamalla käyttöön vaihtoehtoisia käyttövoimajärjestelmiä ja tarjoamalla vastaavaa infrastruktuuria. Tällaiseen infrastruktuurin voivat kuulua jakeluverkot ja muut energiahuoltoon tarvittavat laitteet, siinä voidaan ottaa huomioon infrastruktuurin ja ajoneuvon välinen rajapinta ja siinä voi olla älykkäitä liikennejärjestelmiä;

- (c) parantamaan henkilöiden ja tavaroiden liikkuvuuden turvallisuutta ja kestävyyttä;
- (d) parantamaan verkon toimintaa, käytettävyyttä, yhteentoimivuutta, multimodaalisuutta ja tehokkuutta, mukaan lukien multimodaalinen lipunkirjoitus;
- (e) edistämään toimenpiteitä, joilla vähennetään ulkoisia kustannuksia, kuten kaikenlaisia saasteita, mukaan lukien melu, sekä ruuhkia ja terveyshaittoja;
- (f) ottamaan käyttöön turvallisuusteknologiaa ja verkoissa sovellettavia yhteensopivia tunnistusstandardeja;
- (g) parantamaan kestävyyttä ilmastonmuutosta vastaan;
- (h) edistämään edelleen älykkäiden liikennejärjestelmien kehittämistä ja käyttöä eri liikennemuodoissa ja niiden välillä.

40 artikla

Turvallinen ja varma infrastruktuuri

Jäsenvaltioiden ja muiden hankepromoottorien on huolehdittava asianmukaisesti siitä, että liikenneinfrastruktuurin turvallisuus ja varmuus ovat korkeatasoisia henkilöiden ja rahdin liikkuvuuden kannalta.

41 artikla

Ilmastonmuutosta ja katastrofeja kestävä infrastruktuuri

Infrastruktuurin suunnitteluvaiheessa jäsenvaltioiden ja muiden hankepromoottorien on tarkasteltava asiaankuuluvassa unionin lainsäädännössä mahdollisesti säädettävien vaatimusten mukaisesti asianmukaisella tavalla riskiarviointia ja mukautustoimenpiteitä, joilla parannetaan kestävyyttä ilmastonmuutosta vastaan erityisesti sateen, tulvien, myrskyjen, korkeiden lämpötilojen, lämpöaaltojen, kuivuuden, merenpinnan nousun ja rannikoiden hyökyaaltojen suhteen.

Soveltuvin osin olisi asiaankuuluvassa unionin lainsäädännössä mahdollisesti säädettävien vaatimusten mukaisesti kiinnitettävä huomiota myös siihen, miten kestävä infrastruktuuri on luonnonkatastrofeja ja ihmisen aiheuttamia suuronnettomuuksia vastaan.

42 artikla

Ympäristönsuojelu

Jäsenvaltioiden ja muiden hankepromoottorien on tehtävä suunnitelmista ja hankkeista ympäristöarvioinnit erityisesti noudattaen tiettyjen julkisten ja yksityisten hankkeiden ympäristövaikutusten arvioinnista 27 päivänä kesäkuuta 1985 annettua neuvoston direktiiviä 85/337/ETY⁵⁵, luontotyyppien sekä luonnonvaraisen eläimistön ja kasviston suojelusta 21

⁵⁵ EYVL L 175, 5.7.1985, s. 40.

päivänä toukokuuta 1992 annettua neuvoston direktiiviä 92/43/EY⁵⁶, yhteisön vesipolitiikan puitteista 23 päivänä lokakuuta 2000 annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2000/60/EY⁵⁷, tiettyjen suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista 27 päivänä kesäkuuta 2001 annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2001/42/EY⁵⁸ ja luonnonvaraisten lintujen suojelusta 30 päivänä marraskuuta 2009 annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2009/147/EY⁵⁹, jotta estetään ympäristölle aiheutuvat kielteiset vaikutukset tai, kun tämä ei ole mahdollista, lievennetään ympäristölle aiheutuvia kielteisiä vaikutuksia, kuten maiseman rikkoutumista, maaperän sulkemista, ilman ja veden saastumista sekä melusaastetta, ja jotta suojellaan biologista monimuotoisuutta tehokkaalla tavalla.

43 artikla

Käytettävyys kaikkien käyttäjien kannalta

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

⁵⁶ EYVL L 206, 22.7.1992, s. 7.

⁵⁷ EYVL L 327, 22.12.2000, s.1.

⁵⁸ EYVL L 197, 21.7.2001, s. 30.

⁵⁹ EUVL L 20, 26.1.2010, s. 7.

III LUKU

YDINVERKKO

44 artikla

Ydinverkon yksilöiminen

1. Ydinverkkoon sisältyvät ne kattavan verkon osat, jotka ovat strategisesti tärkeimpiä Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskevan politiikan tavoitteiden saavuttamisen kannalta. Ydinverkon on erityisesti vaikutettava siihen, miten lisääntyneestä liikkuvuudesta ja vähähiilisen liikennejärjestelmän kehittämisestä suoriudutaan.
2. Ydinverkon on oltava liitetty yhteen solmukohdissa ja tarjottava yhteydet naapurimaiden liikenneinfrastruktuuriverkkoihin.
3. Ydinverkon muodostavat liikenneinfrastruktuurit on merkitty tämän asetuksen liitteessä I oleviin kattavaa verkkoa koskeviin karttoihin.

45 artikla

Vaatimukset

1. Ydinverkon on heijastettava kehittyvää liikennekysyntää ja multimodaaliliikenteen tarvetta. Huipputeknologiat sekä infrastruktuurin käytön hallintaa koskevat sääntely- ja hallinnointitoimenpiteet on otettava huomioon, jotta varmistetaan liikenneinfrastruktuurin resurssitehokas käyttö ja tarjotaan riittävästi kapasiteettia.
2. Ydinverkon infrastruktuurin on poikkeuksetta täytettävä kaikki II luvussa säädetyt vaatimukset. Ydinverkon infrastruktuurin on lisäksi täytettävä seuraavat vaatimukset:
 - (a) rautatieliikenneinfrastruktuuri:
 - radat sähköistetään kokonaan;
 - radat, joilla harjoitetaan tavanomaista tavaraliikennettä: akselikuormitus vähintään 22,5 t, matkanopeus vähintään 100 km/h ja junan pituus vähintään 750 m;
 - (b) sisävesi- ja meriliikenneinfrastruktuuri:
 - vaihtoehtoisia puhtaita polttoaineita on oltava saatavilla;
 - (c) maantieliikenneinfrastruktuuri:
 - rakennetaan moottoriteille noin 50 kilometrin välein levähdysalueita, jotta muun muassa kaupallisilla tienkäyttäjillä on riittävästi turvallisia ja varmoja pysäköintialueita;
 - vaihtoehtoisia puhtaita polttoaineita on oltava saatavilla;

(d) lentoliikenneinfrastruktuuri:

- on oltava valmiudet asettaa saataville vaihtoehtoisia puhtaita polttoaineita.

46 artikla

Ydinverkon kehittäminen

1. Ydinverkkoon kuuluvaa liikenneinfrastruktuuria on kehitettävä II luvussa säädettyjen vastaavien säännösten mukaisesti.
2. Ydinverkon päätökseen saattamiseen vaikuttavat yhteistä etua koskevat hankkeet on toteutettava ensisijaisesti.
3. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että ydinverkko on saatettu päätökseen ja että se on tämän luvun säännösten mukainen viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030, sanotun kuitenkin rajoittamatta 47 artiklan 2 ja 3 kohdan soveltamista.

47 artikla

Ydinverkon solmukohdat

1. Ydinverkon solmukohdat vahvistetaan liitteessä II ja niihin kuuluvat muun muassa seuraavat:
 - kaupunkisolmukohdat, mukaan lukien niiden satamat ja lentoasemat;
 - merisatamat;
 - rajanylityspaikat naapurimaihin.
2. Liitteessä II olevassa 2 osassa mainittavista merisatamista on oltava yhteydet Euroopan laajuisen liikenneverkon rautatie- ja maantieliikenneinfrastruktuuriin viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030 asianmukaisesti perusteltuja tapauksia lukuun ottamatta.
3. Liitteessä II olevassa 1 b osassa mainittavilta tärkeimmiltä lentoasemilta on oltava yhteydet Euroopan laajuisen liikenneverkon rautatie- ja maantieliikenneinfrastruktuuriin viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2050. Tällaiset lentoasemat on potentiaalinen liikennekysyntä huomioon ottaen integroitava suurnopeusrataverkkoon aina kun se on mahdollista.

IV LUKU

YDINVERKKOKÄYTTÄVIEN AVULLA TAPAHTUVA YDINVERKON TOTEUTTAMINEN

48 artikla

Ydinverkkokäytävien yleinen tarkoitus

1. Ydinverkkokäytävät ovat väline, joilla helpotetaan ydinverkon koordinoitua toteuttamista. Ydinverkkokäytävien perustana on oltava liikennemuotojen integrointi, yhteentoimivuus sekä koordinoitu infrastruktuurin kehittäminen ja hoito, jotta tuloksena saavutetaan resurssitehokas multimodaalinen liikenne.
2. Ydinverkkokäytävien infrastruktuurin käyttöön ja investointeihin on sovellettava koordinoitua lähestymistapaa, jotta kapasiteettia voidaan hallinnoida mahdollisimman tehokkaasti. Ydinverkkokäytävien multimodaalista infrastruktuuria on rakennettava ja sitä on koordinoitava tarvittaessa tavalla, jolla optimoidaan kunkin liikennemuodon käyttö ja liikennemuotojen välinen yhteistyö. Ydinverkkokäytävien on tuettava yhteentoimivien liikenteenhallintajärjestelmien laajamittaista käyttöönottoa.

49 artikla

Ydinverkkokäytävien määritelmä

1. Ydinverkkokäytävät muodostuvat ydinverkon osista. Niihin on kuuluttava vähintään kolme liikennemuotoa ja niiden on sijaittava vähintään kolmen jäsenvaltion alueella. Ne kattavat ydinverkon tärkeimmät rajatylittävät kaukoliikennevirrat.
2. Ydinverkkokäytävään voi asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa kuulua vain kaksi liikennemuotoa.
3. Ydinverkkokäytäviin on sisällyttävä merisatamia ja niiden sisääntuloväyliä, lukuun ottamatta asianmukaisesti perusteltuja tapauksia.

50 artikla

Ydinverkkokäytävien luettelo

1. Kunkin jäsenvaltion on osallistuttava vähintään yhteen ydinverkkokäytävään.
2. Ydinverkkokäytävien luettelo vahvistetaan ... annetun asetuksen (EU) N:o XXX/2012 (Verkkojen Eurooppa -väline) liitteessä I.

51 artikla
Ydinverkkokäytävien koordinointi

1. Ydinverkkokäytävien koordinoitun toteuttamisen helpottamiseksi komissio nimittää asianomaisia jäsenvaltioita kuultuaan ja Euroopan parlamentin kanssa neuvoteltuaan ”eurooppalaisiksi koordinaattoreiksi” kutsuttavat henkilöt.
2. Eurooppalaisen koordinaattorin valinnan on perustuttava erityisesti hänen kokemukseensa yhteisön toimielimistä ja hänen tietämykseensä suurten hankkeiden rahoitukseen sekä yhteiskuntataloudellisen ja ympäristövaikutusten arviointiin liittyvistä kysymyksistä.
3. Eurooppalaisen koordinaattorin nimittämisestä tehtävässä komission päätöksessä säädetään, miten 5 kohdassa tarkoitetut tehtävät on hoidettava.
4. Eurooppalainen koordinaattori toimii komission nimissä ja lukuun. Eurooppalaisen koordinaattorin toimeksianto koskee yhtä ydinverkkokäytävää. Eurooppalainen koordinaattori laatii yhdessä asianomaisten jäsenvaltioiden kanssa toimintaa koskevan työsuunnitelman.
5. Eurooppalainen koordinaattori
 - (a) johtaa ydinverkkokäytävän koordinoitua toteuttamista, jotta yksittäistä ydinverkkokäytävää koskevassa täytäntöönpanopäätöksessä vahvistettua määräaikaa voidaan noudattaa;
 - (b) raportoi mahdollisista havaituista vaikeuksista jäsenvaltioille, komissiolle ja soveltuvin osin kaikille muille laitoksille, jotka osallistuvat suoraan ydinverkkokäytävän kehittämiseen, ja osallistuu asianmukaisten ratkaisujen etsimiseen;
 - (c) laatii vuosittain raportin Euroopan parlamentille, komissiolle ja asianomaisille jäsenvaltioille ydinverkkokäytävän toteuttamisen etenemisestä;
 - (d) kuulee yhteistyössä asianomaisten jäsenvaltioiden kanssa erityisesti alue- ja paikallisviranomaisia, infrastruktuurin haltijoita, liikenteenharjoittajia, liikenteen käyttäjiä ja soveltuvin osin muita julkisia ja yksityisiä laitoksia saadakseen tarkemman käsityksen liikennepalvelujen kysynnästä, mahdollisuudesta saada investointirahoitusta ja siitä, mitä toimia on toteutettava ja mitä ehtoja täytettävä tällaisen rahoituksen saamisen helpottamiseksi.
6. Asianomaisten jäsenvaltioiden on tehtävä yhteistyötä eurooppalaisen koordinaattorin kanssa ja toimitettava koordinaattorille 5 kohdassa tarkoitettujen tehtävien hoitamiseksi tarvittavat tiedot.
7. Komissio voi pyytää eurooppalaiselta koordinaattorilta lausuntoa tutkiessaan hakemuksia, joilla haetaan unionin rahoitusta koordinaattorin vastuulle kuuluvalla ydinverkkokäytävälle, sanotun kuitenkin rajoittamatta unionin ja kansallisessa lainsäädännössä säädettyjen menettelyjen noudattamista.

52 artikla
Ydinverkkokäytävien hallinnointi

1. Asianomaisten jäsenvaltioiden on perustettava kullekin ydinverkkokäytävälle yhteistyöfoorumi, joka vastaa ydinverkkokäytävän yleisten tavoitteiden määrittelystä ja 53 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen toimenpiteiden valmistelusta ja valvonnasta.
2. Yhteistyöfoorumi koostuu asianomaisten jäsenvaltioiden edustajista ja soveltuvin osin muiden julkisten ja yksityisten laitosten edustajista. Rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta 26 päivänä helmikuuta 2001 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2001/14/EY⁶⁰ määriteltyjen asiaankuuluvien infrastruktuurin haltijoiden on joka tapauksessa osallistuttava yhteistyöfoorumiin.
3. Yhteistyöfoorumin puheenjohtajana toimii eurooppalainen koordinaattori.
4. Yhteistyöfoorumin on oltava pysyvä oikeussubjekti, kuten eurooppalainen taloudellinen etuyhtymä.
5. Yhteistyöfoorumin perustaminen ei rajoita periaatetta, jonka mukaan unionin rahoitustuen saajalla on lopullinen vastuu hankkeen toteutuksesta.

53 artikla
Käytävien kehityssuunnitelma

1. Asianomaisten jäsenvaltioiden on laadittava yhdessä yhteistyöfoorumin kanssa kustakin ydinverkkokäytävästä kehityssuunnitelma ja ilmoitettava siitä komissiolle kuuden kuukauden kuluessa tämän asetuksen voimaantulosta. Tähän suunnitelmaan on sisällyttävä erityisesti
 - (a) kuvaus ydinverkkokäytävän ominaisuuksista, mukaan lukien pullonkaulat;
 - (b) ydinverkkokäytävän tavoitteet liittyen erityisesti palvelun laatuna ilmaistavaan suorituskykyyn, sen kapasiteettiin ja siihen, täyttääkö se II luvussa säädetyt vaatimukset;
 - (c) ydinverkkokäytävän kehittämiseksi tarvittava toimenpideohjelma;
 - (d) multimodaaliliikenteen markkinatutkimus;
 - (e) toteutussuunnitelma, johon sisältyvät muun muassa
 - multimodaalisten tavaraliikennekäytävien yhteentoimivia liikenteenhallintajärjestelmiä koskeva käyttöönottosuunnitelma, sanotun kuitenkin rajoittamatta asiaankuuluvan unionin lainsäädännön soveltamista;

⁶⁰ EYVL L 75, 15.3.2001, s. 29.

- suunnitelma fyysisten, teknisten, operatiivisten ja hallinnollisten esteiden poistamiseksi eri liikennemuodoista ja niiden väliltä sekä tehokkaiden multimodaaliliikenteen ja -palvelujen parantamiseksi;
 - toimenpiteet, joilla parannetaan yhteistä etua koskevien hankkeiden alustavaan ja yksityiskohtaiseen suunnitteluun, niihin sisältyviin hankintoihin sekä niiden toteuttamiseen ja valvontaan vaadittavaa hallinnollista ja teknistä kapasiteettia;
 - riskiarviointi, mukaan lukien ilmastomuutoksen mahdolliset vaikutukset infrastruktuuriin, ja soveltuvin osin toimenpide-ehdotukset, joilla parannetaan kestävyyttä ilmastomuutosta vastaan;
 - kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi toteutettavat toimenpiteet;
- (f) säännöllisesti päivitettävä investointisuunnitelma, johon sisältyvät muun muassa
- luettelo 2 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun liikenneinfrastruktuurin laajentamista, uudistamista tai uudelleen käyttöön ottamista koskevista hankkeista kunkin ydinverkkokäytävään kuuluvan liikennemuodon osalta;
 - asiaankuuluva rahoitussuunnitelma, jossa mainitaan suunnitellut kansainväliset, kansalliset, alueelliset, paikalliset ja unionin tason rahoituslähteet, mukaan lukien, jos mahdollista, suunnitellut ristiinrahoitusjärjestelmät ja yksityinen pääoma sekä jo annettujen sitoumusten määrä ja soveltuvin osin viittaus unionin rahoitukseen, jota suunnitellaan saatavan unionin rahoitusohjelmista.
2. Komissio antaa lausuntonsa asianomaisten jäsenvaltioiden laatiman käytävän kehityssuunnitelman perusteella.
3. Ydinverkkokäytävien toteutuksen tukemiseksi komissio voi antaa ydinverkkokäytäviä koskevia täytäntöönpanopäätöksiä. Näissä päätöksissä voi olla
- (a) investointisuunnitelma, asiaankuuluvat kustannukset ja täytäntöönpanon aikataulu, jotka arvioidaan tarvittavan ydinverkkokäytävien toteuttamiseksi tämän asetuksen tavoitteiden mukaisesti;
 - (b) määritelmä kaikista toimenpiteistä, joilla pyritään vähentämään ulkoisia kustannuksia, erityisesti kasvihuonekaasupäästöjä ja melua, sekä edistämään uuden teknologian käyttöönottoa liikenteessä ja kapasiteetin hallinnassa.
 - (c) muita toimenpiteitä, jotka ovat tarpeen käytävän kehityssuunnitelman toteuttamiseksi ja ydinverkkokäytävän infrastruktuurin tehokasta käyttöä varten.

