



Euroopa Liidu
Nõukogu

Brüssel, 28. juuli 2022
(OR. en)

11657/22

Institutsioonidevaheline
dokument:
2022/0420(COD)

TRANS 515
CODEC 1187
IA 122

ETTEPANEK

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Martine DEPREZ, direktor
Kättesaamise kuupäev:	27. juuli 2022
Saaja:	Nõukogu peasekretariaat
Eelmise dok nr:	ST 15109/21
Komisjoni dok nr:	COM(2022) 384 final
Teema:	Muudetud ettepanek: EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS, milles käsitletakse liidu suuniseid üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise kohta ning millega muudetakse määrust (EL) 2021/1153 ja määrust (EL) nr 913/2010 ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) 1315/2013

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2022) 384 final.

Lisatud: COM(2022) 384 final



EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 27.7.2022
COM(2022) 384 final

2021/0420 (COD)

Muudetud ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

**milles käsitletakse liidu suuniseid üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise kohta
ning millega muudetakse määrust (EL) 2021/1153 ja määrust (EL) nr 913/2010 ja
tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) 1315/2013**

(EMPs kohaldatav tekst)

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

• Ettepaneku põhjused ja eesmärgid

Määruses (EL) nr 1315/2013 üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta¹ on esitatud üleeuroopaline mitmeliigiline raudteede, siseveeteede ja lühimereveoliinide võrk, mis ühendab linnatranspordisõlmi, mere- ja siseveesadamaid, lennujaamu ja terminale kogu Euroopa Liidus. See võrk on tugev alus, millele saab rajada reisijate- ja kaubaveoks vajalikud tuiksooned kogu Euroopas.

Selleks et aidata lahendada meie põlvkonna üha kasvavaid probleeme, nagu kliimamuutused ja vajadus suurendada transporditaristu toimetulekuvõimet pärast COVID-19 pandeemia hävitavat mõju, võttis komisjon 14. detsembril 2021 vastu seadusandliku ettepaneku vaadata läbi 2013. aasta TEN-T määrus². Kooskõlas Euroopa rohelise kokkuleppe³ ning säästva ja aruka liikuvuse strateegiaga⁴ on ettepaneku eesmärk, et enamate tegevuste puhul kasutataks säästavaid transpordiliike, ning selles pööratakse suuremat tähelepanu transpordiliikide ja -sõlmede mitmeliigilisusele ja koostalitlusvõimele ning linnatranspordisõlmede paremale integreerimisele üleeuroopalisel transpordivõrgu.

Pärast läbivaadatud suuniste vastuvõtmist on Euroopa transpordivõrgu vastupidavuse aga uuesti proovile pannud Venemaa Ukraina-vastase agressioonisõja laastav mõju. See on ümber kujundanud geopoliitilise maastiku, tuues esile meie haavatavuse väljaspool liidu piire asetleidvate ettenägematute häirivate sündmuste poolt. Sõja peamised hoobid ülemaailmsete turgude pihta, nt mõju ülemaailmsele toiduga kindlustatusele, on toonud esile asjaolu, et liidu siseturgu ja transpordivõrku ei saa liidu poliitika kujundamisel vaadelda muust maailmast eraldi. Rohkem kui kunagi varem on vaja paremaid ühendusi ELi naabruses asuvate partnerriikidega.

Uut geopoliitilist konteksti arvesse võttes toodi komisjoni 12. mai 2022. aasta teatises „Solidaarsuskoridorid“⁵ esile mitu olulist transporditaristuga seotud probleemi, mille EL ja tema naaberriigid peavad lahendama selleks, et toetada Ukraina majandust ja taastumist, võimaldada põllumajandustoodetel ja muudel kaupadel jõuda ELi ja maailma turgudele ning tagada Ukraina oluliselt parem ühendatus Euroopaga nii ekspordi kui ka impordi jaoks. Suurema ühendatuse tagamiseks ELiga pakuti eespoolnimetatud teatises ühe meetmena välja Euroopa transpordikoridoride laiendamise võimaluse hindamist.

Komisjon on juba teinud eeltöid nende koridoride laiendamiseks, kui ta võttis 14. juulil 2022. aastal TEN-T naaberriikidesse laiendamise poliitika osana vastu üleeuroopalise transpordivõrgu Ukrainat kujutavad läbivaadatud soovituslikud kaardid⁶. Laiendatud TEN-T kaartide eesmärk on kohaldada TEN-T standardeid ka kolmandate riikide võrkudes, et võimaldada sujuvaid ühendusi. Sellisel kujul on need võrgud ka tugevaks aluseks välisinvesteeringutele nendes riikides kooskõlas Euroopa eesmärkidega.

Teine probleem on Ukrainas ja suuremas osas ELis kasutatavad erinevad rööpmelaiused, mis oluliselt takistab raudtee koostalitlusvõimet. Ukrainast mööda raudteed eksporditavad tooted tuleb ümber laadida ELi piiride lähedal, sest Ukraina raudteevõrgus liiklevad rongid ei saa

¹ ELT L 348, 20.12.2013, lk 1.

² COM(2021) 812 (final).

³ COM(2019) 640 (final).

⁴ COM(2020) 789 (final).

⁵ COM(2022) 217 (final).

⁶ C(2022) 5056 (final).

liikuda Euroopa standardse nominaalse rööpmelaiusega (1 435 mm) rööbastel. Erinevast rööpmelaiusest põhjustatud raudtee koostalitlusvõime probleem on toonud esile ka raudteevõrgu haavatavuse ELi territooriumil, kuna mitme liikmesriigi raudteevõrgu nominaalne rööpmelaius erineb Euroopa standardsest nominaalsest rööpmelaiusest. Seda küsimust ei käsitletud 2021. aasta 14. detsembri seadusandlikus ettepanekus TEN-T määruse läbivaatamise kohta, kuid hiljutiste sündmuste käigus Ukrainas kerkis see selgelt esile kui lahendamist vajav probleem.

Euroopa rohelises kokkuleppes on esitatud üleskutse viia oluline osa (75 %) praegu maanteel toimuvatest sisemaavedudest üle raudteele ja siseveeteedele, kuid ümberlaadimiseks vajalik aeg ja kulud mõjutavad negatiivselt raudtee konkurentsivõimet, mis teeb selle eesmärgi saavutamise raskeks. Raudteetranspordi mahu tohutu kasv tekitaks piiridel tõsisel kitsaskohti, nagu me praegu Ukraina piiril näeme, ning oleks samuti takistuseks selle eesmärgi saavutamisel.