Tällaiset täytäntöönpanosäädökset annetaan 55 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvoa-antavaa menettelyä noudattaen.

V LUKU

YHTEISET SÄÄNNÖKSET

54 artikla

Päivitys ja raportointi

1. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle säännöllisesti Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskevan interaktiivisen maantieteellisen ja teknisen tietojärjestelmän (TENtec) kautta yhteistä etua koskevien hankkeiden toteutuksen etenemisestä ja tätä varten tehdyistä investoinneista.

Jäsenvaltioiden on annettava komissiolle tiivistelmät kansallisista suunnitelmista ja ohjelmista, jotka ne laativat Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi erityisesti ydinverkkoon liittyen. Kun kansalliset suunnitelmat ja ohjelmat on hyväksytty, jäsenvaltioiden on lähetettävä ne komissiolle tiedoksi.

2. Komissio julkaisee tämän asetuksen voimaantulosta alkaen kahden vuoden välein 54 artiklassa tarkoitettua komiteaa kuultuaan suuntaviivojen täytäntöönpanoa koskevan tilannekatsauksen, joka toimitetaan Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle.

3. Komissiolle annetaan 56 artiklan mukaisesti valta antaa liitteiden I, II ja III mukauttamista koskevia delegoituja säädöksiä 16, 24, 29 ja 33 artiklassa säädetyistä määrällisistä raja-arvoista mahdollisesti johtuvien muutosten huomioon ottamiseksi. Liitteitä mukauttaessaan komissio

- (a) sisällyttää logistiset alustat, tavaraliikenneterminaalit, sisävesisatamat, merisatamat ja lentoasemat kattavaan verkkoon, jos osoitetaan, että niiden liikennemääriä koskeva viimeisin kaksivuotinen keskiarvo ylittää asiaankuuluvan raja-arvon;
- (b) poistaa logistisia alustoja, tavaraliikenneterminaaleja, sisävesisatamia, merisatamia ja lentoasemia kattavasta verkosta, jos osoitetaan, että niiden liikennemääriä koskeva viimeisin kaksivuotinen keskiarvo alittaa asiaankuuluvan raja-arvon;
- (c) mukauttaa maantie-, rautatie- ja sisävesi-infrastruktuuria koskevat kartat ottaakseen huomioon verkon toteuttamisessa saavutetun edistyksen. Näitä karttoja mukauttaessaan komissio ei hyväksy reitin linjauksen muuttamista enempää kuin mitä sallitaan asiaankuuluvassa hankkeen lupamenettelyssä.

Edellä a ja b alakohdan mukaisten mukautusten on perustuttava viimeisimpiin saatavilla oleviin tilastoihin, jotka Eurostat on julkaissut.

4. Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon hiljattain sisällytettyyn infrastruktuuriin liittyvät yhteistä etua koskevat hankkeet ovat 7 artiklan 5 kohdan mukaisesti tukikelpoisia 3 kohdan nojalla annettujen delegoitujen säädösten voimaantulopäivästä alkaen.

Euroopan laajuisesta liikenneverkosta hiljattain poistettuun infrastruktuuriin liittyvät yhteistä etua koskevat hankkeet eivät ole enää tukikelpoisia 3 kohdan nojalla annettujen delegoitujen säädösten voimaantulopäivästä alkaen. Tukikelpoisuuden päättyminen ei vaikuta komission ennen kyseistä päivää tekemiin rahoitus- tai määrärahapäätöksiin.

55 artikla

Komitea

1. Komissiota avustaa komitea. Kyseinen komitea on asetuksessa (EU) N:o 182/2011 tarkoitettu komitea.
2. Kun tähän kohtaan viitataan, asetuksen (EU) N:o 182/2011 4 artiklaa sovelletaan.

56 artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Komissiolle siirretään valta antaa delegoituja säädöksiä tässä artiklassa säädetyin edellytyksin.
2. Edellä 54 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä siirretään komissiolle rajoittamattomaksi ajaksi [tämän asetuksen voimaantulopäivästä] alkaen.
3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 54 artiklan 3 kohdassa tarkoitettun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan kyseisessä päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Päätös tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai päätöksessä mainittuna myöhempänä päivänä. Se ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten voimassaoloon.
4. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, se antaa sen tiedoksi samanaikaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.
5. Edellä 54 artiklan 3 kohdan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei vastusta sitä kahden kuukauden kuluessa siitä, kun säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen tämän määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, etteivät ne vastusta sitä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaa jatketaan kahdella kuukaudella.

57 artikla

Uudelleentarkastelu

Komissio suorittaa viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2023 ydinverkon toteuttamisesta uudelleentarkastelun, jossa arvioidaan tämän asetuksen säännösten noudattamista ja täytäntöönpanon etenemistä.

58 artikla
Yksi yhteysviranomainen

Jäsenvaltiot voivat nimetä yhden yhteysviranomaisen helpottamaan ja koordinoimaan yhteistä etua koskevien hankkeiden, erityisesti rajatylittävien hankkeiden, lupaprosessia asiaankuuluvan unionin lainsäädännön mukaisesti.

59 artikla
Ydinverkon päätökseen saattamisen viivästyminen

1. Jos ydinverkon rakennustöiden aloittaminen tai päätökseen saattaminen viivästyy huomattavasti, komissio pyytää asianomaisia jäsenvaltioita esittämään syyt viivästymiselle kolmen kuukauden kuluessa. Annetun vastauksen perusteella komissio kuulee kaikkia asianomaisia jäsenvaltioita ratkaistakseen viivästyksen johtaneen ongelman.
2. Komissio voi päättää toteuttaa tarvittavia toimenpiteitä ydinverkon toteuttamista aktiivisesti seuratessaan ja ottaen suhteellisuus- ja toissijaisuusperiaatteen asianmukaisella tavalla huomioon.
3. Toteutetuista toimenpiteistä on viipymättä ilmoitettava Euroopan parlamentille ja jäsenvaltioille.

60 artikla
Unionin lainsäädännön ja politiikkojen noudattaminen

Tämän asetuksen nojalla toteutettavissa toimissa on otettava huomioon asiaankuuluvat unionin politiikat, erityisesti kilpailua, markkinoille pääsyä, ympäristönsuojelua, terveyttä, kestävä kehitystä ja julkisia hankintoja koskevat politiikat.

61 artikla
Edistäminen ja arviointi

Komissio edistää ja arvioi Euroopan laajuisia liikenneverkkoja koskevan politiikan etenemistä ja sen yleistä täytäntöönpanoa.

62 artikla
Kumoaminen

Kumotaan päätös N:o 661/2010/EU.

Kaikkiin asetukseen (EY) N:o 680/2007⁶¹ perustuviin rahoituspäätöksiin sovelletaan edelleen päätöstä N:o 611/2010/EU.

⁶¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 680/2007, annettu 20 päivänä kesäkuuta 2007, yleisistä säännöistä yhteisön rahoitustuelle Euroopan laajuisten liikenne- ja energiaverkkojen alalla, EUVL L 162, 22.6.2007, s. 1.

63 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

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja



EUROPEAN COMMISSION

Brussels, XXX
COM(2011) 650

ANNEX I - VOLUME 05

ANNEX

to the

**PROPOSAL FOR A REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF
THE COUNCIL**

on Union guidelines for the development of the trans-European transport network

{SEC(2011) 1212}
{SEC(2011) 1213}

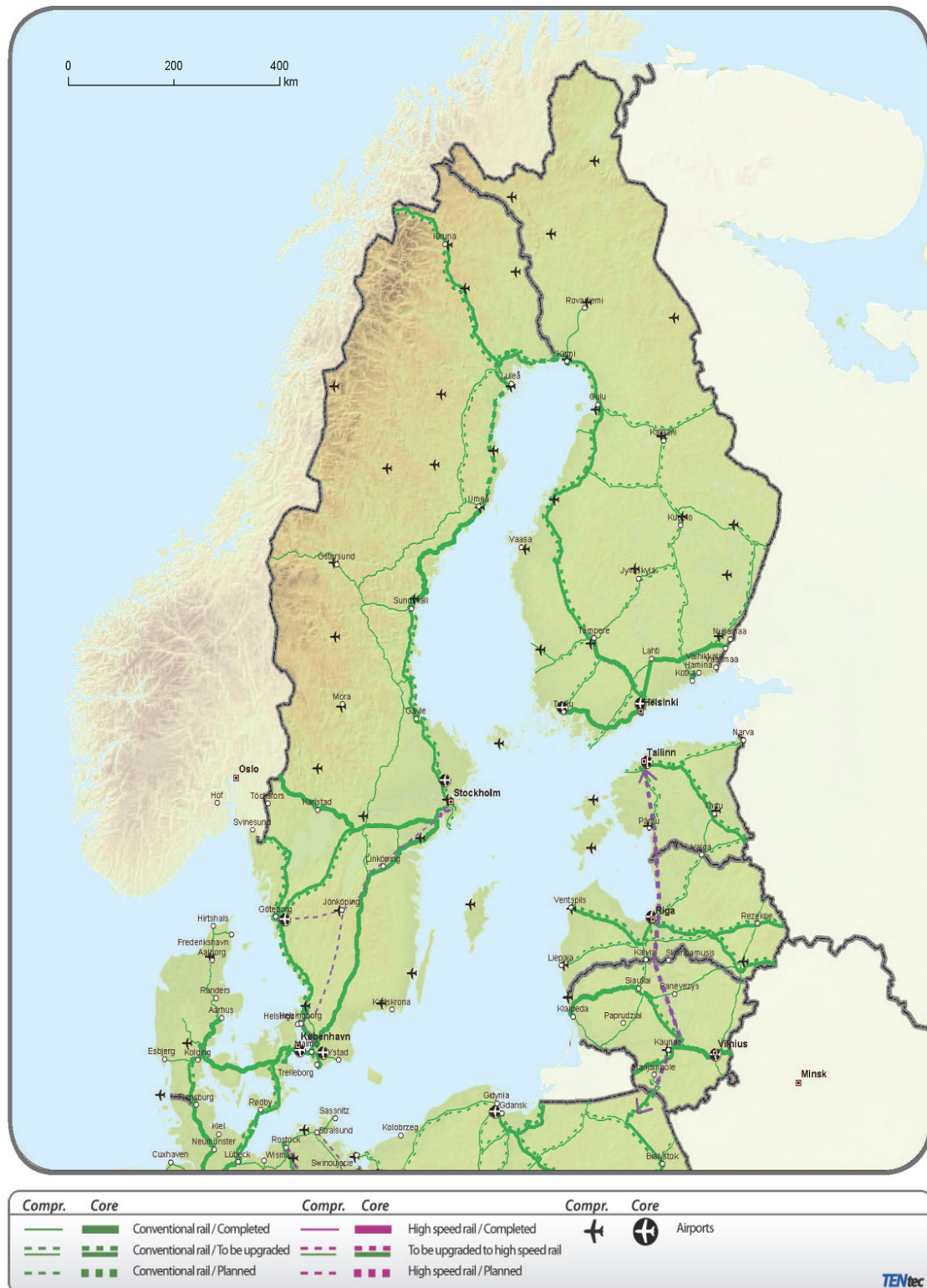


TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK

Comprehensive Network: Railways and airports
Core Network: Railways (passengers) and airports

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

1





1





EUROPEAN COMMISSION

Brussels, XXX
COM(2011) 650

ANNEX I - VOLUME 03

ANNEX

to the

**PROPOSAL FOR A REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF
THE COUNCIL**

on Union guidelines for the development of the trans-European transport network

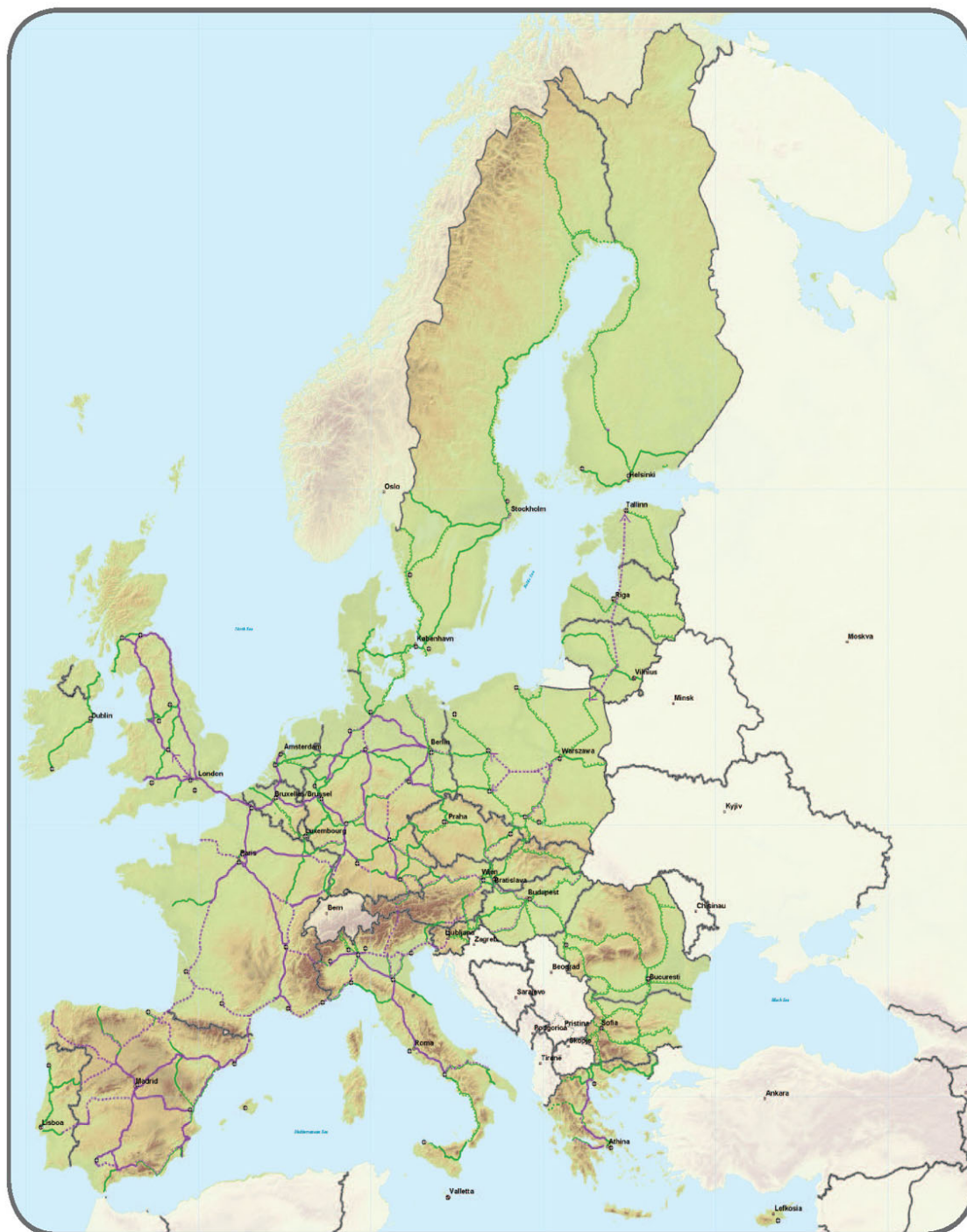
{SEC(2011) 1212}
{SEC(2011) 1213}



TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK

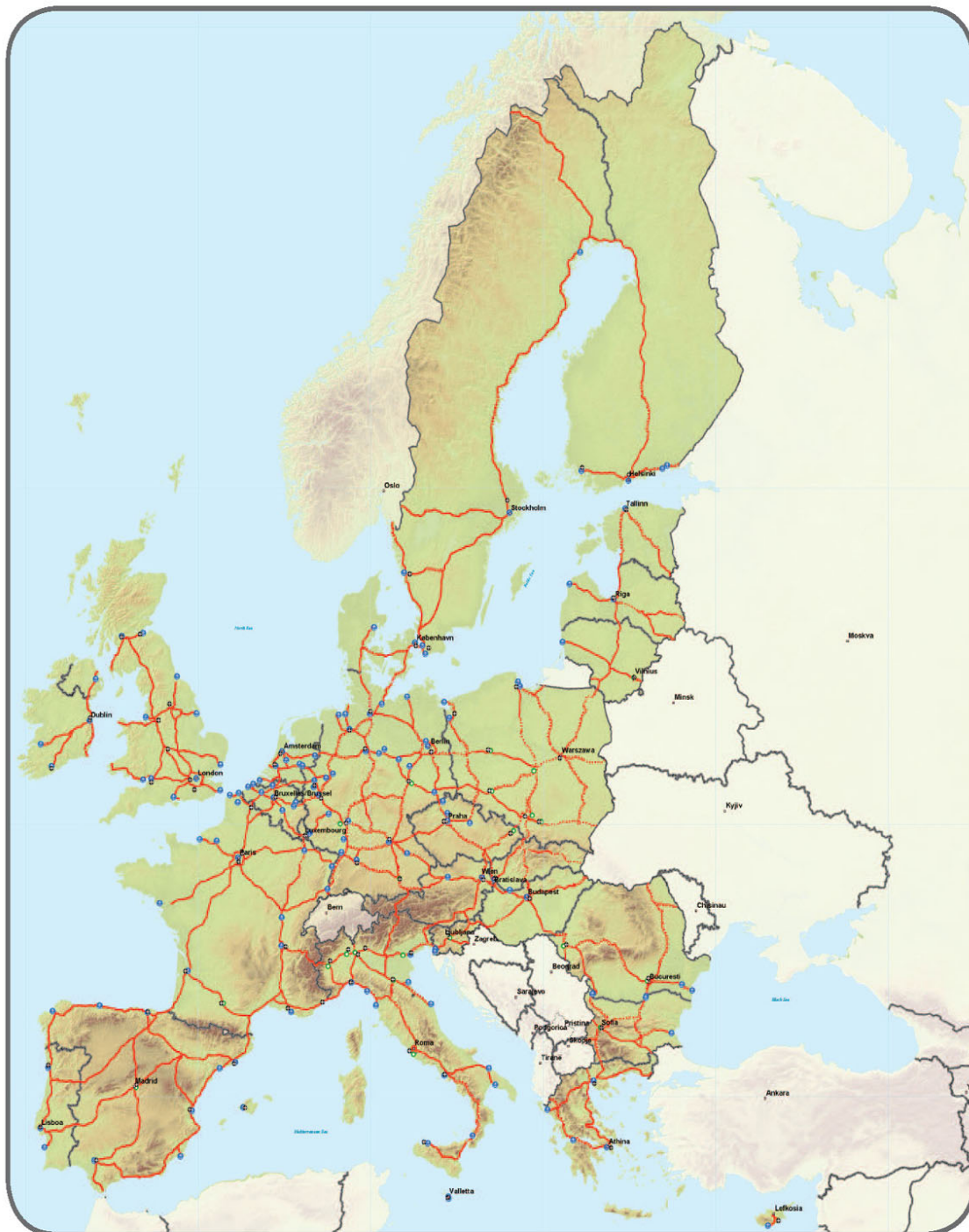
Core Network:
Railways (passengers) and airports
EU Member States

EU



Core	Core	Core
Conventional rail / Completed	High speed rail / Completed	Airports
Conventional rail / To be upgraded	To be upgraded to high speed rail	
Conventional rail / Planned	High speed rail / Planned	

TENtec



Core	Core	Core
Road / Completed	Ports	Airports
Road / To be upgraded	RRT	
Road / Planned		



EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Bryssel den 19.10.2011
KOM(2011) 650 slutlig

2011/0294 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet

(Text av betydelse för EES)

{SEK(2011) 1212 slutlig}

{SEK(2011) 1213 slutlig}

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

1.1. Bakgrund och syfte

Politiken för det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) har sedan mitten av 1980-talet utgjort den strategiska ramen för infrastrukturutbyggnaden, där syftet är att skapa en inre marknad som fungerar på ett smidigt sätt och att säkerställa ekonomisk, social och territoriell sammanhållning samt ökad tillgänglighet i hela EU. Detta ledde 1992 till att en särskild rättslig grund för transeuropeiska nät infördes i Maastrichtfördraget och vid Europeiska rådets möte i Essen 1994 till att en förteckning över fjorton prioriterade projekt antogs.

Europaparlamentet och rådet antog 1996 de första riktlinjerna för TEN-T-politiken och infrastrukturplaneringen¹. Med hänsyn till EU:s utvidgning och de förändringar i trafikflödena som förväntades gjordes 2004 en omfattande revidering av riktlinjerna². Dessutom utökades förteckningen över prioriterade projekt.

Flera finansiella och icke finansiella instrument har inrättats för att främja projektgenomförandet. Till dessa instrument hör TEN:s budgetförordning³, Sammanhållningsfonden, Europeiska regionala utvecklingsfonden (Eruf) samt lån från Europeiska investeringsbanken tillsammans med samordningsinitiativ från kommissionen.

Europaparlamentet och rådet antog 2010 beslut nr 661/2010/EU om en av tydlighetsskäl omarbetad version av TEN-T-riktlinjerna⁴.

Idag är transportinfrastrukturen som sådan väl utbyggd inom Europeiska unionen. Den är dock fortfarande splittrad, såväl geografiskt som mellan och inom olika transportsätt. Huvudsyftet med dessa nya riktlinjer, som kommer att ersätta beslut nr 661/2010, är att inrätta ett fullständigt och integrerat transeuropeiskt transportnät. Transportnätet kommer att omfatta alla medlemsstater och regioner samt ligga till grund för en balanserad utbyggnad av alla transportsätt i syfte att främja deras respektive fördelar och därigenom se till att nätet ger Europa ett så högt mervärde som möjligt.

Mot bakgrund av de utmaningar som TEN-T-politiken står inför, vilka även identifierats i vitboken Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem⁵ (nedan kallad vitboken), fastställs i dessa riktlinjer en långsiktig strategi för TEN-T-politiken fram till 2030/2050.

¹ Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, EGT L 228, 9.9.1996, s. 1.

² Europaparlamentets och rådets beslut nr 884/2004/EG av den 29 april 2004 om ändring av beslut nr 1692/96/EG om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, EUT L 201, 7.6.2004, s. 1.

³ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 680/2007 av den 20 juni 2007 om allmänna regler för gemenskapens finansiella stöd på området transeuropeiska nät på transportområdet och energiområdet, EUT L 162, 22.6.2007, s. 1.

⁴ Europaparlamentets och rådets beslut nr 661/2010/EU av den 7 juli 2010 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (omarbetsning), EUT L 204, 5.8.2010, s. 1.

⁵ KOM(2011) 144.

1.2. Frågor som tas upp

Följande fem huvudproblem måste angripas på EU-nivå:

För det första utgör förbindelselänkar som saknas, särskilt vid gränsöverskridande sträckor, ett stort hinder för den fria rörligheten för varor och personer inom och mellan medlemsstaterna och till unionens grannländer.

För det andra är skillnaderna mellan och inom medlemsstaterna när det gäller infrastrukturens kvalitet och tillgång fortfarande mycket omfattande. Särskilt förbindelserna mellan öst och väst behöver bli bättre, genom att ny transportinfrastruktur inrättas och/eller genom underhåll, återställande eller uppgradering av befintlig infrastruktur.

För det tredje är transportinfrastrukturen mellan transportsätten splittrad. Vad beträffar multimodala förbindelser är det många av Europas godsterminaler, passagerarstationer, inlandshamnar, kushamnar, flygplatser och urbana knutpunkter som inte klarar av den här uppgiften. Eftersom knutpunkterna saknar multimodal kapacitet är potentialen för multimodal transport och dess förmåga att avlägsna flaskhalsar i infrastrukturen och överbrygga saknade förbindelselänkar inte tillräckligt utnyttjad.

För det fjärde bör investeringar i transportinfrastrukturer bidra till att uppnå målen att minska utsläppen av växthusgaser från transporter med 60 procent till år 2050.

Slutligen har medlemsstaterna fortfarande olika regler och krav, särskilt på området för driftskompatibilitet, vilket ökar hindren och flaskhalsarna i transportinfrastrukturen.

1.3. Insatsområden

Syftet med detta förslag är att inrätta och bygga ut ett fullständigt transeuropeiskt transportnät som består av infrastrukturer för transport via järnväg, inre vattenvägar, vägar, sjöfart och flyg för att därigenom se till att den inre marknaden fungerar på ett smidigt sätt samt för att öka den ekonomiska och sociala sammanhållningen.

Det första insatsområdet för att uppnå dessa mål är ”idémissig planering”. Kommissionen har på grundval av bidragen från ett offentligt samråd med berörda parter dragit slutsatsen att det bästa sättet att bygga ut TEN-T är genom en strategi på två nivåer som består av ett övergripande nät och ett stamnät.

Det övergripande nätet är TEN-T:s grund. Det består av all befintlig och planerad infrastruktur som uppfyller kraven i riktlinjerna. Det övergripande nätet ska vara på plats senast den 31 december 2050.

Stamnätet ingår i det övergripande nätet och består av dess mest strategiskt viktiga delar. Det är själva ryggraden i det multimodala trafiknätet. Det utgör grundstommen i det multimodala nätet för rörlighet och är inriktat på de komponenter i det transeuropeiska transportnätet som har det högsta mervärdet för Europa, dvs. gränsöverskridande förbindelselänkar som saknas, viktiga flaskhalsar och multimodala knutpunkter. Stamnätet ska vara på plats senast den 31 december 2030.

Det andra insatsområdet gäller genomförandeinstrumenten. Kommissionen har utvecklat begreppet stamnätskorridorer med tillbörligt beaktande av järnvägskorridorerna för godstransport⁶. Stamnätskorridorerna kommer att fungera som ett raminstrument för det samordnade genomförandet av stamnätet. Vad beträffar räckvidden kommer stamnätskorridorerna i princip att omfatta tre transportsätt och sträcka sig över minst tre medlemsstater. De bör om möjligt ha en förbindelse med en kusthamn. När det gäller verksamheten kommer stamnätskorridorerna att fungera som en plattform för kapacitetsförvaltning, investeringar, utbyggnad och samordning av multimodala omlastningsanläggningar samt införande av driftskompatibla trafikstyrningssystem.

1.4. Överensstämmelse med EU:s politik och mål på andra områden

Förslaget överensstämmer med den politik som kommissionen tillkännager i vitboken. Det nämns uttryckligen som en del av initiativ 34 rörande stamnätet av strategisk infrastruktur i Europa⁷.

I dessa riktlinjer följs särskilt den strategi som fastställs i vitboken, dvs. att avlägsna stora hinder och flaskhalsar på viktiga områden i transportinfrastrukturen. Syftet är att skapa ett gemensamt europeiskt transportområde med bättre transporttjänster och ett transportnät som är helt integrerat. Detta kommer att förbinda de olika transportsätten med varandra och få till stånd en djupgående förändring av transportmönstren för passagerare och gods. Den här förändringen är nödvändig för att uppfylla målet att minska utsläppen av växthusgaser från transporter med 60 procent till år 2050.

Utan stödet från ett lämpligt nät och en smartare strategi för dess användning kommer inga större förändringar på transportområdet att vara möjliga. Planering och utbyggnad av infrastruktur anses vara nödvändigt för att utveckla ett hållbart transportsystem.

Förslaget kommer dessutom att bidra till att uppnå de politiska mål som fastställs i kommissionens meddelande En digital agenda för Europa⁸, genom dess stöd till genomförandet av intelligenta transportsystem. Det är även en av åtgärderna i det förslag till inremarknadsakt som kommissionen lade fram i april 2011⁹, eftersom näten är grundstommen i den inre marknaden och fyller en central funktion för att främja en flexibel och effektiv rörlighet för varor och tjänster.

Åtgärder för att främja hållbara transporter genom att ta itu med kritiska flaskhalsar, särskilt gränsöverskridande sträckor och intermodala knutpunkter (städer, hamnar och logistikplattformar), har dessutom identifierats som en av metoderna för att uppnå hållbar tillväxt, som är en av de tre huvudprioriteringarna i strategin Europa 2020 – En strategi för smart och hållbar tillväxt för alla, som antogs av kommissionen den 3 mars 2010¹⁰.

Förslaget bidrar dessutom till att öka den territoriella sammanhållningen i EU, vilket tillsammans med ekonomisk och social sammanhållning är ett av EU:s mål.

⁶ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik, EUT L 276, 20.10.2010, s. 22.

⁷ Se avsnitt 3.1: Transportinfrastruktur: territoriell sammanhållning och ekonomisk tillväxt i bilaga 1 till vitboken.

⁸ KOM(2010) 245 slutlig, s. 2.

⁹ KOM(2011) 206 slutlig.

¹⁰ KOM(2010) 2020 slutlig.

2. RESULTAT AV SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER SAMT KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

2.1. Samråd med berörda parter

Kommissionen genomförde ett omfattande och intensivt offentligt samråd med berörda parter från februari 2009 till juni 2010.

Kommissionen inledde samrådsförfarandet med att anta en grönbok. Med denna grönbok inleddes diskussionerna om de viktigaste utmaningarna och målen för TEN-T-politiken och om hur man skulle kunna bemöta dem¹¹.

Utifrån bidragen från berörda parter inrättade kommissionen sex expertgrupper, som under perioden november 2009–april 2010 analyserade ett flertal viktiga aspekter av den kommande utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet¹². Expertgruppernas rekommendationer inkluderas i ett arbetsdokument från kommissionen som lades fram för offentligt samråd den 4 maj 2010¹³.

Totalt gav dessa offentliga samråd över 530 bidrag. En stor del av dem som bidrog till samrådet stödde alternativet med en strategi på två nivåer för TEN-T-planeringen, med ett övergripande nät som basnivån och ett stamnät bestående av de strategiskt viktigaste delarna i det transeuropeiska transportnätet som en andra nivå.

I oktober 2009 och juni 2010 genomfördes konferenser för ministrar och berörda parter i Neapel respektive Zaragoza.

I februari 2011 lade kommissionen fram ett arbetsdokument¹⁴ för rådet och Europaparlamentet, i vilket metoden samt planerings- och genomförandescenarier vidareutvecklas.

2.2. Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden

Förutom det offentliga samrådet med berörda parter har kommissionen haft kontinuerlig kontakt med medlemsstaterna genom den kommitté för övervakning av riktlinjerna och utbyte av information som inrättades genom beslut nr 1692/96/EG. Genom denna kommitté, som har mötts varje månad sedan 2010, har medlemsstaterna underrättats om revideringsprocessens framsteg och innehåll.

¹¹ Transeuropeiska transportnät (TEN-T): En översyn av strategin – ”Bättre integrering av de transeuropeiska transportnäten för att främja den gemensamma transportpolitiken”, KOM(2009) 44 slutlig.

¹² Expertgrupperna täckte följande områden: strukturen för ett övergripande nät och ett stamnät samt metoden för TEN-T-planering, integrering av transportpolitik i TEN-T-planering, intelligenta transportsystem och nya tekniker inom ramen för det transeuropeiska transportnätet, TEN-T och förbindelser utanför EU, TEN-T-finansiering samt rättsliga och icke finansiella aspekter av TEN-T.

¹³ Kommissionens arbetsdokument ”Samråd om framtidens strategi för de transeuropeiska transportnäten”, KOM(2010) 212 slutlig.

¹⁴ Den nya strategin för de transeuropeiska transportnäten – planerings- och genomförandefrågor, SEK(2011) 101.

Kommissionen organiserade dessutom flera omgångar av bilaterala och multilaterala möten med medlemsstaterna för ingående diskussioner om utbyggnaden av det övergripande nätet och för att presentera huvuddragen i stamnätet.

Kontakter med enskilda berörda parter har upprättats genom särskilda möten vid konferenser och genom EU-samordnarna vid möten för deras respektive prioriterade projekt.

2.3. Konsekvensbedömning

I konsekvensbedömningen identifieras fyra specifika mål för att hantera problemet med ett splittrat nät.

Följande mål är det första specifika målet, där syftet är att öka samordningen inom EU:s planering:

- Att definiera en sammanhållen och öppen strategi för att få ut ett så högt mervärde som möjligt för EU från det transeuropeiska transportnätet. Strategin ska behandla aspekter av nätets splittrade karaktär som är kopplade till förbindelselänkar som saknas, multimodalitet samt tillräckliga förbindelser med grannländer och tredjeländer.

Syftet är att utforma en välfungerande administrativ struktur för att säkerställa genomförandet av en nätkonfiguration som är så bra som möjligt, med följande tre specifika mål:

- Att främja genomförandet av europeiska *standards* för förvaltningssystem och driva på utvecklingen av harmoniserade driftsregler för TEN-T-projekt av gemensamt intresse. Det här målet syftar inte till att införa nya särskilda standarder och regler, utan snarare till att de gemensamma europeiska standarder som redan tagits fram verkligen antas och genomförs.
- Att öka medlemsstaternas samarbete för att samordna investeringar, val av tidpunkter, val av vägsträckor, samt miljö- och lönsamhetsbedömningar för projekt av gemensamt intresse.
- Att se till att den bästa nätkonfigurationen är en nyckelfaktor vid fördelningen av EU:s finansiering, med utrymme för en inriktning på gränsöverskridande sträckor, förbindelselänkar som saknas och flaskhalsar.

Resultatet blev följande två strategiska alternativ:

- Alternativ 1: En planeringsstrategi som i huvudsak bygger på den nuvarande strategin, men med vissa ändringar mot bakgrund av de erfarenheter som gjorts, i kombination med en förstärkt samordningsstrategi för genomförandet.
- Alternativ 2: En mer kraftfull strategi för samordnad planering, genom identifiering av en optimerad konfiguration för den strategiska stommen i det transeuropeiska transportnätet, i kombination med samma förstärkta samordningsstrategi för genomförandet som i alternativ 1.

Bägge alternativen skulle leda till betydande förändringar jämfört med den grundläggande strategin, både i fråga om effektivitet i genomförandet och i fråga om ekonomiska, sociala och

miljömässiga effekter. På grund av den starkare samordningen på planerings- och genomförandenivåerna skulle alternativ 2 ha en totalt sett mer positiv effekt.

2.4. Metod för stamnätets utformning

Stamnätets utformning enligt detta förslag är resultatet av en allmänt vedertagen metod. Det har utformats i enlighet med en tvåstegsmetod¹⁵.

Det första steget var att identifiera huvudknutpunkterna enligt följande:

- Urbana huvudknutpunkter som omfattar alla medlemsstaters huvudstäder, alla megastäder enligt Espon och alla andra stora storstadsområden eller tätbebyggda områden, inklusive hela deras relevanta multimodala infrastruktur i den mån den ingår i det övergripande nätet. Totalt 82 urbana knutpunkter har identifierats och anges i en förteckning som bifogas riktlinjerna. Hamnar och flygplatser som hör direkt till den urbana knutpunkten ingår i stamnätet.
- Till de huvudknutpunkter som ligger utanför dessa urbana huvudknutpunkter hör hamnar med en trafikvolym som överstiger en viss tröskel eller som uppfyller vissa geografiska kriterier. Totalt 82 hamnar anges i en förteckning som bifogas riktlinjerna.
- De mest relevanta gränsövergångsställena hör till huvudknutpunkterna. Det är en per transportsätt mellan varje medlemsstat och varje grannland, vilket innebär totalt 46 gränsövergångsställen som anges i en förteckning som bifogas riktlinjerna.