TEN-T võrk laieneb mitmesse naabruses asuvasse kolmandasse riiki, eelkõige Venemaale ja Valgevenesse. See võrk on aluseks ELi ja kolmandate riikide vahelisele koostööle taristu valdkonnas, samuti tõhustab see nende piiriüleseid ühendusi ELiga. Võttes arvesse Venemaa agressioonisõda Ukrainas ja Valgevene seisukohta selles konfliktis, ei ole selline koostöö Venemaa ja Valgevenega enam asjakohane ega ELi huvides.

Seetõttu on käesoleva muudetud ettepaneku eesmärk teha 14. detsembri 2021. aasta seadusandlikus ettepanekus järgmised muudatused.

- Teatistes „Solidaarsuskoridorid“ esitatud taotletud meetmetele vastamiseks tehakse ettepanek laiendada Ukraina ja Moldova põhivõrgu soovituslike kaartide alusel nelja Euroopa transpordikoridori Ukrainasse ja Moldova Vabariiki. Tegemist on Põhjamere–Läänemere koridori pikendamisega Lvivi ja Kiievi kaudu Mariupolisse, Läänemere – Musta mere – Egeuse mere koridori pikendamisega Lvivi ja Chiñináu kaudu Odessasse ning Läänemere – Aadria mere ja Reini–Doonau koridoride pikendamisega Lvivi. Sellised koridoride pikendamisest tähendavad eelmise aasta detsembri ettepaneku III lisa muutmist.
- Praegust geopoliitilist olukorda silmas pidades ei ole suund üleeuroopalisele transpordivõrgu laiendamisele Venemaal ja Valgevenes enam kehtiv ega soovitatav. Seepärast tehakse ettepanek jätta IV lisast välja Venemaal ja Valgevenes asuva üleeuroopalise transpordivõrgu soovituslikud kaardid. Juhul aga, kui Valgevene läheb üle demokraatiale, oleks Valgevene ja ELi vaheliste piiriüleste ühenduste rajamine ja ajakohastamine demokraatliku Valgevene kohta koostatud tervikliku majanduskava kohaselt esmatähtis, samuti riigi uuesti määrusesse lisamine.
- Eelnevalt tulenevalt ei ole paremad piiriüleused ühendused Venemaa ja Valgevenega ELi liikmesriikide territooriumil enam esmatähtsad. Praegu on olemas ühendused nende kahe kolmanda riigiga Soomest, Eestist, Lätist, Leedust ja Poolast. Selleks et kajastada kõnealuste ühenduste nn viimase kilomeetri ehitamise ja ajakohastamise vähemat olulisust, tehakse ettepanek lugeda kõigi praegu TEN-T põhivõrgus olevate piiriüleste ühenduste viimased kilomeetrid üldvõrku, mille rakendamine on ette nähtud alles 2050. aastaks. Sellest tulenevalt tuleb Euroopa transpordikoridoride kooskõlla viimises teha mõned kohandused. Need muudatused seisnevad I ja III lisa muutmises.
- Lisaks TEN-T võrgu Ukrainat kujutavate muudetud soovituslike kaartide vastuvõtmisele (COM(2022)5056 (final)) tehakse ettepanek asendada seotud kaardid IV lisas.

- Mitme liikmesriigi raudteevõrgu nominaalne rööpmelaius erineb Euroopa standardsest nominaalsest rööpmelaiusest (1 435 mm). Need riigid on Iirimaa (rööpmelaius 1 600 mm), Soome (rööpmelaius 1 524 mm), Eesti, Läti ja Leedu (rööpmelaius 1 520 mm) ning Portugal ja Hispaania (rööpmelaius 1 668 mm). Sellised erinevused rööpmelaiuses piiravad märkimisväärselt raudtee koostalitlusvõimet kogu Euroopa Liidus, nagu on näidanud praegune kriis Ukrainas ja erinevast rööpmelaiusest tulenevad Ukraina probleemid teravilja eksportimisel mööda raudteed. Seepärast tehakse ettepanek, et kõigi liikmesriikide puhul, kellel on maismaa-raudteeühendus teiste liikmesriikidega, lisatakse nõue ehitada kõik uued TEN-T raudteeliinid Euroopa standardse nominaalse rööpmelaiusega 1 435 mm ning töötada kõigi Euroopa transpordikoridoride olemasolevate liinide jaoks välja kava Euroopa standardsele nominaalsele rööpmelaiusele üleminekuks. Seda tuleks kajastada TEN-T taristunõuetes, eelkõige III peatüki 1. jaos (raudteetaristu).

- **Kooskõla poliitikavaldkonnas praegu kehtivate õigusnormidega**

TEN-T määrus kui ELi transporditaristu poliitika peamine samm toimib võimaldava õigusaktina, kuid samas sõltub ka seda täiendavast poliitikast. TEN-T määruses sätestatud standardid ja nõuded on otseselt seotud teiste transpordisektorite/-valdkondade asjakohaste eesmärkide ja vajadustega ning seega muude valdkondlike õigusaktidega. See tähendab näiteks, et sujuva piiriülese transpordi ja liikuvuse tagamiseks peab TEN-T raudteetaristu vastama koostalitlusvõimet käsitlevatele õigusaktidele, mis on kehtestatud raudteepoliitika raames. Seega on käesolevas ettepanekus esitatud muudatused, mis käsitlevad üleminekut Euroopa standardsele nominaalsele rööpmelaiusele, täielikult kooskõlas kehtivate raudteealaste õigusaktidega.

Kaartide muudatused on täielikult kooskõlas ja järjepidevad meetmetega, mis esitati komisjoni 12. mai 2022. aasta teatises „Solidaarsuskoridorid“ (COM(2022) 217 final).

- **Kooskõla muude liidu tegevuspõhimõtetega**

Käesolev ettepanek on kooskõlas ka muude liidu poliitikavaldkondadega, näiteks raudteed käsitlevate valdkondlike õigusaktidega, eelkõige kahe järgmise määrusega:

komisjoni 18. november 2014. aasta määrus (EL) nr 1299/2014, milles käsitletakse Euroopa Liidu raudteesüsteemi taristu allsüsteemi koostalitlusvõime tehnilist kirjeldust, mida kohaldatakse eri rööpmelaiuste suhtes;

komisjoni 27. mai 2016. aasta määrus (EL) 2016/919 Euroopa Liidu raudteesüsteemi juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemide koostalitluse tehnilise kirjelduse kohta, mida kohaldatakse 1 435 mm, 1 520 mm, 1 524 mm, 1 600 mm ja 1 668 mm rööpmelaiusega võrkude suhtes. Seda ei kohaldata kolmanda riigi võrguga ühendatud 1 520 mm rööpmelaiusega lühikeste piiriületusloikude suhtes.

2. ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS

- **Õiguslik alus**

Läbivaadatud TEN-T määruse seadusandliku ettepaneku (COM(2021) 812 final) kavandatud muudatuste õiguslik alus on Euroopa Liidu toimimise leping (artiklid 170–172), millega nähakse ette üleeuroopaliste võrkude rajamine ja arendamine transpordi-, telekommunikatsiooni- ja energiataristu valdkonnas.

- **Subsidiaarsus (ainupädevusse mittekuuluva valdkonna puhul)**

ELi toimimise lepingu kohaselt on üleeuroopaliste võrkude eesmärk võimaldada liidu kodanikel, majandustegevuses osalejatel ja piirkondlikel kogukondadel saada täit kasu sisepiirideta alast. Nende võrkude puhul tuleb ka arvesse võtta vajadust tugevdada liidu majanduslikku, sotsiaalset ja territoriaalset ühtekuuluvust ning edendada liidu üldist harmoonilist arengut. TEN-T poliitika on seega oma olemuselt poliitika, mis ulatub liikmesriikide piiridest väljapoole, kuna see on suunatud ühisele piirideülesele Euroopa võrgusüsteemile. Ilmselt ei saa sellist üleeuroopalist võrku luua ainult üks liikmesriik.

Samuti on liidu transpordivõrgu parem ühendamine naabruses asuvate kolmandate riikidega, nagu Ukraina ja Moldova Vabariik, tõhusam, kui seda rakendatakse liidu tasandil, mitte riiklikul tasandil. Ka määruse (EL) nr 1315/2013 (üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta) hindamisel (SWD(2021) 117 (final))⁷ jõuti järeldusele, et TEN-T koostöö kolmandate riikidega, kui üks uus 2013. aastal tegevusse võetud valdkondadest, andis märkimisväärset lisaväärtust, mida liikmesriigid üksi tegutsedes ei oleks suutnud saavutada.

Ka liidu reaktsiooni Venemaa agressioonisõjale Ukrainas on vaja väljendada liidu tasandil, muutes transpordiühendused Venemaa ja Valgevenega vähem prioriteetseks. See nõuab samuti koordineeritud lähenemisviisi kogu liidus.

- **Proportsionaalsus**

Muudetud ettepanek piirdub üksnes sellega, mis on vajalik selle eesmärkide saavutamiseks. Sellega nähakse ette ettepanekule lisatud üleeuroopalist ELi transpordivõrku käsitlevate kaartide kohandamine ning samuti kolmandate naaberriikide soovituslike kaartide kohandamine.

Veel tehakse ettepanek kohustada liikmesriike uute raudteeliinide ehitamisel üle minema Euroopa standardsele nominaalsele rööpmelaiusele 1 435 mm. See kohustus oli juba olemas, kuid nn isoleeritud võrgud, st võrgud, mille rööpmelaius erineb Euroopa standardsest nominaalsest rööpmelaiusest (1 435 mm), olid sellest nõudest vabastatud. Nende raudteelõikude puhul, mida alles hakatakse ehitama, ei too kõnealune nõue kaasa muid lisakulusid kui need, mis kaasnevad selle küsimuse analüüsi ja lahendusega, kuidas selliseid uusi, Euroopa standardse nominaalse rööpmelaiusega (1 435 mm) raudteeliine saab tõhusalt ühendada riigi ülejäänud võrguga, kui see on teistsuguse rööpmelaiusega.

Ettepanek sisaldab ka liikmesriikide kohustust Euroopa transpordikoridorides olevate raudteeliinide üleviimiseks Euroopa standardsele nominaalsele rööpmelaiusele. Liikmesriikidel on siiski kaalutlusruum, et esiteks otsustada sellise üleviimise ajastuse üle ja teiseks teha vajaduse korral otsus, et teatavate liinide puhul ei ole üleviimine sotsiaal-majandusliku kulude-tulude analüüsi põhjal õigustatud.

Lisaks hõlmab ettepanek ka Venemaale ja Valgevenesse suunduvate piiriüleste lõikude viimaste kilomeetrite tähtsuse vähendamist. Selline tähtsuse vähendamine puudutab geograafiliselt vaid väga piiratud ulatusega lõike (nn viimased kilomeetrid). Tähtsuse vähendamine ei tähenda, et need maantee- või raudteelõigud arvatakse TEN-T võrgust välja, vaid et nende viimastel kilomeetritel kuni riigipiirini on võrgu rakendamise ajakavas väiksem prioriteet, st et liikmesriigid ei pea neid lõike võrku lülitamiseks valmis saama 2030. aastaks, vaid alles 2050. aastaks. See on täielikult kooskõlas asjaomaste liikmesriikide riiklike kavade

⁷ Määruse (EL) nr 1315/2013 (üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta) hindamine, SWD(2021) 117 final, 26. mai 2021.

ja programmidega, kuna nad ei kavatse lühikeses ja keskpikas perspektiivis rahaliselt investeerida nendesse viimase kilomeetri ühendustesse.

- **Vahendi valik**

Kuna tegemist on ettepanekuga muuta seadusandlikku ettepanekut, millega vaadati läbi kehtiv määrus, näib olevat õiguspärase säilitada vahendi senine staatus.

3. JÄRELHINDAMISE, SIDUSRÜHMADEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

- **Praegu kehtivate õigusaktide järelhindamine või toimivuse kontroll**

TEN-T määruse hindamisel (SWD(2021) 117 (final)) analüüsiti TEN-T koostööd naaberriikide ja kolmandate riikidega kavandatava üleeuroopalise transpordivõrgu loomisel. Selles jõuti järeldusele, et sellised soovituslikud kaardid aitasid anda lähtealuse koostööle nende riikide transporditaristu arendamise planeerimiseks, eesmärgiga tagada järjepidevus ja edendada ELi transpordiühendust. Need kaardid on pakkunud suurt vastastikust huvi seoses strateegiliste mitmeliigiliste transpordiühenduste tõhustamisega ELi ja asjaomaste naaberpiirkondade vahel ning samuti seoses majandusarengu ja kaubavahetuse edendamisega.