Det andra steget bestod i att, på ett verkningsfullt och effektivt sätt samt företrädesvis med utnyttjande av befintlig infrastruktur, koppla samman dessa huvudknutpunkter genom multimodala förbindelser (väg, järnväg och inre vattenvägar) med utgångspunkt från tillgänglighet och genomförbarhet.

3. RÄTTSLIGA ASPEKTER AV FÖRSLAGET

3.1. Sammanfattning av de föreslagna åtgärderna

Genom den föreslagna förordningen upphävs och ersätts Europaparlamentets och rådets beslut nr 661/2010/EU av den 7 juli 2010 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet.

Förslaget innehåller följande huvuddelar:

- Det transeuropeiska transportnätet kommer att byggas ut gradvis med hjälp av en strategi på två nivåer som omfattar ett övergripande nät och ett stamnät.

¹⁵ En mer detaljerad beskrivning av metoden finns i kommissionens arbetsdokument The New Trans-European Transport Network Policy. Planning and implementation issues (Den nya strategin för de transeuropeiska transportnäten – planerings- och genomförandefrågor) som offentliggjordes i januari 2011. Den har genomgått mindre ändringar rörande frågor som togs upp vid transportministrarnas möte den 7–8 februari 2011 och vid möten med företrädare på hög nivå från alla medlemsstater i EU.

- Det övergripande nätet ska vara på plats senast den 31 december 2050, medan stamnätet ska vara genomfört som en prioriterad åtgärd senast den 31 december 2030.
- I riktlinjerna fastställs en ram för identifiering av projekt av gemensamt intresse. Dessa projekt bidrar till det transeuropeiska transportnätets utbyggnad och inrättande, dels genom skapande, underhåll, återställande och uppgradering av infrastruktur, dels genom åtgärder för att främja resurseffektiv användning av infrastruktur och genom att möjliggöra hållbara och effektiva tjänster för godstransport.
- Europeiska unionen kan för samarbetet med tredjeländer och grannländer¹⁶ främja projekt av ömsesidigt intresse.
- Det övergripande nätet specificeras genom
 - kartor,
 - infrastrukturkomponenter,
 - infrastrukturkrav,
 - prioriteringar för att främja projekt av gemensamt intresse.
- Godsterminaler, passagerarstationer, inlandshamnar, kusthamnar och flygplatser kommer att koppla samman olika transportsätt för att möjliggöra multimodala transporter.
- Urbana knutpunkter utgör centrala delar i det övergripande nätet eftersom de fungerar som förbindelsepunkter mellan de olika transportinfrastrukturerna.
- I riktlinjerna fastställs särskilda krav för stamnätet, utöver kraven för det övergripande nätet, till exempel tillgång till alternativa drivmedel. Kommissionen kommer att övervaka och utvärdera de framsteg som görs när det gäller stamnätets genomförande.
- Stamnätskorridorer är ett instrument för att genomföra stamnätet. De ska bygga på modal integrering och driftskompatibilitet samt leda till samordnad utbyggnad och förvaltning.
- Europeiska samordnare kommer att främja ett samordnat genomförande av korridorerna, i samarbete med de korridorplattformar som ska inrättas av de berörda medlemsstaterna.
- Varje korridorplattform kommer att fastställa en flerårig utvecklingsplan, inklusive investerings- och genomförandeplaner, som ska fungera som en förvaltningsstruktur.

¹⁶ I bilaga III visas de regionala transportnäten i dessa länder, i den mån de redan definierats. Grannländer som omfattas av det östliga partnerskapet definieras i enlighet med det östliga partnerskapets transportpanel, utgående från arbeten som utförts inom ramen för Traceca (transportkorridoren Europa–Kaukasien–Asien). De regionala näten i grannländerna i söder definieras utifrån arbeten som genomförts inom ramen för Europa-Medelhavs-transportforumet.

Kommissionen kommer på grundval av denna information att anta genomförandeakter (beslut) för varje korridor.

- Enligt förslaget ska bilagorna regelbundet revideras genom delegerade akter för att uppdatera kartorna över det övergripande nätet. Dessutom förutses en översyn av stamnätet senast 2023.

3.2. Rättslig grund

Den rättsliga grunden för detta förslag är artikel 172 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

3.3. Subsidiaritetsprincipen

Den samordnade utbyggnaden av ett transeuropeiskt transportnät för att stödja transportflöden inom den inre europeiska marknaden samt ekonomisk, social och territoriell sammanhållning inom Europa kräver åtgärder på EU-nivå, eftersom sådana åtgärder inte kan vidtas av enskilda medlemsstater. Detta gäller särskilt gränsöverskridande sträckor.

3.4. Proportionalitetsprincipen

Förslaget är förenligt med proportionalitetsprincipen och omfattas av utrymmet för att vidta åtgärder på området för det transeuropeiska transportnätet, enligt definitionen i artikel 170 i Fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

De åtgärder som planeras genom detta förslag är uttryckligen begränsade till den europeiska dimensionen av transportinfrastruktur.

3.5. Val av instrument

De nuvarande TEN-T-riktlinjerna föreslogs och antogs som ett **beslut** från Europaparlamentet och rådet. Beslutet riktar sig specifikt till alla medlemsstater, vilket gör riktlinjerna till alla delar bindande för alla medlemsstaterna.

Traditionellt har också medlemsstaterna varit de främsta aktörerna som deltagit i utbyggnad och förvaltning av transportinfrastrukturer, men utvecklingen tyder på att den här situationen gradvis har förändrats. Regionala och lokala myndigheter, infrastrukturförvaltare, transportoperatörer samt andra offentliga och privata organ har också blivit viktiga aktörer i utbyggnaden av infrastruktur.

Eftersom fler aktörer vid sidan av medlemsstaterna har deltagit i planeringen, utbyggnaden och driften av det transeuropeiska transportnätet är det viktigt att se till att riktlinjerna är bindande för alla. Kommissionen har därför valt en förordning som det rättsliga instrumentet för detta förslag.

Det bör dessutom noteras att förslaget är avsett att täcka perioden fram till 2050. Det är därför svårt att förutse alla kategorier av aktörer som skulle kunna delta i TEN-T-projektens genomförande under den perioden.

3.6. Europeiska ekonomiska samarbetsområdet

Den föreslagna rättsakten berör Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och bör därför gälla även för EES.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Förslaget medför inga extra kostnader för EU:s budget.

5. FOND FÖR ETT SAMMANLÄNKAT EUROPA

Kommissionen har inom ramen för sitt meddelande om den fleråriga budgetramen för 2014–2020 – En budget för Europa 2020¹⁷ tillkännagett inrättandet av ett nytt instrument på EU-nivå, dvs. fonden för ett sammanlänkat Europa, som kommer att finansiera prioriterad infrastruktur på områdena transport, energi och digitalt bredband. Fonden kommer att stödja infrastrukturer som berör den europeiska och den inre marknadens dimension, med inriktning på EU-stöd till prioriterade nät som måste vara genomförda senast 2020 och där EU-åtgärder är mest berättigade. Fonden för ett sammanlänkat Europa kommer att ha en enda fond på 50 miljarder euro för perioden 2014–2020, varav 31,7 miljarder anslås för transport, inklusive 10 miljarder euro som öronmärks för investeringar i transportinfrastruktur i medlemsstater som är berättigade till stöd från Sammanhållningsfonden. I meddelandet föreslås även att infrastrukturprojekt av EU-intresse som passerar genom grannskaps- och kandidatländer i framtiden bör samordnas och stärkas genom den nya fonden för ett sammanlänkat Europa¹⁸.

I dessa riktlinjer och fonden för ett sammanlänkat Europa kommer prioriteringarna för finansieringen av transportinfrastruktur att fastställas.

6. FÖRENKLING

Förslaget bidrar till en förenkling av befintliga regler. Genom den nya korridorstrategin och inrättandet av korridorplattformar kan arbetet med att förbereda projekt effektiviseras.

¹⁷ KOM(2011) 500 slutlig.

¹⁸ Sådan samordning kan bland annat omfatta finansiering från investeringsinstrumentet för grannskapspolitiken (NIF) eller instrumentet för stöd inför anslutningen (IPA).

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 172,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹⁹,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande²⁰,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet²¹ omarbetades av tydlighetsskäl genom Europaparlamentets och rådets beslut nr 661/2010/EU av den 7 juli 2010 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet²².
- (2) De transeuropeiska nätens planering, utbyggnad och drift bidrar till att uppnå viktiga mål för unionen, som t.ex. att skapa en inre marknad som fungerar smidigt samt att öka den ekonomiska och sociala sammanhållningen, och har även som särskilda mål att möjliggöra smidig och hållbar rörlighet för personer och varor samt att säkerställa tillgänglighet för alla regioner i unionen.
- (3) Dessa särskilda mål bör uppnås genom att sammanlänknings- och driftskompatibilitet mellan nationella transportnät inrättas på ett resurseffektivt sätt.

¹⁹ EUT C , , s. .

²⁰ EUT C , , s. .

²¹ EGT L 228, 9.9.1996, s. 1.

²² EUT L 204, 5.8.2010, s. 1.

- (4) Den ökande trafiken har lett till ökad trängsel i internationella transportkorridorer. För att säkerställa den internationella rörligheten för varor och personer bör det transeuropeiska transportnätets kapacitet och användningen av denna kapacitet optimeras och om nödvändigt utökas genom avlägsnande av flaskhalsar i infrastrukturerna och överbryggande av infrastrukturlänkar som saknas inom och mellan medlemsstaterna.
- (5) I enlighet med vad som sägs i vitboken Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem²³ kan transportsystemets effektivitet och prestationsförmåga bli avsevärt högre genom att man ser till att den modala integreringen förbättras i hela nätet i fråga om infrastruktur, informationsflöden och förfaranden.
- (6) I vitboken ställs krav på utveckling av transportrelaterad informations- och kommunikationsteknik för att säkerställa bättre och integrerad trafikstyrning samt förenklade administrativa förfaranden genom bättre godslogistik, system för att följa och spåra gods samt optimerade tidtabeller och trafikflöden. Eftersom sådana insatser bidrar till en effektiv förvaltning och användning av transportinfrastruktur bör de omfattas av denna förordning.
- (7) Strategin för det transeuropeiska transportnätet måste beakta transportpolitikens utveckling och förändringarna i infrastrukturens ägande. Tidigare var det huvudsakligen medlemsstaterna som skapade och underhöll transportinfrastruktur. Numera har även andra aktörer, bland annat privata, blivit delaktiga i utformningen av ett multimodalt transeuropeiskt transportnät, till exempel infrastrukturförvaltare, koncessionshavare eller hamn- och flygplatsmyndigheter.
- (8) Det transeuropeiska transportnätet består till stor del av befintlig infrastruktur. Denna förvaltas av olika offentliga och privata aktörer. I syfte att till fullo uppnå målen i strategin för de transeuropeiska transportnäten behövs enhetliga krav för infrastrukturen, i form av en förordning, så att de följs av alla aktörer med ansvar för det transeuropeiska transportnätets infrastruktur.
- (9) Det transeuropeiska transportnätet bör helst byggas ut genom en strategi på två nivåer som består av ett övergripande nät och ett stamnät, med dessa två nivåer som den högsta nivån av infrastrukturplanering inom unionen.
- (10) Det övergripande nätet bör vara ett Europatäckande transportnät som gör alla unionens regioner tillgängliga, även randområden och yttersta randområden, på samma sätt som det eftersträvas i den integrerade havspolitik²⁴, och som bidrar till sammanhållningen mellan regionerna. I riktlinjerna bör kraven för det övergripande nätets infrastruktur fastställas så att ett nät av hög standard kan uppnås i hela unionen till 2050.
- (11) Stamnätet bör identifieras och genomföras som en prioriterad åtgärd senast 2030 inom den ram som det övergripande nätet utgör. Det bör utgöra grundstommen i utvecklingen av ett multimodalt transportnät och stimulera utbyggnaden av hela det övergripande nätet. Det bör göra det möjligt att koncentrera unionens åtgärder på de

²³ KOM(2011) 144 slutlig.

²⁴ KOM(2007) 575 slutlig.

komponenter i det transeuropeiska transportnätet som har det högsta mervärdet för Europa, särskilt gränsöverskridande sträckor, förbindelselänkar som saknas, multimodala förbindelsepunkter och viktiga flaskhalsar.

- (12) För att inrätta stamnätet och det övergripande nätet på ett samordnat och snabbt sätt, och därigenom kunna få ut så mycket som möjligt av nätens fördelar, bör de berörda medlemsstaterna se till att projekt av gemensamt intresse är slutförda senast 2030 respektive 2050.
- (13) Det är nödvändigt att identifiera projekt av gemensamt intresse som kommer att bidra till att förverkliga det transeuropeiska transportnätet och som överensstämmer med de prioriteringar som fastställs i riktlinjerna.
- (14) Projekt av gemensamt intresse bör ha ett tydligt europeiskt mervärde. Gränsöverskridande projekt har typiskt ett högt europeiskt mervärde, men de kan ha lägre ekonomisk effekt jämfört med rent nationella projekt. Därför är det inte sannolikt att de genomförs utan insatser från unionen.
- (15) Eftersom utbyggnaden och genomförandet av det transeuropeiska transportnätet inte utförs endast av medlemsstaterna bör alla initiativtagare till projekt av gemensamt intresse, såsom lokala och regionala myndigheter, infrastrukturförvaltare eller andra privata eller offentliga organ omfattas av rättigheterna och skyldigheterna i denna förordning, liksom av andra relevanta bestämmelser och förfaranden i EU-lagstiftningen och den nationella lagstiftningen, när de genomför sådana projekt.
- (16) Samarbete med grannländer och tredjeländer är nödvändigt för att säkerställa sammanlänkning och driftskompatibilitet mellan respektive infrastrukturnät. Unionen bör därför i tillämpliga fall främja projekt av ömsesidigt intresse med dessa länder.
- (17) För att uppnå modal integrering i hela nätet krävs lämplig planering av det transeuropeiska transportnätet. Detta förutsätter även att särskilda krav genomförs i hela nätet när det gäller infrastruktur, intelligenta transportsystem, utrustning och tjänster. Därför är det nödvändigt att säkerställa en tillräcklig och samordnad utveckling av sådana krav i hela Europa, för varje transportsätt samt för deras sammanlänkning inom och utanför det transeuropeiska transportnätet, i syfte att utnyttja fördelarna av näteffekten och möjliggöra effektiva transeuropeiska långdistanstransporter.
- (18) För att fastställa befintliga och planerade transportinfrastrukturer för det övergripande nätet och stamnätet bör kartor tillhandahållas och anpassas över tid i syfte att beakta trafikflödenas utveckling. Den tekniska basen för kartorna tillhandahålls av kommissionens TENtec-system, som erbjuder en högre detaljnivå för den transeuropeisk transportinfrastrukturen.
- (19) I riktlinjerna bör prioriteringar fastställas för att uppnå målen inom den givna tidsramen.
- (20) Intelligenta transportsystem är en nödvändig grund för att optimera trafiken och transporterna samt förbättra därtill relaterade tjänster.
- (21) Riktlinjerna bör innehålla bestämmelser om utbyggnaden av det övergripande nätet vid urbana knutpunkter, eftersom dessa knutpunkter är utgångspunkten eller

slutdestinationen (sista kilometern) för passagerare och gods som transporteras i det transeuropeiska transportnätet samt omstignings- eller omlastningsplatser inom eller mellan olika transportsätt.

- (22) Det transeuropeiska transportnätet bör, med tanke på dess stora omfattning, kunna utgöra en god grund för storskalig utbyggnad av nya tekniker och innovationer, som t.ex. kan bidra till att öka den totala effektiviteten i den europeiska transportsektorn och minska dess koldioxidavtryck. Detta kommer att bidra till att uppnå Europa 2020-strategin och vitbokens mål att minska utsläppen av växthusgaser med 60 procent till år 2050 (baserat på nivåerna för 1990) och samtidigt bidra till att uppnå målet för ökad försörjningstrygghet när det gäller drivmedel i unionen.
- (23) Det transeuropeiska transportnätet måste säkerställa effektiv multimodalitet för att möjliggöra bättre val av transportsätt och sammanläggning av stora volymer för transporter på långa sträckor. Detta kommer att göra multimodala transporter mer ekonomiskt attraktiva för befraktare.
- (24) För att uppnå en transportinfrastruktur som är av hög standard och effektiv inom alla transportsätt bör riktlinjerna innehålla bestämmelser om säkerhet och skydd för passagerare och godstransporter, den inverkan som klimatförändringar samt potentiella naturkatastrofer och katastrofer som orsakas av människor har på infrastrukturen och tillgängligheten för alla transportanvändare.
- (25) Stamnätet bör vara en del av det övergripande nätet. Det bör bestå av det transeuropeiska transportnätets strategiskt viktigaste knutpunkter och förbindelser, i enlighet med trafikbehoven. Det bör vara multimodalt, dvs. inbegripa alla transportsätt och deras förbindelser samt relevanta system för trafikstyrning och informationshantering.
- (26) I syfte att genomföra stamnätet inom den fastlagda tidsramen kan en korridormodell användas för att på gränsöverskridande nivå samordna olika projekt och synkronisera utvecklingen av korridoren, för att på så sätt dra mesta möjliga nytta av nätet.
- (27) Stamnätskorridorer bör dessutom vara inriktade på bredare transportpolitiska mål och underlätta modal integrering och multimodala transporter. Detta bör möjliggöra särskilt utvecklade korridorer som är optimerade i fråga om energianvändning och utsläpp, vilket betyder att de minimerar miljöeffekterna, samtidigt som de är attraktiva på grund av sin tillförlitlighet, begränsad trängsel samt låga kostnader för drift och administration. En preliminär förteckning över korridorer bör tas med i förordning (U) XXX/2012 [fonden för ett sammanlänkat Europa], men bör kunna anpassas för att ta hänsyn till förändringar i trafikflödena.
- (28) Utformningen av rätt ledningsstruktur och identifieringen av finansieringskällor för komplicerade gränsöverskridande projekt skulle kunna underlättas genom inrättandet av korridorplattformar för sådana stamnätskorridorer. Europeiska samordnare bör främja ett samordnat genomförande av stamnätskorridorerna.
- (29) Vid utvecklingen av stamnätskorridorer bör vederbörlig hänsyn tas till de järnvägskorridorer för godstransport som inrättats i enlighet med Europaparlamentets

och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik²⁵ samt till den europeiska genomförandeplan för ERTMS som fastställs i kommissionens beslut 2009/561/EG av den 22 juli 2009 om ändring av beslut 2006/679/EG när det gäller genomförandet av den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet avseende delsystemet trafikstyrning och signalering i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg²⁶.

- (30) För att riktlinjerna i så stor utsträckning som möjligt ska stämma överens med planeringen för relevanta finansiella instrument på unionsnivå bör finansieringen av det transeuropeiska transportnätet baseras på denna förordning och utnyttja fonden för ett sammanlänkat Europa²⁷. Samordning och kombination bör också eftersträvas av finansiering från relevanta interna och externa instrument, såsom strukturfonderna och Sammanhållningsfonden, investeringsinstrumentet för grannskapspolitiken (NIF) och instrumentet för stöd inför anslutningen (IPA)²⁸, samt från Europeiska investeringsbanken, Europeiska banken för återuppbyggnad och utveckling (EBRD) och andra finansiella institutioner. I synnerhet bör medlemsstaterna när de utvecklar det transeuropeiska transportnätverket beakta de förhandsvillkor för transport som ingår i bilaga IV till förordning (EU) nr XXX/2012 [förordning om gemensamma bestämmelser för Europeiska regionala utvecklingsfonden, Europeiska socialfonden, Sammanhållningsfonden, Europeiska fonden för jordbrukets utveckling och Europeiska havs- och fiskerifonden som omfattas av den gemensamma strategiska ramen, om allmänna bestämmelser för Europeiska regionala utvecklingsfonden, Europeiska socialfonden och Sammanhållningsfonden samt om upphävande av förordning (EG) nr 1083/2006]²⁹.
- (31) För att uppdatera bilagorna och särskilt kartorna med hänsyn till eventuella förändringar till följd av det konkreta utnyttjandet av vissa transportinfrastrukturelement, analyserade mot förbestämda kvantitativa trösklar, bör kommissionen delegeras befogenhet att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt med hänsyn till ändringar i bilagorna. Det är särskilt viktigt för kommissionen att genomföra lämpliga samråd under det förberedande arbetet, inklusive på expertnivå. När kommissionen förbereder och utformar delegerade akter bör den se till att relevanta handlingar samtidigt, punktligt och på ett lämpligt sätt tillställs Europaparlamentet och rådet.
- (32) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning bör kommissionens tilldelas genomförandebefogenheter. Dessa befogenheter bör utövas enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter³⁰.

²⁵ EUT L 276, 20.10.2010, s. 22.

²⁶ EUT L 194, 25.7.2009, s. 60.

²⁷ Förordning (EU) nr XXX/2012 av den [fonden för ett sammanlänkat Europa].

²⁸ Rådets förordning (EG) nr 1085/2006 av den 17 juli 2006 om upprättande av ett instrument för stöd inför anslutningen (EUT L 210, 31.7.2006, s. 82).

²⁹ KOM(2011) 615 slutlig.

³⁰ EUT L 55, 28.2.2011, s. 13.

- (33) Målen för de åtgärder som ska vidtas, särskilt det transeuropeiska transportnätets samordnade inrättande och utbyggnad, kan inte i tillräcklig utsträckning uppnås av medlemsstaterna. På grund av behovet av samordning av målen i fråga uppnås de därför bättre på unionsnivå, vilket innebär att unionen får vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen såsom den definieras i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen, som även fastställs i den artikeln, går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

ALLMÄNNA PRINCIPER

Artikel 1

Syfte

1. I den här förordningen fastställs unionens riktlinjer för utveckling av ett transeuropeiskt transportnätverk (nedan kallade *riktlinjerna*), i vilka det fastställs i vilka transeuropeiska transportnätinfrastruktur projekt av gemensamt intresse och av ömsesidigt intresse ska identifieras.
2. I riktlinjerna fastställs vilka krav de aktörer som har ansvar för förvaltningen av de transeuropeiska transportnätens infrastruktur måste uppfylla.
3. I riktlinjerna anges även prioriteringarna för det transeuropeiska nätets utveckling.
4. Riktlinjerna innehåller slutligen åtgärderna för genomförandet av det transeuropeiska nätet fastställs.

Artikel 2

Tillämpningsområde

1. Riktlinjerna avser det transeuropeiska transportnätet, som omfattar
 - befintlig och planerad transportinfrastruktur enligt punkt 2 och
 - åtgärder som främjar effektiv förvaltning och användning av sådan infrastruktur.
2. Transportinfrastrukturen i det transeuropeiska transportnätet består av
 - (a) infrastruktur för järnvägstransporter enligt avsnitt 1 i kapitel II,
 - (b) infrastruktur för transport på inre vattenvägar enligt avsnitt 2 i kapitel II,

- (c) infrastruktur för vägtransporter enligt avsnitt 3 i kapitel II,
- (d) infrastruktur för sjötransporter enligt avsnitt 4 i kapitel II,
- (e) infrastruktur för lufttransporter enligt avsnitt 5 i kapitel II,
- (f) infrastruktur för multimodala transporter enligt avsnitt 6 i kapitel II,
- (g) utrustning och intelligenta transportsystem som är kopplade till de transportinfrastrukturer som avses i punkterna a–f.

Artikel 3 **Definitioner**

I denna förordning gäller följande definitioner:

- (a) *projekt av gemensamt intresse*: alla typer av planerad transportinfrastruktur, befintlig transportinfrastruktur eller alla ändringar av befintlig transportinfrastruktur som överensstämmer med bestämmelserna i kapitel 2, samt alla åtgärder som leder till effektiv hantering och användning av sådan infrastruktur.
- (b) *projekt av ömsesidigt intresse*: ett projekt som omfattar både unionen och ett eller flera tredjeländer som syftar till att ansluta det transeuropeiska transportnätet till transportinfrastrukturnäten i de länderna för att underlätta större transportflöden.
- (c) *tredjeland*: alla grannländer och alla andra länder som unionen samarbetar med för att uppnå målen för denna förordning.
- (d) *grannland*: ett land som omfattas av den europeiska grannskapspolitiken, inbegripet det strategiska partnerskapet³¹, utvidgningspolitiken, Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller Europeiska frihandelssammanslutningen (Efta).
- (e) *projekts europeiska mervärde*: värdet av unionsinsatser som går utöver det värde som annars skulle ha skapats genom en åtgärd vidtagen av en enda medlemsstat.
- (f) *infrastrukturförvaltare*: varje organ eller företag som särskilt ansvarar för att anlägga och underhålla transportinfrastruktur. Detta kan också inbegripa hantering av kontroll- och säkerhetssystem för infrastrukturen.
- (g) *intelligenta transportsystem (ITS)*: system som använder informations-, kommunikations-, navigerings- samt positions- och lokaliseringsteknik för att hantera rörlighet och trafik i det transeuropeiska transportnätet samt för att tillhandahålla mervärdestjänster till medborgare och operatörer, inklusive för en säker, miljövänlig och kapacitetseffektiv användning av nätet. De kan även

³¹

KOM(2004) 106 slutlig.

inbegripa ombordanordningar, förutsatt att de bildar ett odelbart system som även omfattar motsvarande infrastrukturkomponenter. De omfattar även system, teknik och tjänster enligt punkterna h-l.

- (h) *system för flygledningstjänst*: ett system såsom det definieras i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 552/2004 av den 10 mars 2004 om driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst (förordning om driftskompatibilitet)³² samt i huvudplanen för den europeiska flygledningstjänsten såsom den definieras i rådets förordning (EG) nr 219/2007 av den 27 februari 2007 om bildande av ett gemensamt företag för utveckling av en ny generation av det europeiska systemet för flygledningstjänsten (Sesar)³³.
- (i) *övervaknings- och informationssystem för sjötrafik (Vessel Traffic Monitoring and Information Systems, VTMS)*: system som används för att övervaka och hantera trafik och sjötransporter, med utnyttjande av information från automatiska identifieringssystem för fartyg (AIS), långdistansidentifiering och -spårning av fartyg (Long-Range Identification and Tracking of Ships, LRIT), kustradarsystem och radiokommunikation enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG av den 27 juni 2002 om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG³⁴.
- (j) *flodinformationstjänster (RIS)*: informations- och kommunikationstekniker för inre vattenvägar såsom det definieras i Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/44/EG av den 7 september 2005 om harmoniserade flodinformationstjänster (RIS) på inre vattenvägar i gemenskapen³⁵.
- (k) *e-tjänster för sjöfart*: tjänster som utnyttjar avancerade och driftskompatibla informationstekniker inom sektorn för sjötransporter för att underlätta godsgenomströmningen till sjöss och i hamnområden.
- (l) *europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (European Rail Traffic Management System, ERTMS)*: ett system såsom det definieras i kommissionens beslut 2006/679/EG av den 28 mars 2006³⁶ och kommissionens beslut 2006/860/EG³⁷ av den 7 november 2006 om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet avseende delsystemet Trafikstyrning och signalering i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg och höghastighetståg.
- (m) *transportsätt*: transport via järnväg, inre vattenvägar, vägar, sjöfart eller flyg.
- (n) *multimodal transport*: transport av gods och/eller passagerare med användning av två eller flera transportsätt.

³² EUT L 96, 31.3.2004, s. 26.

³³ EUT L 64, 2.3.2007, s. 1.

³⁴ EGT L 208, 5.8.2002, s. 10.

³⁵ EUT L 255, 30.9.2005, s. 152.

³⁶ EUT L 284, 16.10.2006, s. 1.

³⁷ EUT L 342, 7.12.2006, s. 1.

- (o) *urban knutpunkt*: ett storstadsområde där det transeuropeiska transportnätets transportinfrastruktur är anslutet till andra delar av den infrastrukturen och till infrastrukturen för regional och lokal trafik.
- (p) *logistikplattform*: ett område som är direkt kopplat till det transeuropeiska transportnätets transportinfrastruktur, inklusive minst en godsterminal, och som gör det möjligt att genomföra logistikverksamhet.
- (q) *godsterminal*: en struktur som är utrustad för omlastning mellan minst två transportsätt och för tillfällig förvaring av gods, som kusthamnar, inlandshamnar, flygplatser och järnvägsterminaler.
- (r) NUTS-region: en region enligt definitionen i nomenklaturen för statistiska territoriella enheter (NUTS).

Artikel 4

Mål för det transeuropeiska transportnätet

1. Det transeuropeiska transportnätet ska möjliggöra transporttjänster och åtgärder som
 - (a) tillgodoser rörlighets- och transportbehoven hos sina användare inom unionen och i förbindelser med tredjeländer, och därmed bidrar till ökad ekonomisk tillväxt och konkurrenskraft,
 - (b) är ekonomiskt effektiva, bidrar till att uppnå målen för koldioxidsnåla och rena transporter, trygg bränsleförsörjning och miljöskydd, är säkra och av hög kvalitet, både för passagerartrafik och godstransporter,
 - (c) främjar de mest avancerade tekniska och driftsmässiga begreppen,
 - (d) ger lämplig tillgänglighet för alla regioner i unionen och därmed främjar social, ekonomisk och territoriell sammanhållning samt stöder tillväxten.
2. Vid utbyggnaden av infrastrukturen för det transeuropeiska transportnätet ska följande mål eftersträvas:
 - (a) Samtrafikförmåga och driftskompatibilitet hos nationella transportnät.
 - (b) Avlägsnande av flaskhalsar och överbryggande av förbindelselänkar som saknas, både inom transportinfrastrukturerna och vid förbindelsepunkter mellan dessa, inom medlemsstaternas territorier och vid gränsövergångsställen mellan dessa.
 - (c) En utbyggnad av alla transportsätt på ett sätt som överensstämmer med säkerställandet av hållbara och ekonomiskt effektiva transporter på lång sikt.
 - (d) Optimal integration och samtrafikförmåga mellan alla transportsätt.
 - (e) Effektivt utnyttjande av infrastruktur.

- (f) Främjande av omfattande användning av transporter med den mest koldioxidneutrala effekten.
- (g) Transportinfrastrukturförbindelser mellan det transeuropeiska transportnätet och transportinfrastrukturnäten i grannländer, samt främjande av deras driftskompatibilitet.
- (h) Inrättandet av infrastrukturkrav, särskilt på området för driftskompatibilitet, skydd och säkerhet, som kan fungera som referensvärden för transporttjänsternas kvalitet, effektivitet och hållbarhet.
- (i) Smidiga förbindelser mellan transportinfrastruktur för långdistanstrafik samt regional och lokal trafik för både passagerar- och godstransporter.
- (j) En transportinfrastruktur som återspeglar de särskilda förhållanden som råder i olika delar av unionen och ger en väl avvägd täckning för alla europeiska regioner, inklusive unionens yttersta randområden och andra perifera regioner.
- (k) Tillgänglighet för äldre personer, personer med nedsatt rörlighet och passagerare med funktionsnedsättning.

Artikel 5 ***Ett resurseffektivt nät***

Medlemsstaterna, och i tillämpliga fall regionala och lokala myndigheter, infrastrukturförvaltare, transportoperatörer och andra offentliga och privata organ ska planera, utveckla och driva det transeuropeiska transportnätet på ett resurseffektivt sätt, vilket ska omfatta följande åtgärder:

- (a) En optimering av infrastrukturernas integrering och sammanlänkning.
- (b) Omfattande användning av ny teknik och intelligenta transportsystem.
- (c) Förbättring och underhåll av befintlig transportinfrastruktur.
- (d) Beaktande av möjliga synergieffekter med andra nät, särskilt transeuropeiska energi- eller telekommunikationsnät.
- (e) En bedömning av strategiska miljöeffekter, tillsammans med inrättandet av lämpliga planer och program, och av bidrag till kampen mot klimatförändringen .
- (f) Åtgärder för att planera och vid behov utöka infrastrukturkapaciteten.
- (g) Tillräckligt beaktande av transportinfrastrukturens sårbarhet med hänsyn till klimatförändringar samt naturkatastrofer och katastrofer som orsakas av människor.

Artikel 6
Strategi på två nivåer för det transeuropeiska transportnätet

1. Den gradvisa utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet ska uppnås särskilt genom tillämpningen av en struktur på två nivåer, vilket omfattar ett övergripande nät och ett stamnät.
2. Det övergripande nätet ska bestå av alla befintliga och planerade transportinfrastrukturer i det transeuropeiska transportnätet samt av åtgärder för att främja en effektiv användning av denna infrastruktur. Det ska utvecklas i enlighet med bestämmelserna i kapitel II.
3. Stamnätet ska bestå av de delar i det övergripande nätet som är strategiskt viktigast för att uppnå målen för utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet. Det ska identifieras och utvecklas i enlighet med bestämmelserna i kapitel III.

Artikel 7
Projekt av gemensamt intresse

1. Projekt av gemensamt intresse ska bidra till utvecklingen av det transeuropeiska transportnätet genom att skapa ny transportinfrastruktur, genom underhåll, återställande och uppgradering av befintlig transportinfrastruktur samt genom åtgärder som främjar en resurseffektiv användning av nätet.
2. Ett projekt av gemensamt intresse ska
 - (a) bidra till uppnåendet av de mål som anges i artikel 4,
 - (b) överensstämma med kapitel II och, om det berör stamnätet, dessutom överensstämma med kapitel III,
 - (c) ha genomgått en samhällsekonomisk kostnads-nyttoanalys med ett positivt nettonuvärde som resultat,
 - (d) uppvisa ett tydligt europeiskt mervärde.
3. Ett projekt av gemensamt intresse får omfatta hela dess cykel, inklusive genomförbarhetsstudier och tillståndsförfaranden, genomförande och utvärdering.
4. Medlemsstaterna och andra projektledare ska vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att se till att projekten genomförs i enlighet med relevant unionslagstiftning samt nationella regler och förfaranden, särskilt unionens lagstiftning om miljö, klimatskydd, säkerhet, konkurrens, statligt stöd, offentlig upphandling och folkhälsa.
5. Projekt av gemensamt intresse är berättigade till finansiellt stöd från unionen enligt de instrument som är tillgängliga för det transeuropeiska transportnätet, särskilt den fond för ett sammanlänkat Europa som inrättats genom förordning (EU) nr XXX/2012.