Soovituslikud kaardid põhinevad samal meetodikal nagu TEN-T ELis ning hõlmavad nii põhi- kui ka üldvõrgu kihte. Kuigi need kavandavad võrgu pikendused ei tähenda kõigi ELi liikmesriikidele kehtestatud TEN-T standardite ja nõuete automaatset kohustuslikku kohaldamist, jõuti hindamise käigus järeldusele, et need on aidanud jagada liidu transporditaristu kasutuselevõtu meetodikat ning edendada liidu tehnilisi standardeid, regulatiivseid aspekte ja parimaid tavasid rahastamise valdkonnas. Lisaks on need andnud suuna rahvusvahelistele finantseerimisasutustele, asjaomastele ELi rahastamisallikatele ning riiklikele ja erainvestoritele selles osas, millele keskenduda rahastamisel ja tegevuses neis piirkondades. Kõik need aspektid muutuvad veelgi olulisemaks, et kaasa aidata Ukraina ja tema kahjustada saanud naaberriigi Moldova Vabariigi taastamis- ja ülesehitusprotsessile.

Lisaks jõuti hindamise käigus järeldusele, et kolmandate riikide koostöö TEN-T poliitika valdkonnas on samuti olnud asjakohane, kuna selle kaudu edendatakse rangeid Euroopa keskkonna- ja sotsiaalseid standardeid ning rahalist jätkusuutlikkust maismaakoridorides. Ühised tegevused võrgu planeerimisel naaberriikidega, mis viivad TEN-Ti kavandatud laiendusteni, on asjakohased, kuna selliste tegevustega luuakse stabiilne raamistik ELi allikatest ja ülemaailmsetest rahvusvahelistest finantseerimisasutustest toetatavatele kontsentreeritud transporditaristu investeeringutele. Lisaks märgiti hinnangus, et rahvusvahelised arengud (näiteks edusammud ühinemisläbirääkimistel ja Lääne-Balkani piirkonna transpordiühenduse lepingu allkirjastamine) viitavad sellele, et see lähenemisviis on jätkuvalt asjakohane 2030./2050. aasta perspektiivide jaoks ja seda võiks veelgi laiendada. Arvestades uut geopoliitilist konteksti on selline lähenemisviis veelgi olulisem. Euroopa transpordikoridoride laiendamine Ukrainasse ja Moldova Vabariiki, nagu see on esitatud käesolevas muudetud ettepanekus, võib seega olla väga väärtuslik vahend nende riikide aitamis- ja ülesehitusprotsessis.

- **Konsulteerimine sidusrühmadega**

29. juunil 2022 toimus institutsioonidevaheline kohtumine, millel osalesid lisaks kõigile 27 ELi liikmesriigile ka Ukraina, Moldova Vabariigi ja Gruusia kõrgetasemelised esindajad. Sellel kohtumisel käsitleti küsimust, mida uus geopoliitiline reaalsus koos Venemaa agressioonisõjaga Ukraina vastu tähendab konkreetselt TEN-T poliitikale ja liidu transpordipoliitikale laiemalt ning kuidas TEN-T peaks ja saab kohaneda selle uue

geopoliitilise kontekstiga. See arutelu andis olulise panuse käesolevasse muudetud ettepanekusse.

Lisaks arutati 8.–10. juunil 2022 eesistujariikide Prantsusmaa ja Tšehhi eesistumisel kõigi 27 ELi liikmesriigiga peetud kahepoolsetel kohtumistel käesoleva muudetud ettepaneku kavandatud muudatusi, eelkõige erineva rööpmelaiusega liinide üleviimist Euroopa standardsele nominaalsele rööpmelaiusele 1 435 mm ning põhivõrgu Venemaale ja Valgevenesse viivate maantee- ja raudteelõikude viimase kilomeetri ühenduste tähtsuse vähendamist.

Komisjon avaldas oma veebisaidil tagasisidekorje, milles kirjeldati lahendamist vajavaid probleeme, eesmärgi, mida tuleb täita, ja poliitikameetmete eelnõusid. Tagasisidekorje oli tagasiside saamiseks avatud alates 6. juulist 2022 kuni 20. juulini 2022. Registreeritud on 22 vastust, mis kõik toetavad kavandatud meetmeid. Peamised märkused olid järgmised.

- Kavandatud meetmed aitavad parandada raudteeühendusi Ukraina ja Moldovaga Euroopa transpordikoridoride pikendamise kaudu. Need parandavad Ukraina ja Moldova ühenduvust ELiga, eelkõige kaubaveo valdkonnas, aidates seeläbi kaasa Euroopa rohelise kokkuleppe ning säästva ja aruka liikuvuse strateegia eesmärkide saavutamisele.
- Euroopa transpordikoridoride pikendamisel Ukrainasse ja Moldovasse on vaja täita tehnilisi, regulatiivseid ja haldusnõudeid.
- Paljud raudteeühendused Ukrainas ning Ukraina ja ELi vahel nõuavad märkimisväärseid investeeringuid. Vaja on ka terminalide ja ümberlaadimisrajatiste ehitamist.
- Pikendatud koridoride kasutuselevõtmisel peaks komisjon pöörama tähelepanu Rumeenia, Moldova ja Ukraina vaheliste maanteeühenduste (kiirteede) parandamisele.
- Doonau jõel on suur potentsiaal kaupade ekspordiks ja impordiks Ukraina ja ELi vahel.
- Ukraina ja Moldova vaheliste ühenduste arendamine ning transporditaristu moderniseerimine ja rekonstrueerimine nõuavad väga suuri investeeringuid. See nõuaks TEN-T võrgu rajamiseks ette nähtud ELi eelarve suurendamist.
- Euroopa standardse nominaalse rööpmelaiusega liinide kasutuselevõtt Ukraina/Moldova ja ELi vahel ning ELis on oluline raudtee koostalitlusvõime parandamiseks. See suurendab raudtee tõhusust ja vähendab eelkõige ooteaega piiripunktides. Selliste liinide kasutuselevõtu mõju tuleb siiski hoolikalt hinnata, eelkõige tuleb hinnata mõju rahastamisele ning koostalitlusvõimele teistsuguse rööpmelaiusega võrguga.