Artikel 8
Samarbete med tredjeländer

1. Unionen kan ge stöd till projekt av gemensamt intresse för att ansluta det transeuropeiska transportnätet till infrastrukturnät i tredjeländer som omfattas av den europeiska grannskapspolitiken, utvidgningspolitiken, Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och Europeiska frihandelssammanslutningen och som syftar till att
 - (a) ansluta stamnätet vid gränsövergångarna,
 - (b) skapa förbindelser mellan stamnätet och tredjeländers transportnät,
 - (c) komplettera transportinfrastruktur i tredjeländer som fungerar som länk mellan olika delar av unionens stamnät,
 - (d) införa trafikstyrningssystem i dessa länder.Sådana projekt av gemensamt intresse ska utöka kapaciteten eller förbättra användbarheten hos nät som ligger i en eller flera medlemsstater.
2. Unionen får samarbeta med tredjeländer för att främja projekt av ömsesidigt intresse. Dessa projekt ska ha följande syften:
 - (a) Främja driftskompatibilitet mellan det transeuropeiska transportnätet och grannländernas nät.
 - (b) Främja en utvidgning av politiken för det transeuropeiska transportnätet till tredjeländer.
 - (c) Underlätta flygtransporter till och från tredjeländer, särskilt genom att utvidga det gemensamma europeiska luftrummet och samarbetet kring flygtrafikledning.
 - (d) Underlätta sjötransporter och främja höghastighetsleder till sjöss till och från tredjeländer.
3. Projekt av ömsesidigt intresse som omfattas av punkt 2 a ska överensstämma med relevanta bestämmelser i kapitel II.
4. Bilaga III innehåller vägledande kartor över det transeuropeiska transportnätet som är utvidgade till vissa grannländer.
5. Unionen får använda befintliga eller inrätta och använda nya samordnings- och finansieringsinstrument tillsammans med dess grannländer, såsom investeringsinstrumentet för grannskapspolitiken (NIF) eller instrumentet för stöd inför anslutningen (IPA), för att främja projekt av ömsesidigt intresse.
6. Unionen får samarbeta med internationella och regionala organisationer och organ för att uppnå mål enligt denna artikel.

KAPITEL II

DET ÖVERGRIPANDE NÄTET

Artikel 9

Allmänna bestämmelser

1. Det övergripande nätet ska ligga till grund för identifieringen av projekt av gemensamt intresse.
2. Det övergripande nätet ska
 - (a) överensstämma med specifikationerna i de kartor som ingår i bilaga I till denna förordning,
 - (b) specificeras genom en beskrivning av infrastrukturkomponenterna,
 - (c) uppfylla kraven för de transportinfrastrukturer som förtecknas i detta kapitel,
 - (d) utgöra ramen för den prioriterade infrastrukturutbyggnad som avses i artiklarna 10–35.
3. Medlemsstaterna ska se till att det övergripande nätet är slutfört och överensstämmer med bestämmelserna i detta kapitel senast den 31 december 2050.

Artikel 10

Prioriteringar

Unionen, medlemsstaterna, infrastrukturförvaltarna och andra initiativtagare ska, när de utvecklar det övergripande nätet, särskilt beakta de åtgärder som krävs för att

- (a) genomföra och använda intelligenta transportsystem, inklusive åtgärder som möjliggör trafikstyrning, multimodala tidtabells- och informationstjänster, internetbokning och integrerade biljettjänster,
- (b) överbrygga förbindelselänkar som saknas och avlägsna flaskhalsar, särskilt på gränsöverskridande sträckor,
- (c) avlägsna administrativa och tekniska hinder, särskilt hinder för nätets driftskompatibilitet och för konkurrensen,
- (d) säkerställa en optimal integrering av transportsätten,
- (e) säkerställa lämplig tillgänglighet för alla regioner i unionen,
- (f) öka eller upprätthålla infrastrukturstandarden i fråga om effektivitet, säkerhet, motståndskraft mot klimatförändringar och i tillämpliga fall katastrofer, miljöprestanda, sociala förhållanden, tillgänglighet för alla användare, kvaliteten på tjänster och trafikflödenas kontinuitet,

- (g) främja utveckling av spjutspetsteknik,
- (h) säkerställa bränsleförsörjningen genom att tillåta användning av alternativa energikällor och framdrivningssystem, särskilt de med låga eller inga koldioxidutsläpp,
- (i) förbifartsleder i stadsområden för godstransporter på järnväg.

AVSNITT 1

TRANSPORTINFRASTRUKTUR FÖR JÄRNVÄGAR

Artikel 11 **Kartor**

Järnvägslinjer som ingår i det övergripande nätet anges på kartorna i bilaga I.

Artikel 12 **Infrastrukturkomponenter**

1. Transportinfrastruktur för järnvägar omfattar särskilt följande komponenter:
 - (a) Järnvägslinjer för höghastighetstrafik och konventionell trafik, inklusive
 - i) sidospår,
 - ii) tunnlar,
 - iii) broar,
 - (b) Godsterminaler och logistikplattformar för omlastning av gods inom järnvägen samt mellan järnväg och andra transportsätt.
 - (c) Stationer utmed de sträckor som anges i bilaga I för transferering av passagerare inom järnvägen samt mellan järnväg och andra transportsätt.
 - (d) Tillhörande utrustning.
 - (e) Intelligent transportssystem.
2. Järnvägslinjer ska ha en av följande former:
 - (a) Järnvägslinjer för höghastighetstransport som är
 - i) särskilt konstruerade höghastighetslinjer utrustade för hastigheter som är lika med eller högre än 250 km/h,
 - ii) särskilt uppgraderade konventionella linjer utrustade för hastigheter på 200 km/h.
 - (b) Järnvägslinjer för konventionell transport.

3. I den tekniska utrustning som hör till järnvägslinjer ska det ingå elektrifieringssystem, utrustning för passagerares ombordstigning och avstigning samt lastning och lossning av gods på stationer, logistikplattformar och godsterminaler. Den ska inkludera alla anordningar som krävs för att säkerställa en säker och effektiv drift av fordonen.

Artikel 13

Krav på transportinfrastruktur

1. Godsterminaloperatörer ska se till att alla godsterminaler är öppna för alla operatörer.

Logistikplattformoperatörer ska hålla minst en terminal öppen för alla operatörer.

Operatörer för godsterminaler och logistikplattformar ska tillhandahålla sådan tillgång på ett icke-diskriminerande sätt och tillämpa transparenta avgifter.
2. Operatörer av passagerarstationer ska se till att passagerarstationerna ger tillgång till information, biljettförsäljning och kommersiella aktiviteter för järnvägstrafik över hela det övergripande nätet och, där så är lämpligt, information om anslutning till lokal och regional trafik i enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 454/2011 av den 5 maj 2011 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet ”Telematikapplikationer för persontrafik” i det transeuropeiska järnvägssystemet³⁸.
3. Inom ramen för sitt ansvarsområde ska medlemsstaterna och infrastrukturförvaltarna se till att
 - (a) järnvägslinjer är utrustade med ERTMS,
 - (b) järnvägsinfrastrukturer uppfyller kraven i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen³⁹ och dess genomförandeåtgärder, i syfte att uppnå driftskompatibilitet inom det övergripande nätet,
 - (c) järnvägsinfrastrukturen uppfyller kraven i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet (TSD), antagna enligt artikel 6 i direktiv 2008/57/EG för nya och uppgraderade linjer, utom i vederbörligen motiverade fall där detta är tillåtet enligt den relevanta TSD:n eller enligt det förfarande som fastställs i artikel 9 i direktiv 2008/57/EG. Järnvägsinfrastrukturen ska i alla fall uppfylla följande krav:
 - (1) Nominell spårvidd för nya järnvägslinjer: 1 435 mm⁴⁰.

³⁸ EUT L 123, 12.5.2011, s. 11.

³⁹ EUT L 191, 18.7.2008, s. 1.

⁴⁰ Nominell spårvidd enligt europeisk standard enligt den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet avseende infrastruktur, avsnitt 4.2.5.1 för konventionella linjer (nedan kallat *TSD Infrastruktur för konventionell trafik*) i kommissionens beslut 2011/275/EU av den 26 april 2011 om en teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) avseende delsystemet Infrastruktur i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionell trafik, EUT L 126, 14.5.2011, s. 53, och avsnitt 4.2.2 för höghastighetslinjer (nedan kallat *TSD högh.*) i kommissionens beslut 2008/217/EG av den 20 december

- (2) Elektrifiering.
- (3) Linjer som används av konventionella godståg⁴¹: 22,5 ton axellast och 750 m tåglängd.
- (4) Maximal lutning för nya linjer som ska användas av konventionella godståg: 12,5 mm/m⁴².

Artikel 14

Ram för prioriterad infrastrukturbyggnad

Medlemsstaterna och andra projektledare ska när de utvecklar projekt av gemensamt intresse utöver de prioriteringar som anges i artikel 10 särskilt beakta följande:

- (a) Användning av ERTMS.
- (b) Lindring av bullerbelastningen från järnvägstrafik.
- (c) Uppnående av standarder som är högre än de som anges som minimikrav i de tekniska specifikationerna enligt artikel 13.

AVSNITT 2

TRANSPORTINFRASTRUKTUR FÖR INRE VATTENVÄGAR

Artikel 15

Kartor

Inre vattenvägar och inlandshamnar som ingår i det övergripande nätet anges på kartorna i bilaga I.

Artikel 16

Infrastrukturkomponenter

1. Transportinfrastruktur för inre vattenvägar omfattar särskilt följande komponenter:
 - (a) Floder.
 - (b) Kanaler.
 - (c) Sjöar.
 - (d) Tillhörande infrastruktur, såsom slussar, lyftanordningar, broar och dammar.

2007 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) avseende delsystemet Infrastruktur hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg, EUT L 77, 19.3.2008, s. 1..

⁴¹ Se kraven för linjekategori V-F enligt specifikationen i avsnitt 4.2.2 i TSD Infrastruktur för konventionell trafik.

⁴² Krav för linjekategorierna IV-F, IV-M, VI-F och VI-M enligt specifikationerna i avsnitt 4.2.4.3 i TSD Infrastruktur för konventionell trafik.

- (e) Inlandshamnar, inklusive den infrastruktur som är nödvändig för transporter inom hamnområdet.
 - (f) Tillhörande utrustning.
 - (g) Intelligent transportssystem.
2. Inlandshamnar ska ha en årlig fraktomlastningsvolym på över 500 000 ton. Den totala årliga fraktomlastningsvolymen är baserad på det senaste tillgängliga genomsnittet under tre år, enligt uppgifter från Eurostat.
 3. Utrustning som kopplas till hamnar ska särskilt möjliggöra framdrivnings- och driftsystem som minskar föroreningar, energiförbrukningen och koldioxidhalterna. Den inbegriper mottagningsanordningar för avfall.

Artikel 17

Krav på transportinfrastruktur

1. Inom ramen för sina ansvarsområden ska medlemsstaterna, hamnoperatörer och infrastrukturförvaltare se till att inlandshamnar är förbundna med det övergripande nätets väg- eller järnvägsinfrastruktur.
2. Hamnoperatörer ska se till att varje inlandshamn erbjuder minst en godsterminal som är öppen för alla operatörer på ett icke-diskriminerande sätt och tillämpa tydliga avgifter.
3. Inom ramen för sitt ansvarsområde ska medlemsstaterna och infrastrukturförvaltarna se till att
 - (a) floder, kanaler och sjöar uppfyller kraven för inre vattenvägar av klass IV enligt den nya klassificeringen av inre vattenvägar inom ramen för den europeiska överenskommelsen om viktiga inre vattenvägar av internationell betydelse (AGN)⁴³, och att kontinuerliga brohöjder garanteras,
 - (b) floder, kanaler och sjöar är utrustade med RIS.

Artikel 18

Ram för prioriterad infrastrukturbyggnad

Medlemsstaterna och andra projektledare ska när de utvecklar projekt av gemensamt intresse utöver de prioriteringar som anges i artikel 10 särskilt beakta följande:

- (a) För befintliga inre vattenvägar: genomförandeåtgärder som är nödvändiga för att uppnå standarderna för inre vattenvägar av klass IV.
- (b) I tillämpliga fall, åtgärder för att uppnå högre standarder än de som gäller för inre vattenvägar av klass IV, i syfte att tillgodose marknadsefterfrågan.

⁴³ Europeiska transportministerkonferensen, dok.nr CEMT/CM(92)6/slutlig.

- (c) Genomförande av intelligenta transportsystem, inklusive RIS.
- (d) Anslutning av infrastruktur för inlandshamn till transportinfrastruktur för järnvägar.

AVSNITT 3

TRANSPORTINFRASTRUKTUR FÖR VÄGAR

Artikel 19 **Kartor**

Vägar som ingår i det övergripande nätet anges på kartorna i bilaga I.

Artikel 20 **Infrastrukturkomponenter**

1. Transportinfrastruktur för vägar omfattar särskilt följande komponenter:
 - (a) Vägar av hög standard, inklusive
 - i) broar,
 - ii) tunnlar,
 - iii) vägkorsningar,
 - iv) övergångar, och
 - v) trafikplatser i flera plan.
 - (b) Parkeringsområden.
 - (c) Tillhörande utrustning.
 - (d) Intelligenta transportsystem.
 - (e) Godsterminaler och logistikplattformar.
 - (f) Busstationer.
2. De vägar av hög standard som avses i punkt 1 a är sådana som spelar en viktig roll för långdistansfrakt och passagerartrafik, integrerar de viktigaste stadsområdena och ekonomiska centra, samverkar med andra transportsätt och förbinder inlandsområden och perifera NUTS 2-regioner med unionens centrala regioner.
3. Vägar av hög standard ska vara speciellt utformade och byggda för motortrafik, och ska vara antingen motorvägar eller motortrafikleder.
 - (a) En motorväg är en väg som är speciellt utformad och byggd för motortrafik och som inte betjänar fastigheter som gränsar till vägen samt

- i) är försedd med, utom på speciella platser eller tillfälligt, separata körbanor i de båda trafikriktningarna, skilda åt med en avskiljande remsa som inte är avsedd för trafik, eller i undantagsfall på annat sätt,
 - ii) inte har korsningar i plan med några vägar, järnvägar eller spårvagnsspår eller gångstigar, och
 - iii) är särskilt skyltad som en motorväg.
- (b) En motortrafikled är en väg som endast är tillgänglig för motortrafik från trafikplatser i flera plan eller övervakade vägkorsningar och
 - i) på vilken det är förbjudet att stanna eller parkera på körbanan, och
 - ii) som inte har korsningar i plan med några järnvägs- eller spårvagnsspår, eller gångvägar.
- 4. Utrustning kopplad till vägar ska särskilt inbegripa utrustning för trafikstyrning, information och vägvisning, uttag av användaravgifter, säkerhet, minskning av negativa miljöeffekter, bränslebyte eller omladdning av fordon med alternativa framdrivningssystem samt för säkra parkeringsområden för yrkesfordon.

Artikel 21

Krav på transportinfrastruktur

Inom ramen för sitt ansvarsområde ska medlemsstaterna och infrastrukturförvaltarna se till att

- (a) vägarna uppfyller villkoren i artikel 20.3,
- (b) säkerheten hos transportinfrastruktur för vägar säkerställs, övervakas och vid behov förbättras i enlighet med det förfarande som anges i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG av den 19 november 2008 om förvaltning av vägars säkerhet⁴⁴,
- (c) vägtunnlar som är längre än 500 m överensstämmer med Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/54/EG av den 29 april 2004 om minimikrav för säkerhet i tunnlar som ingår i det transeuropeiska vägnätet⁴⁵,
- (d) driftskompatibla vägtullsystem säkerställs i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/52/EG av den 29 april 2004 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem i gemenskapen⁴⁶ samt kommissionens beslut 2009/750/EG av den 6 oktober 2009 om definitionen av det europeiska vägsystemet för elektroniska vägtullar och tekniska uppgifter för detta⁴⁷,
- (e) intelligenta transportsystem i infrastrukturer för vägtransport ska överensstämma med Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU av den 7 juli 2010 om ett

⁴⁴ EUT L 319, 29.11.2008, s. 59.

⁴⁵ EUT L 167, 30.4.2004, s. 39.

⁴⁶ EUT L 166, 30.4.2004, s. 124.

⁴⁷ EUT L 268, 13.10.2009, s. 11.

ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag⁴⁸.

Artikel 22

Ram för prioriterad infrastrukturbyggnad

Medlemsstaterna och andra projektledare ska när de utvecklar projekt av gemensamt intresse utöver de prioriteringar som anges i artikel 10 särskilt beakta följande:

- (a) Användning av intelligenta trafiksystem, särskilt för multimodal informationshantering och trafikstyrning samt för att möjliggöra integrerade kommunikations- och betalningssystem.
- (b) Införande av nya tekniker och innovationer för att främja koldioxidsnåla transporter.
- (c) Tillhandahållande av säkra parkeringsområden.
- (d) Främjande av trafiksäkerhet.

AVSNITT 4

INFRASTRUKTUR FÖR SJÖTRANSPORTER

Artikel 23

Kartor

Kusthamnar som ingår i det övergripande nätet anges på kartorna i bilaga I.

Artikel 24

Infrastrukturkomponenter

1. Infrastrukturen för sjötransporter omfattar särskilt följande komponenter:
 - (a) Havsområde.
 - (b) Kanaler.
 - (c) Kusthamnar, inklusive den infrastruktur som är nödvändig för transporter inom hamnområdet.
 - (d) Navigationshjälpmedel.
 - (e) Hamninlopp.
 - (f) Höghastighetsleder till sjöss.

⁴⁸ EUT L 207, 6.8.2010, s. 1.

- (g) Tillhörande utrustning.
 - (h) Intelligent transportssystem.
2. Kusthamnar ska vara infarts- och utfartsplatser för det övergripande nätets landinfrastruktur. De ska minst uppfylla ett av följande kriterier:
- (a) Den totala årliga volymen av passagerartrafik är högre än 0,1 procent av den totala årliga volymen av passagerartrafik för alla kusthamnar i unionen. Referensmängden för denna totala volym är det senast tillgängliga genomsnittet under tre år, baserat på statistik som offentliggjorts av Eurostat.
 - (b) Den totala årliga fraktvolymer, för hantering av bulk gods eller icke bulk gods, är högre än 0,1 procent av motsvarande totala årliga fraktvolymer som hanteras i alla kusthamnar i unionen. Referensmängden för denna totala volym är det senast tillgängliga genomsnittet under tre år, baserat på statistik som offentliggjorts av Eurostat.
 - (c) Kusthamnen ligger på en ö och utgör den enda punkten för tillträde till en NUTS 3-region i det övergripande nätet.
 - (d) Kusthamnen ligger i en hamn i ett av unionens yttersta randområden eller en perifer region, utanför en radie på 200 km från den närmaste andra hamnen i det övergripande nätet.
3. Utrustning kopplad till infrastruktur för sjötransporter ska särskilt inbegripa utrustning för isbrytning, hydrologiska undersökningar, samt muddring och underhåll av hamnar och hamninlopp.

Artikel 25 **Höghastighetsleder till sjöss**

1. Höghastighetslederna till sjöss representerar havsdimensionen av det transeuropeiska transportnätet. De ska bestå av närsjöfartslinjer, hamnar, tillhörande infrastruktur och utrustning för sjötransporter samt anläggningar som möjliggör närsjöfarts- eller flodtjänster mellan minst två hamnar, inklusive inlandsförbindelser, i minst två olika medlemsstater. Höghastighetslederna till sjöss ska inkludera
- (a) sjöförbindelser mellan kusthamnar i det övergripande nätet,
 - (b) hamnanläggningar, informations- och kommunikationsteknik såsom elektroniska system för logistikförvaltning, skydd och säkerhet, samt administrativa förfaranden och tullförfaranden i minst en medlemsstat,
 - (c) infrastruktur för direkt tillträde både land- och sjövägen.
2. Projekt av gemensamt intresse som avser höghastighetsleder till sjöss i det transeuropeiska transportnätet ska föreslås av minst två medlemsstater. Avtalet skall ha någon av följande former:

- (a) Vara sjöfartskomponenten i en stamnätskorridor enligt definitionen i artikel 49, eller sjöfartskomponenten mellan två stamnätskorridorer.
 - (b) Utgöra en sjöförbindelse och dess inlandsförbindelser inom stamnätet mellan två eller flera hamnar i stamnätet.
 - (c) Utgöra en sjöförbindelse och dess inlandsförbindelser mellan en hamn i stamnätet och hamnar i det övergripande nätet, med särskild inriktning på inlandsförbindelserna i stamnätets och det övergripande nätets hamnar.
3. Projekt av gemensamt intresse som avser höghastighetsleder till sjöss i det transeuropeiska transportnätet får även inbegripa verksamhet som har mer omfattande vinster och som inte är kopplade till specifika hamnar, såsom verksamhet för att öka miljöprestandan, tillhandahålla anläggningar för isbrytning, verksamhet som säkerställer farbara vatten året om, mudderråtgärder, tankanläggningar för alternativa drivmedel, samt optimering av processer, förfaranden och den mänskliga faktorn, plattformar för informations- och kommunikationsteknik samt informationssystem, inklusive system för trafikstyrning och elektronisk rapportering.

Artikel 26

Krav på transportinfrastruktur

1. Inom ramen för sitt ansvarsområde ska medlemsstaterna, hamnoperatörerna och infrastrukturförvaltarna se till att
- (a) kusthamnar är anslutna till det övergripande nätets järnvägslinjer, vägar och om möjligt inre vattenvägar, med undantag för Malta och Cypern så länge som inget järnvägssystem är inrättat på deras territorium,
 - (b) varje kusthamn erbjuder minst en terminal som är öppen för alla operatörer på ett icke-diskriminerande sätt och tillämpar tydliga avgifter,
 - (c) kanaler, hamnfarleder och flodmynningar förbinder två hav eller ger tillträde till kusthamnar från havet samt överensstämmer med minst klass VI för inre vattenvägar.
2. Hamnoperatörer ska se till att hamnar har den utrustning som är nödvändig för att säkerställa fartygens miljöprestanda i hamn, särskilt mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG av den 27 november 2000 om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester⁴⁹.
3. Medlemsstaterna ska genomföra VTMISS i enlighet med direktiv 2002/59/EG.

⁴⁹ EGT L 332, 28.11.2000, s. 81.

Artikel 27
Ram för prioriterad infrastrukturbyggnad

Medlemsstaterna och andra projektledare ska när de utvecklar projekt av gemensamt intresse utöver de prioriteringar som anges i artikel 10 särskilt beakta följande:

- (a) Främjande av höghastighetsleder till sjöss, inklusive närsjöfart.
- (b) Sammanlänkning av kusthamnar med inre vattenvägar.
- (c) Genomförande av VTMS och e-tjänster för sjöfart.

AVSNITT 5
INFRASTRUKTUR FÖR FLYGTRANSPORTER

Artikel 28
Kartor

Flygplatser som ingår i det övergripande nätet anges på kartorna i bilaga I.

Artikel 29
Infrastrukturkomponenter

1. Infrastruktur för flygtransporter omfattar särskilt följande komponenter:
 - (a) Luftrum, rutter och luftleder.
 - (b) Flygplatser.
 - (c) Tillhörande utrustning.
 - (d) Intelligent transportssystem.
2. Flygplatser ska uppfylla ett av följande kriterier:
 - (a) För passagerarflygplatser:
 - i) Den totala årliga volymen av passagerartrafik är minst 0,1 procent av den totala årliga volymen av passagerartrafik för alla flygplatser i unionen. Den totala årliga volymen för passagerartrafik är baserad på det senaste tillgängliga genomsnittet under tre år, enligt uppgifter från Eurostat.
 - ii) Volymgränsen på 0,1 procent gäller inte om flygplatsen ligger utanför en radie på 100 km från den närmaste flygplatsen i det övergripande nätet, eller utanför en radie på 200 km om regionen där den ligger har en järnvägslinje för höghastighetståg.
 - (b) Den totala årliga fraktvolymen för fraktflygplatser är minst 0,2 procent av den totala årliga fraktvolymen för alla flygplatser i unionen. Den totala årliga

fraktvolymer är baserad på det senaste tillgängliga genomsnittet under tre år, enligt uppgifter från Eurostat.

Artikel 30 *Krav på transportinfrastruktur*

1. Inom ramen för sina ansvarsområden ska medlemsstaterna och flygplatsoperatörerna se till att varje flygplats erbjuder minst en terminal som är öppen för alla operatörer på ett icke-diskriminerande sätt och tillämpa tydliga avgifter.
2. Inom sina ansvarsområden ska medlemsstaterna, flygplatsoperatörerna och flygbolagen se till att gemensamma grundläggande standarder för att skydda den civila luftfarten mot olagliga handlingar, antagna av unionen i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 av den 11 mars 2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002⁵⁰ är tillämpliga på det övergripande nätets infrastruktur för flygtransporter.
3. Inom ramen för sina ansvarsområden ska medlemsstaterna, flygplatsoperatörerna och flygbolagen se till att infrastrukturerna för flygtrafikledning möjliggör genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet, i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättandet av det gemensamma europeiska luftrummet (ramförordning)⁵¹, Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet (förordning om tillhandahållande av tjänster)⁵², Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 551/2004 av den 10 mars 2004 om organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet (förordning om luftrummet)⁵³ samt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 552/2004 av den 10 mars 2004 om driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst (förordning om driftskompatibilitet)⁵⁴, för att öka prestandan och hållbarheten hos det europeiska flygsystemet, genomförandereglerna och unionens specifikationer.

Artikel 31 *Ram för prioriterad infrastrukturbyggnad*

Medlemsstaterna och andra projektledare ska när de utvecklar projekt av gemensamt intresse utöver de prioriteringar som anges i artikel 10 särskilt beakta följande:

- (a) optimerar befintlig infrastruktur,
- (b) ökar flygplatskapaciteten,

⁵⁰ EUT L 97, 9.4.2008, s. 72.

⁵¹ EUT L 96, 31.3.2004, s. 1.

⁵² EUT L 96, 31.3.2004, s. 10.

⁵³ EUT L 96, 31.3.2004, s. 20.

⁵⁴ EUT L 96, 31.3.2004, s. 26.

- (c) stöder genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet och flygtrafikledningssystemen, särskilt de som använder Sesar.

AVSNITT 6

INFRASTRUKTUR FÖR MULTIMODALA TRANSPORTER

Artikel 32

Kartor

Godsterminaler och logistikplattformar som ingår det övergripande nätet anges på kartorna i bilaga I.

Artikel 33

Infrastrukturkomponenter

Godsterminaler eller logistikplattformar ska uppfylla minst ett av följande kriterier:

- (a) Den sammanlagda omlastningen av gods överstiger det kvantitativa tröskelvärde för kusthamnar som anges i artikel 24.
- (b) Om det inte finns någon godsterminal eller logistikplattform enligt led a i en NUTS 2-region, är godsterminalen eller logistikplattformen den huvudlogistikplattform eller huvudterminal som utses av den berörda medlemsstaten och som är kopplad till åtminstone vägar och järnvägar i den NUTS 2-regionen.

Artikel 34

Krav på transportinfrastruktur

1. Inom ramen för sitt ansvarsområde ska medlemsstaterna, operatörerna av godsterminaler och flygplatser och infrastrukturförvaltarna se till att
 - (a) transportsätten är anslutna till varandra på godsterminaler, passagerarstationer, inlandshamnar, flygplatser eller kusthamnar, i syfte att möjliggöra multimodala gods- och passagerartransporter.
 - (b) Utan att det påverkar tillämpliga bestämmelser enligt unionslagstiftning och nationell lagstiftning ska godsterminaler och logistikplattformar, inlands- och kusthamnar samt flygplatser som hanterar gods vara utrustade för att tillhandahålla informationsflöden inom denna infrastruktur och mellan transportsätten längs logistikkedjan. Sådana system ska särskilt medge realtidsinformation om tillgänglig infrastrukturkapacitet, trafikflöden och positionsbestämning, övervakning och spårning, samt säkerställa skydd och säkerhet under multimodala resor.
 - (c) Utan att det påverkar tillämpliga bestämmelser enligt unionslagstiftning och nationell lagstiftning ska kontinuerlig passagerartrafik genom hela det övergripande nätet underlättas genom lämplig utrustning och tillgång till

intelligenta transportsystem på järnvägsstationer, busstationer, flygplatser samt i förekommande fall kusthamnar och inlandshamnar.

2. Godsterminaloperatörer ska se till att godsterminaler är utrustade med lyftkranar, transportband och andra anordningar för att flytta gods mellan olika transportsätt samt för placering och förvaring av gods.

Artikel 35

Ram för prioriterad infrastrukturbyggnad

Medlemsstaterna och andra projektledare ska när de utvecklar projekt av gemensamt intresse utöver de prioriteringar som anges i artikel 10 särskilt beakta följande:

- (a) Uppnående av effektiv sammanlänkning och integrering av det övergripande nätets infrastruktur, exempelvis genom tillhandahållande av infrastruktur för tillgänglighet där sådan behövs samt genom godsterminaler och logistikplattformar.
- (b) Avlägsnande av de främsta tekniska och administrativa hindren för multimodala transporter.
- (c) Utvecklande av ett smidigt informationsflöde mellan transportsätten och möjlighet att tillhandahålla multimodala och enkelmodala tjänster i hela det transeuropeiska transportsystemet, inklusive tillhörande kommunikations-, betalnings-, biljett- och saluföringstjänster.

AVSNITT 7

GEMENSAMMA BESTÄMMELSER

Artikel 36

Urbana knutpunkter

När medlemsstaterna och andra projektledare utvecklar det övergripande nätet i urbana knutpunkter ska de sträva efter att garantera följande:

- (a) För passagerartransporter: sammanlänkning mellan infrastruktur för järnväg och flyg samt i förekommande fall infrastruktur för inre vattenvägar, vägar och sjöfart i det övergripande nätet.
- (b) För godstransporter: sammanlänkning mellan infrastruktur för järnväg samt i förekommande fall infrastruktur för inre vattenvägar, flyg, sjöfart och vägar i det övergripande nätet.
- (c) Lämpliga anslutningar mellan olika järnvägsstationer eller flygplatser i det övergripande nätet inom en urban knutpunkt.
- (d) Smidiga anslutningar mellan det övergripande nätets infrastruktur och infrastrukturen för regional och lokal trafik, inklusive konsoliderings- och distributionscentra för logistik.

- (e) Förbifartsleder i stadsområden för vägtransporter för att underlätta långväga trafikflöden i det övergripande nätet.
- (f) Förbifartsleder i stadsområden för godstransporter på järnväg.
- (g) Främjande av effektiva urbana godsleveranser med låga buller- och koldioxidnivåer.

Artikel 37 **ITS**

1. Intelligent transport system Intelligent transport system ska möjliggöra trafikstyrning och utbyte av information inom och mellan transportsätten för multimodala transporter och transportrelaterade mervärdestjänster, för ökat skydd samt ökad säkerhet och miljöprestanda.
2. Intelligent transport system ska underlätta smidiga anslutningar mellan det övergripande nätets infrastruktur och infrastrukturen för regionala och lokala transporter.
3. Intelligent transport system som är kopplade till transportsätt ska särskilt omfatta följande funktioner:
 - För järnvägar: ERTMS.
 - För inre vattenvägar: flodinformationstjänster (RIS) och e-tjänster för sjöfart.
 - För vägtransporter: intelligenta transport system i enlighet med direktiv 2010/40/EU.
 - För sjötransporter: VTMS och e-tjänster för sjöfart.
 - För flygtransporter: flygtrafikledningssystem, särskilt de som följer av Sesar.

Artikel 38 **Godstransporttjänster**

Unionen, medlemsstaterna och andra projektledare ska särskilt uppmärksamma projekt av gemensamt intresse som tillhandahåller effektiva godstransporttjänster som använder det övergripande nätets infrastruktur och bidrar till att minska koldioxidutsläppen. Dessa projekt ska särskilt ha följande syften:

- (a) Främja en hållbar användning och effektiv förvaltning av transportinfrastrukturen.
- (b) Främja användningen av innovativa transporttjänster eller nya kombinationer av beprövade befintliga transporttjänster genom tillämpning av intelligenta transport system och inrättande av relevanta administrativa strukturer.
- (c) Underlätta multimodala transporttjänster och öka samarbetet mellan aktörer som tillhandahåller transporttjänster.

- (d) Skapa incitament för resurseffektiva och koldioxidsnåla transporter, bland annat på området för fordonsdrivmedel, körning/ångning, system- och driftsplanering, resursdelning och samarbete.
- (e) Analysera och tillhandahålla information om samt övervaka marknader, fordonsparkens egenskaper och prestanda, administrativa krav och mänskliga resurser.

Artikel 39

Nya tekniker och innovation

Det övergripande nätet ska hållas uppdaterat när det gäller utveckling och utnyttjande av spjutspets teknik. Denna teknik ska särskilt ha följande syften:

- (a) Möjliggöra en fullständig utfasning av fossila bränslen på transportområdet genom en övergång till innovativa transporttekniker.
- (b) Möjliggöra en fullständig utfasning av fossila bränslen för alla transportsätt genom incitament för energieffektiva lösningar samt införande av alternativa framdrivningssystem och tillhandahållande av motsvarande infrastruktur. Sådana infrastrukturer kan inbegripa linjenät och andra anläggningar som krävs för energiförsörjningen, beakta gränssnittet mellan infrastruktur och fordon, samt omfatta intelligenta transportsystem.
- (c) Öka säkerheten och hållbarheten hos person- och godstransporter.
- (d) Förbättra nätets drift, tillgänglighet, driftskompatibilitet, multimodalitet och effektivitet, inklusive multimodala biljettsystem.
- (e) Främja åtgärder för att minska externa kostnader, såsom alla former av föroreningar, inklusive buller, trängsel och hälsoskador.
- (f) Införa säkerhetsteknik och kompatibla identifieringsstandarder på näten.
- (g) Öka motståndskraften mot klimatförändringar.
- (h) Ytterligare driva på utvecklingen och användningen av intelligenta transportsystem inom och mellan transportsätt.

Artikel 40

Säker infrastruktur

Medlemsstaterna och andra projektledare ska ta vederbörlig hänsyn till säkerställandet av att transportinfrastrukturerna tillhandahåller en hög nivå av skydd och säkerhet för passagerare och godstransporter.

Artikel 41
Klimatsäker infrastruktur och motståndskraft mot katastrofer

Under infrastrukturplaneringen ska medlemsstaterna och andra projektledare ta vederbörlig hänsyn till riskbedömningar och anpassningsåtgärder som i tillräcklig utsträckning ökar motståndskraften mot klimatförändringar, särskilt med avseende på nederbörd, översvämningar, stormar, höga temperaturer och värmeböljor, torka, höjda havsnivåer och svallvågor vid kusterna, i överensstämmelse med de krav som eventuellt anges i relevant unionslagstiftning.

I tillämpliga fall ska vederbörlig hänsyn även tas till infrastrukturens motståndskraft mot naturkatastrofer och katastrofer som orsakas av människor, i överensstämmelse med de krav som eventuellt anges i relevant unionslagstiftning.

Artikel 42
Miljöskydd

Medlemsstaterna och andra projektledare ska genomföra miljöbedömningar av planer och projekt, särskilt enligt rådets direktiv 85/337/EEG av den 27 juni 1985 om bedömning av inverkan på miljön av vissa offentliga och privata projekt⁵⁵ och 92/43/EEG av den 21 maj 1992 om bevarande av vilda fåglar⁵⁶ och Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/60/EG av den 23 oktober 2000 om upprättande av en ram för gemenskapens åtgärder på vattenpolitikens område⁵⁷, 2001/42/EG av den 27 juni 2001 om bedömning av vissa planers och programs miljöpåverkan⁵⁸ och 2009/147/EG av den 30 november 2009 om bevarande av vilda fåglar⁵⁹ i syfte att undvika, eller, där så inte är möjligt, att mildra eller kompensera negativa effekter på miljön, som uppsplittring av landskapet, hårdgörning av marken, luft- och vattenföroreningar samt buller, liksom för att effektivt skydda den biologiska mångfalden.

Artikel 43
Tillgänglighet för alla användare

Transportinfrastrukturerna ska möjliggöra smidig rörlighet och tillgänglighet för alla användare, särskilt äldre personer, personer med nedsatt rörlighet och passagerare med funktionsnedsättning.

⁵⁵ EGT L 175, 5.7.1985, s. 40.

⁵⁶ EGT L 206, 22.7.1992, s. 7.

⁵⁷ EGT L 327, 22.12.2000, s. 1.