Ühes tagasisidekorje vastuses väljendati muret seoses Dnepri jõe lisamisega TEN-T võrku. Tuleb märkida, et Dnipro jõe lisamine TEN-T võrku toimus eraldi menetluses ja see võeti vastu komisjoni delegeeritud õigusaktiga 14. juulil 2022. Käesolevas ettepanekus üksnes taasesitatakse eespool nimetatud delegeeritud õigusaktis sisalduvad TEN-T kaardid.

- **Eksperdiarvamuste kogumine ja kasutamine**

Käesoleva muudetud ettepaneku koostamisel on komisjon tuginenud peamiselt järeldustele, mis tehti ELi liikmesriikide institutsioonidevahelisel kohtumisel, millel osalesid Ukraina, Moldova Vabariik ja Gruusia, ning kahepoolsele teabevahetusele iga liikmesriigiga.

- **Mõju hindamine**

Uut mõjuhindangut peale selle, mis on esialgse, 14. detsembri 2021. aasta seadusandliku ettepaneku⁸ aluseks, peetakse tarbetuks, sest peamised eesmärgid ja eelistatud variandid ei ole muutunud ning kavandatud teksti majanduslik, keskkonnaalne ja sotsiaalne mõju ei tohiks oluliselt erineda sellest mõjust, mida eeldati avalduvat esialgse ettepaneku tingimustest. Lisaks võeti esialgse ettepaneku mõjuhindangus arvesse kolmandatest riikidest pärit transpordivooge, kuid üksnes stiliseeritud viisil ega võetud arvesse naabruses asuvate kolmandate riikide soovituslike võrkude täpset kooskõlasse viimist. Kuna käesoleva ettepanekuga muudetakse peamiselt naabruses asuvate kolmandate riikide kaarte ja liidu territooriumil asuvaid teatavaid viimase kilomeetri ühendusi neisse riikidesse, ei tohiks see mõjutada esialgse mõjuhindangu tulemusi.

Mis puutub uutesse sätetesse Euroopa nominaalsele rööpmelaiusele ülemineku edendamiseks, siis piirub käesolev ettepanek üksnes selle praeguses seadusandlikus ettepanekus esitatud nõude vähese muutmisega, millega nähakse ette TEN-T uued raudteeliinid (st need, mis ehitatakse alles pärast määruse jõustumist), et minna üle Euroopa standardsele nominaalsele rööpmelaiusele 1 435 mm. 2021. aasta detsembri seadusandliku ettepanekuga vabastatakse sellest sättest need uued raudteeliinid, mis on „sellise võrgu pikendus, mille rööpmelaius on erinev liidu peamiste raudteeliinide rööpmelaiusest ja mis on peamistest raudteeliinidest eraldatud“. See nõue ei ole väga selge ja käesolevas ettepanekus püütakse seda selgemalt tõlgendada ja eelkõige teha selgeks, et nn isoleeritud võrgud, st võrgud, mille rööpmelaius erineb Euroopa standardsest nominaalsest rööpmelaiusest (1 435 mm), ei ole sellest nõudest automaatselt vabastatud.

Igal juhul puudutab see formaalne nõue üksnes uusi raudteeliine. Uue, Euroopa standardse nominaalse rööpmelaiusega (1 435 mm) raudteeliini ehituskulud ei erine põhimõtteliselt teistsuguse rööpmelaiusega raudteeliini ehituskuludest. Seega ei tohiks selle meetme majanduslik mõju olla esialgse mõjuhindanguga võrreldes väga erinev.

Mitmes liikmesriigis on praegu raudteevõrk, milles kasutatakse eri rööpmelaiusi. Kõige uuem tehnoloogia võimaldab eri rööpmelaiustega raudteedel liikumiseks kasutada muudetava rattavahega ronge. Teine tehnoloogia eri rööpmelaiustega raudteevõrgus liikumiseks on kolmanda rööpa paigutamine rööbasteele, mis võimaldab eri tüüpi rongidel raudteetaristut kasutada. Näiteks Hispaania on arendanud Euroopa standardse nominaalse rööpmelaiusega kiirraudteevõrku, Ibeeria rööpmelaiusega tavavõrku ning mõnes linnatranspordisõlmes meetrise rööpmelaiusega liine. Kuigi see toob kaasa lisakulud, on seega olemas tehnoloogia, millega tagada, et raudteeliinide järkjärguline üleminek Euroopa standardsele nominaalsele rööpmelaiusele ei avaldaks raudteesüsteemile liigset mõju ega häiriks raudteeliiklust. Hispaania kogemus näitab ka, et kui mõni liin on juba üle viidud Euroopa standardsele nominaalsele rööpmelaiusele, ajendab see üleminekut ka võrgu teistes osades. Seega on ülemineku alustamine peamistel TEN-T võrgu raudteeliinidel positiivse mõjuga.

Teisest küljest on käesolevas muudetud ettepanekus säte, millega kutsutakse liikmesriike, kelle raudteevõrk erineb Euroopa standardsest nominaalsest rööpmelaiusest (1 435 mm), koostama üleminekukava, et viia Euroopa transpordikoridoride olemasolevad liinid üle Euroopa standardsele nominaalsele rööpmelaiusele. See üleminekukava hõlmab sotsiaalmajanduslikku kulude-tulude analüüsi. Seega tuleks majanduslikku ja sotsiaalset mõju analüüsida kõnealuse üleminekukava osana. Kui sellise analüüsi tulemuseks on negatiivne kulude-tulude analüüs, võivad liikmesriigid loobuda oma võrgu teatavate lõikude üleviimisest Euroopa standardsele nominaalsele rööpmelaiusele.

⁸ SWD(2021) 472 (final).

Üldiselt eeldatakse, et üleminek Euroopa standardsele nominaalsele rööpmelaiusele on positiivse tulemuse ja mõjuga. Eelkõige on ülemineku eesmärk parandada raudteetranspordi koostalitlusvõimet kogu liidus ja naabruses asuvate kolmandate riikidega. Näiteks vajadus eksportida põllumajandustooteid Ukrainast Euroopa sadamatesse pärast seda, kui Venemaa on Ukraina Musta mere sadamad blokeerinud, on samuti esile toonud ühtlustamata rööpmelaiuse kahjuliku mõju majandusele liidus. Leedus Klaipeda sadamasse jõudmiseks tuleb Ukraina rongides veetav teravili kõigepealt ümber laadida Poola ja Ukraina piiril (rongidele, mille Euroopa standardne nominaalne rööpmelaius on 1 435 mm) ning seejärel uuesti Poola ja Leedu piiril (1 520 rööpmelaiusega rongidele). See toob kaasa suuremad transpordikulud ja ajakaotuse ning on seega väga konkreetne näide ELi raudteesüsteemis eri rööpmelaiustest põhjustatud koostalitlusvõime puudumise tagajärgedest. Selline koostalitlusvõime puudumine takistab tõsiselt ka transpordiliikide vastastikust täiendavust, eelkõige kriisilukorras nagu Ukraina sadamate blokaad, mille tagajärjel on ohus ülemaailmne toiduga kindlustatus. Lisaks on ka tuhandete Prantsusmaa ja Pürenee poolsaare või Poola ja Balti riikide vahelist piiri või viimasel ajal Ukraina ja Poola vahelist piiri ületavate veoautode keskkonnakulud osaliselt tingitud raudteevõrgu koostalitlusvõime puudumisest.

Peale koostalitlusvõimega seotud küsimuste on Euroopa Kontrollikoda väljendanud muret konkurentsi puudumise pärast vastavates riiklikes raudteevõrkudes, kuna rööpmelaius on erinev. Näiteks märgiti 2016. aastal avaldatud kontrollikoja aruandes⁹ raudteekaubaveo kohta, et standardse rööpmelaiuse puudumine ELis ei ole üksnes koostalitlusvõimet takistav tehniline piirang rongiliikluses. Eri rööpmelaiuste esinemine ühes riigis või liidus takistab ka turuosaliste vahelise konkurentsi arengut. Veeremi koostalitlusvõime piiratus ja avatud turuga saavutatava mastaabisäästu piiratus võivad takistada uute ettevõtjate turuletulekut. Lisaks süvendab see muude turule sisenemise tõkete esinemist, mis vähendavad veeremitootjate olemasolevaid tarneid ja suurendavad hoolduskulusid.

Euroopa standardsest nominaalsest rööpmelaiusest erineva rööpmelaiuse kasutamine takistab võimalust rentida Euroopa veeremit tavaliiinide käitamiseks. See tähendab, et uued turuletulijad peavad konkureerima muude rööpmelaiusega liinidel ja ostma selleks sobivat veeremit. Kuna sellise veeremi tootmise turg on riigisisene, võib see kaasa tuua kõrgemad hinnad, sest selle tootmisel puudub rahvusvaheline konkurents.

Euroopa standardse nominaalse rööpmelaiuse kasutuselevõtt aitab seega parandada siseturu toimimist. Turu avamine koos standardse kvaliteetse ja täielikult koostalitlusvõimelise raudteevõrgu (ERTMS, rongi pikkus 740 m, elektrifitseerimine jne) arendamisega aitab tänu taristukulude ja veeremi maksumuse vähenemisele suurendada transporti raudteel. Veeremiturg, mis on koostalitlusvõimeline kogu võrgus, lihtsustab ka uute turuletulijate esilekerkimist.

Üleminekukava eesmärk on tagada rongide sujuv liikumine ühest võrgust teise. On olemas tehnoloogiad, mis tagavad, et rongide liikumisel Euroopa standardse nominaalse rööpmelaiuse ja olemasolevate riiklike võrkude vahel ei esine võrgus katkestusi. Neid tehnoloogiaid tuleks siiski käsitada üleminekutehnoloogiatena, kuna pikaajaline eesmärk on luua ühtne Euroopa võrk. Hübriidsüsteemi kasutamine pikemas perspektiivis säilitaks praeguse olukorra, mis lisaks koostalitlusvõime probleemidele tekitab raskusi uute turuosaliste esilekerkimisel, kuna neil ei ole muud valikut kui osta konkreetset veeremit liinide jaoks, mis ei ole Euroopa standardse nominaalse rööpmelaiusega.

⁹ Euroopa Kontrollikoda (2016): Eriaruanne nr 08/2016: „ELi raudteekaubavedu ei ole ikka veel õigel teel“.

Kokkuvõttes tähendavad koostalitlusvõime puudumisest tulenevad lisakulud seda, et raudteeliiklus ei ole konkurentsivõimeline. Kriisiolukorras ei ole tagatud võimalus asendada üks transpordiliik teisega ning see seab ohtu siseturu hea toimimise.

- **Õigusnormide toimivus ja lihtsustamine**

Esialgne algatuse ettepanek oli osa komisjoni 2021. aasta tööprogrammist ja on esitatud tööprogrammi I lisas (uued algatused). See ei ole osa II lisast (õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmi algatused).

Muudetud ettepanekuga parandatakse veelgi TEN-T raudteepoliitika toimimist, käsitledes TEN-T võrgus olevate eri rööpmelaiusega raudteede koostalitlusvõime küsimust.

- **Põhiõigused**

Ühtse rööpmelaiuse nõude kehtestamisega TEN-T võrgus olevatele raudteedele loodetakse muudetud ettepanekuga veelgi tugevdada kõigi kasutajate juurdepääsu TEN-T raudteevõrgule.

4. MÕJU EELARVELE

Võrreldes 14. detsembri 2021. aasta alguses seadusandlikus ettepanekus märgituga ei avalda käesolev muudetud ettepanek liidu eelarvele täiendavat mõju.

5. MUU TEAVE

- **Rakenduskavad ning järelevalve, hindamise ja aruandluse kord**

Nagu on esile toodud 2021. aasta detsembri esialgses ettepanekus, jälgib komisjon käesoleva algatuse edenemist, mõju ja tulemusi TEN-T haldamisel põhinevate juhtimisvahendite kaudu, nagu tugevdatud rolliga Euroopa koordinaatorid ja nende tööplaanid.

- **Ettepaneku sätete üksikasjalik selgitus**

Muudatused 1–5 on seotud uute põhjenduste lisamisega, milles käsitletakse uut geopoliitilist mõõdet ja konteksti, millega TEN-T peab silmitsi seisma ja tegelema.

Muudatused 6–9 tehakse selleks, et panna suuremat rõhku vajadusele üle minna Euroopa standardsele nominaalsele rööpmelaiusele. Eelkõige on see vajadus seotud kõigi uute raudteeliinidega, mida alles hakatakse ehitama pärast käesoleva määruse jõustumist, aga ka Euroopa transpordikoridoride olemasolevate raudteelõikude usaldusväärse üleminekukavaga.

Muudatuses 10 võetakse arvesse Iirimaa erilist olukorda, kuna asudes saarel on Iirimaa eraldatud kõigist Euroopa raudteesüsteemidest ja vabastatakse seetõttu Euroopa standardse nominaalse rööpmelaiuse (1 435 mm) nõudest.

Muudatused 11–14 hõlmavad kõiki muudatusi seoses TEN-T määrusele lisatud kaartidega, eelkõige Valgevene ja Venemaa kaartide eemaldamist, uute soovituslike Ukraina kohta vastu võetud kaartide lisamist, kõigi Venemaale ja Valgevenes viivate raudtee ja maantee piirilõikude tähtsuse vähendamist, lugedes need põhivõrgu asemel üldvõrku kuuluvaks, ning Euroopa transpordikoridoride pikendamist Ukrainasse ja Moldova Vabariiki.

- **Muudatused võrreldes algse seadusandliku ettepanekuga (COM(2021) 812 (final))**

Käesolevas muudetud ettepanekus on võrreldes 14. detsembri 2021. aasta ettepanekuga (COM(2021) 812 (final)) tehtud järgmised muudatused.

PÕHJENDUSED

- (1) Lisatakse põhjendus (39):

„(39) Venemaa Ukraina-vastase agressioonisõja laastav mõju on olnud Euroopa transpordivõrgule suur väljakutse ja selle vastupidavuse proovile pannud. Agressioon on ümber kujundanud geopoliitilise maastiku, tuues esile liidu haavatavuse väljaspool liidu piire aset leidvate ettenägematute häirivate sündmuste suhtes. Sõja peamised hoobid ülemaailmsete turgude pihta, nt mõju ülemaailmsele toiduga kindlustatusele, on toonud esile asjaolu, et liidu siseturgu ja transpordivõrku ei saa liidu poliitika kujundamisel vaadelda muust maailmast eraldi. Rohkem kui kunagi varem on vaja paremaid ühendusi liidu naabruses asuvate partnerriikidega.“

- (2) Lisatakse põhjendus (40):

„(40) Võttes arvesse uut geopoliitilist konteksti, toodi komisjoni 12. mai 2022. aasta teatises „Solidaarsuskoridorid“¹⁰ esile mitu olulist transporditaristuga seotud probleemi, mille liit ja tema naaberriigid peavad lahendama, et toetada Ukraina majandust ja taastumist, võimaldada põllumajandustoodetel ja muudel kaupadel jõuda liidu ja maailma turgudele ning tagada Ukraina oluliselt parem ühendatus liiduga nii ekspordi kui ka impordi jaoks. Liiduga ühenduse suurendamiseks tehti selles teatises ettepanek hinnata Euroopa transpordikoridoride pikendamist Ukrainasse ja Moldova Vabariiki.“

- (3) Lisatakse põhjendus (41):

„(41) Venemaa Ukraina-vastase agressioonisõja tõttu ja Valgevene poolt selles konfliktis võetud seisukoha tõttu ei ole koostöö TEN-T poliitika valdkonnas liidu ning Venemaa ja Valgevene vahel ei asjakohane ega liidu huvides. Seetõttu tuleks TEN-T võrgu kasutamine neis kahes kolmandas riigis lõpetada. Sellest tulenevalt ei ole paremad piiriülesed ühendused Venemaa ja Valgevenega ELi liikmesriikide territooriumil enam esmatähtsad. Praegu on Soomel, Eestil, Lätil, Leedul ja Poolal ühendused nende kahe kolmanda riigiga. Nende ühenduste ehitamise ja ajakohastamise prioriteedi vähendamine kajastub selles, et Venemaale ja Valgevenesse viivate piiriüleste ühenduste viimased kilomeetrid, mis praegu kuuluvad põhivõrku, tuleks nüüd lugeda kuuluvaks üldvõrku, mida tuleb rakendada alles hilisema tähtajaga, s.o 2050. aastaks. Juhul aga, kui Valgevene läheb üle demokraatialle, oleks Valgevene ja ELi vaheliste piiriüleste ühenduste rajamine ja ajakohastamine kooskõlas demokraatliku Valgevene tervikliku majanduskavaga esmatähtis, samuti riigi uuesti määrusesse lisamine.“

- (4) Lisatakse põhjendus (42):

„(42) Uus geopoliitiline olukord näitas ka seda, kui olulised on sujuvad transpordiühendused liidu territooriumil ja naabruses asuvate kolmandate riikidega. Euroopa standardsest nominaalsest rööpmelaiusest (1 435 mm) erinev rööpmelaius takistab oluliselt raudteevõrkude koostalitlusvõimet kogu liidus ja mõjutab isegi liidu isoleeritud raudteevõrkude konkurentsivõimet. Seepärast tuleks uued raudteeliinid ehitada ainult Euroopa standardse nominaalse rööpmelaiusega 1 435 mm. Lisaks peaksid liikmesriigid, milles on erineva rööpmelaiusega raudteevõrk, tegema hinnangu Euroopa transpordikoridoride olemasolevate liinide Euroopa standardsele nominaalsele rööpmelaiusele üleviimise kohta. Seda kohustust ei tuleks kohaldada

¹⁰ COM(2022) 217 (final).

Iirimaa suhtes, kuna asudes saarel on Iirimaa transpordivõrk täielikult eraldatud igasugusest maismaaühendusest liidu territooriumiga.“

- (5) Põhjendus 39 ja kõik sellele järgnevad põhjendused nummerdatakse ümber põhjenduseks 43 ja sellele järgnevateks numbriteks.

III PEATÜKK. ERISÄTTED

1. jagu: raudteetransporditaristu

- (6) Artiklis 15 („Üldvõrgu transporditaristule esitatavad nõuded“) tehakse järgmised muudatused:

- (a) lõike 2 punkt b jäetakse välja;
- (b) lõike 2 punktid c, d ja e nummerdatakse ümber punktideks b, c ja d;
- (c) lõike 3 punkt a asendatakse järgmisega:

„isoleeritud võrgud on vabastatud lõike 2 punktides a–d sätestatud nõuetest;“.

- (7) Artiklis 16 („Põhivõrgu ja laiendatud põhivõrgu transporditaristule esitatavad nõuded“) tehakse järgmised muudatused:

- (a) lõike 2 punkt a asendatakse järgmisega:

„taristu vastab artikli 15 lõike 2 punktides a–d sätestatud nõuetele ning laiendatud põhivõrgu kaubaveoliinidel on kaubarongide üldine lubatud sõidukiirus vähemalt 100 km/h;“

- (b) lõike 2 punkt b asendatakse järgmisega:

„laiendatud põhivõrgu reisijateveoliinide puhul vastab taristu artikli 15 lõike 2 punktis a sätestatud nõuetele;“

- (c) lõike 3 punkt a asendatakse järgmisega:

„taristu vastab artikli 15 lõike 2 punktides a, b ja c sätestatud nõuetele ning põhivõrgu kaubaveoliinidel on kaubarongide üldine lubatud sõidukiirus vähemalt 100 km/h;“

- (d) lõike 3 punkt b asendatakse järgmisega:

„põhivõrgu reisijateveoliinide puhul vastab taristu artikli 15 lõike 2 punktis a sätestatud nõuetele.“;

- (e) lõike 4 punkt a asendatakse järgmisega:

„põhivõrgu kaubaveoliinide puhul vastab taristu artikli 15 lõike 2 punktis d sätestatud nõudele;“

- (f) lõike 4 punkt b asendatakse järgmisega:

„põhivõrgu reisijateveoliinide puhul vastab taristu lõike 2 punktis b sätestatud nõudele.“

- (8) Lisatakse artikkel 16a:

„Artikkel 16a

Euroopa standardne nominaalne rööpmelaius raudteel

1. Liikmesriigid tagavad, et üldvõrgu, laiendatud võrgu ja põhivõrgu iga uue raudteetaristu puhul, sealhulgas artikli 14 lõike 1 punktis d osutatud ühenduste puhul nähakse ette Euroopa standardne nominaalne rööpmelaius 1 435 mm. See nõue loetakse täidetuks, kui 1 435 mm rööpmelaiusega rongid saavad taristus liigelda. Käesoleva artikli kohaldamisel tähendab uus raudteetaristu kõiki selliseid taristuid, mille ehitustööd ei ole käesoleva määruse jõustumise kuupäevaks veel alanud.
2. Liikmesriigid, kelle raudteevõrk või selle osa on erineva rööpmelaiusega kui Euroopa standardne rööpmelaius 1 435 mm, koostavad hiljemalt kaks aastat pärast käesoleva määruse jõustumist kava Euroopa transpordikoridorides asuvate olemasolevate raudteeliinide üleviimise kohta Euroopa standardsele nominaalsele rööpmelaiusele 1 435 mm. Selline üleminekukava kooskõlastatakse naaberliikmesriikidega, keda üleminek puudutab.
3. Liikmesriigid võivad üleminekukavas kindlaks määrata raudteeliinid, mida ei viida üle Euroopa standardsele nominaalsele rööpmelaiusele 1 435 mm. Üleminekukava peab sisaldama sotsiaal-majanduslikku kulude-tulude analüüsi, millega põhjendatakse otsust mitte viia raudteeliine üle Euroopa standardsele nominaalsele rööpmelaiusele 1 435 mm, ning hinnangut koostalitlusvõimele avalduva mõju kohta.
4. Vastavalt artiklile 53 lisatakse üleminekukavaga seotud taristu- ja investeringute kavandamise prioriteedid Euroopa transpordikoridori Euroopa koordinaatori esimesse tööplaani selle transpordikoridori kohta, mille osaks kõnealune Euroopa standardsest nominaalsest rööpmelaiusest erineva rööpmelaiusega kaubaveoraudteeliin on.“
- (9) Artiklis 19 („Raudteetaristu arendamise täiendavad prioriteedid“) tehakse järgmised muudatused:
 - (a) lisatakse punkt a:
„a) üleminek Euroopa standardsele rööpmelaiusele (1 435 mm);“
 - (b) punktid a–g nummerdatakse ümber punktideks b–h.

VI PEATÜKK. ÜLDSÄTTED

- (10) Artiklisse 63 („Erandid“) lisatakse teine lõik:
„Artikli 16a sätteid ei kohaldata Iirimaa suhtes.“

I LISA

- (11) Kaardid, mis on esitatud dokumendi COM(2021) 812 (final) I lisa (osa 1/23, osa 2/23, osa 3/23, osa 4/23, osa 5/23, osa 14/23 ja osa 15/23) asendatakse käesoleva muudetud ettepaneku I lisa osadega 1–6 järgmiselt:
 - a) I lisa osa 1/23 asendatakse I lisa osaga 1/6;
 - b) I lisa osa 2/23 asendatakse I lisa osaga 1/6;
 - c) I lisa osa 3/23 asendatakse I lisa osaga 2/6;
 - d) I lisa osa 4/23 asendatakse I lisa osaga 3/6;
 - e) I lisa osa 5/23 asendatakse I lisa osaga 4/6;
 - f) I lisa osa 14/23 asendatakse I lisa osaga 5/6;

g) I lisa osa 15/23 asendatakse I lisa osaga 6/6.

III LISA

- (12) Kaardid, mis on esitatud dokumendi COM(2021) 812 (final) III lisas (osa 1/14, osa 4/14, osa 5/14, osa 6/14, osa 7/14, osa 8/14, osa 9/14, osa 10/14, osa 13/14 ja osa 14/14) asendatakse käesoleva muudetud ettepaneku II lisas esitatud kaartidega, osad 1–8, järgmiselt:
- a) III lisa osa 1/14 asendatakse II lisa osaga 1/8;*
 - b) III lisa osa 4/14 teine kaart asendatakse II lisa osa 1/8 teise kaardiga;*
 - c) III lisa osa 5/14 asendatakse II lisa osaga 2/8;*
 - d) III lisa osa 6/14 asendatakse II lisa osaga 3/8;*
 - e) III lisa osa 7/14 asendatakse II lisa osaga 4/8;*
 - f) III lisa osa 8/14 asendatakse II lisa osaga 5/8;*
 - g) III lisa osa 9/14 asendatakse II lisa osaga 6/8;*
 - h) III lisa osa 10/14 esimene kaart asendatakse II lisa osa 7/8 esimese kaardiga;*
 - i) III lisa osa 13/14 teine kaart asendatakse II lisa osa 7/8 teise kaardiga;*
 - j) III lisa osa 14/14 asendatakse II lisa osaga 8/8.*

IV LISA

- (13) Kaardid, mis on esitatud dokumendi COM(2021) 812 (final) IV lisas (osa 1/12 ja osa 8/12) asendatakse käesoleva muudetud ettepaneku III lisas esitatud kaartidega, osad 1–2.
- (14) Dokumendi COM(2021) 812 (final) IV lisas (osa 12/12) esitatud kaardid jäetakse välja.