⁵⁸ EUT L 197, 21.7.2001, s. 30.

⁵⁹ EUT L 20, 26.11.2010, s. 7.

KAPITEL III

STAMNÄTET

Artikel 44

Identifiering av stamnätet

1. Stamnätet ska bestå av de delar i det övergripande nätet som är strategiskt viktigast för att uppnå målen för politiken för det transeuropeiska transportnätet. Det ska särskilt bidra till att den ökande rörligheten kan hanteras och till utvecklingen av koldioxidsnåla transportsystem.
2. Stamnätet ska vara sammanlänkat i knutpunkter och ha anslutningar till grannländers transportinfrastrukturnät.
3. De transportinfrastrukturer som utgör stamnätet visas i motsvarande kartor över det övergripande nätet, i bilaga I.

Artikel 45

Krav

1. Stamnätet ska återspegla utvecklingen av trafikefterfrågan och behovet av multimodala transporter. Spjutspetsteknik samt reglerings- och styrningsåtgärder för att förvalta infrastrukturen ska beaktas för att säkerställa en resurseffektiv användning av transportinfrastrukturer och tillgodose tillräcklig kapacitet.
2. Stamnätets infrastruktur ska utan undantag uppfylla alla krav som anges i kapitel II. Dessutom ska följande krav uppfyllas av stamnätets infrastruktur:
 - (a) För järnvägstransportinfrastruktur:
 - Fullständig elektrifiering av järnvägslinjerna.
 - För linjer med reguljär godstrafik: minst 22,5 ton axellast, 100 km/h linjehastighet och 750 m tåglängd.
 - (b) För infrastruktur för inlandssjöfart och sjötransporter:
 - Tillgång till alternativa drivmedel.
 - (c) För vägtransportinfrastruktur:
 - Utveckling av rastplatser med ett intervall på ungefär 50 kilometer på motorvägar, bland annat för att tillhandahålla tillräckligt utrymme för parkering för yrkestrafikanter med en lämplig skydds- och säkerhetsnivå.
 - Tillgång till alternativa drivmedel.
 - (d) För flygtransportinfrastruktur:

- Kapacitet att tillhandahålla alternativa drivmedel.

Artikel 46

Utbyggnad av stamnätet

1. De transportinfrastrukturer som ingår i stamnätet ska byggas ut i enlighet med motsvarande bestämmelser i kapitel II.
2. Genomförandet av projekt av gemensamt intresse som bidrar till stamnätets slutförande ska prioriteras.
3. Utan att det påverkar artikel 47.2 och 47.3 ska medlemsstaterna se till att stamnätet är slutfört och överensstämmer med bestämmelserna i detta kapitel senast den 31 december 2030.

Artikel 47

Knutpunkter i stamnätet

1. Knutpunkterna i stamnätet fastställs i bilaga II och omfattar följande:
 - Urbana knutpunkter, inklusive deras hamnar och flygplatser.
 - Kusthamnar.
 - Gränsövergångsställen till grannländer.
2. Kusthamnar som anges i del 2 i bilaga II ska vara anslutna till infrastrukturerna för järnvägs- och vägtransporter i det transeuropeiska transportnätet senast den 31 december 2030, utom i vederbörligen motiverade fall.
3. De huvudflygplatser som anges i del 1b i bilaga II ska vara anslutna till infrastrukturerna för järnvägs- och vägtransporter i det transeuropeiska transportnätet senast den 31 december 2050. Med hänsyn till potentiell trafikefterfrågan ska sådana flygplatser integreras i höghastighetsnätet för tåg när detta är möjligt.

KAPITEL IV

GENOMFÖRANDE AV STAMNÄTET GENOM STAMNÄTSKORRIDORER

Artikel 48

Stamnätskorridorernas allmänna syfte

1. Stamnätskorridorer är ett instrument som ska underlätta ett samordnat genomförande av stamnätet. De ska vara baserade på modal integrering och driftskompatibilitet samt en samordnad utbyggnad och förvaltning av infrastrukturer, i syftet att leda till resurseffektiva multimodala transporter.
2. Stamnätskorridorerna ska svara för en samordnad strategi med avseende på infrastruktur användning och investeringar, för att hantera kapaciteter på det mest effektiva sättet. Multimodala infrastrukturer inom stamnätskorridorer ska vid behov vara byggda och samordnade på ett sätt som optimerar användningen av varje transportsätt och deras samverkan. Stamnätskorridorerna ska stödja den övergripande utvecklingen av driftskompatibla trafikstyrningssystem.

Artikel 49

Definition av stamnätskorridorer

1. Stamnätskorridorer består av delar av stamnätet. De ska innefatta minst tre transportsätt och sträcka sig över minst tre medlemsstater. De omfattar de viktigaste gränsöverskridande långdistansflödena i stamnätet.
2. I vederbörligen motiverade fall får en stamnätskorridor innefatta endast två transportsätt.
3. Stamnätskorridorerna ska inkludera kusthamnar och dess tillträdespunkter, utom i vederbörligen motiverade fall.

Artikel 50

Förteckning över stamnätskorridorer

1. Varje medlemsstat ska delta i minst en stamnätskorridor.
2. Förteckningen över stamnätskorridorer ingår i bilaga I till förordning (EU) nr XXX/2012 av den ... [fonden för ett sammanlänkat Europa].

Artikel 51

Samordning av stamnätskorridorer

1. För att underlätta ett samordnat genomförande av stamnätskorridorer ska kommissionen, i samråd med de berörda medlemsstaterna och efter att ha hört Europaparlamentet, utse en person till europeisk samordnare.

2. Den europeiska samordnaren ska utses särskilt på grundval av sin erfarenhet av de europeiska institutionerna och sina kunskaper om finansiering och samhällsekonomiska och miljömässiga utvärderingar av storskaliga projekt.
3. I kommissionens beslut om utnämning av en europeisk samordnare ska anges hur de arbetsuppgifter som anges i punkt 5 ska utföras.
4. Den europeiska samordnaren ska agera i kommissionens namn och för dess räkning. Den europeiska samordnarens ansvarsområde ska omfatta en enda stamnätskorridor. Den europeiska samordnaren ska tillsammans med de berörda medlemsstaterna utarbeta en arbetsplan för den verksamhet som ska utföras.
5. Den europeiska samordnaren ska utföra följande uppgifter:
 - (a) Leda det samordnade genomförandet av stamnätskorridoren så att den tidsram som fastställs i genomförandebeslutet om den enskilda stamnätskorridoren kan iakttas.
 - (b) Till medlemsstaterna, kommissionen och i tillämpliga fall alla andra organ som är direkt engagerade i stamnätskorridorens utbyggnad rapportera om eventuella svårigheter samt bidra till att man finner lämpliga lösningar.
 - (c) Årligen utarbeta en rapport till Europaparlamentet, kommissionen och de berörda medlemsstaterna om framstegen i arbetet med att genomföra stamnätskorridoren.
 - (d) Tillsammans med de berörda medlemsstaterna samråda med regionala och lokala myndigheter, infrastrukturförvaltare, transportoperatörer, transportanvändare och i tillämpliga fall andra offentliga och privata organ för att få ökad kunskap om efterfrågan på transporttjänster, möjligheter till finansiering av investeringar samt de åtgärder som ska vidtas och de villkor som ska uppfyllas för att underlätta tillgången till sådan finansiering.
6. De berörda medlemsstaterna ska samarbeta med den europeiska samordnaren och ge samordnaren den information som krävs för utförandet av de uppgifter som avses i punkt 5.
7. Utan att det påverkar tillämpliga förfaranden enligt unionsslagstiftning och nationell lagstiftning får kommissionen begära ett yttrande från den europeiska samordnaren vid handläggningen av ansökningar om unionsfinansiering för stamnätskorridorer som omfattas av den europeiska samordnarens ansvarsområde.

Artikel 52

Styrning av stamnätskorridorer

1. För varje stamnätskorridor ska de berörda medlemsstaterna inrätta en korridorplattform med ansvar för att fastställa de allmänna målen för stamnätskorridoren samt för att förbereda och övervaka de åtgärder som avses i artikel 53.

2. Korridorplattformen ska bestå av företrädare för de berörda medlemsstaterna samt i tillämpliga fall andra offentliga och privata organ. I alla händelser ska de berörda infrastrukturförvaltarna enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för nyttjande av järnvägsinfrastruktur⁶⁰ delta i korridorplattformarna.
3. Den europeiska samordnaren ska vara ordförande för korridorplattformen.
4. Korridorplattformen kan inrättas som en permanent juridisk person, t.ex. som en europeisk ekonomisk intressegruppering.
5. Korridorplattformarna ska inrättas utan att det inverkar på principen om att mottagarna av finansiellt stöd från unionen har det slutliga ansvaret för projektens genomförande.

Artikel 53

Plan för utbyggnad av korridorer

1. För varje stamnätskorridor ska de berörda medlemsstaterna, i samarbete med korridorplattformen, gemensamt utarbeta och meddela kommissionen en plan för utbyggnad av korridorer inom sex månader efter denna förordnings ikraftträdande. Denna plan ska särskilt ha följande innehåll:
 - (a) En beskrivning av stamnätskorridorens egenskaper, inklusive flaskhalsar.
 - (b) Målen för stamnätskorridoren, särskilt i fråga om prestanda uttryckt som tjänstens kvalitet, kapacitet och överensstämmelse med de krav som anges i kapitel II.
 - (c) Programmet för de åtgärder som är nödvändiga för att bygga ut stamnätskorridoren.
 - (d) En marknadsundersökning för multimodala transporter.
 - (e) En genomförandeplan med följande innehåll:
 - En plan för införande av driftskompatibla trafikstyrningssystem i multimodala godskorridorer utan att det påverkar tillämplig unionslagstiftning.
 - En plan för avlägsnandet av fysiska, tekniska, driftsmässiga och administrativa hinder mellan och inom olika transportsätt samt för mer effektiva multimodala transporter och tjänster.
 - Åtgärder för att öka den administrativa och tekniska kapaciteten att ta fram, planera, utforma, anskaffa, genomföra och övervaka projekt av gemensamt intresse.

⁶⁰ EGT L 75, 15.3.2001, s. 29.

- Riskbedömning, inklusive klimatförändringarnas eventuella inverkan på infrastrukturen och i tillämpliga fall föreslagna åtgärder för att öka motståndskraften mot klimatförändring.
 - Åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser.
- (f) En investeringsplan som ska uppdateras regelbundet, inklusive följande innehåll:
- En förteckning över projekt för utbyggnad, modernisering och upprustning av transportinfrastrukturer enligt artikel 2.2 för vart och ett av de transportsätt som ingår i stamnätskorridorerna.
 - Därtill hörande finansiella plan, med de olika källor som planeras för finansiering på internationell, nationell, regional och lokal nivå samt unionsnivå, inklusive när så är möjligt system för öronmärkt korsfinansiering samt privat kapital, tillsammans med beloppet för åtaganden som redan gjorts och i tillämpliga fall en hänvisning till det bidrag från unionen som planeras inom ramen för unionens finansiella program.
2. Kommissionen ska yttra sig på grundval av planen för utbyggnad av korridorer som lämnas in av de berörda medlemsstaterna.
3. I syfte att främja genomförandet av stamnätskorridorerna kan kommissionen anta genomförandebeslut för stamnätskorridorer. Dessa beslut kan
- (a) innehålla investeringsplaneringen för alla deltagande finansieringsorgan, sammanhängande kostnader samt en tidsplan för genomförandet i enlighet med vad som bedöms vara nödvändigt för att genomföra stamnätskorridorerna i linje med de mål som anges i denna förordning,
 - (b) definiera alla åtgärder som syftar till att minska de externa kostnaderna, särskilt utsläpp av växthusgaser och buller, samt innehålla åtgärder för att främja införandet av ny teknik inom trafikstyrning och kapacitetsförvaltning,
 - (c) omfatta andra åtgärder som krävs för genomförandet av planen för utbyggnad av korridoren och för en effektiv användning av stamnätskorridorernas infrastruktur.

Genomförandeakterna ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 55.

KAPITEL V

GEMENSAMMA BESTÄMMELSER

Artikel 54

Uppdatering och rapportering

1. Medlemsstaterna ska genom det interaktiva geografiska och tekniska informationssystemet för det transeuropeiska transportnätet (TENtec) kontinuerligt informera kommissionen om de framsteg som görs i genomförandet av projekt av gemensamt intresse och om de investeringar som görs för detta ändamål.

Medlemsstaterna ska förse kommissionen med sammanfattningar av de nationella planer och program som de utarbetar för utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet, särskilt de som rör stamnätet. Efter antagande ska medlemsstaterna överlämna de nationella planerna och programmen till kommissionen för kännedom.

2. Vartannat år från och med denna förordnings ikraftträdande och efter samråd med den kommitté som avses i artikel 54 ska kommissionen offentliggöra en lägesrapport om riktlinjernas genomförande, som ska överlämnas till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén.

3. Kommissionen ska ha befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 56 i samband med anpassning av bilagorna I, II och III till eventuella förändringar som följer av de kvantitativa tröskelvärden som fastställs i artiklarna 16, 24, 29 och 33. När bilagorna anpassas ska kommissionen se till att följande krav uppfylls:

- (a) Logistikplattformar, godsterminaler, inlandshamnar, kusthamnar och flygplatser ska inkluderas i det övergripande nätet om det visas att det senaste genomsnittet fördelat på två år för deras trafikvolym är högre än det relevanta tröskelvärdet.
- (b) Logistikplattformar, godsterminaler, inlandshamnar, kusthamnar och flygplatser från det övergripande nätet ska undantas om det visas att genomsnittet för deras trafikvolym över de senaste sex åren är lägre än det relevanta tröskelvärdet.
- (c) Kartorna över infrastruktur för vägar, järnvägar och inre vattenvägar ska anpassas så att de avspeglar de framsteg som görs för att slutföra nätet. Kommissionen ska när den anpassar dessa kartor inte tillåta några anpassningar av vägarnas sträckning som går utöver vad som är tillåtet enligt det relevanta förfarandet för projektdokumentation.

Anpassningar enligt a och b ska baseras på senast tillgängliga statistiska uppgifter som offentliggjorts av Eurostat.

4. Projekt av gemensamt intresse avseende infrastruktur som nyligen tagits med i det transeuropeiska transportnätet ska vara stödberättigande enligt artikel 7.5 från och med den dag då den delegerade akten enligt punkt 3 träder i kraft.

Projekt av gemensamt intresse avseende infrastruktur som utesluts från det transeuropeiska transportnätet ska inte längre vara stödberättigande från och med den dag då den delegerade akten enligt punkt 3 träder i kraft. Att stödberättigande avslutats ska inte påverka beslut om finansiering eller stöd som antagits av kommissionen före denna tidpunkt.

Artikel 55 **Kommitté**

1. Kommissionen ska biträdas av en kommitté. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.
2. När hänvisning görs till denna punkt ska artikel 4 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

Artikel 56 **Utövande av delegering**

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Befogenhet att anta de delegerade akter som avses i artikel 54.3 ska ges till kommissionen på obegränsad tid från och med [dagen för denna förordnings ikraftträdande].
3. Europaparlamentet eller rådet får när som helst återkalla den delegerade befogenhet som avses i artikel 54.3. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Det får verkan dagen efter det att beslutet har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning* eller vid ett senare, i beslutet angivet, datum. Beslutet påverkar inte sådana delegerade akter som redan trätt i kraft.
4. Så snart kommissionen antagit en delegerad akt ska den samtidigt underrätta Europaparlamentet och rådet.
5. En delegerad akt som antagits enligt artikel 54.3 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har motsatt sig detta inom två månader från det datum då akten delgetts Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet före utgången av denna period har informerat kommissionen om att de inte kommer att motsätta sig detta. Denna period ska förlängas med två månader på begäran av Europaparlamentet eller rådet.

Artikel 57 **Översyn**

Kommissionen ska senast den 31 december 2023 genomföra en översyn av stamnätets genomförande och utvärdera efterlevnaden av de bestämmelser som fastställs i denna förordning samt hur genomförandet fortskrider.

Artikel 58
Enda kontaktmyndighet

Medlemsstaterna får utse en enda kontaktmyndighet för att underlätta och samordna tillståndprocessen för projekt av gemensamt intresse, särskilt gränsöverskridande projekt, i enlighet med det relevanta EU-regelverket.

Artikel 59
Försening av stamnätets slutförande

1. I händelse av en avsevärd försening när det gäller starten eller slutförandet av arbetet med stamnätet ska kommissionen uppmana de berörda medlemsstaterna att inom tre månader redogöra för skälen till denna försening. På grundval av de svar som ges ska kommissionen rådgöra med de berörda medlemsstaterna för att lösa det problem som ledde till förseningen.
2. Kommissionen får, som en del av dess aktiva övervakning av stamnätets genomförande samt med vederbörligt beaktande av proportionalitets- och subsidiaritetsprinciperna, besluta att vidta lämpliga åtgärder.
3. Europaparlamentet och medlemsstaterna ska omedelbart underrättas om varje åtgärd som vidtas.

Artikel 60
Förenlighet med unionens lagstiftning och unionens politik

Åtgärder som vidtas enligt denna förordning ska genomföras med beaktande av unionens övriga relevanta politik, särskilt med avseende på konkurrens, marknadstillträde, miljöskydd, hållbar utveckling och offentlig upphandling.

Artikel 61
Främjande och utvärdering

Kommissionen ska främja och utvärdera framstegen i politiken för det transeuropeiska transportnätet och dess övergripande genomförande.

Artikel 62
Upphävande

Beslut nr 661/2010/EU ska upphöra att gälla.

För alla finansieringsbeslut som grundas på förordning (EG) nr 680/2007⁶¹ ska beslut nr 611/2010/EU fortsätta att tillämpas.

⁶¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 680/2007 av den 20 juni 2007 om allmänna regler för gemenskapens finansiella stöd på området transeuropeiska nät på transportområdet och energiområdet, EUT L 162, 22.6.2007, s. 1.

Artikel 63
Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande